

ประชาชาติ ธุรกิจ Prachachat Turakij Circulation: 120,000 Ad Rate: 1,350	Section: การตลาด/ท่องเที่ยว วันที่: พุธที่ 4 - อาทิตย์ 7 พฤศจิกายน 2564 ปีที่: 44 ฉบับที่: 5407 หน้า: 1(ซ้าย), 13, 15 Col.Inch: 120.13 Ad Value: 162,175.50 PRValue (x3): 486,526.50 คลิป: สีสี่ หัวข้อข่าว: รายงาน: การบินฟื้นแบบ 'สแควร์รูต' ทอท.คาด 3 ปีคืนสู่ภาวะปกติ
--	---

15 การบินฟื้น แบบ “สแควร์รูต”

กอก.คาด 3 ปี
สนามบินคืนสู่ภาวะปกติ



การฟื้นฟูปฏิบัติการ ‘สแควร์รูต’

15 กอก.คาด
3 ปีคืนสู่ภาวะปกติ

การฟื้นฟูปฏิบัติการ ‘สแควร์รูต’ กอก.คาด 3 ปีคืนสู่ภาวะปกติ

รายงาน

30 ตุลาคมที่ผ่านมา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาได้ประกาศรายชื่อประเทศ/พื้นที่ต้นทางที่ได้รับอนุญาตให้เดินทางเข้าไทยโดยไม่กักตัว (เพิ่มเติม) ตามแผนการเปิดประเทศของรัฐบาล เพื่อรองรับนโยบายเปิดประเทศอีก 17 ประเทศจากเดิมที่ประกาศไปก่อนหน้านี้แล้ว 46 ประเทศ รวมเป็นทั้งหมด 63 ประเทศ นับตั้งแต่ 1 พฤศจิกายนนี้เป็นต้นไป

นโยบายดังกล่าวทำให้หลายฝ่ายคาดการณ์ว่าน่าจะเป็นปัจจัยบวกที่ช่วยให้นักท่องเที่ยวต่างชาติตัดสินใจเดินทางมาเที่ยวประเทศไทยเพิ่มขึ้น

ผู้โดยสาร 6 หมื่นคน/วัน

“นิตินัย ศิริสมรรถการ” ผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) หรือ AOT ผู้บริหารสนามบินหลักของประเทศจำนวน 6 แห่ง ประกอบด้วย ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ ดอนเมือง เชียงใหม่ เชียงราย ภูเก็ต และหาดใหญ่ (สงขลา) ให้ข้อมูลว่า ภาพรวมของจำนวนผู้โดยสารผ่านสนามบินหลักทั้ง 6 แห่งของ ทอท.ในช่วงปลายเดือนตุลาคมที่ผ่านมา มีจำนวนเฉลี่ยประมาณ 50,000-60,000 คนต่อวัน โดยเพิ่มจากประมาณ 29,000-30,000 คนต่อวันเมื่อช่วงต้นเดือนตุลาคม ซึ่งเป็นเดือนแรกที่ผ่อนคลายมาตรการให้คนไทยเดินทางข้ามเข้า-ออกจังหวัดสีแดงเข้ม และเพิ่มขึ้นจากประมาณ

40-50 คนต่อวันในช่วงที่รัฐบาลล็อกดาวน์การเดินทางในช่วงเดือนสิงหาคมที่ผ่านมา

โดยจำนวนผู้เดินทาง 50,000-60,000 คนต่อวันในขณะนี้ คาดว่า 98-99% เป็นตลาดคนไทยเดินทางภายในประเทศเป็นหลัก ขณะที่นักท่องเที่ยวต่างประเทศมีสัดส่วนที่น้อยมาก

สำหรับเดือนพฤศจิกายนนี้จำนวนเที่ยวบินและสายการบินต่างประเทศที่ให้บริการเที่ยวบินเข้า-ออกสนามบินทั้ง 6 แห่งของ ทอท.มีปริมาณใกล้เคียงกับเดือนตุลาคมที่ผ่านมา ส่วนแนวโน้มของเดือนธันวาคมซึ่งเป็นช่วงเทศกาลปลายปีนี้คงต้องประเมินสถานการณ์อีกครั้งในช่วงปลายเดือนพฤศจิกายนนี้

เปิดประเทศ “แอร์ไลน์” ไม่ขยับ

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: การตลาด/ท่องเที่ยว

วันที่: พุทธศักราช 4 - อาทิตย์ 7 พฤศจิกายน 2564

ปีที่: 44

ฉบับที่: 5407

หน้า: 1(ซ้าย), 13, 15

Col.Inch: 120.13 Ad Value: 162,175.50

PRValue (x3): 486,526.50

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: รายงาน: การบินฟื้นแบบ 'สแครว์รูต' ทอท.คาด 3 ปีคืนสู่ภาวะปกติ



