



“การบิน”

ชบยันปี 2023

คาดการณ์ยาก
ทั้งซัพพลาย-ดีมานด์

‘การบิน’ ชบยันปี 2023

คาดการณ์ยากทั้งซัพพลาย-ดีมานด์

สัมภาษณ์พิเศษ

ดาข้อมูลของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ระบุว่าในปี 2562 ซึ่งเป็นปีก่อนวิกฤตโควิด-19 ประเทศไทยมีจำนวนผู้โดยสารผ่านสนามบินทั่วประเทศรวม 165 ล้านคน มีจำนวนเที่ยวบิน 1.43 ล้านเที่ยวบิน

ปี 2563 จำนวนผู้โดยสารภาพรวมทั่วประเทศลดลงมากที่สุดในรอบ 10 ปี ของอุตสาหกรรมการบินของไทย โดยมีจำนวนผู้โดยสารเพียง 58.25 ล้านคน ลดลงจากปีก่อนถึง 64.7% ปริมาณเที่ยวบินลดลงมาเหลือ 500,435 เที่ยวบิน ลดลงจากปีก่อน 53.1%

สถานการณ์ (ยัง) คาดการณ์ยาก
“ประชาชาติธุรกิจ” ได้สัมภาษณ์พิเศษ “นิตินัย ศิริสมรรถการ” กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (AOT) หรือ ทอท. ในฐานะผู้บริหารสนามบินหลักของประเทศถึงมุมมองต่ออุตสาหกรรมการบิน แผนการบริหารในภาวะที่ธุรกิจการบินและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของไทย และทั่วโลกยังคาดการณ์ยาก รวมถึง

แนวทางการเตรียมความพร้อมสำหรับการรองรับการเปิดประเทศตามนโยบายรัฐบาลไว้ดังนี้

“นิตินัย” บอกว่า สถานการณ์ที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมการบินของไทยในวันนี้ทุกอย่างล้วนคาดการณ์ลำบากมาก เนื่องจากทุกส่วนที่เกี่ยวข้องและผู้ให้บริการของ ทอท.ยังไม่มีความชัดเจนในทุก ๆ ด้าน จึงยากมากจะประเมินว่าธุรกิจการบิน หรือธุรกิจของ ทอท.จะกลับมาฟื้นตัวได้เมื่อไหร่

ยกตัวอย่างเช่น สายการบินต่าง ๆ ที่เคยให้บริการอยู่ในช่วงก่อนวิกฤตโควิดนั้น ขณะนี้ยังประเมินไม่ได้หลังจากธุรกิจเริ่มฟื้นจะเหลือสายการบินที่กลับมาให้บริการได้มากน้อยแค่ไหน และจะฟื้นกลับมาอย่างไร สายการบินต่าง ๆ จะใช้เครื่องบินที่ลำ ต้องจอดต่ออีกกี่ลำ หรือจะใช้เครื่องบินเล็ก แล้วจอดเครื่องบินใหญ่ หรือใช้เครื่องบินใหญ่แล้วจอดเครื่องบินเล็ก รวมถึงว่าสายการบินจะจัดการกับเครื่องบินที่จอดขวางหลุมจอดอยู่ที่สนามบินสุวรรณภูมิอย่างไร ฯลฯ

รายละเอียดต่าง ๆ เหล่านี้ล้วนมีผลต่อการคาดการณ์ทั้งในฝั่งของซัพพลายและฝั่งของดีมานด์และการวางแผนการบริหารจัดการของ ทอท.

ทั้งสิ้น

บริหารงานบนข้อสมมุติฐาน

“นิตินัย” บอกด้วยว่า การบริหารจัดการของ ทอท.ในวันนี้เป็นการบริหารที่อยู่บนข้อสมมุติฐานที่ว่าในฝั่งของซัพพลายนั่นสายการบินไหนจะล้ม สายการบินไหนที่ยังคงอยู่ หรือแต่ละสายการบินน่าจะฟื้นกลับมาในสัดส่วนมากน้อยแค่ไหน เช่น คาดการณ์ว่าสายการบินหนึ่งมีเครื่องบิน 100 ลำ น่าจะจอด (ground) เครื่องหนึ่ง อีกเครื่องหนึ่งกลับมาทำการบิน แต่หากถึงเวลาจริงเขายังกราวนคို့อยู่ 80% ก็ยุ่งเหมือนกัน

