

แผนวิจัยและพัฒนา สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สถาบันการบินพลเรือน

สำหรับในเดือนกันยายน 2551 นี้ ปรากฏสถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานมีการเปลี่ยนแปลงในทิศทางที่ดีขึ้น โดยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเริ่มมีการปรับตัวในทิศทางที่ดีขึ้น จากข้อมูลของ สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) การเคลื่อนไหวของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในเดือนกันยายน 2551 เป็นดังนี้

Jet Fuel Price					Percentage change vs.		
Date	Index*	\$/b	cts/gal	\$/mt	1 week ago	1 month ago	1 year ago
05-Sep-08	359.4	131.5	313.1	1036.1	-6.6%	-7.8%	44.1%
12-Sep-08	383.8	140.4	334.3	1106.1	6.8%	2.4%	48.4%
19-Sep-08	341.4	124.9	297.4	984.2	-11.0%	-9.3%	29.2%
26-Sep-08	353.7	129.4	308.1	1019.7	3.6%	-9.3%	33.5%

1 - The weekly index and price data shows the global average price paid at the refinery for aviation jet fuel.

2 - Sourced from [Platts](#) * 100 in 2000 (87 cts/gal)

สำหรับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานประจำเดือนกันยายน ล่าสุด ณ วันที่ 26 กันยายน 2551 ในแต่ละภูมิภาค มีรายละเอียดดังนี้

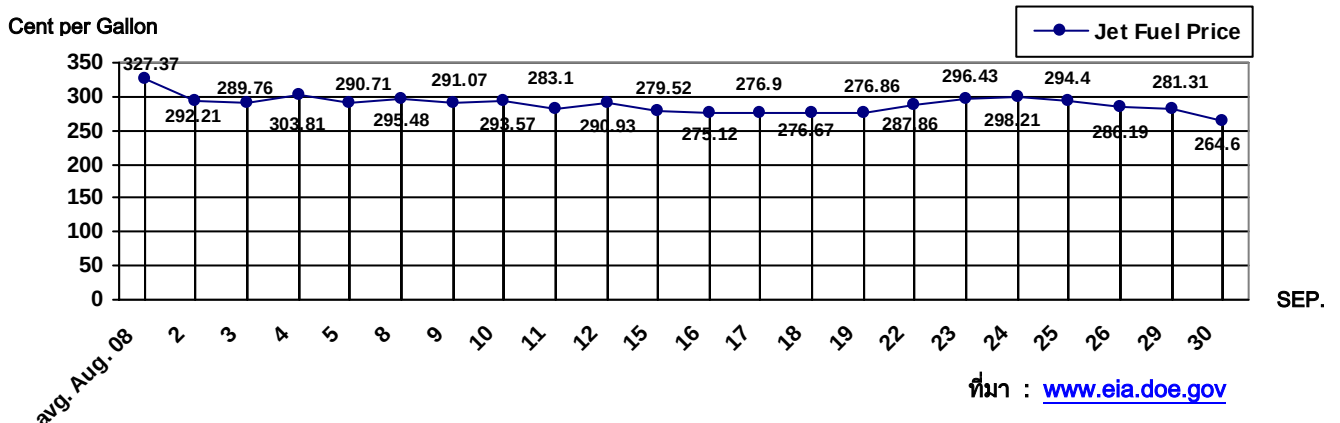
This week's assessment across the regions:

ที่มา : www.iata.org

26 Sep 08	Share in World Index	cts/gal	\$/bbl	\$/mt	vs. 1 week ago	vs. 1 month ago	vs.1 yr ago
Jet Fuel Price	100%	308.1	129.4	1019.7	3.6%	-9.3%	33.5%
Asia & Oceania	22%	293.6	123.3	974.3	5.5%	-9.6%	33.6%
Europe & CIS	28%	311.6	130.9	1031.4	4.2%	-10.8%	35.4%
Middle East & Africa	7%	290.9	122.2	964.0	4.3%	-10.9%	32.6%
North America	39%	312.4	131.2	1035.3	2.4%	-7.7%	31.1%
Latin & Central America	4%	348.6	146.4	1127.3	1.1%	-9.7%	46.0%

และล่าสุดนั้น ราคาเฉลี่ยใหม่ของน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน ประจำปี พ.ศ.2551 ตั้งแต่เดือนมกราคมถึงเดือนกันยายน ซึ่งอยู่ที่ 141.1 เหรียญสหรัฐ ต่อ บาร์เรล

สำหรับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน Singapore Kerosene-Type Jet Fuel Spot Price FOB (Cents per Gallon) เฉลี่ยประจำเดือนกันยายน อยู่ที่ 286.89 เซนต์ต่อแกลลอน หรือ ประมาณ 120.49 เหรียญสหรัฐ ต่อบาร์เรล เมื่อเปรียบเทียบกับราคาเฉลี่ยของเดือนสิงหาคม ซึ่งอยู่ที่ 327.37 เซนต์ต่อแกลลอน หรือ ประมาณ 137.49 เหรียญสหรัฐ ต่อบาร์เรล จากข้อมูลของ Energy Information Administration มีความเคลื่อนไหวของราคารายวันปรากฏตามแผนภูมิด้านล่างนี้



จากข้อมูลข้างต้น เมื่อเปรียบเทียบกับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานในเดือนกันยายนนี้ จะเห็นว่าราคาปรับตัวลดลงจากเมื่อเดือนก่อน ถึงประมาณร้อยละ 12 และ นับเป็นครั้งแรกในรอบ 5 เดือน ตั้งแต่เดือนเมษายน 2551 เป็นต้นมา ที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงปรับตัวลดลงมาอยู่ในระดับต่ำกว่าสามร้อยเหรียญสหรัฐ ต่อแกลลอน

สืบเนื่องมาจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานจะมีแนวโน้มว่าจะดีขึ้น IATA จึงได้ประกาศทบทวนการคาดการณ์สถานการณ์การเงินของอุตสาหกรรมการบินไว้ว่า **อุตสาหกรรมการบินทั่วโลกจะประสบภาวะการขาดทุนเป็นเงินจำนวน 5.2 พันล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ในปี พ.ศ. 2551** นี้ ทั้งนี้ ตามสมมติฐานราคาน้ำมันดิบเฉลี่ยที่ 113 เหรียญสหรัฐ ต่อบาร์เรล หรือ ที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน 140 เหรียญสหรัฐ ต่อบาร์เรล จากที่ก่อนหน้านี้ IATA ได้เคยคาดการณ์สถานการณ์การเงินของอุตสาหกรรมการบินไว้ 2 ครั้ง คือ เมื่อเดือนเมษายน ซึ่ง IATA แถลงว่า ปีนี้ อุตสาหกรรมการบินโลกจะมีกำไร 4,500 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และเมื่อเดือนมิถุนายน IATA ได้ปรับแถลงการณ์โดยคาดการณ์ว่า อุตสาหกรรมการบินจะขาดทุน 6.1 พันล้านเหรียญสหรัฐ หากราคาน้ำมันดิบคงอยู่ที่ 135 เหรียญสหรัฐ ต่อบาร์เรลตลอดปีนี้

หากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงยังคงปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่องเช่นนี้ ก็มีความเป็นไปได้ว่า สภาวะการขาดทุนของอุตสาหกรรมการบินของโลกในปี พ.ศ. 2551 นี้ อาจไม่รุนแรงเท่าที่ IATA คาดการณ์ไว้ โดยตัวเลขการขาดทุนจะต่ำกว่า 5.2 พันล้านบาท

Mr.Giovanni Bisignani ผู้บริหารสูงสุดของ IATA ได้กล่าวถึงปัจจัยเชิงลบต่อผลประโยชน์ที่เป็นบวกของอุตสาหกรรมการบินในปัจจุบัน ซึ่งได้แก่ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่พุ่งขึ้นสูง และ ความต้องการในการเดินทางทางอากาศที่ลดลง โดยสรุปได้ดังนี้

ประเด็นเรื่องราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่พุ่งสูงขึ้น แม้ว่าในช่วงสองสามเดือนที่ผ่านมา สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงปรับตัวลดลง ซึ่งช่วยบรรเทาความเดือดร้อนในเรื่องต้นทุนลงบ้าง แต่ราคาเฉลี่ยของน้ำมันเชื้อเพลิงก็ยังอยู่ที่ 113 เหรียญสหรัฐ ต่อบาร์เรล ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับราคาเฉลี่ยเมื่อปี พ.ศ. 2550 ซึ่งอยู่ที่ 73 เหรียญสหรัฐ ต่อบาร์เรลแล้ว จะพบว่าราคาเฉลี่ยสูงขึ้นถึง 40 เหรียญสหรัฐ ต่อบาร์เรล หรือ ประมาณร้อยละ 30 จึงทำให้ค่าใช้จ่ายในด้านราคาน้ำมันเชื้อเพลิงของอุตสาหกรรมการบินในปีนี้ สูงขึ้นถึง 50 พันล้านเหรียญสหรัฐ อยู่ที่ 186 พันล้านเหรียญสหรัฐ โดยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงนี้ คิดเป็นร้อยละ 36 ของต้นทุนการดำเนินการ ซึ่งเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 13 เมื่อปี พ.ศ. 2545

