

สำหรับในเดือนตุลาคม 2551 นี้ ปรากฏสถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานมีการเปลี่ยนแปลงในทิศทางที่ดีขึ้น โดยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเริ่มมีการปรับลดลงอย่างมีนัยสำคัญ จากข้อมูลของ สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) การเคลื่อนไหวของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในเดือนตุลาคม 2551 เป็นดังนี้

Jet Fuel Price					Percentage change vs.		
Date	Index*	\$/b	cts/gal	\$/mt	1 week ago	1 month ago	1 year ago
31-Oct-08	235.2	86.0	204.8	677.9	1.1%	-28.8%	-22.6%
24-Oct-08	232.5	85.1	202.5	670.3	-6.5%	-35.5%	-18.4%
17-Oct-08	248.6	91.0	216.6	716.8	-6.0%	-28.3%	-11.0%
03-Oct-08	314.2	114.9	273.6	905.7	-11.2%	-14.8%	20.9%

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

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)

สำหรับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานประจำเดือนตุลาคม ล่าสุด ณ วันที่ 31 ตุลาคม 2551 ในแต่ละภูมิภาคมีรายละเอียดดังนี้

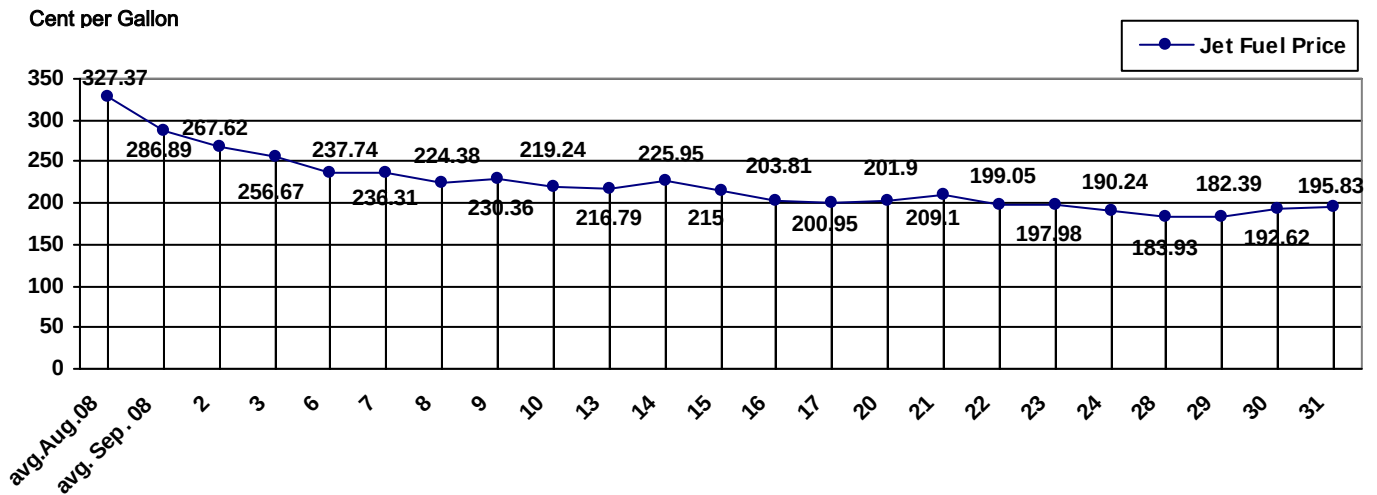
This week's assessment across the regions:

ที่มา : www.iata.org

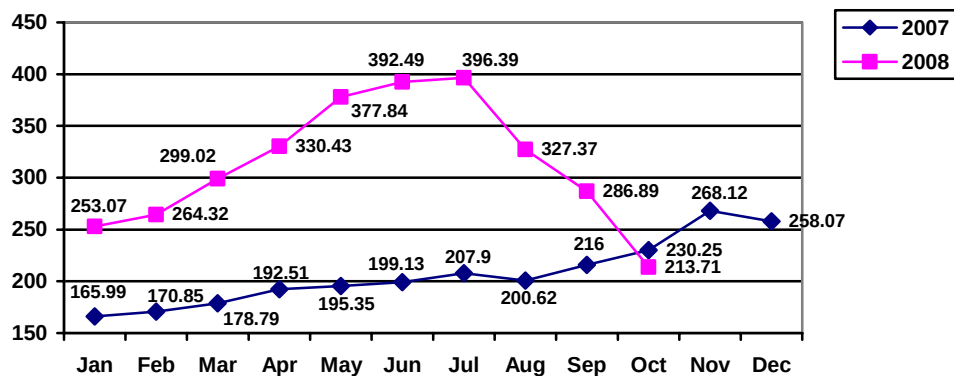
31 Oct 08	Share in World Index	cts/gal	\$/bbl	\$/mt	Index Value 2000=100	vs. 1 week ago	vs. 1 month ago	vs.1 yr ago
Jet Fuel Price	100%	204.8	86.0	677.9	235.2	1.1%	-28.8%	-22.6%
Asia & Oceania	22%	186.4	78.3	618.4	223.7	-3.1%	-30.3%	-29.3%
Europe & CIS	28%	209.2	87.9	692.5	236.8	-0.5%	-28.5%	-22.1%
Middle East & Africa	7%	189.6	79.6	628.1	237.8	-1.3%	-29.4%	-27.3%
North America	39%	211.7	88.9	701.4	236.3	4.6%	-28.1%	-19.7%
Latin & Central America	4%	233.7	98.1	755.6	271.8	5.3%	-28.6%	-11.3%

ล่าสุดนั้น ราคาเฉลี่ยใหม่ของน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน ประจำปี พ.ศ.2551 ตั้งแต่เดือนมกราคมถึงเดือนตุลาคม ซึ่งอยู่ที่ 135.8 เหรียญสหรัฐ ต่อ บาร์เรล

สำหรับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน Singapore Kerosene-Type Jet Fuel Spot Price FOB (Cents per Gallon) เฉลี่ยประจำเดือนตุลาคม อยู่ที่ 213.71 เซนต์ต่อแกลลอน หรือประมาณ 89.76 เหรียญสหรัฐ ต่อ บาร์เรล เมื่อเปรียบเทียบกับราคาเฉลี่ยของเดือนกันยายน อยู่ที่ 286.89 เซนต์ต่อแกลลอน หรือ ประมาณ 120.49 เหรียญสหรัฐ ต่อบาร์เรล และเดือนสิงหาคม ซึ่งอยู่ที่ 327.37 เซนต์ต่อแกลลอน หรือ ประมาณ 137.49 เหรียญสหรัฐ ต่อบาร์เรล จากข้อมูลของ Energy Information Administration มีความเคลื่อนไหวของราคารายวันปรากฏตามแผนภูมิด้านล่างนี้



จากข้อมูลข้างต้น เมื่อเปรียบเทียบกับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานในเดือนตุลาคมนี้ จะเห็นว่าราคาปรับตัวลดลงจากเมื่อเดือนก่อน ถึงประมาณร้อยละ 25 และ นับเป็นครั้งแรกในรอบปี 2551 และนับเป็นครั้งแรกนับตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2550 ที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงปรับตัวลดลงมาอยู่ในระดับต่ำกว่าสองร้อยเซ็นต์ต่อแกลลอน



เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเฉลี่ยในแต่ละเดือนของปี 2550 และ 2551 จะเห็นว่า ราคาน้ำมันเฉลี่ยของเดือนตุลาคม 2551 นั้น มีราคาต่ำกว่าราคาเฉลี่ยของเดือนตุลาคม 2550 ซึ่งนับเป็นครั้งแรกที่ราคาน้ำมันเฉลี่ยรายเดือนของปี พ.ศ.2551 มีราคาต่ำกว่าปี พ.ศ.2550

ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่าปัจจัยเรื่องราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ลดลงไปต่ำกว่าสองร้อยเซ็นต์ต่อแกลลอน หรือต่ำกว่าหนึ่งร้อยเหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล นั้น ได้พลิกผันไปในทิศทางที่เป็นบวกสำหรับอุตสาหกรรมการบิน และหากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงยังคงปรับลดลงอย่างต่อเนื่อง ก็จะทำให้สถานการณ์ของอุตสาหกรรมการบินของทั่วโลกดีขึ้น จากเดิมที่ IATA ได้ประกาศสถานการณ์การเงินของอุตสาหกรรมการบินไว้ว่า อุตสาหกรรมการบินทั่วโลกจะประสบภาวะการขาดทุนเป็นเงินจำนวน 5.2 พันล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ในปี พ.ศ. 2551 นี้ ทั้งนี้ ตามสมมติฐานราคาน้ำมันดิบเฉลี่ยที่ 113 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล หรือ ที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน 140 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล (หรือประมาณ 333.33 เซนต์ต่อแกลลอน)

สำหรับสถานการณ์ของอุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกนั้น ข้อมูลจาก สมาคมสายการบินเอเชียแปซิฟิก (Association of Asia Pacific Airlines:AAPA) ระบุว่า ในช่วง 2-3 เดือนที่ผ่านมา จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางกับสายการบินที่เป็นสมาชิกของ AAPA ซึ่งมีประกอบด้วย 17 สายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก นั้น มีจำนวนลดลงอย่างมาก โดยในเดือนกันยายน จำนวนผู้โดยสารลดลงถึงร้อยละ 6.6 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของ

ปีที่แล้ว ส่วนการขนส่งสินค้าทางอากาศนั้น มีปริมาณลดลงถึงร้อยละ 9 ทั้งๆ ที่โดยปกติแล้ว ช่วงนี้ของปีจะเป็นช่วงที่มีการขนส่งสินค้าทางอากาศมากที่สุด อย่างไรก็ตาม เมื่อจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศเฉลี่ยในช่วง 9 เดือนแรกของปีนี้ เพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 1.6 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ในขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศกลับปรับลดลงร้อยละ 1.6 ซึ่งข้อมูลของ AAPA นี้ สอดคล้องกับข้อมูลของ **สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA)** ที่ได้รับไว้ว่า จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางกับสายการบินในเอเชียแปซิฟิกในเดือนกันยายน มีจำนวนลดลงร้อยละ 6.8 มากกว่าค่าเฉลี่ยทั่วโลกซึ่งลดลงร้อยละ 2.9

นอกจากนี้ AAPA คาดการณ์ว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ลดลงจะช่วยให้สถานการณ์ของสายการบินดีขึ้น แต่ก็ยังไม่สามารถชดเชยรายได้ที่ลดลงอันเนื่องมาจากการชะลอตัวของภาวะเศรษฐกิจโลก ซึ่งเป็นผลพวงมาจากวิกฤตการณ์ทางการเงินที่เกิดขึ้นทั่วโลก ประกอบกับความมั่นใจที่ลดลงอย่างรวดเร็วของผู้บริโภค และในช่วง 1-2 ปีข้างหน้า อุตสาหกรรมการบินของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก จะได้รับผลกระทบอย่างเต็มที่ จากปัจจุบันที่ได้รับผลกระทบอยู่แล้ว เนื่องจากจำนวนผู้โดยสารจะลดลงอย่างเห็นได้ชัด โดยสายการบินขนาดเล็กจะได้รับผลกระทบมากที่สุด และห้องโดยสารชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจจะได้รับผลกระทบมากที่สุดเช่นกัน

การคาดการณ์ของ AAPA ดังกล่าวสอดคล้องกับนักวิเคราะห์หลายคนซึ่งประเมินกันว่า วิกฤตการณ์การเงินโลกและภาวะเศรษฐกิจถดถอยในครั้งนี้ อาจส่งผลกระทบนานต่อเนื่องไปจนถึงปี พ.ศ. 2553 ซึ่งธุรกิจการบินจะต้องต่อสู้กับความผันผวนของราคาเชื้อเพลิง ภาวะสินค้าคงคลัง และการเดินทางทางอากาศที่ลดลง ซึ่งเป็นผลพวงจากภาวะเศรษฐกิจชะลอตัวดังกล่าว

โดยภาพรวมอาจกล่าวได้ว่า แม้ว่าแนวโน้มราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับตัวลดลงน่าจะส่งผลในเชิงบวกแก่อุตสาหกรรมการบิน และน่าจะช่วยให้สถานการณ์ของอุตสาหกรรมการบินสามารถปรับตัวไปในทิศทางที่ดีขึ้น อย่างไรก็ตาม สภาพเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัว ประกอบกับความต้องการเดินทางโดยสารเครื่องบินที่ลดต่ำลง ก็ยังคงเป็นปัจจัยหลักที่ส่งผลกระทบในเชิงลบต่ออุตสาหกรรมการบิน ทำให้อุตสาหกรรมการบินยังไม่สามารถฟื้นตัวได้ ซึ่งคาดว่าจะอาจต่อเนื่องไปจนถึงปี พ.ศ. 2553 ดังนั้น อุตสาหกรรมการบินของไทยเอง ก็น่าจะมีแนวโน้มไปในทิศทางเดียวกับอุตสาหกรรมการบินของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ด้วยเช่นกัน

ด้านสายการบิน

ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดปรับตัวลดลง นอกจากจะทำให้ค่าใช้จ่ายของสายการบินลดลงไปแล้วนั้น ยังน่าที่จะมีส่วนทำให้ค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงของสายการบินปรับตัวลดลงตามไป ซึ่งเป็นผลให้ค่าใช้จ่ายในการเดินทางโดยสารเครื่องบินลดลงด้วย และส่งผลให้เกิดการกระตุ้นให้เกิดความต้องการเดินทางของผู้บริโภคเพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตามสายการบินต่างๆ กลับมีแนวทางดำเนินการในเรื่องนี้ที่แตกต่างกัน

สำหรับในประเทศไทยนั้น **สายการบินไทย** ได้ปรับลดค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงในทุกเส้นทางบินสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศและเที่ยวบินภายในประเทศ โดยมีอัตราการลดลงเฉลี่ยประมาณร้อยละ 30 เนื่องจากอัตราค่าน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลกปรับตัวลดลง ตั้งแต่วันที่ 6 พฤศจิกายน 2551 เป็นต้นไป โดยในเส้นทางบินระหว่างประเทศ ค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงที่เคยเรียกเก็บในอัตรา 41 – 266 เหรียญสหรัฐ ต่อเที่ยวบิน ปรับลดเป็น 25 - 175 เหรียญสหรัฐ ต่อเที่ยวบิน ส่วนเส้นทางภายในประเทศ สำหรับเส้นทางบินภายในประเทศทุกเส้นทางปรับลดจากเที่ยวละ 750 บาท เป็น 700 บาท ยกเว้นเส้นทาง เชียงใหม่ – แม่ฮ่องสอน เรียกเก็บในอัตราเดิมคือ 600 บาท

ทั้งนี้ การปรับลดอัตราค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงครั้งนี้ เป็นการปรับลดครั้งที่สอง หลังจากที่ บกท. ได้ปรับลดอัตราค่าธรรมเนียมน้ำมันไปครั้งหนึ่งแล้ว เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2551 ที่ผ่านมา ซึ่งเป็นการปรับลดลงไปประมาณร้อยละ 30 เช่นกัน ทั้งนี้ คาดว่าจะช่วยเพิ่มยอดการเดินทางของผู้โดยสารให้มากขึ้นในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยวที่จะถึงนี้ โดยเฉพาะในเส้นทางระหว่างประเทศในแถบภูมิภาค ได้แก่ อินเดีย จีน ฮองกง สิงคโปร์ ญี่ปุ่น และเกาหลี

