



สรุปข้อมูลข่าวสารอุตสาหกรรมการบินของไทย ประจำเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๗ : ฉบับย่อ

แผนกวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สถาบันการบินพลเรือน

ในเดือนกุมภาพันธ์ของทุกปี จะเป็นช่วงเวลาที่มีการจัดงานด้านการบินที่ยิ่งใหญ่ที่สุดของเอเชีย นั่นก็คือ “งานนิทรรศการการบินสิงคโปร์” หรือ “สิงคโปร์แอร์โชว์” ซึ่งเป็นนิทรรศการด้านการบินพลเรือนและกลาโหมที่ใหญ่ที่สุดของเอเชีย ในปีนี้ สิงคโปร์แอร์โชว์ ๒๐๑๔ ได้จัดให้มีขึ้นในระหว่างวันที่ ๑๑-๑๖ กุมภาพันธ์ ณ ศูนย์นิทรรศการชางฮี โดยมีการแสดงเครื่องบิน ผลิตภัณฑ์ทางการบินและกลาโหมที่ทันสมัยที่สุดในปัจจุบัน รวมทั้งการแสดงผลการบิน

ประเด็นสำคัญที่มีการกล่าวถึงมากที่สุดในงานนิทรรศการสิงคโปร์แอร์โชว์ คือ การพัฒนาเศรษฐกิจของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกที่ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ซึ่งส่งผลต่อการพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางอากาศและสายการบินในภูมิภาคนี้ โดยมีการประเมินว่าเงินจะกลายเป็นตลาดขนส่งทางสายการบินใหญ่ที่สุดในโลกในปี พ.ศ.๒๕๗๓

โบอิง คอมพานี (The Boeing Company) มองว่า ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกจะเป็นภูมิภาคที่มีการเติบโตทางเศรษฐกิจและปริมาณผู้โดยสารทางอากาศอย่างต่อเนื่องตลอด ๒๐ ปีข้างหน้า (พ.ศ.๒๕๕๖-๒๕๗๕) โดยครึ่งหนึ่งของปริมาณการเดินทางทางอากาศทั่วโลกจะเป็นการเดินทางภายในและระหว่างภูมิภาคนี้ และจำนวนเครื่องบินพาณิชย์รวมกันจะเพิ่มขึ้นเกือบ ๓ เท่าตัว คือ จาก ๕,๐๙๐ ลำ ในปี ๒๕๕๕ เป็น ๑๔,๗๕๐ ลำภายในปี ๒๕๗๕ เพื่อรองรับการเดินทางที่เพิ่มมากขึ้นดังกล่าว ทั้งนี้ โบอิงคาดการณ์ว่า ภายใน ๒๐ ปีข้างหน้า สายการบินในภูมิภาคนี้จะต้องการเครื่องบินใหม่เพิ่มขึ้นอีก ๑๒,๘๒๐ ลำ ทั้งในด้านผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า ซึ่งคิดเป็นร้อยละ ๓๖ ของปริมาณเครื่องบินที่จะมีการส่งมอบทั่วโลก

ซึ่งสอดคล้องกับ แอร์บัส (Airbus) โดยแอร์บัสมองว่า ในอีก ๒๐ ปีข้างหน้า สายการบินในภูมิภาคนี้จะมีการรับมอบเครื่องบินใหม่เป็นจำนวนถึง ๑๐,๙๔๐ ลำ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ ๓๗ ของเครื่องบินใหม่ที่ส่งมอบทั่วโลก โดยจะมีความต้องการเครื่องบินขนาดใหญ่และเครื่องบินที่มีประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ

สำหรับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้นั้น โบอิงคาดว่า ในปี ๒๕๕๗ นี้ สายการบินในภูมิภาคนี้จะมีกำหนดการรับมอบเครื่องบินโดยสารประมาณ ๒๓๐ ลำ ซึ่งจะทำให้จำนวนเครื่องบินโดยสารของภูมิภาคนี้มีจำนวนรวมมากกว่า ๒,๐๐๐ ลำ และในจำนวนนี้เกือบร้อยละ ๗๐ เป็นเครื่องบินแบบทางเดินเดี่ยว อย่างไรก็ตาม ในงานสิงคโปร์แอร์โชว์ ๒๐๑๔ นี้ สายการบินของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อีกยังคงมีการสั่งซื้อเครื่องบินใหม่จำนวนมาก ซึ่งที่น่าสนใจ ได้แก่ สายการบินเวียดเจ็ทแอร์ และ สายการบินเมียนมาร์แอร์เวย์ส ในขณะที่ สายการบินของไทยก็มีการสั่งซื้อเครื่องบินโดยสารใหม่ในงานสิงคโปร์แอร์โชว์ ๒๐๑๔ เช่นกัน ซึ่งได้แก่ สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส และ สายการบินนกแอร์

ดังคำคาดการณ์ของโบอิงกล่าวข้างต้นที่ว่า ร้อยละ ๗๐ ของเครื่องบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จะเป็นเครื่องบินแบบทางเดินเดี่ยว ซึ่งจากคำสั่งซื้อเครื่องบินในงานสิงคโปร์แอร์โชว์ ๒๐๑๔ นี้ ก็พบว่า สายการบินในภูมิภาคนี้ส่วนใหญ่ก็ยังสั่งซื้อเครื่องบินแบบทางเดินเดี่ยว และนี้อาจแสดงได้ถึงขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคนี้ ซึ่งแนวโน้มของอุตสาหกรรมการบินของภูมิภาคจะมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำ ซึ่งปัจจุบันพบว่า มีการจัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำใหม่ๆ และการขยายฝูงบินและจำนวนเที่ยวบิน รวมทั้งการเปิดเส้นทางการบินใหม่ๆ เป็นจำนวนมาก แต่อย่างไรก็ตาม วิกฤติการณ์ทางการเงินและเศรษฐกิจ