สำหรับเรื่องความต้องการในการเดินทางทางอากาศระหว่างประเทศของผู้โดยสาร นั้น IATA ได้แถลงข้อมูลปริมาณเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งมีการขยายตัวร้อยละ 5.4 ในช่วงครึ่งปีแรก แต่กลับปรับตัวลดลงมาเหลือร้อยละ 1.9 ในเดือนกรกฎาคม และร้อยละ 1.3 ในเดือนสิงหาคม ซึ่งเป็นอัตราที่ต่ำที่สุดในรอบ 5 ปีที่ผ่านมา และแสดงให้เห็นถึงช่วงขาลงของธุรกิจการบิน โดยพบว่าภูมิภาคเอเชียมีปริมาณการลดลงในอัตราที่สูงที่สุด ความแตกต่างระหว่างช่วงครึ่งปีแรกกับช่วงเดือนกรกฎาคมและสิงหาคมนี้ เห็นได้ค่อนข้างชัดเจน ซึ่งการเปลี่ยนแปลงนี้เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วจนสายการบินไม่สามารถปรับลดปริมาณการให้บริการได้เร็วพอ ส่วนอัตรากาการบรรทุกผู้โดยสาร (Passenger load factors) ลดลงมาอยู่ที่ร้อยละ 79.2 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว ซึ่งมีอัตราร้อยละ 81 ซึ่งก็แสดงให้เห็นถึงความอ่อนแอทางเศรษฐกิจในปัจจุบัน

ในขณะที่ การขนส่งสินค้าทางอากาศ ก็มีปริมาณลดลงอย่างต่อเนื่องเช่นกัน โดยในเดือนมิถุนายน และเดือนกรกฎาคม ซึ่งลดลงร้อยละ 0.8 และ 1.9 ตามลำดับ ส่วนในเดือนสิงหาคม มีปริมาณลดลงไปถึงร้อยละ 2.7 เมื่อเทียบกับปีก่อน โดยสายการบินของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก มีอัตราการลดลง ร้อยละ 6.5 ในเดือนกรกฎาคม และ ร้อยละ 6.8 ในเดือนสิงหาคม เมื่อเทียบกับปีก่อน ส่วนสายการบินในภูมิภาคยุโรปก็มีอัตราการขยายตัวลดลง ร้อยละ 0.9 และสายการบินของสหรัฐอเมริกาก็ลดลงร้อยละ 0.8 ส่วนจำนวนเที่ยวบินขนส่งสินค้าทางอากาศที่ลดลงอย่างมาก คือ ภูมิภาคละตินอเมริกา ซึ่งลดลงถึงร้อยละ 13.2 ซึ่งสะท้อนถึงการปรับโครงสร้างใหม่ในบราซิล ซึ่งทำให้ขีดความสามารถลดลง อย่างไรก็ตาม การขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศของสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกที่ลดลงร้อยละ 6.8 นี้ ส่งผลกระทบมากที่สุดต่อภาพรวมของการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศทั้งหมด เนื่องจากสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีส่วนแบ่งทางการตลาดถึงร้อยละ 45

สายการบินนั้น ทำหน้าที่ขนส่งสินค้าต่างๆ คิดเป็นร้อยละ 35 ของมูลค่าสินค้าที่ทำการซื้อขายระหว่างประเทศ ดังนั้น ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศที่ลดลงอย่างต่อเนื่องสามเดือน ซึ่งสาเหตุหลักมาจากความอ่อนแอของตลาด

เอเชียแปซิฟิกนั้น เป็นสิ่งที่ชี้ให้เห็นว่าธุรกิจการค้าของโลกกำลังตกต่ำลง และแสดงให้เห็นว่า ผลกระทบของวิกฤตการณ์นี้ได้ขยายตัวไปทั่วโลก และสถานการณ์จะแย่ลงไปอีก ก่อนที่จะปรับตัวดีขึ้น

อย่างไรก็ตาม จากการที่ภาพรวมของเศรษฐกิจที่อ่อนแอลง IATA จึงได้ทบทวนการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสำหรับตลาด ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศรวมกัน การขนส่งผู้โดยสารในปัจจุบันนั้น คาดว่าจะมีอัตราการเติบโตขึ้น โดยเฉลี่ย ร้อยละ 3.2 (จากเดิมร้อยละ 3.9) และการขนส่งสินค้าทางอากาศ จะมีอัตราการเติบโตเพียงร้อยละ 1.8 (จากเดิมร้อยละ 3.9) ซึ่งนับว่าเป็นอัตราการขยายตัวเพียงครึ่งหนึ่งของที่มองไว้เมื่อปี พ.ศ.2550 ที่มองเห็นถึงการเติบโตที่แข็งแกร่งมากขึ้นในช่วงเริ่มต้นปี การเติบโตของปริมาณการขนส่งที่แข็งแกร่งจะทำให้อุตสาหกรรมสามารถรับมือกับการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ตั้งแต่ ปี พ.ศ.2546-2550 ได้บางส่วน แต่ปัจจุบันจะไม่มีแบบนี้อีกแล้ว

สำหรับอุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคต่างๆ ของโลกนั้น ในขณะที่หลายๆ ภูมิภาคอาจสามารถทำอะไรได้เล็กน้อย แต่ผลกระทบในเชิงลบของวิกฤตการณ์ที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมการบินนี้ ก็ส่งผลกระทบต่อทั่วโลก ดังนี้

สายการบินในภูมิภาคอเมริกาเหนือ มีการคาดการณ์ว่า จะประสบปัญหาการขาดทุนถึง 5 พันล้านเหรียญสหรัฐ ในปี พ.ศ.2551 ซึ่งจะทำให้สายการบินเหล่านั้นได้รับผลกระทบที่ยากลำบากที่สุดจากวิกฤตการณ์ของอุตสาหกรรมการบิน

ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก มีการคาดการณ์ว่า ผลกำไรจะลดลงจาก 900 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เหลือเพียง 300 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ.2551

ผลกำไรของภูมิภาคยุโรป ก็จะลดลงถึง 7 เท่า จาก 2.1 พันล้านเหรียญสหรัฐ เหลือเพียง 300 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ.2551 นี้

ผลกำไรของภูมิภาคตะวันออกกลาง ก็จะลดลง 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ มาอยู่ที่ 200 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

สายการบินของละตินอเมริกา และแอฟริกา ก็จะประสบกับสภาวะการขาดทุนถึง 300 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และ 700 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ตามลำดับ

นอกจากนี้ IATA ยังได้แถลงภาพรวมในปี 2009 ไว้ว่า สภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจที่ยากลำบากก็ยังคงมีอยู่ โดยคาดการณ์ว่า ธุรกิจส่วนใหญ่จะมีอัตราการขยายทางเศรษฐกิจอ่อนแอในปีหน้า ซึ่งจะส่งผลในเชิงลบต่อการเดินทางทางอากาศและการขนส่งสินค้าทางอากาศ อุตสาหกรรมการบินจะยังคงประสบกับสภาวะการขาดทุนต่อเนื่องไปในปี พ.ศ.2552 โดยจะขาดทุน 4.1 พันล้านเหรียญสหรัฐ ทั้งนี้ คาดการณ์ว่า ราคาน้ำมันจะอยู่ที่ 110 เหรียญสหรัฐ ต่อบาร์เรล (หรือราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานอยู่ที่ 136 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล) และอัตราการเติบโตจะอยู่ที่ร้อยละ 2.9 นอกจากนี้ ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น 223 พันล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 40 ของค่าใช้จ่ายดำเนินการ ทั้งนี้ เนื่องจากการประกันราคาน้ำมันให้การคุ้มครองที่ลดน้อยลง

สำหรับอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทยในช่วงเดือนกันยายนนั้น นอกเหนือจากผลกระทบโดยตรงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มสูงขึ้น ยังคงเป็นตัวแปรหลักแล้ว ยังมีตัวแปรแทรกซ้อนที่เกิดขึ้น ซึ่งเป็นปัจจัยที่ส่งผลการดำเนินธุรกิจของอุตสาหกรรมการบินของไทย นั่นก็คือ ปัจจัยด้านเสถียรภาพทางการเมืองของประเทศไทย ซึ่งเป็นสิ่งที่อุตสาหกรรมการบินต้องจับตามองอย่างใกล้ชิด และในปัจจุบัน ปัจจัยนี้ได้กลายเป็นปัจจัยเชิงลบที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน

ความขัดแย้งทางการเมืองระหว่างรัฐบาลและกลุ่มพันธมิตรประชาชนเพื่อประชาธิปไตยที่ทวีรุนแรงมากขึ้น และยังคงดำเนินอยู่อย่างต่อเนื่องนั้น นับเป็นสิ่งที่แสดงให้เห็นถึงการขาดเสถียรภาพทางการเมืองของไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งเหตุการณ์ปะทะกำลังกันระหว่างกลุ่มผู้ชุมนุมประท้วงกับกลุ่มประชาชนที่สนับสนุนรัฐบาลในคืนวันที่ 1 กันยายน 2551 ที่ผ่านมา ซึ่งนำมาสู่การประกาศใช้พระราชกำหนดบริหารราชการแผ่นดินในสถานการณ์ฉุกเฉิน ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครระหว่างวันที่ 2-14 กันยายน 2551 รวมทั้งการบุกยึดท่าอากาศยานหาดใหญ่ ภูเก็ต และกระบี่ ของกลุ่มแนวร่วมพันธมิตรประชาชนเพื่อประชาธิปไตย ล้วนแล้วแต่บั่นทอนความเชื่อมั่นของนักลงทุนและนักท่องเที่ยวที่จะเดินทางมายังประเทศไทย ซึ่งเป็นผลให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอุตสาหกรรมการบิน ได้รับผลกระทบอย่างรุนแรง

ในส่วนของผลกระทบที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวนั้น จากการประมวลข้อมูลจากแหล่งข้อมูลด้านการท่องเที่ยวต่างๆ สรุปได้ดังนี้