สายการบินบางกอกแอร์เวย์ ก็ได้ปรับลดค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงลงเช่นกันในเกือบทุกเส้นทางบิน จากอัตราประมาณ 25-110 เหรียญสหรัฐ เป็นประมาณ 20- 90 เหรียญสหรัฐ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 8 พฤศจิกายน 2551 เป็นต้นไป

ในขณะที่ **สายการบินไทยแอร์เอเชีย** และ **สายการบินนกแอร์** ยังไม่มีการปรับลดค่าธรรมเนียมน้ำมัน แม้ว่าราคาน้ำมันในตลาดโลกที่ปรับลดลงอย่างต่อเนื่อง แต่ก็ยังไม่ได้ลดลงไปถึงจุดที่ปรับลดลงได้ นอกจากนี้ ราคาน้ำมันก็ยังไม่หยุดนิ่ง และมีแนวโน้มผันผวนตลอดเวลา

สำหรับสายการบินต่างชาตินั้น **สายการบินบริติช แอร์เวย์** และ **สายการบินแควนตัส** ได้ประกาศลดค่าธรรมเนียมน้ำมันต่อเที่ยวบินถึงร้อยละ 30 สำหรับทุกเที่ยวบินจากกรุงเทพฯ สุลอนดอนและออสเตรเลีย มีผลบังคับใช้ในทุกชั้นโดยสาร เริ่มตั้งแต่วันที่ 21 ต.ค.ที่ผ่านมา โดยอัตราปรับลดค่าธรรมเนียมน้ำมัน จะลดลงประมาณ 1,500 – 2,000 บาท ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับชั้นโดยสาร

ส่วนในประเทศจีน ข้อมูลจาก CAAC ระบุว่า ในไตรมาสที่ 4 ของปีนี้ ทางการบินจะปรับลดราคาน้ำมันเครื่องบินลงที่ระดับ 7,750 หยวนต่อตัน จากระดับ 8,320 หยวนต่อตันในไตรมาสที่ 3 หรือลดลงประมาณร้อยละ 7 เพื่อให้สอดคล้องกับราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกที่ปรับตัวลดลง ซึ่งการปรับลดดังกล่าวยังเป็นการเอื้อประโยชน์ให้กับบริษัทสายการบินหลายแห่งของจีนอีกด้วย ซึ่งรายงานข่าวว่าช่วยลดต้นทุนด้านเชื้อเพลิงของแต่ละสายการบินได้ถึงร้อยละ 50 ขณะเดียวกัน ทางการบินได้หวังก็ได้ประกาศปรับลดค่าธรรมเนียมน้ำมันในสายบินระหว่างประเทศ โดยทุกเที่ยวบินระยะไกลจะปรับลดจาก 30 เหรียญสหรัฐ เป็น 25 เหรียญสหรัฐ สำหรับเที่ยวบินระยะไกลปรับลดจาก 78 เหรียญสหรัฐ เป็น 65 เหรียญสหรัฐ ซึ่งการปรับลดค่าธรรมเนียมน้ำมันในครั้งนี้ มาจากวิสาหกิจรัฐ บริษัทไชนีส ปิโตรเลียม คอร์ป หรือ CPC Corp ประกาศลดราคาน้ำมันเครื่องบินประจำเดือนตุลาคมลงที่ระดับ 129.86 เหรียญสหรัฐ จากระดับ 146 เหรียญสหรัฐ ในเดือนกันยายน

อย่างไรก็ตาม สายการบินในสหรัฐอเมริกา ทั้ง **เดลต้า แอร์ไลน์ส** **อเมริกัน แอร์ไลน์** **ยูไนเต็ด แอร์ไลน์** และ **ยูเอส แอร์เวย์ส** ต่างก็ยังไม่ปรับลดค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงหรือค่าธรรมเนียมอื่นๆ ลง แม้ว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงปรับลดลงแล้วก็ตาม โดยให้เหตุผลว่า ราคายังมีความผันผวน และยังอยู่ในระดับสูงกว่าปีที่แล้วมาก อย่างไรก็ตาม สาเหตุที่สายการบินส่วนใหญ่ในสหรัฐอเมริกา ยังไม่มีการปรับลดค่าธรรมเนียมน้ำมัน เนื่องจาก ในช่วงที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีการปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องนั้น สายการบินต่างๆ ได้ปรับเพิ่มค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงรวมทั้งได้พัฒนากลยุทธ์ต่างๆ เพื่อชดเชยกับค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้นดังกล่าว เช่น ค่าธรรมเนียมสัมภาระเดินทาง เป็นต้น ซึ่งค่าธรรมเนียมดังกล่าว นอกจากจะเป็นการชดเชยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มสูงขึ้นแล้ว ก็ยังเป็นช่องทางในการสร้างรายได้ให้แก่สายการบินของสหรัฐฯ ได้ด้วย โดยคอนติเนนตัล แอร์ไลน์ส เชื่อว่า ค่าธรรมเนียมเพียงอย่างเดียว จะทำรายได้ให้สายการบินถึงปีละ 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ส่วนยูไนเต็ด เชื่อว่า ค่าธรรมเนียมที่เพิ่มขึ้น จะสร้างรายได้ถึง 700 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในปีหน้า โดยนักวิเคราะห์อุตสาหกรรมการบินของเจ.พี. มอร์แกน คาดว่าสายการบินจะคงค่าธรรมเนียมไว้ต่อไป จนกว่าแรงกดดันในการแข่งขันจะบังคับให้ต้องเลิก ในขณะที่ นักวิเคราะห์อุตสาหกรรมการบินของเลแมน บราเดอร์ส ประเมินว่า แม้เศรษฐกิจสหรัฐจะเข้าสู่ภาวะถดถอย แต่อุตสาหกรรมการบินจะยังเสมอตัว หากราคาน้ำมันเคลื่อนไหวอยู่ที่ระดับประมาณ 100-105 เหรียญสหรัฐ ต่อบาร์เรล และเชื่อมั่นว่าราคาตัวเครื่องบินจะเพิ่มขึ้นแน่นอน

อย่างไรก็ตาม ความเคลื่อนไหวที่น่าสนใจที่สุดของธุรกิจการบินในสหรัฐอเมริกา คือ การควบรวมกิจการของสายการบินเดลต้า สายการบินอันดับ 3 ของสหรัฐ และ สายการบินนอร์ธเวสต์ สายการบินอันดับ 5 โดยมีเงิน 2,800 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยการควบรวมดังกล่าว ได้รับการอนุมัติจากกระทรวงยุติธรรมของสหรัฐ ให้ควบรวมกิจการแล้ว หลังจากได้พิจารณาว่าไม่ละเมิดต่อประเด็นผูกขาดการค้า และเมื่อควบรวมกิจการแล้ว จะใช้ชื่อว่า **สายการบินเดลต้า แอร์ไลน์** ซึ่งจะกลายเป็นสายการบินรายใหญ่ที่สุดของสหรัฐและของโลก การควบรวมทำให้สายการบินเดลต้ามีความยืดหยุ่นในการปรับตัวรับมือกับภาวะเศรษฐกิจที่ยากลำบาก อีกทั้งจะช่วยประหยัดค่าใช้จ่าย 500 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปีแรก

แม้ว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับลดลง เป็นปัจจัยที่ส่งผลในเชิงบวกต่อธุรกิจการบินอย่างมาก การปรับลดค่าธรรมเนียมน้ำมันของสายการบินของไทยนับเป็นแนวโน้มที่ดี และแสดงให้เห็นว่า ธุรกิจการบินของไทยน่าจะอยู่ในสถานการณ์ที่ดีกว่าในภูมิภาคอื่น ซึ่งน่าจะทำให้สถานการณ์ของอุตสาหกรรมการบินโดยภาพรวมดีขึ้นด้วย แต่อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมการบินภายในประเทศไทยในขณะนี้ ยังคงอยู่ที่ผลกระทบจากสถานการณ์ความไม่สงบทางการเมืองที่มีต่ออุตสาหกรรมการบิน และเป็นอุปสรรคประการหลักของธุรกิจการบินอย่างต่อเนื่องเป็นเวลาหลายเดือน โดยผลกระทบที่เกิดขึ้นกับสายการบินต่างๆ ของไทยจากปัจจัยดังกล่าว สรุปได้ดังนี้

ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ยังขาดเสถียรภาพ และความวุ่นวายทางการเมือง ทำให้อัตราส่วนบรรทุกผู้โดยสารของ **สายการบินไทย** ในไตรมาสที่ 4/2551 ลดลง โดยจะอยู่ที่ประมาณร้อยละ 76 จากร้อยละ 80 ในไตรมาสเดียวกันของปีก่อน นอกจากนี้ บกท. ยังได้คาดการณ์ถึงภาวะเศรษฐกิจโลกที่ถดถอยนี้ว่า ปัญหาเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นในสหรัฐอเมริกา จะไม่ได้กระทบ บกท. มากนัก เนื่องจากลูกค้าส่วนใหญ่ที่ใช้บริการจะเป็นกลุ่มคนไทยที่เดินทางกลับมาเยี่ยมบ้าน ซึ่งฐานการบินหลักของ บกท. ในสหรัฐอเมริกา มีอยู่ที่ลอสแอนเจลิสเพียงแห่งเดียว แต่หากวิกฤติดังกล่าวลุกลามมายังสหภาพยุโรป ก็อาจจะส่งผลกระทบกับ บกท. เนื่องจากตลาดหลักของ บกท. อยู่ที่ยุโรป

อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบัน วิกฤตเศรษฐกิจโลกได้ขยายวงกว้างไปทั่วโลก รวมถึงภูมิภาคยุโรปแล้ว ดังนั้น บกท. จึงไม่สามารถหลีกเลี่ยงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นนี้ได้ ซึ่งจากข้อมูลล่าสุด จะพบว่า อัตราการบรรทุกผู้โดยสารในยุโรปในปีนี้ คิดเป็นร้อยละ 75 ลดลงจากปีที่แล้ว ซึ่งอยู่ที่ร้อยละ 80

สายการบินไทยแอร์เอเชีย ก็มีความเห็นเช่นเดียวกับสายการบินไทย คือ สถานการณ์ทางการเมืองของไทยเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่ออุตสาหกรรมท่องเที่ยวและธุรกิจของสายการบิน โดยปัจจัยลบ 3 ประเด็นสำคัญที่หากเกิดขึ้นเมื่อใด จะทำให้อุตสาหกรรมท่องเที่ยวและธุรกิจสายการบินพลิกผันได้ทุกเมื่อ คือ การปฏิวัติ เหตุปะทะนองเลือด และความผันผวนของราคาน้ำมัน โดยจะเห็นว่าในช่วงที่ผ่านมา จำนวนผู้โดยสารที่เป็นนักท่องเที่ยวจากต่างประเทศ มีจำนวนลดลงถึงร้อยละ 5 และมีนักท่องเที่ยวจากหลายประเทศ เช่น จีน มาเลเซีย สิงคโปร์ ได้ยกเลิกการเดินทางมายังประเทศไทยและเปลี่ยนการเดินทางไปยังประเทศอื่นแทน โดยเฉพาะตลาดจีน ที่ลดลงกว่าร้อยละ 50 ทั้งๆ ที่ ในช่วงวันชาติจีนทุกปี จะเป็นวันหยุดยาวที่ชาวจีนจะเดินทางเข้ามาเที่ยวประเทศไทยจำนวนมาก แต่ได้ตลาดคนไทยมาทดแทน ทำให้ภาพรวมการขนส่งผู้โดยสารเฉลี่ยต่อเที่ยวของไทยแอร์เอเชีย ยังเป็นปกติอยู่ที่ร้อยละ 85-85

อย่างไรก็ตาม สำหรับภาพรวมการเดินทางท่องเที่ยวในปีหน้า ถ้าปัญหาเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจำกัดเฉพาะกลุ่มการเงิน โดยไม่ส่งผลกระทบต่อธุรกิจอื่น คาดว่านักท่องเที่ยวจะยังเดินทางท่องเที่ยวตามปกติ โดยเฉพาะกลุ่มเอเชียที่มีประสบการณ์วิกฤตเศรษฐกิจ จึงเชื่อว่าจะปรับตัวและรับมือได้ แต่ปัญหาที่เกิดขึ้นจะทำให้นักท่องเที่ยวยุโรป อเมริกา เดินทางท่องเที่ยวลดลง แต่จะมีนักท่องเที่ยวกลุ่มเดินทางเอง ยังท่องเที่ยวบ้าง ส่วนนักท่องเที่ยวที่มีกำลังซื้อสูงจะหยุดการเดินทาง

เช่นเดียวกับ **สายการบินโอเรียนท์ไทย** ซึ่งมองว่า เหตุการณ์ความไม่สงบภายในประเทศไทยยังคงเป็นอุปสรรคที่ไม่เอื้ออำนวยต่อสถานการณ์การท่องเที่ยวและคาดว่าช่วงฤดูท่องเที่ยวปลายปีนี้สายการบินต่างๆ จะได้รับผลกระทบอย่างหนัก และในปีนี้สถานการณ์ด้านการท่องเที่ยวจะซบเซากว่าที่เคย โดยพบว่า ในปีนี้ ลูกค้าชาวจีน ซึ่งปกติจะเดินทางมาท่องเที่ยวประเทศไทย ประมาณ 50,000 คน ในช่วงวันหยุดวันชาติของจีน แต่ปัจจุบัน นักท่องเที่ยวเปลี่ยนจุดหมายปลายทางไปสู่เกาะบาห์ลี ประเทศอินโดนีเซีย

ส่วน **สายการบินนกแอร์** นั้น มองว่า สภาวะเศรษฐกิจในประเทศ ปัญหาทางการเมือง ทำให้ความต้องการเดินทางท่องเที่ยวของคนไทยลดลง และในปี พ.ศ. 2551-2553 ภาวะวิกฤตเศรษฐกิจโลก การเมือง ปัญหาระหว่างประเทศไทย-กัมพูชา รวมถึงปัญหาภาคใต้ จะเป็นปัจจัยหลักที่ส่งผลกระทบต่อธุรกิจการท่องเที่ยวไทย และต่อสายการบิน

ดังนั้น จึงอาจกล่าวโดยสรุปได้ว่า ธุรกิจสายการบินส่วนใหญ่ มีความเห็นสอดคล้องกันว่า สถานการณ์ความไม่สงบภายในประเทศนั้น ยังคงเป็นปัจจัยลบประเด็นหลักที่ส่งผลกระทบต่ออย่างต่อเนื่องกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมการบินของไทย หลายสายการบินได้รับผลกระทบจากปัจจัยดังกล่าวในช่วงเวลาที่ผ่านมา และยังได้คาดการณ์ว่า ผลกระทบดังกล่าวจะส่งผลให้ธุรกิจการบินของไทยยังคงชะลอตัวต่อเนื่องเรื่อยไปจนถึงช่วงปลายปีนี้ แม้ว่าจะเป็นช่วงฤดูการท่องเที่ยว ในขณะเดียวกัน สภาวะทางเศรษฐกิจโลกที่ถดถอย และ ความเชื่อมั่นของผู้บริโภค ก็ยังคงเป็นปัจจัยเสริมที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินของไทย ที่จะต้องเตรียมพร้อมต่อไป แม้ว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงจะเริ่มปรับตัวลดลง

