

'ทอท.'พร้อมเคลื่อนองค์กร ปรับรับการบินผ่านจุดต่ำสุด

“

เราผ่านจุดต่ำสุดแล้วแต่ไม่ได้หมายความว่า
ปีนี้จะลึกลงได้ เพราะผู้โดยสารเพิ่งเข้ามาเพียง
19 ล้านคนและเลยช่วงพีคการท่องเที่ยวมาแล้ว

นิตินัย ศิริสมรรถการ



สถิติจราจรท่าอากาศยานสังกัด ทอท.

สนามบิน (หน่วย : เที่ยวบิน)	นานาชาติ	เปลี่ยนแปลง (%)	ภายในประเทศ	เปลี่ยนแปลง (%)	รวม	เปลี่ยนแปลง (%)
สุวรรณภูมิ+ดอนเมือง	43,683	+39.96	72,652	-19.24	116,335	-4.00
สุวรรณภูมิ	41,947	+39.49	36,626	-3.55	78,573	+15.47
ดอนเมือง	1,736	+52.28	36,026	-30.71	37,762	-28.93
เชียงใหม่	191	--	14,879	-14.96	15,070	-13.88
หาดใหญ่	6	--	7,617	-24.52	7,623	-24.50
ภูเก็ต	6,859	--	13,180	+7.20	20,039	+59.29
เชียงใหม่	--	--	5,319	-10.93	5,319	-10.93
รวม	50,739	+61.06	113,647	-16.33	164,386	-1.76



ปัจจัยสนับสนุน

- การปรับมาตรการเข้าประเทศ
- โอลิมปิกช่วงสิ้นปี
- สัญญาณการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมบิน
- คาดการณ์กลับสู่สถานการณ์ปกติปี 2568

ปัจจัยเฝ้าระวัง

- ความพร้อมของซัพพลายเออร์ --> บริษัททัวร์+สายการบิน
- ความพร้อมส่วนของธุรกิจสนับสนุนทอท.

- : บริษัท รักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานไทย จำกัด (AVSEC)
- : บริษัท บริการภาคพื้น ท่าอากาศยานไทย จำกัด (AOTGA)
- : บริษัท ท่าอากาศยานไทย กาฟ้า โอเปอร์เรเตอร์ จำกัด (AOTTO)

ที่มา : ทอท.

กรุงเทพธุรกิจ สัมภาษณ์พิเศษ • วรรณิกา จิตตินราทร

อุตสาหกรรมการบิน ภายหลังไทยประกาศมาตรการใหม่ ผู้โดยสารที่ได้รับวัคซีนครบถ้วนแล้ว สามารถเข้าประเทศได้โดยไม่ต้องมีการตรวจโควิด-19 ใดๆ เพิ่มเติม นับตั้งแต่วันที่ 1 พ.ค.2565 เป็นจุดเปลี่ยนสำคัญทางธุรกิจ ที่นิตินัย ศิริสมรรถการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย

จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. มาฉายภาพให้เห็นถึงอนาคตจากนี้ว่า หากย้อนความถึงการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ในช่วงเดือนม.ค. 2563 ที่อยู่ขั้นประกาศปิดเมือง แต่ในปีนั้นภาพรวมธุรกิจของ ทอท.ได้ผ่านช่วงเวลา 4 เดือนทองคำ ของฤดูการท่องเที่ยว (ไฮซีซั่น) ที่ปกติจะเริ่มในเดือน ต.ค.-ม.ค.ของทุกปี ส่งผลให้ผลประกอบการในปี 2563 แม้ว่าโควิด-19 จะทำพิษรวม 8 เดือน แต่ ทอท.ยังสามารถทำกำไรได้ถึง 4 พันล้านบาท โดยการย้อนความในประเด็นนี้