ข้อมูลจาก **กระทรวงท่องเที่ยวฯ**เปิดเผยว่า หลังจากประเทศไทยได้ประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินในเขตกรุงเทพฯ เมื่อช่วงต้นเดือนกันยายนที่ผ่านมา มีประเทศต่างๆ รวมทั้งสิ้น 23 ประเทศ เช่น ออสเตรเลีย แคนาดา เกาหลี ญี่ปุ่น อังกฤษ จีน นิวซีแลนด์ สวิตเซอร์แลนด์ ฝรั่งเศส สิงคโปร์ เดนมาร์ก นอร์เวย์ เบลเยียม และรัสเซีย เป็นต้น ได้ออกประกาศเตือนให้ประชากรของตนระมัดระวังในการเดินทางมายังประเทศไทย (Travel Warning) ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลการสำรวจผลกระทบนักท่องเที่ยวล่าสุดในช่วงวันที่ 1-10 กันยายน 2551 ของ **การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.)** พบว่า สถิตินักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าไทยผ่านทางสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 80 ของนักท่องเที่ยวทั้งหมด มีการลดลงกว่าร้อยละ 26.83 จาก 265,416 คนเหลือ 194,216 คน ลดลงไปกว่า 71,200 หมื่นคน ประเมินการสูญเสียรายได้จากการท่องเที่ยวเป็นเงินกว่า 2.69 พันล้านบาท (วันพักเฉลี่ย 9วันค่าใช้จ่าย 4,200 บาท/คน/วัน) ทั้งนี้ การชะลอตัวของนักท่องเที่ยว เกิดขึ้นอย่างหนักหน่วงหลังจากการประกาศ พ.ร.ก. ฉุกเฉิน โดยตลาดที่ได้รับผลกระทบอย่างหนัก คือ จีน

นอกจากนี้ **สมาคมไทยธุรกิจการท่องเที่ยว (แอตต้า)**เปิดเผยว่า หลังรัฐบาลประกาศใช้ พ.ร.ก.ฉุกเฉิน ได้ส่งผลกระทบต่อภาคการท่องเที่ยวอย่างมาก และมีนักท่องเที่ยวต่างประเทศตัดสินใจยกเลิกโปรแกรมการเดินทางแล้ว เนื่องจากไม่มั่นใจต่อสถานการณ์ที่เกิดขึ้น ส่วน **สมาคมไทยบริการท่องเที่ยว** ก็ได้กล่าวว่า ในช่วงเวลาดังกล่าว มีนักท่องเที่ยวยกเลิกการเดินทางมาเที่ยวประเทศไทยประมาณร้อยละ 90-95 โดยนักท่องเที่ยวจากจีนแจ้งยกเลิกการเดินทางมากที่สุด สร้างความเสียหายประมาณ 35,000 ล้านบาทต่อเดือน ในขณะที่ **สมาพันธ์สมาคมท่องเที่ยวไทย (เฟสต้า)** กล่าวถึงสถานการณ์ท่องเที่ยวในปัจจุบัน พบว่ามีการยกเลิกการจองห้องพักล่วงหน้าถึงวันที่ 15 ตุลาคมนี้ รวมแล้วกว่า 7 หมื่นรูมไนท์ หรือกว่าร้อยละ 50 ของภาพรวมทั้งหมด โดยตลาดส่วนใหญ่ที่ยกเลิกเป็นตลาดเอเชีย โดยเฉพาะฮ่องกง จีน เกาหลี และจากการประเมินความเสียหายทั้งระบบ ตั้งแต่ตลาดอินบาวด์ โตเมสติก เอาต์บาวด์ รถเช่า ร้านอาหาร นับตั้งแต่ประกาศ พ.ร.ก. ฉุกเฉินจนถึงวันที่ 15 ตุลาคมนี้ คาดว่าจะมีความเสียหายในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวไม่ต่ำกว่า 1 แสนล้านบาท

ข้อมูลที่น่าสนใจจาก **ศูนย์วิจัยธนาคารกรุงไทย** ได้ทำการวิเคราะห์และคาดการณ์สถานการณ์ธุรกิจท่องเที่ยวในปี พ.ศ.2551 ไว้ว่า ในช่วงเจ็ดเดือนแรกที่ผ่านมา ของปี พ.ศ.2551 นี้ การท่องเที่ยวไทยขยายตัวเพิ่มขึ้น แม้เศรษฐกิจโลกโดยรวมชะลอตัว เพราะได้รับผลกระทบจากปัญหาซับไพร์มและราคาน้ำมันสูงขึ้น ซึ่งทำให้นักท่องเที่ยวจากยุโรป สหรัฐอเมริกา และอาเซียนลดลง แต่ชาวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวไทยก็มีจำนวนถึง 9.2 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน ร้อยละ 14.1 และนำรายได้เข้าสู่ประเทศประมาณ 360,000 ล้านบาท เนื่องจากมีนักท่องเที่ยวจากจีน เกาหลีใต้ อินเดีย และตะวันออกกลาง เข้ามาทดแทน แต่สถานการณ์ในช่วงครึ่งปีหลังนั้น การท่องเที่ยวได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ความขัดแย้งทางการเมืองที่ทวีความรุนแรงและขยายวงกว้างขึ้น และการประกาศ พ.ร.ก. ฉุกเฉิน ทำให้ชาวต่างชาติไม่มั่นใจในความปลอดภัยจึงยกเลิกการเดินทาง โดยจากการประเมินผลกระทบทางเศรษฐกิจต่อการท่องเที่ยวในช่วงเดือนกันยายนถึงเดือนธันวาคมปลายปี 2551นี้ เมื่อเทียบกับเป้าหมายที่ ททท. ตั้งไว้ว่า จะมีนักท่องเที่ยวต่างชาติ 15.7 ล้านคน และมีรายได้รวม 600,000 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2550 ที่มีจำนวน 14.46 ล้านคน รายได้ 547,782 ล้านบาท หรือขยายตัวร้อยละ 8.6 และ 9.5 ตามลำดับ ณ ระดับความรุนแรงของสถานการณ์ 3 ระดับ เป็นดังนี้

ระดับสถานการณ์	จำนวนนักท่องเที่ยวที่ลดลง	มูลค่าความเสียหาย
1. เหตุการณ์ไม่ยืดเยื้อและจบภายในเดือนกันยายน	ลดลง 0.18 ล้านคน	6,879 ล้านบาท หรือต่ำกว่าเป้าหมายร้อยละ 1.15
2. เหตุการณ์ยืดเยื้อแต่ไม่รุนแรง	ลดลง 0.68 ล้านคน	25,987 ล้านบาท หรือต่ำกว่าเป้าหมายร้อยละ 4.33
3. เหตุการณ์ยืดเยื้อและเกิดความรุนแรง	ลดลง 1.43 ล้านคน	54,650 ล้านบาท หรือต่ำกว่าเป้าหมายร้อยละ 9.11

โดยเฉลี่ยแล้วนั้น พบว่า นักท่องเที่ยวจะลดลงเฉลี่ยประมาณ 0.60 ล้านคน และมีมูลค่าความเสียหาย 22,930 ล้านบาท หรือผลงานโดยรวมจะต่ำกว่าเป้าหมายร้อยละ 3.82 ดังนั้น โดยสรุปภาพรวมได้ว่า ในปี 2551 นี้ นักท่องเที่ยว

ต่างชาติที่เดินทางเข้ามาในไทยจะมีจำนวนประมาณ 15.1 ล้านคน สร้างรายได้ประมาณ 577,070 ล้านบาท ขยายตัวจากปีก่อนเพียงร้อยละ 4.43 และ 5.35 แต่ต่ำกว่าเป้าหมายที่ ททท. กำหนดไว้ที่ 15.7 ล้านคน และรายได้ 600,000 ล้านบาท ซึ่งการขยายตัวคิดเป็น ร้อยละ 8.6 และร้อยละ 9.5 ตามลำดับ ทั้งนี้ เนื่องจากได้รับผลกระทบจากภาวะความขัดแย้งทางการเมือง และการประกาศ พ.ร.ก. ฉุกเฉิน ส่งผลต่อความมั่นใจของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ขณะเดียวกัน คนไทยก็ยกเลิกหรือชะลอการเดินทางออกไปเที่ยวต่างประเทศ ส่งผลให้ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว อาทิ โรงแรม ร้านอาหาร บริษัททัวร์ ได้รับผลกระทบเป็นอย่างมาก นอกจากนั้นเหตุการณ์ทางการเมืองที่วุ่นวายและเสถียรภาพของรัฐบาลที่ไม่แน่นอน ยังทำให้ความเชื่อมั่นของผู้บริโภคและธุรกิจต่างๆ ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศลดลง ซึ่งจะมีผลให้การบริโภคและการลงทุนเพื่อขยายกิจการของไทยมีแนวโน้มชะลอตัวลงอีกด้วย อย่างไรก็ตาม ปัญหาการเมืองดังกล่าวคาดว่าจะกระทบต่อธุรกิจท่องเที่ยวเพียงในระยะสั้นเท่านั้น

ข้อมูลดังกล่าวสอดคล้องกับการประเมินของสถาบันวิจัยนครหลวงไทย ซึ่งประเมินสถานการณ์อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวระยะสั้นว่า อาจได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ความไม่สงบทางการเมือง ซึ่งส่งผลต่อการเดินทางท่องเที่ยว โดยเฉพาะสนามบินที่เป็นจุดหมายของกลุ่มนักท่องเที่ยวทั้งไทยและต่างชาติ เช่น ภูเก็ต และกระบี่ ปัจจุบันยังคงกล่าวถึงผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของนักท่องเที่ยว ซึ่งหากสถานการณ์ความไม่สงบทางการเมืองยังคงความรุนแรง ก็จะมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น และรุนแรงมากขึ้นในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยวช่วงไตรมาส 4/2551 ปัจจุบันเสียงเรื่องราคาน้ำมันเชื้อเพลิงจะเป็นแรงกดดันที่ทำให้อัตราการเติบโตของจำนวนนักท่องเที่ยว ในช่วงครึ่งหลังของปี 2551 ถึงปี 2552 มีแนวโน้มปรับตัวลดลง ส่วนปัจจัยกดดันจากระดับเงินเฟ้อที่สูงในหลายๆ ประเทศทั่วโลก คาดว่าจะส่งผลทำให้นักท่องเที่ยวบางส่วนต้องลดการเดินทางเพื่อสิ้นทางการลง และใช้จ่ายในปัจจัยที่จำเป็นมากขึ้น ซึ่งจะทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้าประเทศเติบโตลดลง โดยคาดว่าจะในปี 2551 จำนวนนักท่องเที่ยวจะเติบโตร้อยละ 4.80 เท่ากับ 15.20 ล้านคน ใกล้เคียงกับปี 2550 ที่ร้อยละ 4.70 แต่ยังคงต่ำกว่า ปี 2549 ที่จำนวนนักท่องเที่ยวเติบโตถึงร้อยละ 20

