

ช็อกAOTหันเหียวบินโควิดรอบ2กด-ฟื้นช้า

หันเหียว - AOT หันคาดการณ์ปริมาณเหียวบิน-จำนวน
ผู้โดยสารลง จากผลกระทบการแพร่ระบาดโควิด-19 ระลอกใหม่
ในไทยและทั่วโลก พร้อมประเมินจะกลับมาฟื้นตัวได้ปี 2566
หรืออย่างช้าปี 2567 รับหากมีการเปิดประเทศแล้ว ยังมีปัจจัย
กดดันในระยะกลางจากปัจจัยต่างๆ →→→ **อ่านหน้า 2**



→ ช็อก AOT (ต่อจากหน้า 1)

ทั้งการลดฝูงบิน หรือการเข้าแผนฟื้นฟูกิจการของ
หลายสายการบิน

นางสาวชนาลัย ฉายากุล เลขานุการ
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ AOT
แจ้งตลาดหลักทรัพย์ว่า บริษัทได้รายงานการปรับ
ประมาณการปริมาณการจราจรทางอากาศ ระหว่าง
ปีงบประมาณ 2564-2567 จากผลกระทบการแพร่
ระบาดโควิด-19

โดย AOT คาดว่าในปีงบประมาณ 2564 จะ
มีปริมาณเหียวบินรวม 335,459 เหียวบิน ลดลงจาก
ประมาณการครั้งก่อน (พ.ย. 2563) 25% และน้อย
กว่าช่วงเวลาเดียวกันในปี 2562 (ก่อนเกิดโควิด-19)
62.6% และมีผู้โดยสารรวม 31.90 ล้านคน ลดลง
จากปริมาณการครั้งก่อน 33.4% และน้อยกว่าช่วง
เวลาเดียวกันในปี 2562 ระดับ 77.5%

ส่วนในปีงบประมาณ 2565 จะมีปริมาณเหียว
บินรวม 547,226 เหียวบิน และผู้โดยสารรวม 73.17
ล้านคน, ปีงบประมาณ 2566 จะมีปริมาณเหียวบิน
รวม 824,915 เหียวบิน และผู้โดยสารรวม 128.85
ล้านคน และปีงบประมาณ 2567 มีปริมาณเหียวบิน
รวม 923,925 เหียวบิน และผู้โดยสารรวม 146.40
ล้านคน หรือคาดว่าปริมาณการจราจรทางอากาศจะ
กลับสู่ระดับเดียวกันปี 2562 ในปี 2567 ซึ่งประมาณ
การดังกล่าวสอดคล้องกับคาดการณ์ของสมาคมขนส่ง
ทางอากาศระหว่าง และ S&P Global

การคาดการณ์ประมาณการปริมาณการจราจร
ทางอากาศดังกล่าว อยู่บนสมมติฐานในกรณีที่
สถานการณ์ดีที่สุด (Best Case) คือกรณีที่
ประเทศไทยจะทำการเปิดประเทศ หลังเดือนตุลาคม
2564 เนื่องจากมีการฉีดวัคซีนได้ทั่วโลกตามเป้าหมาย
และก้าวหน้าเป็นอย่างมาก ทำให้ผู้โดยสารมีความ
เชื่อมั่นต่อการเดินทางมากขึ้น ส่งผลให้เหียวบินและ
ผู้โดยสารฟื้นตัวได้เร็ว คาดว่าปริมาณการจราจร

ทางอากาศจะกลับมาอยู่ในระดับปกติเช่นเดียวกับ
ปีงบประมาณ 2562 ซึ่งเป็นช่วงก่อนการแพร่ระบาด
โควิด-19 ในปีงบประมาณ 2566

อย่างไรก็ตามในกรณีที่สถานการณ์ไม่เป็น
ไปตามที่คาดการณ์ไว้ (Worst Case) คือกรณีที่
ไทยจะทำการเปิดประเทศหลังเดือนมกราคม 2565
เนื่องจากการฉีดวัคซีนมีความล่าช้า โดยมีสาเหตุ
มาจากผลข้างเคียงของวัคซีน การกลายพันธุ์ของ
โรค ปัญหาการผลิต หรือการขนส่งและการแจก
จ่ายเป็นต้น ส่งผลให้สายการบินปรับตัวได้ช้า ซึ่ง
จะทำให้ปริมาณการจราจรทางอากาศฟื้นตัวได้ช้ากว่า
ปกติ คาดว่าปริมาณการจราจรทางอากาศจะกลับมา
อยู่ในระดับปกติเช่นเดียวกับปีงบประมาณ 2562 ใน
ปีงบประมาณ 2567

● ผู้โดยสารในประเทศลด

ทั้งนี้การแพร่ระบาดของโควิด-19 ระลอกใหม่
ในไทย ทำให้ผู้โดยสารในภาพรวมที่เดินทางผ่านสนามบิน
ทั้ง 6 แห่งของ AOT ลดลงอย่างมากจากเดิม
ก่อนการระบาดระลอกใหม่ โดยเดือนพฤศจิกายน
2563 ที่มีผู้โดยสารภายในประเทศเฉลี่ยประมาณ
127,000 คนต่อวัน ขณะที่ช่วงกลางเดือนมกราคม
2564 ผู้โดยสารลดลงเหลือเฉลี่ยประมาณ 15,000
คนต่อวัน แม้ว่าในเดือนกุมภาพันธ์ 2564 ผู้โดยสาร
เริ่มฟื้นตัวกลับมาที่มีจำนวนประมาณ 37,000 คนต่อ
วันแล้วก็ตาม

อนึ่ง AOT คาดว่าแม้จะมีการเปิดประเทศแล้ว
แต่การจัดสรรตารางการบินฤดูหนาว 2564/65 ซึ่งเริ่ม
จัดสรรใน พฤษภาคม 2564 จะไม่สมบูรณ์เนื่องจาก
ผลกระทบข้างต้น ประกอบกับความเสียหายในห่วงโซ่
อุปทานทางการบิน อาทิ การลดฝูงบิน หรือการเข้า
แผนฟื้นฟูกิจการของหลายสายการบิน หรือสายการ
บินที่ยังฟื้นตัวไม่ทัน เป็นต้น จะเป็นปัจจัยสำคัญต่อ
การฟื้นตัวในระยะปานกลาง (หลังปี 2565) ที่ต้อง
ทำการประเมินอีกครั้งต่อไป