ทั้งนี้ หากประเมินจากสล็อตการบินในตารางบินฤดูหนาว หรือ winter schedule (31 ตุลาคม 2564-31 มีนาคม 2565) ของ 6 สนามบินของ ทอท.ยังพบว่าสายการบินต่าง ๆ ยังกลับมาบินในสัดส่วนที่น้อยมาก โดยในส่วนของ 6 สนามบินของ ทอท.นั้นสายการบินต่างประเทศทำการยกเลิกเส้นทางบิน 82% ส่วนสายการบินภายในประเทศยกเลิกตารางบินไป 34%

โดยเฉพาะสนามบินหลักที่รองรับเที่ยวบินระยะไกล (ภายในภูมิภาค) นั้นพบว่าสายการบินต่างประเทศยังคงยกเลิกสล็อตการบินไปทั้งหมด 100% ขณะที่สายการบินภายในประเทศทำการยกเลิกสล็อตการบินไป 33%

จากปรากฏการณ์ดังกล่าวนี้สะท้อนชัดเจนว่าในช่วง 5 เดือนนับจากนี้ (พฤศจิกายน 2564-มีนาคม 2565) แม้ประเทศไทยจะประกาศเปิดประเทศรับนักท่องเที่ยวต่างชาติเต็มรูปแบบแล้ว แต่ผู้ประกอบการธุรกิจสายการบินยังประเมินว่าธุรกิจยังมีความไม่แน่นอนสูง

โดยเฉพาะสายการบินในภูมิภาคเอเชียหรือสายการบินที่บินระยะไกล

การบินฟื้นตัวแบบ “สแครว์รูต”
“นิตินัย” บอกด้วยว่า ส่วนตัวเชื่อว่าการฟื้นตัวของธุรกิจการบินจะเป็นลักษณะคล้าย “สแครว์รูต” กล่าวคือธุรกิจจะเติบโตอย่างรวดเร็วในช่วงแรก ซึ่งเป็นการเติบโตจากดีมานด์ที่อัดอั้นไม่ได้เดินทางมานาน จากตัวเลขผู้โดยสารผ่าน 6 สนามบินมีประมาณ 40-50 คนต่อวัน เพิ่มขึ้นประมาณ 30,000 คนต่อวัน และล่าสุดเมื่อปลายเดือนตุลาคมที่ผ่านมาเพิ่มเป็นประมาณ 50,000-60,000 คนต่อวัน ขณะที่ในช่วงปลายปี 2563 ที่ผ่านมามีจำนวนผู้โดยสารทั้ง 6 สนามบินที่ประมาณ 1.2 แสนคนต่อวัน (เฉพาะภายในประเทศ)

จากฐานที่ต่ำนี้จะทำให้ช่วงแรก ๆ ที่เปิดน่านฟ้านี้มีอัตราการเติบโตที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในช่วง 5-6 เดือนแรก แต่พอไปถึงจุดจุดหนึ่งจะเริ่มคงที่เนื่องจากซัพพลายจะไม่สามารถขยายตัวได้ (supply constant) ไม่ว่าจะเป็นเรื่อง

ของสล็อตการบิน คาร์โก้ บริการภาคพื้น ฯลฯ รวมถึงหลุมจอดเครื่องบินที่ติดปัญหาเครื่องบินของสายการบินบางแห่งที่จอดทิ้งไว้ เป็นต้น

เพราะเมื่อถึงจุดหนึ่งในตลาดจะรู้ว่าจะพยายแต่ละเช็กเตอร์เหลือให้บริการได้เท่าไร และปิดตัวไปเท่าไร ซึ่งเมื่อถึงตอนนั้นธุรกิจการบินจะเติบโตแบบคงตัวและค่อย ๆ ขยับขึ้นเหมือนสัญลักษณ์ “สแครว์รูต”

นั่นหมายความว่า ถ้าซัพพลายได้รับความเสียหายน้อยธุรกิจก็จะฟื้นตัวได้เร็ว แต่ถ้าซัพพลายได้รับความเสียหายมากธุรกิจจะกลับมาฟื้นตัวได้ยาก

อย่างไรก็ตาม มองว่าทางของเครื่องหมายสแครว์รูตจะมาอืดและติดอยู่ประมาณปีหรือ 2 ปี หรืออาจทอดยาวไปถึงปี 2566-2567

ดังนั้น อย่าเพิ่งดีใจเมื่อเห็นการปรับขึ้นในช่วง 5-6 เดือนแรกนี้ ที่สำคัญปรากฏการณ์นี้ยังเป็นจุดเริ่มต้นของปัญหา เพราะที่ผ่านมาทุกโอเปอเรเตอร์