โดยภาพรวม จะเห็นว่า ปัจจัยด้านเสถียรภาพทางการเมืองมีผลอย่างยิ่งต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในลักษณะที่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ถ้าการเมืองมีเสถียรภาพ อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวก็มีแนวโน้มที่จะขยายตัว ดังนั้น จึงมีความเป็นไปได้ว่า หากเหตุการณ์ความขัดแย้งและสถานการณ์การเมืองที่ขาดเสถียรภาพยังดำเนินต่อไป ความต้องการที่จะเดินทางมาท่องเที่ยวในประเทศไทยก็ลดลงน้อย อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวก็จะชะลอตัว ซึ่งส่งผลต่อเนื่องไปยังอุตสาหกรรมการบินเป็นลูกโซ่ด้วย

ทั้งนี้ เนื่องจากความสัมพันธ์ระหว่างอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมการบินนั้น ก็มีลักษณะที่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ดังนั้น ผลกระทบจากปัจจัยเรื่องการค้าเสถียรภาพทางการเมืองของประเทศไทยที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมการบินนั้น ก็ส่งผลกระทบต่อต่อเนื่องไปยังอุตสาหกรรมการบินด้วยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ โดยข้อมูลจาก **สายการบินไทย** เปิดเผยว่า จากการที่ประเทศไทยเกิดเหตุการณ์ความไม่สงบเกิดขึ้น มีการปิดล้อมสนามบินหลายแห่งภายในประเทศ รวมถึงสถานการณ์ความไม่สงบที่เกิดขึ้น จนทำให้หลายประเทศได้ออกคำเตือนห้ามประชาชนเดินทางมายังประเทศไทยนั้น ส่งผลให้ขณะนี้ผู้โดยสารของการบินไทยลดลงไปแล้วกว่าร้อยละ 10 โดยเฉพาะผู้โดยสารจากประเทศแถบเอเชีย คือ จีน เกาหลี และ ญี่ปุ่น ซึ่งมีจำนวนลดลงประมาณร้อยละ 10-20 ต่อเที่ยวบิน ส่งผลให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร ในช่วงเดือนสิงหาคม 2551 ที่ผ่านมา ลดลงเหลือเพียงร้อยละ 60 เมื่อเทียบกับอัตราของช่วงเดียวกันของปี 2550 ซึ่งอยู่ที่ร้อยละ 75-85 ส่วนผู้โดยสารจากยุโรปลดลงเพียงร้อยละ 5-10 เท่านั้น ขณะที่เที่ยวบินภายในประเทศไม่ค่อยมีการเปลี่ยนแปลงมากนัก

สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในปัจจุบันนั้นดีขึ้นมาก โดยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงไม่ใช่ว่าปัจจัยหลักที่ส่งผลต่อผลประกอบการของสายการบินไทย แต่กลับเป็นปัญหาเรื่องความไม่ปลอดภัยภายในประเทศ และคาดว่าจะปีนี้ทั้งปีจะมีอัตราผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 76-77 อย่างไรก็ตาม หลังจากการประกาศยกเลิก พ.ร.ก. ฉุกเฉิน ทำให้ผู้โดยสารที่เดินทางจากยุโรปปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 3-4 โดยปัจจุบันปริมาณผู้โดยสารต่อเที่ยวบินของเที่ยวบินจากยุโรป อยู่ที่ร้อยละ 73 ส่วนผู้โดยสารในภูมิภาคเอเชียจาก 3 ประเทศใหญ่ คือ จีน เกาหลีและญี่ปุ่น ยังไม่ดีขึ้น ซึ่งก็จากผลกระทบปัญหาการเมืองในประเทศ

ส่วนสายการบินนกแอร์ นั้น ก็ได้รับผลกระทบเช่นกัน โดยพบว่า อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารลดลง เมื่อเกิดเหตุการณ์ความไม่สงบดังกล่าวเช่นเดียวกับสายการบินไทย ซึ่งเมื่อเดือนสิงหาคมที่ผ่านมา นกแอร์มีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารสูงถึงร้อยละ 90 แต่ได้ลดลงมาอยู่ที่ร้อยละ 78 เพราะเกิดเหตุการณ์ความไม่สงบขึ้นในบางจุดที่นกแอร์บริการ ข้อมูลของนกแอร์นั้น สอดคล้องกับ สายการบินไทยแอร์เอเชีย ซึ่งมีความเห็นว่า สถานการณ์ความไม่สงบที่เกิดขึ้นจากเหตุการณ์ความขัดแย้งทางด้านการเมืองจะกระทบต่ออุตสาหกรรมท่องเที่ยวอย่างแน่นอน เพราะนักท่องเที่ยวหากเป็นชาวต่างชาติ จะห่วงเรื่องความปลอดภัย ส่วนในประเทศก็เป็นเรื่องของจิตวิทยาและความสบายใจจึงจะเดินทางท่องเที่ยว ดังนั้น จึงต้องการให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง เร่งหาข้อยุติโดยเร็ว ก่อนที่จะสายเกินไป

ในส่วนของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ถือเป็นอีกหน่วยงานด้านการบินที่ได้รับผลกระทบจากปัจจัยด้านเสถียรภาพด้านการเมือง โดยเฉพาะการปิดล้อมท่าอากาศยาน 3 แห่ง ซึ่งได้แก่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานกระบี่ ซึ่งส่งผลให้สายการบินทุกสายยกเลิกเที่ยวบินสู่ท่าอากาศยานทั้งแห่งทันที โดยรวมแล้ว ทอท. ได้รับความเสียหายจากการที่ต้องมีการยกเลิกเที่ยวบินของสายการบินต่างๆ เป็นมูลค่า 6.9 ล้านบาท แบ่งเป็นความเสียหายที่ท่าอากาศยานภูเก็ต 5.7 ล้านบาท และท่าอากาศยานหาดใหญ่ 1.2 ล้านบาท นอกจากนี้ สำนักงานตำรวจตรวจคนเข้าเมือง ได้แจ้งให้ทราบว่า ยอดผู้โดยสารระหว่างประเทศในสนามบินเหล่านี้ ลดลงประมาณ 1 ใน 3 จากเดิมที่มีผู้โดยสารระหว่างประเทศ 80,000 คนต่อวัน

สำหรับ การขนส่งสินค้าทางอากาศ นั้น จากปัญหาการชะลอตัวด้านการท่องเที่ยวของไทย อันเกิดจากความวุ่นวายทางการเมือง และการประกาศ พ.ร.ก. ฉุกเฉินของรัฐบาล ทำให้นักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางมาเที่ยวไทยลดลงมาก ส่งผลให้สายการบินต่างๆ ได้เริ่มมีการทยอยปรับลดจำนวนเที่ยวบินลง รวมถึงการลดขนาดของเครื่องบินที่ทำการบินเข้าไทยให้มีขนาดเล็กลง ทำให้ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางอากาศได้รับผลกระทบตามไปด้วย จากพื้นที่ระวางสินค้าที่ห้องเครื่องบินที่จะส่งออกไปยังต่างประเทศ ลดลงไปกว่าร้อยละ 30 ทำให้ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศลดลงไปราว ร้อยละ 30 เช่นกัน ซึ่งกลุ่มที่ได้รับผลกระทบสูงสุด คือ ผู้ส่งออกสินค้าเกษตร และสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งเป็นกลุ่มหลักที่ใช้บริการการขนส่งสินค้าทางอากาศ

ผลกระทบต่อเนื่อง

สมาคมแอตต้า ได้เรียกร้องให้รัฐบาลเร่งดำเนินการให้ปัญหายุติโดยเร็ว เนื่องจากจะส่งผลกระทบต่อการท่องเที่ยวช่วงไฮซีซั่นปลายปีนี้ ซึ่งถือว่าเป็นช่วงที่สร้างรายได้ให้กับอุตสาหกรรมท่องเที่ยวกว่าร้อยละ 45 ของทั้งหมด เพราะหากสถานการณ์ยังยืดเยื้อ ผู้ประกอบการต่างประเทศจะไม่มีการขายทัวร์มาไทยอย่างแน่นอน ซึ่งเท่ากับประเทศสูญเสียรายได้นับแสนล้านบาท เช่นเดียวกับที่ สถาบันวิจัยนครหลวง กล่าวไว้ว่า หากสถานการณ์ความไม่สงบทางการเมืองยังคงบานปลายจะส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น และจะรุนแรงมากขึ้นในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยวช่วงไตรมาส 4/2551

อย่างไรก็ตาม กรมการขนส่งทางอากาศ (ขอ.) กล่าวถึงภาวะอุตสาหกรรมการบินโดยรวมว่า แม้จะมีปัจจัยปัญหาวิกฤติทางการเมือง แต่สายการบินทั้งในประเทศและระหว่างประเทศยังคงมีการขออนุญาตในการจดทะเบียนใหม่และขอเพิ่มเที่ยวบินตามปกติ และมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอีกด้วย โดยเฉพาะสายการบินจากตะวันออกกลาง อาทิ อิหร่าน การ์ตา สำหรับอาหรับเอมิเรตส์ ต่างขอเพิ่มเที่ยวบินและเปิดจุดบินใหม่ในไทยทั้งสิ้น แสดงให้เห็นว่า นักท่องเที่ยวยังมั่นใจที่จะเที่ยวเมืองไทย ซึ่งผู้เดินทางส่วนใหญ่ไม่ได้หวักรัดกุมกับปัญหาความขัดแย้งทางการเมือง แต่จะวิตกกังวลปัญหาการปิดสนามบินมากกว่า