หรือหากคาดการณ์ว่าเขาจะจอดเครื่องบินลำใหญ่นำเครื่องบินเล็กกลับมาบิน แต่ถึงเวลาจริงเขาจอดเครื่องบินเล็กก็ยุ่งอีกเหมือนกัน เพราะ ทอท.ต้องบริหารหลุมจอด และวงช้าง เป็นต้น

ขณะเดียวกันยังต้องเตรียมความพร้อมสำหรับการให้บริการใหม่ ๆ เพื่อทดแทนคู่สัญญาเดิมที่ไม่สามารถดำเนินงานต่อไปได้ด้วย เช่น กรณีของสนามบิน

ประชาชาติ ธุรกิจ Prachachat Turakij Circulation: 120,000 Ad Rate: 1,350	Section: การตลาด/ท่องเที่ยว วันที่: จันทร์ 28 - พุธ 30 มิถุนายน 2564 ปีที่: 44 ฉบับที่: 5370 หน้า: 13(บน), 15 Col.Inch: 151.55 Ad Value: 204,592.50 PRValue (x3): 613,777.50 คลิป: สีสี่ หัวข้อข่าว: สัมภาษณ์พิเศษ: 'การบิน' ชัยยันปี 2023 คาดการณ์ยากทั้งซัพพลาย-ดีมานด์
--	---

ภูเก็ตที่ตั้งบริษัท AOTGA ลงทุน
ในส่วนของการก่อสร้างและบริการ
ภาคพื้น (ground service)

สถานการณ์การบินของตัวเองไว้อยู่ ซึ่ง
ส่วนตัวคาดว่าจะกว่ากฎนี้จะกลับมาใช้
อีกครั้งก็น่าจะเป็นตารางบินปี 2023”

“นิตินัย” อธิบายด้วยว่า จาก
กฎเหล็กของ ICAO นี้หมายความว่า
ทุกสายการบินจะยังคงกักสถานการณ์
ของตัวเองไว้นกว่าจะถูกประกาศ
ยกเลิก หรือที่คาดว่าจะประมาณ
ปี 2023 ดังนั้น ด้วยข้อจำกัดนี้
พอจะสรุปได้ว่าธุรกิจการบินและ
การท่องเที่ยวจะกลับมาสู่สภาพเดิม
(resume) อีกครั้งในปี 2023 หรือ
ในอีกราว 2 ปีข้างหน้า

เชื่อธุรกิจไม่ฟื้นเป็นตัว V

ที่สำคัญกฎกติกาทั้งหลายนี้ทำให้
สายการบินใหม่ ๆ ที่อยากเปิดเส้นทางบิน
เข้าประเทศไทยก็ยังไม่สามารถทำได้
ยกเว้นสายการบินที่เป็นเจ้าของสล็อตเดิม
รักประเทศชาติยอมคลายสล็อตออก
และเปิดทางให้สายการบินใหม่เข้ามา
ทำการบินแทน

“ทอท.เองก็ทำอะไรไม่ได้ เพราะ
เราไม่สามารถจัดสถานการณ์
ภายใต้สถานการณ์ปัจจุบันเองได้
ซึ่งนอกจากทำให้เราเสียโอกาสในการ
ทำธุรกิจแล้ว ทอท.ก็ยังไม่สามารถ
ที่จะปิดซ่อมบำรุงรันเวย์ได้ด้วย เพราะ
สถานการณ์ยังคาอยู่ แม้ว่าจะ
ไม่มีเครื่องบินลงก็ตาม อันนี้คือ
อีกปัญหา”

พร้อมย้ำว่า ความไม่ชัดเจนทั้ง
ในฝั่งของซัพพลายและดีมานด์นี้
ทำให้เชื่อว่าธุรกิจการบินของไทยจะ
ไม่ฟื้นตัวเป็นรูปตัว V แน่แน่นอน ส่วน
จะเป็นตัว L หรือเป็นโลโก้ Nike ต้อง
ลุ้นกัน

ยัน 6 สนามบินพร้อมรองรับ

เมื่อถามถึงความพร้อมสำหรับการ
กลับมาเปิดประเทศรับนักท่องเที่ยว
อีกครั้งตามนโยบายเปิดประเทศ 120 วัน

สถานการณ์ความไม่ชัดเจนของธุรกิจ

ทั้งฝั่ง ‘ซัพพลาย’ และฝั่ง ‘ดีมานด์’