แสดงให้เห็นถึงช่วงเวลาทองคำของไฮซีซั่นนั้นมีความสำคัญต่อการทำธุรกิจการบินอย่างมาก ขณะที่ในปี 2564 ทอท.มีผลประกอบการขาดทุน 1.4 หมื่นล้านบาท และในปี 2565 เนื่องจากมาตรการปลดล็อกการเข้าประเทศมีผลใช้ในวันที่ 1 พ.ค.2565 แน่หนอนว่าไม่ทันช่วงไฮซีซั่นที่ผ่านมาแล้ว ดังนั้นคาดการณ์ว่าผลการดำเนินงานในปีนี้จะยังคงติดลบ

“ปีนี้เราจบแล้วในแง่ของผลประกอบการปีงบประมาณ เพราะผ่านช่วงพีคของการเดินทางไปแล้ว ตัวเลขผู้โดยสารในปีปัจจุบันอยู่ที่

19 ล้านคน ซึ่งประมาณการต่อปีเราประเมินไว้ที่ 62 ล้านคน ดังนั้นนี่แน่นอนว่าผู้โดยสารจะขยายตัวมากกว่าปีก่อนแน่นอนจากฐานที่มีต่ำเพราะเราถือว่าเปิดประเทศแบบ 99% แล้วถือว่าเราผ่านจุดต่ำสุดแล้วแน่นอนแต่มาไม่ได้หมายความว่าปีนี้จะล้นล้าได้เพราะผู้โดยสารเพิ่งเข้ามาเพียง 19 ล้านคนและเลยช่วงพีคทางการท่องเที่ยวมาแล้ว”

นิตินัย กล่าวต่อว่า การปรับมาตรการเข้าประเทศครั้งนี้ จะส่งผลบวกต่อตารางบินฤดูหนาว ช่วงไฮซีซั่นสิ้นปีแน่นอนเพราะในช่วงเดือน พ.ค.ของทุกปี จะเป็นช่วงที่สายการบินวางแผนตารางบินฤดูหนาวและทำคำขอเปิดเส้นทางบินเข้ามา ดังนั้นตารางบินฤดูหนาวปีนี้จะเริ่มระหว่างเดือน ต.ค.2565-มี.ค.2566 มีสัญญาณการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินและ ทอท.ประเมินว่าอีก 2 ปีนับจากนี้ จะเป็นช่วงฟื้นตัวของอุตสาหกรรมและกลับเข้าสู่สถานการณ์ปกติก่อนเกิดการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ในปี 2568

อย่างไรก็ดี สิ่งที่ต้องจับตาในช่วงฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบิน 2 ปีนี้ คือความพร้อมของซัพพลายเออร์ เพราะการกลับมาเปิดทำการบินหรือประกอบกิจการก็ต้องมาลุ้นด้วยว่าจะคุ้มทุนหรือ Break even หรือไม่ ซัพพลายเออร์ในอุตสาหกรรมพร้อมที่จะกลับมาประกอบกิจการเหมือนกันหรือไม่ บริษัททัวร์จะกลับมาหรือยัง ดังนั้นไฮซีซั่นนี้เชื่อว่าทุกสายการบินมีแผนแต่จะกลับมาใช้โอกาสนี้เปิดให้บริการ ดังนั้นสิ่งที่น่ากลัวในช่วงฟื้นฟุนั้นคือความพร้อมของซัพพลายเออร์

โดย ทอท.เตรียมความพร้อม ส่วนของธุรกิจที่จะสนับสนุนการบินจากการขับเคลื่อนผ่าน 3 บริษัทลูก ได้แก่ บริษัท รักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานไทย จำกัด หรือ AVSEC, บริษัท บริการภาคพื้นท่าอากาศยานไทย จำกัด หรือ AOTGA และบริษัท ท่าอากาศยานไทย ทาฟา โอเปอเรเตอร์ จำกัด (AOT Tafa Operator Co.,Ltd : AOTTO)