ดังนั้น จุดที่น่าจับตามอง คือ ในช่วงเดือนตุลาคมเป็นต้นไป ซึ่งเป็นช่วงที่เริ่มเข้าสู่ช่วงฤดูกาลท่องเที่ยวของไทยโดยปกติแล้ว จะมีชาวต่างชาติเข้ามาเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะจากยุโรป รัสเซีย และ สแกนดิเนเวีย ที่มีกำลังซื้อสูง ในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยวนี้ จะเป็นช่วงที่อุตสาหกรรมการบินคาดหวังจะให้เป็นช่วงที่สามารถสร้างผลกำไร หลังจากที่ต้องประสบปัญหาการขาดทุนตลอดมาตั้งแต่ช่วงต้นปี โดยจะเห็นว่า หลายสายการบินได้วางแผนการบินสำหรับฤดูกาลท่องเที่ยวที่จะมาถึง โดยจากข้อมูลของ ขอ. ซึ่งระบุไว้ข้างต้นว่า สายการบินทั้งในประเทศและระหว่างประเทศยังคงมีการขออนุญาตในการจดทะเบียนใหม่และขอเพิ่มเที่ยวบินตามปกติ และมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอีกด้วย โดยเฉพาะสายการบินจากตะวันออกกลาง อาทิ อิหร่าน การ์ตา สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ ต่างขอเพิ่มเที่ยวบินและเปิดจุดบินใหม่ในไทยทั้งสิ้น แม้ว่าจะมีการคาดการณ์ว่า ปริมาณนักท่องเที่ยวที่จะเดินทางมายังประเทศไทย ตั้งแต่ไฮซีซั่นปีนี้ ต่อเนื่องไปถึงปีหน้า น่าจะมีจำนวน

นักท่องเที่ยวต่างชาติที่ 16 ล้านคน ซึ่งต่ำกว่าที่ ททท. ได้ตั้งเป้าไว้ ทั้งนี้ เนื่องจากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวได้รับผลกระทบจากปัญหาความไม่สงบภายในประเทศ ทำให้ปริมาณความต้องการเดินทางทางอากาศลดน้อยลง

ดังนั้น จึงอาจกล่าวโดยสรุปได้ว่า สถานการณ์ของอุตสาหกรรมการบินของไทยในช่วงเดือนกันยายนนี้ แม้ว่าสถานการณ์ราคาน้ำมันจะปรับตัวในทิศทางที่ดีขึ้น ซึ่งนับเป็นปัจจัยบวกสำหรับอุตสาหกรรมการบิน แต่อย่างไรก็ตาม สถานการณ์ความไม่สงบทางการเมืองที่เกิดขึ้น ซึ่งคาดว่าจะดำเนินต่อเนื่องไปนั้น ได้กลายเป็นปัจจัยลบประการหลักที่ก่อให้เกิดความเสียหายอย่างมาก ต่ออุตสาหกรรมการบิน และอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ทั้งระบบ จากข้อมูลข้างต้นจะเห็นว่า ในช่วงที่ผ่านมา อุตสาหกรรมการบินได้รับผลกระทบในทุกภาคส่วน ทั้งสายการบิน ท่าอากาศยาน รวมไปถึงการขนส่งสินค้าทางอากาศ ส่วนสถานการณ์ของอุตสาหกรรมการบินในช่วงเดือนตุลาคมเป็นต้นไปนั้น แม้ว่าสายการบินหลายแห่งจะเพิ่มปริมาณการให้บริการ เพื่อรองรับกับช่วงฤดูกาลท่องเที่ยวของไทยนั้น แต่ปัจจัยด้านเสถียรภาพของรัฐบาลก็ยังคงเป็นปัจจัยหนึ่งที่ต้องพิจารณา เนื่องจากมีผลต่อความเชื่อมั่นและปริมาณนักท่องเที่ยวที่จะเดินทางเข้าประเทศ

นอกเหนือจากเรื่องความไม่มั่นคงในเสถียรภาพของรัฐบาลแล้ว ปัจจัยลบที่สำคัญที่กำลังจะเข้ามากระทบต่ออุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย คือ **วิกฤตเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกา** ที่ได้ส่งผลกระทบไปยังประเทศอื่นๆ ในยุโรป และเอเชีย รวมทั้งประเทศไทย โดยนักวิเคราะห์มองว่า วิกฤตครั้งนี้หนักกว่าวิกฤตต้มยำกุ้งหลายเท่า เพราะสหรัฐฯ เป็นประเทศใหญ่ มีการบริโภคสูง เป็นตลาดการส่งออกและลงทุนที่สำคัญของหลายๆ ประเทศ ดังนั้น เมื่อสหรัฐฯ เกิดวิกฤตเศรษฐกิจ ประเทศต่างๆ ทั่วโลกก็จะได้รับผลกระทบตามไปด้วย **เมื่อเกิดวิกฤตทางเศรษฐกิจเช่นนี้** บวกกับสถานะน้ำมันเชื้อเพลิงราคาแพง จึงเป็นปัจจัยลบที่สำคัญอีกประการหนึ่งของอุตสาหกรรมการบิน

ด้านธุรกิจสายการบิน

อัตราการเติบโตของสายการบินในภูมิภาคต่างๆ ในเดือนสิงหาคม 2551 มีดังนี้

สายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก มีอัตราการเติบโตลดลงร้อยละ 3.1 ในเดือนสิงหาคม ต่อเนื่องจากที่ลดลงร้อยละ 0.5 เมื่อเดือนกรกฎาคม โดยการบิดเบือนของสภาพเศรษฐกิจในช่วงโอลิมปิกที่ประเทศจีน และ ภาพรวมทางเศรษฐกิจของประเทศญี่ปุ่นที่อ่อนแอลง เป็นปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดการชะลอตัวลง

สำหรับปัจจัยการบิดเบือนของสภาพเศรษฐกิจในช่วงโอลิมปิกที่ประเทศจีน เกิดขึ้นเนื่องจากทุกฝ่ายต่างคาดการณ์ว่า จะเป็นช่วงที่อุตสาหกรรมการบินเติบโตอย่างมาก แต่จากภัยพิบัติทางธรรมชาติที่เกิดขึ้นในประเทศจีน ทั้ง พายุถล่มและเหตุการณ์แผ่นดินไหวที่ร้ายแรงที่สุด ประกอบกับเหตุการณ์ความไม่สงบในทิเบต รวมทั้งนโยบายที่เข้มงวดของรัฐบาลในการออกวีซ่า และการบังคับใช้มาตรการรักษาความปลอดภัยที่เข้มงวด ล้วนทำให้ก็ทำให้ความต้องการในการเดินทางทางอากาศลดลงไปมากกว่าร้อยละ 70

สายการบินในภูมิภาคตะวันออกกลาง ก็มีอัตราการขยายตัวที่ลดลงเหลือร้อยละ 4.3 จากร้อยละ 5.3 ในเดือนกรกฎาคม และเป็นต่ำกว่าอัตราการขยายตัวของครึ่งปีแรก ซึ่งอยู่ที่ร้อยละ 10.6

ในทางตรงกันข้าม ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศของ**สายการบินในภูมิภาคอเมริกาเหนือ** กลับขยายตัวขึ้น จากร้อยละ 4.2 ในเดือนกรกฎาคม ไปเป็นร้อยละ 5.2 ในเดือนสิงหาคม เช่นเดียวกับ**สายการบินในภูมิภาคละตินอเมริกา** ซึ่งมีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นจาก ร้อยละ 8.1 เป็นร้อยละ 11.9 และ**สายการบินในภูมิภาคยุโรป** อัตราการขยายตัวเพิ่มจากร้อยละ 1.3 เป็นร้อยละ 1.6

สำหรับ**ธุรกิจการบินในประเทศไทย** ในช่วงเดือนกันยายนนี้ สืบเนื่องมาจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานที่ปรับตัวลดลง ล่าสุดนั้น **สายการบินไทย** ได้ปรับลดค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง (Fuel Surcharge) ในทุกเส้นทางบิน ทั้งเที่ยวบินระหว่างประเทศและเที่ยวบินภายในประเทศโดยมีอัตราการลดลงสูงสุดประมาณร้อยละ 30 เนื่องจากอัตราน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลกปรับลดลง ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคมนี้เป็นต้นไป และ คาดว่าจะช่วยเพิ่มยอดการเดินทางของผู้โดยสารของ บกท. ให้มากขึ้นโดยเฉพาะในเส้นทางระหว่างประเทศในแถบภูมิภาค ได้แก่ อินเดีย จีน ฮองกง สิงคโปร์ ญี่ปุ่น และเกาหลี สำหรับเส้นทางบินภายในประเทศทุกเส้นทางปรับลดจากเที่ยวละ 850 บาท เหลือ 750 บาท ยกเว้นเส้นทาง เชียงใหม่ - แม่ฮ่องสอน เรียกเก็บในอัตราเดิม คือ 600 บาท

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานที่ปรับตัวลดลงนี้ น่าจะเป็นปัจจัยให้สายการบินต่างๆ ปรับลดค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงลง และทำให้ราคาค่าบัตรโดยสารเครื่องบินลดลงตามไปด้วย ซึ่งจะเป็นตัวกระตุ้นการตัดสินใจเดินทางทางอากาศมีความเป็นไปได้ง่ายขึ้น แต่ ล่าสุด ขอ. ก็ได้เตรียมพิจารณาการปรับเพดานราคาบัตรโดยสารเครื่องบินใหม่เพิ่มขึ้นตามต้นทุนที่แท้จริง จาก 6.82 บาท/ก.ม. เป็น 10 บาท/ก.ม. เพื่อให้สายการบินนำไปปรับใช้กับราคาใหม่ในตารางบินฤดูหนาว ซึ่งจะเริ่ม 28 ตุลาคม 2551-31 มีนาคม 2552 โดยจะต้องผ่านการอนุมัติของคณะกรรมการการบิน-พลเรือนก่อน จึงจะมีผลในทางปฏิบัติ สำหรับอัตราใหม่ของราคาบัตรโดยสารเครื่องบินภายในประเทศตามระยะทางบินตามต้นทุนที่แท้จริงในเส้นทางหลัก 13 จังหวัด ราคาเฉลี่ยของบัตรโดยสารเครื่องบินไป-กลับ จะเพิ่มขึ้นจาก 2,500-4,000 บาท เป็น 4,000-6,000 บาท