ทำให้เชื่อว่าการบินของไทย

จะไม่ฟื้นตัวเป็นรูปตัว V



นิตินัย ศิริสมรรถการ

แทนการบินไทย เพราะการบินไทย
เข้าแผนฟื้นฟูและหลุดจากความเป็น
รัฐวิสาหกิจ สัญญาที่ทำขึ้นก่อนหน้านี้
จึงต้องยกเลิกไปตามระเบียบ

คาดใช้เวลาฟื้น 2 ปี

เช่นเดียวกับฝั่งดีมานด์ซึ่งก็อยู่ใน
สถานการณ์ที่ยังคาดการณ์ยากอีก
เช่นกันว่าจะกลับมาเมื่อไหร่ หลายคน
บอกว่าจะมีดีมานด์ที่อันอยู่ทะลัก
เข้ามา ซึ่งก็มีความเป็นไปได้ แต่
ประเด็นคือ ซัพพลายก็มี
ข้อจำกัดอยู่ เพราะสายการบิน
ที่เคยถือครองสล็อตในช่วง
เวลาดี ๆ อาจยังไม่กลับมาบิน
และไม่คลายสล็อตออก

“เดิมกฎขององค์การ
การบินพลเรือนระหว่าง
ประเทศ หรือ ICAO นั้น
ถ้าสายการบินไหนทำผิดกฎ
20% สถานการณ์นั้นจะถูก
ยึดคืน เขาเรียกว่ากฎ 80 : 20
ประเด็นในวันนี้คือ พอธุรกิจการบิน
ได้รับผลกระทบทั่วโลก ICAO
จึงยกเว้นกฎเหล็กอันนี้ 2 ปี ตอนนี้
ทุกสายการบินไม่บินก็ยังคงกอด

ของรัฐบาล “นิตินัย” บอกว่า สำหรับท่าอากาศยานภายใต้การบริหารของ ทอท.นั้นไม่มีอะไรน่าเป็นห่วงเลย เนื่องจากสถานที่ อุปกรณ์ บุคลากร ฯลฯ มีความพร้อมและสามารถรองรับได้หมดอยู่แล้ว ผู้โดยสารในช่วงปี 2 ปีนี้ยังต่ำกว่า capacity หรือต่ำกว่าศักยภาพในการรองรับอยู่แล้ว

โดยที่ผ่านมา 6 สนามบินของ ทอท. คือ สุวรรณภูมิ, ดอนเมือง, ภูเก็ต, หาดใหญ่ (สงขลา), เชียงใหม่ และ แม่ฟ้าหลวง (เชียงราย) เคยรองรับผู้โดยสารได้ถึง 140 ล้านบาทต่อปีมาแล้วทั้ง ๆ ที่ capacity อยู่ที่ประมาณ 100 ล้านคนต่อปี

หรือกรณีที่รัฐบาลจะเปิดรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ “ภูเก็ตแซนด์บ็อกซ์” นั้นขณะนี้ ทอท.ก็เตรียมความพร้อมจองสนามบินภูเก็ตรองรับไว้เรียบร้อยแล้ว รวมถึงบริการด้านคาร์โก้และบริการภาคพื้น

ทั้งนี้ หากดูตัวเลขเที่ยวบินระหว่างประเทศย้อนหลัง 3-4 เดือนของสนามบินภูเก็ตจะพบว่า ในเดือนมีนาคม มีจำนวน 66 เที่ยวบิน ผู้โดยสาร 109 คน เมษายน 55 เที่ยวบิน ผู้โดยสาร 225 คน พฤษภาคม 49 เที่ยวบิน 134 คน และมิถุนายน (ณ 13 มิ.ย.) 10 เที่ยวบิน ผู้โดยสาร 53 คน เฉลี่ยประมาณ 100-200 คนต่อเดือน

และในเดือนกรกฎาคมนี้ที่จะเปิด “ภูเก็ตแซนด์บ็อกซ์” ขณะนี้มีเที่ยวบินระหว่างประเทศที่คอนเฟิร์มแล้วประมาณ 108-190 เที่ยวบิน ส่วนเดือนสิงหาคม-กันยายนนั้นยังไม่เห็นตัวเลขที่ชัดเจนแต่เชื่อว่าน่าจะมีอัตราใกล้เคียงกับเดือนกรกฎาคม

ตัวเลขดังกล่าวนี้ยังไม่ถือว่าเป็นสัญญาณักต่อการฟื้นตัวของธุรกิจการบิน คงต้องมาดูว่า “ภูเก็ตแซนด์บ็อกซ์” จะจุดพลุให้ตารางบินฤดูหนาว หรือ winter schedule กลับมาคึกคักขึ้นอีกครั้งได้หรือไม่