อย่างไรก็ตาม จากสภาพการณ์ดังกล่าว สายการบินของไทย จึงต้องมีการวางแผนการสำหรับการดำเนินงานในอนาคต เพื่อเตรียมรับสถานการณ์การชะลอตัวของอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งสรุปได้ดังนี้

ในส่วนของ **บกท.** นั้น ได้คาดการณ์ว่า อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ยทั้งปี ในปี พ.ศ. 2551 ของ บกท. คาดว่าจะอยู่ที่ประมาณร้อยละ 68 ซึ่งต่ำกว่าเป้าหมายที่วางไว้ที่ร้อยละ 76 โดยผลกระทบจากปัจจัยในประเทศและต่างประเทศที่ทำให้ความต้องการเดินทางลดลงอย่างมาก ทั้งนี้ การที่อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารปรับลดลงนี้ จะส่งผลรายได้ของ บกท. ลดลงด้วย อย่างไรก็ตาม บกท. ได้มีการเตรียมปรับแผนการดำเนินการ เพื่อสำหรับสถานการณ์ของอุตสาหกรรมการบินชะลอตัว สรุปได้ดังนี้

1. **การปรับลดเที่ยวบินในเส้นทางภูมิภาคเอเชีย** คณะกรรมการ บกท. ได้เห็นชอบให้มีการปรับลดเที่ยวบินในเส้นทางภูมิภาคเอเชีย หลังจากที่จำนวนผู้โดยสารในช่วงต้นเดือนตุลาคมนี้ ปรับตัวลดลงมาก โดยอัตราส่วนบรรทุกผู้โดยสาร ลดลงมาอยู่ที่ระดับร้อยละ 50-60 จากเป้าหมายที่ตั้งไว้ที่ร้อยละ 70-80 ส่วนเส้นทางภูมิภาคยุโรปจะยังไม่มีมีการปรับลดเที่ยวบิน

2. **แผนการปรับลดขนาดเครื่องบิน** บกท. มีแผนที่จะปรับลดขนาดเครื่องบินในเส้นทางภูมิภาคและเส้นทางระหว่างทวีป เพื่อลดรายจ่ายและเพิ่มกำไร แต่ยังคงบินไปตามตารางการบินฤดูหนาวโดยจะเริ่มปรับตั้งแต่วันที่ 1 ธ.ค. 51

3. **การปลดระวางเครื่องบินที่มีอายุมากให้เร็วขึ้น** เพื่อต้องการลดค่าใช้จ่าย เพราะเครื่องบินเก่ามีค่าซ่อมบำรุงมาก

4. **การปรับลดค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง** ได้ปรับลดค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงในทุกเส้นทางบินระหว่างประเทศ และเส้นทางภายในประเทศ โดยลดลงเฉลี่ยประมาณร้อยละ 30 เนื่องจากอัตราค่าน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลกปรับลดลง ทั้งนี้ คาดว่าจะช่วยเพิ่มยอดการเดินทางของผู้โดยสารของ บกท. ให้มากขึ้นในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยวที่จะถึงนี้

อย่างไรก็ตาม แผนการดำเนินการในระยะ 10 ปี ของ บกท. จะยังคงไม่เปลี่ยนแปลง แม้สถานการณ์ทางด้านเศรษฐกิจจะไม่ดี นอกจากการจัดซื้อเครื่องบินตามแผนที่กำหนดแล้ว บกท. ยังเตรียมการลงทุนในธุรกิจอื่นเสริมด้วย ได้แก่ การขยายโรงซ่อมเครื่องบิน และทำการประกอบเครื่องบินด้วย รวมทั้งโรงปรับเปลี่ยนเครื่องบินจากเครื่องบินโดยสาร ซึ่งถือว่าเป็นการลงทุนขนาดใหญ่ คาดว่าจะใช้เงินลงทุนอย่างน้อย 500 ล้านบาท และจะเริ่มดำเนินการในปีงบประมาณ 2552

สำหรับไทยแอร์เอเชีย ในปี 2552 สายการบินไทยแอร์เอเชีย ได้วางแผนเปิดเส้นทางบินไปยังประเทศอินเดียประมาณ 2-3 เมือง โดยคาดว่าจะในปีหน้าจะเปิดเส้นทางบินใหม่ประมาณ 4-5 เส้นทางต่อปี ซึ่งหากมีเหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมืองเกิดขึ้น อาจเป็นอุปสรรคสำหรับสายการบินไทยแอร์เอเชียได้

ส่วนเส้นทางภายในประเทศ ไทยแอร์เอเชีย จะขยายเส้นทางการบินเชื่อมระหว่างภูมิภาคเพิ่มขึ้น เช่น ภูเก็ต-อุดรธานี, ภูเก็ต-เชียงใหม่, ภูเก็ต-เชียงใหม่-สิงคโปร์ เป็นต้น รวมทั้งจะพิจารณาเลือกท่าอากาศยานนานาชาติจังหวัดภูเก็ต หรือ ท่าอากาศยานนานาชาติจังหวัดเชียงใหม่ เพื่อใช้เป็นศูนย์กลางการบินสำหรับเปิดเส้นทางการบินเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคในประเทศไทย คาดว่าจะเริ่มดำเนินการได้ในกลางปีหน้า ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวเป็นการเตรียมพร้อมรองรับการเพิ่มจำนวนฝูงบิน โดยในปีหน้า จะมีการส่งมอบเครื่องบินแอร์บัส เอ-320 อีก 3 ลำ รวมฝูงบินทั้งหมด 19 ลำ จากปัจจุบันมี 14 ลำ

ส่วน **สายการบิน พีบี แอร์** ก็มีแผนจะขยายฐานลูกค้าไปสู่ธุรกิจชาร์เตอร์ไฟลต์มากขึ้น โดยเฉพาะในช่วงเวลากลางคืน พร้อมทั้งมีแผนขยายเส้นทางใหม่เพิ่มเติมในปี 2552 โดยยังคงเน้นเส้นทางรองในประเทศ อยู่ระหว่างการศึกษารoute ถึง 3 เส้นทาง ประกอบไปด้วย ชุมพร สุรินทร์ และแม่ฮ่องสอน คาดว่าจะเริ่มเปิดให้บริการเส้นทางชุมพรได้แห่งแรก

นอกจากนี้ พีบี แอร์ และ สายการบินนกแอร์ ยังได้ร่วมมือกันขยายบริการการเดินทางไปยังจังหวัดต่างๆ ในประเทศไทย โดยภายใต้การร่วมมือกันในครั้งนี้ จะมีการเพิ่มเส้นทางภายในประเทศให้กับผู้โดยสารของนกแอร์ไปสู่ 6 จังหวัดของประเทศไทย ได้แก่ ลำปาง, น่าน, นครพนม, สกลนคร, ร้อยเอ็ด และบุรีรัมย์ เพิ่มเติมจากเที่ยวบินของนกแอร์ที่ให้บริการไปสู่ 5 จังหวัด ได้แก่ เชียงใหม่, อุดรธานี, นครศรีธรรมราช, หาดใหญ่ และตรัง

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจะเกิดสถานการณ์ความไม่สงบภายในประเทศ แต่ก็มีสายการบินที่เปิดเที่ยวบินมายังประเทศไทย ซึ่งเมื่อพิจารณาจะพบว่า ส่วนมากจะเป็นสายการบินของประเทศทางตะวันออกกลาง ทั้งนี้ อาจเนื่องจาก ประเทศทางตะวันออกกลางกำลังเร่งพัฒนาอุตสาหกรรมการบิน โดยมีความได้เปรียบในเรื่องของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ทำให้ต้นทุนบินต่ำกว่าสายการบินอื่น