ดังนั้น การปรับลดลงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน ประกอบกับการปรับขึ้นของเพดานราคาบัตรโดยสารเครื่องบินในครั้งนี้ นับว่าเป็นโอกาสสำหรับธุรกิจสายการบินของไทยโดยตรง อย่างไรก็ตาม การกำหนดราคาบัตรโดยสารเครื่องบินนั้น สายการบินต้องพิจารณาความต้องการในการเดินทางทางอากาศเป็นองค์ประกอบสำคัญด้วย

สำหรับความคืบหน้าของ สายการบินวันทูโก และ สายการบินโอเรียนท์ไทย ล่าสุดนั้น ขอ. ได้ขยายเวลาการพักใช้ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Air Operator Certificate) ในส่วนของบริษัท วันทูโก แอร์ไลน์ฯ ออกไปอีก 30 วัน นับตั้งแต่วันที่ 21 กันยายน - 20 ตุลาคม 2551 และของบริษัท โอเรียนท์ ไทย แอร์ไลน์ฯ เฉพาะเครื่องบินแบบเอ็มดี 80 ซีรีส์ จำนวน 8 ลำ ออกไปอีก 15 วัน นับจากวันที่ 21 กันยายน - 5 ตุลาคม 2551 ซึ่งการขยายการพักใช้ใบอนุญาตดังกล่าวเป็นการสั่งพักรอบที่ 3 หลังจากที่เคยกำหนดไปเมื่อวันที่ 20 กันยายน ที่ผ่านมา ซึ่งสำนักมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินอากาศ ขอ. ได้เข้าไปตรวจสอบการแก้ไขข้อบกพร่องของโอเรียนท์ และวันทูโก และพบว่ายังดำเนินการแก้ไขไม่เรียบร้อย

การแก้ไขข้อบกพร่องของสายการบินวันทูโกนั้น ยังปรับปรุงมาตรฐานด้านความปลอดภัยไม่ได้ตามที่กำหนด โดยมีความคืบหน้าเพียงร้อยละ 30 ทั้งในส่วนการจัดทำองค์การบริหารงาน ที่ต้องมีบุคลากรในตำแหน่งต่างๆ แยกเป็นอิสระจากโอเรียนท์ การปรับปรุงคู่มือ Flight Operation Manual และ การจัดทำคู่มือจัดระบบคุณภาพสำหรับตรวจสอบตนเองและตรวจสอบบริษัทผู้ให้เช่า (บริษัทโอเรียนท์ฯ) หากครบกำหนดเวลาการพักใช้ใบอนุญาตในรอบที่ 3 แล้ว สายการบินวันทูโก ยังไม่สามารถดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องได้ทั้งหมด ขอ. อาจจะต้องถอนใบอนุญาตประกอบการ จนกว่าจะแก้ไขเสร็จ และหากจะกลับมาบินในภายหลังก็ต้องขอจดทะเบียนใหม่

สำหรับการแก้ไขข้อบกพร่องของโอเรียนท์ เฉพาะเครื่องบินแบบเอ็มดี 80 ซีรีส์ นั้น มีความคืบหน้าไปกว่าร้อยละ 90 แล้ว โดยในส่วนนักบินของฝูงบินเอ็มดี 80 จำนวน 36 คนนั้น บริษัทฯ ได้จัดส่งนักบิน 26 คน แบ่งเป็น นักบินที่ 1 จำนวน 11 คน และ นักบินที่ 2 จำนวน 15 คน เข้ารับการฝึกทบทวนกับเครื่องช่วยฝึกบินจำลอง ณ เมืองมาดริด ประเทศสเปน โดยมีเจ้าหน้าที่ส่วนตรวจสอบการปฏิบัติการบิน ทำการตรวจสอบนักบินทั้งหมด ส่วนนักบินที่ไม่ได้เข้ารับการฝึกทบทวนจำนวน 10 คน บริษัทฯ จะให้ไปทำการฝึกเปลี่ยนแบบเครื่องบินเป็นนักบินผู้ช่วยแบบโบอิง 747 ต่อไป อย่างไรก็ตาม หากสามารถผ่านการตรวจสอบก่อนระยะเวลาการพักใช้ใบรับรองฯ ขอ. จะอนุญาตให้ปฏิบัติการบินได้ตามปกติทันที โดยไม่ต้องรอให้ครบกำหนด

อย่างไรก็ตาม นอกเหนือจากสายการบินวันทูโก และ โอเรียนท์ไทยแล้ว ขอ. ก็มีแผนการตรวจสอบในลักษณะเดียวกันนี้ กับสายการบินต่างๆ ของไทย ทั้ง สายการบินไทยแอร์เอเชีย สายการบินนกแอร์ สายการบินพีบีแอร์ รวมถึงสายการบินไทยด้วย ทั้งนี้ เพื่อให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน ซึ่งจุดนี้ เป็นจุดที่ สบพ. น่าจะนำมาพิจารณา เพื่อสนับสนุนให้เกิดความเป็นมาตรฐานของกิจการบินของประเทศ และเพิ่มบทบาทของ สบพ. ในเรื่องมาตรฐานการบิน เช่น การจัดสัมมนาหรือการอบรม เชิงปฏิบัติการในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐาน เพื่อเป็นตัวกลางที่จะสร้างความรู้และความเข้าใจระหว่างผู้ตรวจสอบและผู้รับการตรวจสอบ เป็นต้น เช่นเดียวกับในกรณีเรื่อง Airport Certificate ที่ สบพ. ก็ควรพิจารณาดำเนินการเช่นกัน

สายการบินนกแอร์ ในปัจจุบันนั้น ก็มีแนวโน้มเป็นไปได้ในทิศทางที่ดีขึ้น หลังจากที่ต้องประสบกับภาวะการณ์ขาดทุนคิดเป็นจำนวนเงินประมาณ 200 ล้านบาท อันเนื่องมาจากราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้น รวมทั้งสภาวะเศรษฐกิจที่ชะลอตัวทั้ง

ในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งสายการบินนกแอร์ได้แก้ปัญหาด้วยการลดต้นทุนด้านบุคลากร การลดขนาดการดำเนินงาน และ การปรับราคาขายให้สะท้อนต้นทุนน้ำมัน

สายการบินนกแอร์ได้ลดขนาดการดำเนินงานธุรกิจ โดยลดจำนวนเส้นทางบินเหลือ 5 เส้นทาง และจำนวนเที่ยวบินเพียง 20 เที่ยวบินต่อวัน จากเครื่องบินจำนวน 3 ลำ พร้อมทั้งได้ปรับลดพนักงานลงไปกว่าร้อยละ 40 จากเดิม 999 คน เหลือเพียง 540 คน ทั้งในส่วนพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน กัปตัน นักบิน และพนักงานภาคพื้น หลังจากฝ่ายบริหารของสายการบินนกแอร์ได้วิเคราะห์ว่า จำนวนพนักงานทั้งระบบของสายการบินแต่เดิมนั้น มีพนักงานเท่ากับการมีเครื่องบินถึง 50 ลำ

อย่างไรก็ตาม สายการบินนกแอร์ก็มีแผนที่จะขยายธุรกิจ โดยได้เตรียมเพิ่มเครื่องบินอีก 2 ลำ จากเดิมที่มีอยู่แล้ว 3 ลำ รวมเป็น 5 ลำ โดยคาดว่าจะรับมอบได้ภายในเดือนพฤศจิกายนนี้ โดยจะดำเนินการในลักษณะการเช่า มีค่าใช้จ่ายประมาณลำละ 5 ล้านบาทต่อเดือน และมีแผนปรับเพิ่มเที่ยวบินเพื่อรองรับการเช่าเครื่องบินด้วย โดยอาจปรับเพิ่มในเส้นทางกรุงเทพฯ-ภูเก็ต เพื่อรับฤดูท่องเที่ยวช่วงเดือนตุลาคมนี้

นอกเหนือจากบริษัทสายการบินของไทยที่ดำเนินกิจการในปัจจุบันแล้ว ในเดือนกันยายนนี้ ยังมีบริษัทที่ได้จดทะเบียนผู้ประกอบการค้าขายในการเดินอากาศรายใหม่ เพิ่มขึ้นอีก 2 บริษัท คือ บริษัท ไทย สตาร์แอร์ไลน์ จำกัด และ บริษัท ที.เอ.จี แอร์ไลน์ จำกัด

ดังที่ได้กล่าวไว้ตอนต้นว่าการขาดเสถียรภาพทางการเมืองที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน เป็นปัจจัยลบต่ออุตสาหกรรมการบินของไทย และส่งผลกระทบอย่างมากกับธุรกิจสายการบิน แม้ว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับตัวลดลงจะเป็นปัจจัยบวกที่สำคัญที่ช่วยให้สถานการณ์ธุรกิจสายการบินของไทยเริ่มดีขึ้น แต่หากสถานการณ์ทางการเมืองยังคงเป็นเช่นนี้ต่อไป ก็อาจเป็นอุปสรรคประการสำคัญต่อการขยายตัวและผลประกอบการที่เป็นบวกของธุรกิจสายการบินทั้งในปีนี้ และต่อเนื่องไปข้างหน้าด้วย