เชื่อมั่นนวัตกรรมเทคโนโลยี ต่อยอด ‘สนามบินมีชีวิต’

นับตั้งแต่ปี 2562 ที่ผ่านมามีบริษัทท่าอากาศยานไทย (ทอท.) หรือ AOT ได้ลงทุนพัฒนา digital platform เพื่อให้สนามบินทั้ง 6 แห่งภายใต้การบริหารก้าวสู่ DIGITAL AIRPORTS หรือ “สนามบินมีชีวิต” นวัตกรรมที่เชื่อมโยงระบบ IT ทั้งหมดในสนามบิน เพื่ออำนวยความสะดวกและให้บริการแก่ผู้ใช้บริการ

นับเป็นการทรานส์ฟอร์มองค์กรสู่ “ดิจิทัล” เต็มรูปแบบ ทั้งในเชิงการบริหาร การให้บริการ รวมถึงการสร้างรายได้ โดยมีเป้าหมายเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันทางธุรกิจในอนาคต

“นิตินัย ศิริสมรรถการ” กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทอท. ให้ข้อมูลว่า แนวทางการนำเทคโนโลยีมาใช้อย่างนี้นอกจากเป็นได้เรียกชั้นการทรานส์ฟอร์มองค์กรสู่ดิจิทัลแล้ว ยังสอดคล้องการบริหารในยุค new normal ลดคน ลดสัมผัส ตามมาตรฐานความปลอดภัยทางด้านสาธารณสุขด้วย

โดยขณะนี้ ทอท.มุ่งเน้นการใช้เทคโนโลยีเดิมที่มีอยู่มาสร้างโซลูชันในการให้บริการใหม่ ๆ หรือพัฒนาเป็น “โปรดักต์” ใหม่ ๆ เพื่อให้การให้บริการในทุกกระบวนการ ทุกขั้นตอน ภายในสนามบินมีประสิทธิภาพ คุณภาพ และอำนวยความสะดวกผู้โดยสาร รวมทั้งการส่งเสริมกิจกรรมเชิงพาณิชย์ของคู่ค้าทั้งภายในสนามบินและนอกสนามบินในรูปแบบ application บนสมาร์ทโฟน แท็บเล็ต

อาทิ การเช็คอินจากมือถือ การตรวจสอบข้อมูลเที่ยวบิน แผนที่ใน

อาคารผู้โดยสารพร้อม AI นำทางบริการข้อมูลสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสนามบิน รายละเอียดของร้านค้าต่าง ๆ พร้อมโปรโมชั่น การแจ้งเตือนเที่ยวบินให้ผู้โดยสาร ฯลฯ

“นิตินัย” บอกว่า ล่าสุดนี้ได้พัฒนาระบบการสแกนบอร์ดิงพาสผ่านตู้คือสกรระบบจะลิงก์ไปที่ไอทีกลางของ AOT และรู้ว่าเราเดินทางสายการบินไหน จองตั๋วไอโคโนมิหรือบิสซิเนส จากนั้นสามารถไปที่สายพาน ซึ่งไม่ต้องใช้คนบริการ เมื่อวางกระเป๋าจะแจ้งว่าได้น้ำหนักเท่าไร ถ้าน้ำหนักเกินต้องเอาของออก หรือเสียบัตรเครดิตจ่ายค่าส่วนเกิน แท้ก็กระเป๋าถึงจะออก

เมื่อเดินเข้าจุดตรวจผู้โดยสารเพื่อเข้าไปในแอร์ไซด์ เคาน์เตอร์จะมีระบบไอโอเมทริกซ์ สำหรับสแกนใบหน้า และตรวจยืนยันอัตลักษณ์บุคคล โดยลิงก์ฐานข้อมูลของรัฐ

“ตอนนี้เรากำลังจะให้บริการที่สนามบินสุวรรณภูมิจำนวน 180 เคาน์เตอร์ ในเดือนกรกฎาคมนี้จากนั้นจะค่อย ๆ ทายอดติดตั้งสนามบินอื่น ๆ จนครบทั้ง 6 แห่งต่อไป”

ไม่เพียงเท่านั้น AOT ยังเดินหน้าพัฒนาโซลูชันใหม่ ๆ บนฐานเทคโนโลยีที่ลงทุนไปแล้ว และทยอยออกมาให้บริการอย่างต่อเนื่อง โดยทุกโซลูชันจะเชื่อมต่อกับคลังสมองใหญ่เพื่อให้สู่โลกของ IOT ทั้งหมด