ข้อมูลจาก ขอ. ระบุว่า สายการบินที่ขอบินเข้าประเทศไทยเพิ่มขึ้นในช่วงฤดูหนาวปีนี้ ส่วนใหญ่เป็นสายการบินจากตะวันออกกลาง เช่น การ์ด้าแอร์ไลน์, เอทีฮีด และ เอมิเรตต์ ซึ่งล่าสุดนั้น ได้มี สายการบินโอมาน แอร์ และ อิหร่านแอร์ ด้วย

สายการบินโอมาน แอร์ สายการบินประจำชาติแห่งรัฐสุลต่านโอมาน ได้เพิ่มบริการในเส้นทางการบินโอมาน-กรุงเทพฯ จาก 5 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็น 6 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ซึ่งคาดว่าจะในปี 2551 จะมีผู้โดยสารจำนวน 60,000 คน เพิ่มขึ้นเป็นเท่าตัวจากปี 2550 ที่มีจำนวน 38,000 คน และในปี 2552 คาดว่าจะเพิ่มการให้บริการเป็น 7 เที่ยวบิน/สัปดาห์ โดยคาดว่าจะมีผู้โดยสารประมาณ 1 แสนคน โดยผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินโอมานแอร์มายังประเทศไทยนั้น แบ่งเป็นกลุ่มรักษาพยาบาลและสุขภาพ ร้อยละ 60 และอีกร้อยละ 40 เป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวและนักธุรกิจที่มาลงทุนในประเทศไทย นอกจากนี้ ยังมีแผนจะใช้ไทยเป็นศูนย์กลางทางการบิน เพื่อนำนักท่องเที่ยวจากญี่ปุ่น เกาหลี จีน เดินทางไปยังโอมาน และต่อเครื่องเดินทางท่องเที่ยวในเส้นทางอื่น เช่น ตะวันออกกลาง ยุโรป

ส่วนสายการบินแห่งชาติอิหร่าน หลังจากที่ได้เปิดเที่ยวบินในเส้นทาง เตหะราน-กรุงเทพฯ ไปแล้ว สายการบินอิหร่านได้จัดเที่ยวบินพิเศษจำนวน 17 เที่ยวบิน บินตรงจากหาดใหญ่-เตหะราน ก่อนจะบินไปยังเมืองเจดดาห์ เฉพาะในช่วงแสวงบุญของชาวมุสลิม เพื่อรับผู้แสวงบุญจากภาคใต้ สุนครเมกกะห์ ประเทศซาอุดีอาระเบีย ปัจจุบัน ในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา นักท่องเที่ยวอิหร่านมาไทยราว 80,000 คนและคาดว่าจะในอีก 2 ปีนักท่องเที่ยวจะเพิ่มขึ้นเป็นหลักแสนคนต่อปี รวมทั้งปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศที่เพิ่มขึ้น เมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ

นอกเหนือจากสายการบินจากตะวันออกกลางแล้ว สายการบินที่ได้เปิดเส้นทางบินเข้ามายังประเทศไทยเพิ่มขึ้นอีกหนึ่งเส้นทาง และเป็นสายการบินที่ สบพ. ควรให้ความสนใจอย่างยิ่ง คือ **สายการบินลาว** โดยสายการบินลาว ได้เปิดทำการบินในเส้นทาง หลวงพระบาง-อุดรธานี โดยเครื่องบินที่นำมาใช้ในการบินมี 2 ขนาด คือ เอ็ม 60

ขนาด 56 ที่นั่ง และเออาร์ที 72 ขนาด 70 ที่นั่ง ในช่วงแรกจะบินสัปดาห์ละ 2 เที่ยวบิน คาดว่าจะมีอัตราการบรรทุกเฉลี่ยราวร้อยละ 60 นอกจากนี้ ในช่วงเวลาเดียวกัน สายการบินแห่งชาติลาว ก็จะมีเปิดเส้นทางการบิน เวียงจันทน์-สะหวันนะเขต-กรุงเทพฯ และกำลังพิจารณาเส้นทาง สะหวันนะเขต-ดานัง และสิบสองปันนา-หลวงพระบาง ด้วย

เครื่องบินของสายการบินลาว ประกอบด้วยเครื่องบินแบบ MA60 ที่สั่งซื้อจากจีนจำนวน 3 ลำ จากที่สั่งซื้อทั้งหมด 4 ลำ เป็นเครื่องบินหลัก ร่วมกับเครื่องบินแบบ ATR72 อีก 2 ลำที่มีอยู่แล้ว โดยมีแผนการจัดซื้อเครื่องบินแบบนี้อีก 2 ลำ ขณะที่รอการส่งมอบเครื่องบิน MA60 อีก 1 ลำ สำหรับบินภายในประเทศและบินเชื่อมปลายทางในประเทศเพื่อนบ้านด้วย เครื่องบิน MA60 ผลิตโดยบริษัทผู้ผลิตในนครเชียงใหม่ แต่ติดตั้งเครื่องยนต์แบบเทอร์โบพร็อพ (Turbo-prop) ที่ผลิตในประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งทั้ง MA60 และ ATR72 เป็นเครื่องบินพิสัยไกลบรรทุกผู้โดยสารได้น้อยกว่าและใช้ทางวิ่งขึ้นลงสั้นกว่าเครื่องบินอิงและแอร์บัส

ส่วนการฝึกนักบินของรัฐวิสาหกิจการบินลาวนั้น โดยในระยะ 4 ปีนี้สามารถฝึกสอนนักบินเพื่อขับเครื่องบินได้แล้ว 3 รุ่น รวมจำนวน 6 คน ปัจจุบันกำลังฝึกสอนนักบินชาวต่างชาติจำนวน 2 คน ทั้งหมดเป็นชาวเกาหลี

จะเห็นว่า สายการบินจากตะวันออกกลางนั้น มีอัตราการเจริญเติบโตที่ค่อนข้างเร็ว ซึ่งในปัจจุบันนี้ พบว่า มีนักบินจากประเทศในภูมิภาคตะวันออกกลางมาทำการฝึกบินในประเทศไทยด้วย ดังนั้น ตลาดในภูมิภาคนี้ ยังเป็นโอกาสสำหรับ สบพ. เช่นเดียวกับ สายการบินลาว จะเห็นว่า จากการเพิ่มเส้นทางการบิน และจำนวนเครื่องบินในฝูงบิน จึงน่าที่จะมีความต้องการในการพัฒนาบุคลากรเพิ่มมากขึ้น ทั้งในฝ่ายปฏิบัติการบินและฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น

สำหรับความคืบหน้ากรณีการสั่งพักใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศของสายการบินโอเรียนท์ไทยและสายการบินวันทูโก นั้น ล่าสุด สายการบินโอเรียนท์ไทย ซึ่งถูกพักใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศสำหรับเครื่องบินแบบเอ็มดี 80 SERIES นั้น ได้เริ่มทำการบินแล้วตั้งแต่วันที่ 6 ตุลาคม หลังจากถูกพักใบรับรองอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่วันที่ 23 ก.ค.2551 รวมเป็นเวลา 75 วัน โดยจะให้บริการในเส้นทาง กรุงเทพฯ-ฮ่องกง เป็นเส้นทางแรก และในการปฏิบัติการบินครั้งนี้ ขอ.ได้ส่งเจ้าหน้าที่เข้าสังเกตขั้นตอนการดำเนินการต่างๆ อย่างใกล้ชิด รวมทั้งจะให้เจ้าหน้าที่ร่วมเดินทางในเที่ยวบินนี้ด้วย เพื่อดูว่าสายการบินทำตามขั้นตอนที่กำหนดหรือไม่