“บริษัทลูกเหล่านี้เราไม่ได้จัดตั้งมาเพื่อเข้าไปซัพพอร์ตอุตสาหกรรมการบินแทนคนอื่น แต่ทำเพื่อหากเกิดกรณีที่ซัพพลายเชนเกิดล้มหายจากวิกฤติต่างๆ เราก็อพร้อมเข้าไปสนับสนุนอุตสาหกรรม แต่ถ้าซัพพลายเชนขายยิ่งรอดเราก้จะไม่เข้าไปแข่งขัน เราเตรียมพร้อมเพื่อทดแทนหากเกิดเหตุถ้าใครซื้อตื้อขึ้นมา เพื่อไม่ให้อุตสาหกรรมสะดุด”

ขณะเดียวกัน ทอท.ยังเตรียมเข้าไปบริหาร 3 ท่าอากาศยานแห่งใหม่ที่รับโอนมาจากกรมท่าอากาศยาน (ทย.) เพื่อเป็นอีกหนึ่งเครื่องมือสำคัญของการเพิ่มจุดยุทธศาสตร์ด้านการบิน โดยการเข้าไปรับบริหาร 3 ท่าอากาศยานแห่งใหม่ ได้แก่ กระบี่ อุดรธานี และบุรีรัมย์ จะเป็นผลบวกต่อการ

วางกลยุทธ์เชื่อมโยงเส้นทางการบินเปิดตลาดเจาะกลุ่มลูกค้าที่ต้องการบินตรงไปยังหัวเมืองภูมิภาค

โดยตามแผนงานเบื้องต้น คาดว่าภายในเดือน พ.ค.นี้ จะสามารถนำเสนอแผนเข้าสู่ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) เพื่อพิจารณาอนุมัติเข้ารับบริหารท่าอากาศยาน หลังจากนั้นระหว่างเดือน พ.ค.-ก.ค. 2565 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) จะดำเนินการออกใบรับรองท่าอากาศยานสาธารณะ โดยนำร่องในส่วนของท่าอากาศยานกระบี่ และท่าอากาศยานอุดรธานีก่อน หลังจากนั้นจะทยอยดำเนินการในท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ทั้งนี้ ทอท.คาดการณ์ว่าระหว่างเดือน พ.ค.-ก.ค.นี้ จะทำงานคู่ขนานระหว่างรอการออกใบรับรองท่าอากาศยานสาธารณะ เร่งเข้าไปดำเนินการรับช่วงต่องานบริหารจาก ทย. เป็นการถ่ายโอนงาน พิจารณารับบุคลากรของ ทย.เข้ามาร่วมงาน และเริ่มดำเนินการประเมินวงเงินลงทุน

พัฒนาท่าอากาศยาน อาทิ ระบบคัดกรองผู้โดยสาร ระบบเช็คอิน เป็นต้น หลังจากนั้นในเดือน ส.ค.2565 คาดว่าจะสามารถเข้าไปบริหารท่าอากาศยานแห่งใหม่

อีกทั้ง ทอท.ยังเตรียมแผนรองรับการแข่งขันจากรถไฟความเร็วสูง (ไฮสปีดเทรน) ที่กำลังจะเปิดให้บริการในปี 2569 ซึ่งจะเป็นโครงข่ายขนส่งที่ตอบโจทย์ผู้โดยสารในเรื่องของเวลาการเดินทาง ส่งผลให้ในช่วงฟื้นธุรกิจนั้น นอกจาก ทอท.จะเพิ่มขีดความสามารถผ่านการเข้ารับบริหารท่าอากาศยานแห่งใหม่ เพื่อเพิ่มโครงข่ายด้านการบินแล้ว ยังเร่งพัฒนาระบบเทคโนโลยี อำนวยความสะดวกผู้โดยสาร และทั้งหมดนี้ คืออีกหนึ่งโจทย์ที่ต้องเตรียมรับมือภายหลังฝ่าวิกฤติโควิด-19