ประชาชาติ ธุรกิจ Prachachat Turakij Circulation: 120,000 Ad Rate: 1,350	Section: การตลาด/ท่องเที่ยว วันที่: พุทธศักราช 4 - อาทิตย์ 7 พฤศจิกายน 2564 ปีที่: 44 ฉบับที่: 5407 หน้า: 1(ซ้าย), 13, 15 Col.Inch: 120.13 Ad Value: 162,175.50 PRValue (x3): 486,526.50 คลิป: สีสี่ หัวข้อข่าว: รายงาน: การบินฟื้นแบบ 'สแครว์รูต' ทอท.คาด 3 ปีคืนสู่ภาวะปกติ
--	---

ไม่ว่าจะเป็นสายการบิน ผู้ประกอบการ
ร้านค้าทั้งหลายยังไม่ขยับ แต่ทุก
โอเปอเรเตอร์เริ่มขยับและเกิดค่าใช้จ่าย
ด้านการดำเนินงานตั้งแต่วันที่ 1
พฤศจิกายนที่ผ่านมา

หากเดือนพฤศจิกายนนี้ไม่สะดุด
เดินไปตามแผน ทุกอย่างจะเริ่มมีความ
ชัดเจนขึ้นในเดือนธันวาคมนี้

ปรับประมาณการปี'65-67

ทั้งนี้ ล่าสุดที่ประชุมคณะกรรมการ
ทอท.เมื่อ 20 ตุลาคมที่ผ่านมา ได้รายงาน
การปรับประมาณการปริมาณการจราจร
ทางอากาศระหว่างปีงบประมาณ 2565-
2567 โดยคาดว่าในปีงบประมาณ 2565 จะ
มีปริมาณเที่ยวบินรวม 483,695 เที่ยวบิน
และมีผู้โดยสารรวม 62.13 ล้านคน

ปีงบประมาณ 2566 จะมีปริมาณ
เที่ยวบินรวม 768,658 เที่ยวบิน
และผู้โดยสารรวม 116.13 ล้านคน
ปีงบประมาณ 2567 จะมีปริมาณเที่ยวบิน
รวม 925,197 เที่ยวบิน และผู้โดยสาร
รวม 143.05 ล้านคน

ประมาณการดังกล่าวอยู่บนสมมติฐาน
ในกรณีที่สถานการณ์ดีที่สุด (best case)
กล่าวคือ กรณีที่มีการฉีดวัคซีนได้ทั่วโลก
ตามเป้าหมายและก้าวหน้าเป็นอย่างมาก
รวมทั้งสามารถควบคุมการแพร่ระบาด
ได้ทั่วโลก ผู้โดยสารเชื่อมั่นต่อการ
เดินทางมากขึ้น

ประกอบกับสายการบินปรับตัวได้
เร็ว ส่งผลให้ทั้งเที่ยวบินและผู้โดยสาร
สามารถฟื้นตัวได้เร็ว คาดว่าปริมาณ

การจราจรทางอากาศจะกลับมาอยู่ใน
ระดับปกติเช่นเดียวกับปีงบประมาณ
2562 (ช่วงก่อนการแพร่ระบาดของโรค
โควิด-19) ในช่วงต้นปีงบประมาณ 2567

Worst Case พลิกฟื้นปี'67

แต่ในกรณีที่สถานการณ์ไม่เป็นไป
ตามที่คาดการณ์ไว้ (worst case) กล่าว
คือ กรณีที่เกิดการกลายพันธุ์ของโรค
ทำให้ไม่สามารถควบคุมการระบาดได้
หรือเกิดปัญหาเกี่ยวกับการฉีดวัคซีน
ทำให้ผู้โดยสารยังไม่มีความเชื่อมั่นต่อ
การเดินทาง ประกอบกับสายการบิน
ปรับตัวได้ช้า และได้รับผลกระทบจาก
ขีดความสามารถให้บริการที่ลดลง
ในระดับสูง-ปานกลาง ซึ่งจะส่งผลให้
ปริมาณการจราจรทางอากาศฟื้นตัว
ได้ช้ากว่าปกติ

หากอยู่ในทิศทางนี้คาดว่าปริมาณ
การจราจรทางอากาศจะไม่สามารถกลับ
สู่ระดับปกติเช่นเดียวกับปีงบประมาณ
2562 ได้ภายในปีงบประมาณ 2567

**เรียกว่าไม่ว่าจะกรณี best case
หรือ worst case ก็คาดว่าอุตสาหกรรม
การบินของไทยจะฟื้นตัวได้ในปี 2567
หรือในอีก 3 ปีข้างหน้า...**