ส่วนสายการบินวันทูโกนั้น กำลังดำเนินการแก้ไขเอกสารคู่มือการตรวจสอบคุณภาพด้านการปลอดภัย และคู่มือปฏิบัติการด้านบุคลากรให้เสร็จสิ้น ซึ่งคาดว่าจะใช้เวลาปรับปรุงในส่วนดังกล่าวอีกระยะหนึ่ง โดย ขอ. ยังไม่สามารถที่จะอนุญาตให้สายการบินวันทูโกทำการบินได้ จนกว่าการปรับปรุงแก้ไขจะแล้วเสร็จ แต่ ขอ.ก็จะมีการขยายระยะเวลาออกไปจนกว่าสายการบินวันทูโกจะมีการแก้ไขแล้วเสร็จ แม้ว่าจะเลยกำหนดการพักใบใบอนุญาตฯ มาตั้งแต่วันที่ 20 ต.ค. ที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ขอ. ต้องการให้วันทูโกปรับโครงสร้างระดับผู้บริหารด้านการบินให้เป็นคนไทย และต้องการให้มีการใช้นักบินไทยให้มากที่สุด อย่างน้อยร้อยละ 40 ของจำนวนนักบินทั้งหมดของสายการบิน

อย่างไรก็ตาม นอกเหนือจากการตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยในการบินของสายการบินโอเรียนท์ไทยและสายการบินวันทูโก แล้ว ขอ. ก็มีแผนที่จะส่งเจ้าหน้าที่ด้านการตรวจสอบมาตรฐานการบิน (Aviation Sector Inspector) เข้าไปตรวจสอบการปฏิบัติงานด้านการบินของสถานหลัก (Main Desk) สายการบินอื่นๆ ทั้งหมด หากมีการตรวจสอบแล้วพบว่าสายการบินใดมีการปฏิบัติงานด้านการบินที่ไม่ผ่านมาตรฐานด้านความปลอดภัย เช่น การไม่จัดเวลาพักผ่อนให้กับนักบินอย่างเพียงพอ หรือการ ดำเนินการภายในที่ไม่เอื้อให้มีความปลอดภัยทางการบิน ถือว่า

กระทำความผิด จะถูกพักการบินไว้ก่อน เหมือนกับกรณีของสายการบินวัน-ทู-โก และโอเรียนท์ไทย

ความคืบหน้าของสายการบินใหม่ นั่นคือ **สายการบินพลตินัม แอร์เวย์** ซึ่งจังหวัดชุมพรได้ลงนามในสัญญากับบริษัท พลตินัม แอร์เวย์ จำกัด ในการเปิดเที่ยวบินระหว่าง กรุงเทพฯ - ชุมพร โดยจะเริ่มจากการเปิดเที่ยวบินขนส่งสินค้าในเดือนกันยายน 2551 และจะเปิดเที่ยวบินโดยสารในเดือนตุลาคม 2551 แต่ในขณะนี้ ยังไม่มีเที่ยวบินมาลงที่ท่าอากาศยานชุมพรนั้น บริษัทฯ ได้ชี้แจงว่า กำลังอยู่ระหว่างการฝึกอบรมนักบินในสังกัดที่ประเทศจีน เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนตามหลักเกณฑ์ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ทำให้ยังไม่สามารถเปิดเส้นทางบินระหว่างกรุงเทพฯ-ชุมพรได้ในขณะนี้ ทั้งนี้เมื่อนักบินผ่านการฝึกอบรม บริษัทจึงจะสามารถนำเครื่องบินเข้าประเทศไทย เพื่อเปิดเส้นทางบินระหว่าง กรุงเทพฯ-ชุมพรได้ และคาดว่าจะให้บริการได้อย่างช้าไม่เกินปลายปี พ.ศ.2551

สำหรับภาพรวมของธุรกิจการบินของไทยในช่วงปลายปีนี้ จะยังคงได้รับผลกระทบอย่างต่อเนื่องจากปัจจัยหลัก คือ ความไม่สงบภายในประเทศ ซึ่งจะทำให้ธุรกิจการบินของไทยยังคงชะลอตัวต่อเนื่อง แม้ว่าจะเป็นช่วงฤดูการท่องเที่ยว นอกจากนี้ อาจมีสถานะการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้น เนื่องจากสายการบินโอเรียนท์ไทย และสายการบินวันทูโก ได้กลับเข้าสู่ตลาดแล้ว ในขณะที่ความต้องการในการเดินทางโดยสารเครื่องบินคาดว่าจะไม่ได้มีเพิ่มขึ้นอย่างสมดุลกัน แต่อย่างไรก็ตาม สายการบินของไทยก็มีปรับตัวเพื่อเตรียมรับมือกับสถานการณ์ดังกล่าว โดยยังคงมีการแนวโน้มขยายตัวของธุรกิจสายการบินให้เห็นด้วย ซึ่งอาจกล่าวได้ว่า สถานการณ์ธุรกิจการบินของไทยจะยังคงรักษาระดับการดำเนินการไปได้ นอกเหนือจากการเรื่องการแข่งขันทางธุรกิจแล้ว สายการบินของไทยยังต้องให้ความสำคัญกับเรื่องการรักษามาตรฐานการบินด้วย เนื่องจากในปัจจุบัน ขอ. ได้เข้มงวดในเรื่องนี้อย่างจริงจัง และมีแผนการตรวจสอบสายการบินทุกสาย

ด้านการผลิตเครื่องบินพาณิชย์

ปัจจุบัน ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกเป็นตลาดที่ใหญ่ที่สุดของตลาดการผลิตเครื่องบินพาณิชย์ โดยเฉพาะในตลาดประเทศจีน ซึ่งตามข้อมูลจากรายงานแนวโน้มตลาดในปี 2551 ของ โบอิง ระบุว่า ตลาดการบินที่กำลังเฟื่องฟูในจีนจะทำให้จีนสั่งซื้อเครื่องบินพาณิชย์เป็นจำนวนถึง 3,710 ลำ ในระยะ 20 ปีข้างหน้า มีมูลค่าประมาณ 3.9 แสนล้านเหรียญสหรัฐฯ และคิดเป็นร้อยละ 41 ของความต้องการเครื่องบินในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิกทั้งหมด ขณะที่ยอดขายทั่วโลกนั้นประเมินว่าจะมีความต้องการเครื่องบินใหม่ 29,400 ลำภายใน ค.ศ.2027 มูลค่ารวม 3.2 ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ ส่วนรายงานของแอร์บัส ระบุว่า แอร์บัส มีส่วนแบ่งทางการตลาดถึงร้อยละ 21 ซึ่งประเทศจีนเป็นประเทศที่มียอดการสั่งซื้อมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 13

ส่วนในประเทศไทยนั้น ปัจจุบันมีเครื่องบินอยู่ 129 ลำ และเป็นเครื่องบินแอร์บัสประมาณร้อยละ 40 และอีก 20 ปี ข้างหน้า ประเทศไทยจะมีความต้องการเครื่องบินโดยสารมากกว่า 198 ลำ เป็นเครื่องบินที่นั่งแถวเดี่ยว 46 ลำ แถวคู่ 99 ลำ และขนาดใหญ่มาก 53 ลำ ส่วนหนึ่งเป็นเครื่องบินใหม่ที่จะมาทดแทนเครื่องที่กำลังจะถูกปลดระวางประมาณ 84 ลำ สำหรับเครื่องแอร์บัสที่เป็นที่ต้องการของตลาดประเทศไทยและได้รับการสั่งซื้อมากที่สุดขณะนี้ เป็นเครื่องแอร์บัส A350 และ A380