ด้านท่าอากาศยาน

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้เปิดให้บริการเป็นเวลาครบ 2 ปี เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2551ที่ผ่านมา โดยมีผู้โดยสารใช้บริการ ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2549 สิงหาคม 2551 รวมทั้งสิ้น 80.52 ล้านคน โดยแบ่งเป็น

ระยะเวลา	ปริมาณผู้โดยสารใช้บริการ
ปีที่ 1 (เดือนตุลาคม 2549 – กันยายน 2550)	41.931 ล้านคน
ปีที่ 2 (เดือนตุลาคม 2550 – สิงหาคม 2551)	38.589 ล้านคน*
รวม	80.52 ล้านบาท

* คาดว่าจำนวนผู้โดยสารจนถึงสิ้นเดือนกันยายน 2551 จะมีปริมาณประมาณ 41.14 ล้านคน

ในส่วนของการให้บริการขนถ่ายสินค้าทางอากาศ ในช่วงระยะเวลาเดียวกันนั้น มีปริมาณการให้บริการรวมทั้งสิ้น 2.426 ล้านตัน แบ่งเป็น

ระยะเวลา	ปริมาณสินค้า
ระหว่างเดือนตุลาคม 2549 – กันยายน 2550	1.234 ล้านตัน
ระหว่างเดือนตุลาคม 2550 – สิงหาคม 2551	1.192 ล้านตัน*
รวม	2.426 ล้านบาท

* คาดว่าปริมาณสินค้าจนถึงสิ้นเดือนกันยายน 2551 จะมีปริมาณประมาณ 1.29 ล้านตัน

จำนวนสายการบินที่ทำการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปัจจุบันมีจำนวนทั้งสิ้น 111 สายการบิน โดยแบ่งเป็นสายการบินสำหรับขนส่งผู้โดยสาร 97 สาย และสายการบินขนส่งสินค้า 14 สาย

ล่าสุดนั้น ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้มีการนำ **ระบบ Swing Gate** มาใช้ในการให้บริการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ โดยการปรับอาคารเทียบเครื่องบิน B ซึ่งเป็นอาคารที่ให้บริการสำหรับผู้โดยสารภายในประเทศให้สามารถรองรับเที่ยวบินผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ในช่วงเวลา 23.00 น. - 04.00 น. ของวันถัดไป และหลังจากเวลา 04.00 น. ก็จะปรับอาคารเทียบเครื่องบิน B กลับมาให้บริการสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศเช่นเดิม โดยได้ทดลองใช้ไปแล้วเมื่อวันที่ 15 กันยายน 2551

การนำระบบ Swing Gate มาใช้ดังกล่าว สืบเนื่องมาจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีเที่ยวบินระหว่างประเทศในช่วงเวลา 23.00 – 01.30 น. เข้ามาใช้บริการเป็นจำนวนมาก ทำให้หลุมจอดประชิดอาคาร (Contact Gate) ที่ให้บริการสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ ที่มีอยู่ 39 หลุมจอด ไม่เพียงพอต่อความต้องการ ซึ่งการใช้ระบบ Swing Gate นี้ จะทำให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีหลุมจอดประชิดอาคารให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศในช่วงเวลาดังกล่าวเพิ่มขึ้นอีก 6 หลุมจอด รวมเป็น 45 หลุมจอด

สำหรับการดำเนินงานในปีที่ 3 ของ ทอท. นั้น ทอท. ได้เตรียมแผนที่จะพัฒนาและปรับปรุงมาตรฐานของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้ก้าวสู่การเป็นท่าอากาศยานที่มีการบริการดีเด่นติดอันดับ 1 ใน 10 ของโลก ในปี พ.ศ.2552 ภายใต้โครงการจัดอันดับคุณภาพการบริการ Airport Service Quality (ASQ) ของ สมาพันธ์สนามบินนานาชาติ (Airports Council International : ACI) ในภาคพื้นเอเชีย ตะวันออกกลาง และแอฟริกา

อย่างไรก็ตาม หนึ่งในคู่แข่งที่สำคัญของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ คือ **ท่าอากาศยาน เช็ก แลป์ กัก** ของเขตปกครองพิเศษฮ่องกง ซึ่งเป็นสนามบินที่ได้รับอันดับ 1 สนามบินที่ดีที่สุดในโลก จากสกายเท็กซ์ติดต่อกันถึง 7 ปี และยังได้เป็นสนามบินยอดเยี่ยมอันดับ 2 จาก ACI ซึ่งจุดที่น่าสนใจ คือ การเพิ่มขีดความสามารถเหนือคู่แข่งด้วยการนำโปรแกรมบริการผู้โดยสารเป็นเลิศ หรือ Customer Excellence Program ฝึกอบรมเชิงบูรณาการ ให้กับพนักงานของสนามบิน ร้านค้าต่างๆ ภาครัฐ สายการบิน เอเยนต์ รวมกว่า 60,000 คน ให้มีมาตรฐานเดียวกันด้านการต้อนรับนักท่องเที่ยวอย่างดีที่สุด สร้างความเป็นเอกภาพ รักษาคุณภาพ เน้นสนามบินระดับโลก ให้ความใส่ใจดูแลสิ่งแวดล้อม

ในเรื่องของสิ่งแวดล้อมนี้เอง เป็นเรื่องที่ท่าอากาศยานหลายแห่งเริ่มหันมาให้ความสำคัญมากขึ้น ซึ่งนอกเหนือจากท่าอากาศยานเช็ก แลป์ กักแล้ว **ท่าอากาศยานนานาชาติกัวลาลัมเปอร์ (KLIA)** ได้เริ่มดำเนินยุทธศาสตร์ลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกภายในท่าอากาศยานนานาชาติกัวลาลัมเปอร์แล้ว ซึ่งครอบคลุมถึงโครงการบริหารขยะ และลดการใช้ยานยนต์ต่าง ๆ ตลอดจนการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ ท่าอากาศยานนานาชาติกัวลาลัมเปอร์ ได้รับประกาศนียบัตร “กรีนโกลบ” ตั้งแต่ปี 2547 และถือเป็นท่าอากาศยานแห่งแรกและแห่งเดียวในโลกที่ได้รับประกาศนียบัตรรับรองความเป็นมิตรต่อสภาพแวดล้อม

อย่างไรก็ตาม ท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้น จะต้องพัฒนามาตรฐานและคุณภาพการให้บริการที่ดีเยี่ยม โดยเฉพาะในด้านการพัฒนาการบริหารจัดการและด้านบุคลากรผู้ปฏิบัติงาน รวมทั้ง การให้ความสำคัญกับเรื่องสิ่งแวดล้อม ซึ่งบทบาทในเรื่องนี้ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิยังไม่เด่นชัดนัก ทั้งนี้ นอกเหนือจาก ท่าอากาศยานที่เป็นคู่แข่งในปัจจุบันแล้ว ในช่วง 3-5 ปีนี้ ในภูมิภาคเอเชีย มีแผนการลงทุนปรับปรุงและเปิดใช้ท่าอากาศยานใหม่ไม่ต่ำกว่า 80 แห่ง เช่น จีน 40 แห่ง อินเดีย 34 แห่ง ตะวันออกกลาง 8 ประเทศ 8 แห่ง

ด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศ

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) ประสบปัญหาจอแสดงผลข้อมูลติดตามอากาศยานในการควบคุมจราจรทางอากาศในส่วนของการควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบิน (Approach Control) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เกิดเหตุขัดข้อง ซึ่งมีสาเหตุจากสัญญาณเรดาร์ไม่เข้าระบบ เนื่องจากระบบไฟฟ้าขัดข้อง วิธีแก้ปัญหาของบวท. คือ การปฏิบัติตามแผนฉุกเฉินที่ได้เตรียมพร้อมไว้ โดยชะลอเครื่องบินที่วิ่งขึ้นระยะหนึ่งก่อน เนื่องจากต้องนำเครื่องบินในอากาศทำการลง และเริ่มปฏิบัติตามแผนไม่ใช้เรดาร์ในการควบคุม (NON RADAR) ทันทีในช่วงแรกก่อนที่จะใช้ระบบเรดาร์สำรอง

สำหรับแผนควบคุมจราจรทางอากาศของ บวท. นั้น จะแบ่งการควบคุมดังนี้ คือ เครื่องบินที่กำลังจะทำการบินขึ้น ได้มีการสั่งให้จอดรอที่ทางวิ่ง โดยจัดจราจรให้เครื่องบินทำการบินขึ้น โดยจัดระยะการบินขึ้นตามกันมากกว่า 5 นาที (ในกรณีที่ใช้แบบ NON RADAR) ซึ่งในสภาพปกติจะใช้เวลารอระยะต่อกันประมาณ 1-2 นาที และเครื่องบินที่พร้อมจะออก ก็ให้รอที่หลุมจอดก่อน สำหรับเครื่องบินที่กำลังจะทำการบินลง จะประสานไปยังส่วนการควบคุมจราจรทางอากาศตามเส้นทางบิน (Area Control) ให้บินวนรอกอยู่ก่อน

ดังนั้น จะเห็นว่าไม่ว่าเทคโนโลยีจะพัฒนาไปมากแค่ไหน แต่การปฏิบัติแบบพื้นฐานที่ใช้เทคโนโลยีน้อยที่สุด ก็เป็นสิ่งจำเป็นที่ต้องเรียนรู้ และสามารถใช้ปฏิบัติงานได้ ทั้งนี้ เนื่องจากสถานการณ์ฉุกเฉินสามารถเกิดขึ้นได้ทุกเมื่อ โดยไม่สามารถคาดการณ์ได้ ดังนั้น ความรู้และทักษะขั้นพื้นฐานสำหรับการควบคุมการจราจรทางอากาศนั้น ยังคงเป็นสิ่งจำเป็นที่พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศทุกคนต้องเรียนรู้ รวมทั้งแผนปฏิบัติการเมื่อเกิดสถานการณ์ฉุกเฉินด้วย