อย่างไรก็ตาม หลังจากที่ แอร์บัส จัดตั้งโรงงานประกอบเครื่องบินพาณิชย์นอกภูมิภาคยุโรปขึ้นเป็นแห่งแรก ที่เมืองเทียนจิน ประเทศจีนแล้วนั้น แอร์บัส ก็ได้ทำบันทึกความเข้าใจร่วมกัน (Memorandum of Understanding : MoU) ทางด้านความปลอดภัย ร่วมกับ องค์การการบินพลเรือนของประเทศจีน (CAAC) โดยข้อตกลงร่วมกันนี้ เป็นโครงการความร่วมมือที่มีระยะเวลา 5 ปี ในเรื่องกฎและระเบียบ เพื่อฝึกเจ้าหน้าที่ทางการบินของประเทศจีน รวมถึง การดำเนินงานดูแลรักษาสำหรับสายการบิน เนื่องจากการเติบโตอย่างรวดเร็วของอุตสาหกรรมการบินจีน ตลอดจน การขาดแคลนแรงงานฝีมือ แอร์บัสและ CAAC จึงวางเป้าหมายในการพัฒนาระดับความปลอดภัยของอุตสาหกรรมการบินจีนร่วมกัน

ด้านท่าอากาศยาน

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ได้มีแผนพัฒนา ท่าอากาศยานภูเก็ต เพื่อให้สามารถรองรับเครื่องบินเจ็ทส่วนตัวได้ในปี 2552 นี้ ซึ่งจะเป็นท่าอากาศยานแห่งแรกของ ทอท. ที่มีการให้บริการลักษณะดังกล่าว ทั้งนี้ เนื่องจากที่ผ่านมา จะมีเครื่องบินประเภทเจ็ทส่วนตัวทำการบินเข้ามาที่ภูเก็ตประมาณ 5-20 ลำต่อเดือน โดยเฉพาะในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยว ซึ่งส่วนมีความต้องการจอดเป็นระยะเวลานาน แต่ที่ผ่านมา ยังไม่สามารถทำได้ เนื่องจากในช่วงดังกล่าวจะมีเครื่องบินของสายการบินต่างๆ เข้ามาเป็นจำนวนมาก ดังนั้น จึงต้องมีการบริหารจัดการพื้นที่ เพื่อให้สามารถรองรับเครื่องบินเจ็ทส่วนตัวได้อย่างเพียงพอ อันเป็นส่วนต่อเนื่องของกลุ่มเรือยอร์ช

นอกจากนี้ ทอท. ยังมีโครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต ระหว่างปีงบประมาณ 2552-2555 เพื่อให้รองรับผู้โดยสารรวม 12.5 ล้านคนต่อปี ในปี 2560 โดยใช้งบก่อสร้างประมาณ 5,000 ล้านบาท ประกอบด้วย กลุ่มงานเพิ่มขีดความสามารถเขตปฏิบัติการการบิน ได้แก่ การเพิ่มทางขับและอากาศยาน ขยายระบบเติมน้ำมันอากาศยานทางท่อ กลุ่มงานก่อสร้างอาคารผู้โดยสาร ได้แก่ อาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ อาคารที่จอดรถ อาคารสำนักงาน และอาคารผู้โดยสารเดิมเป็นอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ กลุ่มอาคารเพื่อทดแทน ได้แก่ อาคารคลังสินค้า กับอาคารเก็บอุปกรณ์ภาคพื้น กลุ่มงานระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ได้แก่ ระบบถนนภายในท่าอากาศยานกับระบบสาธารณูปโภคภายนอกอาคาร

ในจุดนี้ จึงอาจกล่าวได้ว่า กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของหลักสูตรนักบินส่วนบุคคลนั้น น่าจะเป็นกลุ่มเดียวกับกลุ่มที่มีความสนใจในเรื่องเรือยอร์ชด้วย เนื่องจากน่าจะมีรูปแบบการใช้ชีวิตและรสนิยมที่เหมือนกัน ดังนั้น สบพ. จึงควรพิจารณาทำการศึกษากลุ่มเป้าหมายกลุ่มนี้เพิ่มขึ้นด้วย

ด้านวินา

พลอากาศเอกสมชาย เขียวรอนันท์ ได้เข้ารับตำแหน่ง ผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ตั้งแต่วันที่ 7 พฤศจิกายน 2551 โดยพลอากาศเอกสมชาย เคยดำรงตำแหน่งรักษาการกรรมการผู้จัดการใหญ่ และ กรรมการ บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) , ผู้ทรงคุณวุฒิพิเศษ กองทัพอากาศ , หัวหน้านายทหารฝ่ายเสนาธิการประจำผู้บัญชาการทหารอากาศ , ผู้บัญชาการศูนย์วิทยาศาสตร์และพัฒนาระบบอาวุธกองทัพอากาศ , เจ้ากรมสื่อสารทหารอากาศ กองบัญชาการสนับสนุนทหารอากาศ , หัวหน้าฝ่ายเสนาธิการประจำเสนาธิการ ทหารอากาศ

ในช่วงเดือนตุลาคม 2551 นี้ ภาพรวมอุตสาหกรรมการบินของโลกนั้น อาจกล่าวโดยสรุปได้ว่า ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับตัวลดนั้น จะเป็นสิ่งที่ช่วยให้สถานการณ์ของอุตสาหกรรมการบินดีขึ้น และน่าจะทำให้ตัวเลขการขาดทุนของอุตสาหกรรมการบินลดลงต่ำกว่าที่เคยคาดการณ์ไว้ สำหรับในประเทศไทยนั้น สถานการณ์ความวุ่นวายทางการเมือง เป็นปัจจัยลบประการสำคัญที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน โดยคาดว่าจะส่งผลกระทบต่อปีจนถึงปลายปี ซึ่งเป็นฤดูกาลท่องเที่ยวด้วย ดังนั้น อุตสาหกรรมการบินของไทยอาจอยู่ในสภาวะการชะลอตัว และอยู่ในระหว่างการปรับตัวให้พร้อมสำหรับการชะลอตัวดังกล่าว ซึ่งคาดว่าจะต่อเนื่องไปจนถึงปี 2553 ตามที่ AAPA คาดการณ์สภาวะการณ์ของอุตสาหกรรมการบินของเอเชียแปซิฟิกไว้

สำหรับ สบพ. นั้น อาจได้รับผลกระทบจากการชะลอตัวดังกล่าว ซึ่งทำให้ตลาดการฝึกอบรมบุคลากรการบินภายในประเทศของ สบพ. อาจมีจำกัดมากขึ้น แม้ว่าหลายสายการบินมีแผนที่จะขยายธุรกิจ ทั้งการเพิ่มจำนวนเครื่องบินในฝูงบินก็ตาม หรือการขยายงานด้านการซ่อมบำรุง เป็นต้น ดังนั้น สบพ. อาจต้องพิจารณาพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมที่ตรงตามความต้องการของหน่วยงานด้านการบินมากขึ้น รวมทั้งการขยายตลาดไปยังต่างประเทศ เช่น จีน อินเดีย หรือ ตะวันออกกลาง เพิ่มขึ้นด้วย

แหล่งข้อมูล :

เว็บไซต์ IATA	เว็บไซต์ Energy Information Administration	เว็บไซต์กระทรวงคมนาคม
เว็บไซต์บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	เว็บไซต์บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	
เว็บไซต์บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	หนังสือพิมพ์โพสต์ทูเดย์	หนังสือพิมพ์แนวหน้า
หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ	หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ	หนังสือพิมพ์ข่าวหุ้น
หนังสือพิมพ์พิมพ์ไทย	หนังสือพิมพ์สยามธุรกิจ	หนังสือพิมพ์คมชัดลึก
หนังสือพิมพ์ประชาชาติธุรกิจ	หนังสือพิมพ์ผู้จัดการ	หนังสือพิมพ์เดลินิวส์
หนังสือพิมพ์ทรานสปอร์ต เจอร์นัล		