ด้านการผลิตเครื่องบินพาณิชย์

แอร์บัส ได้จัดตั้งโรงงานประกอบเครื่องบินพาณิชย์นอกภูมิภาคยุโรปขึ้นเป็นแห่งแรกที่เมืองเทียนจิน ประเทศจีน และคาดว่าจะมียอดการซื้ออะไหล่ชิ้นส่วนเครื่องบินจากโรงงานในประเทศจีน เป็นมูลค่าถึง 1 พันล้านเหรียญสหรัฐ ภายในปี 2020 นี้ ทั้งนี้ เนื่องจากประเทศจีน ซึ่งเป็นประเทศที่ประชากรมากที่สุด จะมีความต้องการเครื่องบินจำนวนถึง 3,000 ลำ ในอีก 20 ปีข้างหน้า

โรงงานที่ประเทศจีนนี้ จะเป็นโรงงานที่ใหญ่ที่สุดในโลก และจะมีขีดความสามารถประกอบเครื่องบิน A320 ได้ 4 ลำต่อเดือน ซึ่งจะช่วยสนับสนุนคำสั่งซื้อเครื่องบินแอร์บัสของลูกค้าในประเทศจีน ตั้งแต่เมื่อปีที่แล้ว ซึ่งมีมูลค่าถึง 70 ล้านเหรียญสหรัฐ ทั้งนี้ แอร์บัส เริ่มส่งชิ้นส่วนเครื่องบินไปยังโรงงานที่เทียนจิน ตั้งแต่เดือนมิถุนายน โดยสายการผลิตที่เทียนจินนี้ เป็นการลงทุนร่วมกันระหว่าง แอร์บัส และ กลุ่มร่วมทุนของจีน ซึ่งประกอบด้วย Tianjin Free Trade Zone และ China Aviation Industry Corp มีมูลค่าการลงทุนถึง 600 ล้านเหรียญสหรัฐ

มีการประมาณการว่า ทุก 1 ใน 5 ลำของเครื่องบินที่มีการสั่งจองผลิตในปีนี้ จะมาจากสายการบินจากจีน โดยล่าสุดนั้น แอร์บัสเตรียมลงนามในสัญญาซื้อขายเครื่องบินพาณิชย์จำนวน 280 ลำให้แก่สายการบินของจีน ซึ่งเป็นเครื่องบินแบบ Airbus A320, A330 และ A350 โดยคาดว่าจะทำสัญญาแล้วเสร็จภายในต้นปีหน้า ทั้งนี้ ต้องได้รับการอนุมัติจากทางรัฐบาลจีนก่อน

ประเทศจีนนับเป็นประเทศที่เป็นตลาดของเครื่องบินพาณิชย์ที่ใหญ่เป็นอันดับสองของโลก โดยจีนอาจมีความความต้องการเครื่องบินมากถึง 3,000 ลำในอีก 20 ปีข้างหน้า เนื่องจากการเติบโตทางธุรกิจ และกฎเกณฑ์ในการเดินทางท่องเที่ยวที่ง่ายขึ้น ซึ่งเป็นปัจจัยสนับสนุนให้สายการบินขยายตัว ข้อมูลจาก CAAC ประเทศจีน พบว่า ในปัจจุบัน จำนวนผู้โดยสารที่ท่าอากาศยานปักกิ่ง เพิ่มขึ้นอยู่ที่ประมาณ 200,000 คนต่อวัน ทั้งนี้ การเดินทางทางอากาศนั้น ได้รับการแก้ไข

ให้ดีขึ้น หลังจากที่มีการคุมเข้มเรื่องวีซ่า และการตรวจสอบความปลอดภัยที่เข้มงวดเกิน ทำให้ความต้องการในการเดินทางทางอากาศลดน้อยลงไปในช่วงโอลิมปิกครั้งล่าสุดที่ประเทศจีนเป็นเจ้าภาพ

การเปิดสายการผลิตเครื่องบินของแอร์บัสที่เมืองจีนนั้น แสดงให้เห็นถึงการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย ซึ่งมีการเติบโตในส่วนองค์ประกอบ ดังนั้น ตลาดในประเทศไทยจึงยังคงเป็นตลาดที่มีความน่าสนใจอยู่ สำหรับ สบพ. แม้ว่าในช่วงปี 2551 นี้ ที่อุตสาหกรรมการบินของจีนจะยังประสบปัญหาการชะลอตัวอยู่บ้าง นอกจากนี้ สบพ. อาจพิจารณาการประสานความร่วมมือทางวิชาการ เพื่อเพิ่มพูนความรู้และประสบการณ์ให้กับบุคลากร หรือ นักศึกษา ของ สบพ. ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อประสิทธิภาพการเรียนการสอนของ สบพ. เนื่องจาก เครื่องบินแบบ Airbus A320, A330 และ A350 ที่ทำการประกอบที่โรงงานที่ประเทศจีนนี้ ก็เป็นเครื่องบินแบบที่สายการบินของไทยหลายแห่งใช้งานอยู่

โดยภาพรวมของอุตสาหกรรมการบินในเดือนกันยายนนี้ จะเห็นว่า สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในช่วง 1-2 เดือนนี้ มีแนวโน้มดีขึ้นเรื่อยๆ ตามลำดับ ซึ่งทำให้ IATA ประกาศบทวนการคาดการณ์สถานการณ์การเงินของอุตสาหกรรมการบินไว้ว่า อุตสาหกรรมการบินทั่วโลกจะประสบสภาวะการขาดทุนเป็นเงินจำนวน 5.2 พันล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ในปี พ.ศ. 2551 นี้ ทั้งนี้ ตามสมมติฐานราคาน้ำมันดิบเฉลี่ยที่ 113 เหรียญสหรัฐ ต่อบาร์เรล หรือ ที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน 140 เหรียญสหรัฐ ต่อบาร์เรล และการขาดทุนก็ยังคงดำเนินต่อไปจนถึงปี พ.ศ. 2552 ซึ่งคาดว่าจะขาดทุน 4.1 พันล้านเหรียญสหรัฐ ทั้งนี้ คาดการณ์ว่า ราคาน้ำมันจะอยู่ที่ 110 เหรียญสหรัฐ ต่อบาร์เรล (หรือราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานอยู่ที่ 136 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล)

อย่างไรก็ตาม ข้อสังเกตที่น่าสนใจอีกประการหนึ่ง คือ ตลาดอุตสาหกรรมการบินของตะวันออกกลาง มีแนวโน้มการเติบโตที่น่าสนใจ โดยจากข้อมูลของ IATA จะเห็นว่า ธุรกิจการบินในภูมิภาคตะวันออกกลางในปี 2551 นั้น ได้รับความเสียหายน้อยที่สุด จึงเป็นตลาดเป้าหมายที่น่าสนใจ สำหรับ สบพ. ด้วยเช่นกัน และเช่นเดียวกับตลาดจีน แม้ว่าในช่วงปีที่ผ่านมา สถานการณ์อุตสาหกรรมการบินของจีนจะยังไม่ได้ขยายตัวดังที่คาดไว้ แต่ในระยะยาวแล้ว จีนก็ยังคงเป็นตลาดที่มีความสำคัญ

สำหรับสถานการณ์อุตสาหกรรมการบินในประเทศนั้น ปัจจัยหลักที่มีผลอุตสาหกรรมการบินของไทย คือ การขาดเสถียรภาพทางการเมือง ซึ่งมีผลมาจากสถานการณ์ความไม่สงบทางการเมืองที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน โดยพบว่า ทุกภาคส่วนของอุตสาหกรรมการบินได้รับผลกระทบจากปัจจัยนี้ทั้งสิ้น โดยประเด็นที่ควรพิจารณา คือ ในช่วงฤดูการท่องเที่ยวที่กำลังมาถึงนี้ เป็นช่วงที่อุตสาหกรรมการบินมีความคาดหวังจะให้ เป็นช่วงที่สามารถสร้างผลกำไร หลังจากที่ต้องประสบปัญหาการขาดทุนตลอดมาตั้งแต่ช่วงต้นปี แต่เมื่อปัญหาความไม่สงบภายในประเทศเป็นปัจจัยลบที่ส่งผลต่อความเชื่อมั่นของนักท่องเที่ยวที่จะเดินทางมายังประเทศไทย ทำให้ปริมาณความต้องการเดินทางทางอากาศลดน้อยลง ดังนั้น จึงมีความเป็นไปได้ว่า สถานการณ์ของอุตสาหกรรมการบินอาจไม่ปรับตัวไปในทิศทางบวกมากนัก และอาจส่งผลกระทบต่อแนวโน้มไปยังสถานการณ์อุตสาหกรรมการบินของไทยในปีหน้าได้ แม้ว่า จะมีปัจจัยบวกที่เข้ามาสนับสนุนอุตสาหกรรมการบินในตอนนี้อยู่ คือ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะเป็นสิ่งที่ช่วยบรรเทาภาระเรื่องต้นทุนของสายการบินต่างๆ ได้ อย่างไรก็ตาม อาจกล่าวได้ว่า สถานการณ์อุตสาหกรรมการบินของไทยในปัจจุบันยังไม่อยู่ในสภาวะเสถียร ซึ่งจะต้องติดตามอย่างต่อเนื่อง เพราะ หากอุตสาหกรรมการบินเกิดการชะลอตัวลง ก็ย่อมส่งผลกระทบต่อความต้องการบุคลากรด้านการบินเช่นกัน

ที่มา :

เว็บไซต์ IATA	เว็บไซต์ Energy Information Administration	เว็บไซต์กระทรวงคมนาคม
เว็บไซต์บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	เว็บไซต์บริษัท วิทยการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	
เว็บไซต์บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	เว็บไซต์โพสทูเดย์	เว็บไซต์แนวหน้า
เว็บไซต์ฐานเศรษฐกิจ	เว็บไซต์กรุงเทพธุรกิจ	เว็บไซต์ข่าวหุ้น
เว็บไซต์พิมพ์ไทย		