ที่อาจจะเกิดขึ้นได้ทั้งในอินโดนีเซียและในประเทศไทย ซึ่งเป็นตลาดสำคัญสำหรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบิน เป็นปัจจัยเสี่ยงที่อุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคนี้อาจต้องเผชิญ

งานสิงคโปร์แอร์ไลน์ ๒๐๑๔ นี้ นอกเหนือจากความน่าตื่นเต้นจากการแสดงการบิน และนวัตกรรมอากาศยาน รวมทั้งการซื้อขายเครื่องบินโดยสารแล้ว ยังเป็นสิ่งที่สนับสนุนถึงการเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ของสิงคโปร์ ซึ่งสิงคโปร์ได้รับความไว้วางใจและการสนับสนุนจากหน่วยงานด้านการบินทั่วโลก นอกจากนี้ ความน่าสนใจต่อเนื่องจากงานนิทรรศการการบินดังกล่าว ซึ่งแสดงถึงศักยภาพการเป็นศูนย์กลางการบินที่โดดเด่นของสิงคโปร์ นั่นคือ การที่บริษัทด้านการบินระดับโลกหลายๆ แห่งได้เปิดสำนักงานในประเทศสิงคโปร์ ซึ่งล่าสุดนั้น ก็มี บอมบาร์ดิเยร์ และ แอร์บัสโปรสกาย ซึ่งตอกย้ำศักยภาพของสิงคโปร์ รวมทั้งแนวโน้มการจราจรทางอากาศของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่ขยายตัวอย่างรวดเร็ว ซึ่งไม่ใช่เฉพาะสำหรับสายการบินเท่านั้น แต่แนวโน้มการเติบโตของการจราจรของเครื่องบินธุรกิจ หรือ business jet ของภูมิภาคนี้ ก็จะขยายตัวมากขึ้นด้วย

สำหรับอุตสาหกรรมการบินของไทยนั้น แนวโน้มยังคงเป็นไปตามการคาดการณ์และการวิเคราะห์ของผู้เชี่ยวชาญด้านการบินจากสิงคโปร์แอร์ไลน์ ๒๐๑๔ ที่ว่า การขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำเป็นตัวขับเคลื่อนสำคัญของอุตสาหกรรมการบินของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลจาก ศูนย์วิจัยกสิกรไทย ที่ระบุว่า ในปี ๒๕๕๗ สายการบินต้นทุนต่ำจะมีการขยายตัวต่อเนื่องจากปี ๒๕๕๖ ที่ผ่านมา โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากการขยายตัวของธุรกิจท่องเที่ยว การขยายตัวของเศรษฐกิจภูมิภาค รวมไปถึงการเปิดเสรีการบินอาเซียน แต่ความท้าทายที่จะต้องเผชิญ คือ สถานการณ์ความไม่แน่นอนทางการเมืองที่จะส่งผลกระทบต่อสถานะเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ ซึ่งศูนย์วิจัยกสิกรไทย คาดการณ์ว่า เศรษฐกิจไทยอาจขยายตัวราวร้อยละ ๓.๐ ในปี ๒๕๕๗ โดยมีแรงหนุนหลักจากการส่งออกที่ฟื้นตัว รวมทั้งความท้าทายจากการแข่งขันทางด้านธุรกิจของสายการบิน ซึ่งอาจทำให้อัตราการเติบโตของสายการบินต้นทุนต่ำชะลอลงกว่าปีที่ผ่านมา นอกจากนี้ ปัญหาการขาดแคลนบุคลากร โดยเฉพาะอย่างยิ่งบุคลากรนักบินที่มีประสบการณ์ ก็เป็นอีกสิ่งหนึ่งที่สายการบินต้นทุนต่ำต้องเตรียมพร้อมรับมือ

ในด้านท่าอากาศยานนั้น ซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่จะรองรับการขยายตัวของการจราจรทางอากาศนั้น นอกเหนือจากแผนการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และ ท่าอากาศยานดอนเมืองแล้ว ล่าสุด ท่าอากาศยานภูมิภาคทั้ง ๔ แห่ง ในความรับผิดชอบของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) อันได้แก่ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย กำลังจะได้รับการพัฒนาศักยภาพ เพื่อให้สามารถรองรับการขยายตัวของปริมาณการจราจรทางอากาศที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต ขณะนี้ ทอท. กำลังอยู่ระหว่างการจัดทำโครงการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทในการพัฒนาท่าอากาศยานภูมิภาคทั้ง ๔ แห่งนั้น ซึ่งแผนแม่บทดังกล่าว จะมีวัตถุประสงค์เพื่อคาดการณ์ลักษณะและปริมาณการจราจรในอนาคต เพื่อประเมินศักยภาพและวิเคราะห์ข้อจำกัดของโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งเพื่อกำหนดเป้าหมายและวัตถุประสงค์ในการดำเนินการพัฒนาในระยะ ๒๐ ปี

นอกจากนี้ ท่าอากาศยานในภูมิภาคที่สำคัญอีกแห่งหนึ่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา-พัทลุง ได้มีการเร่งก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้มากขึ้น รวมทั้งได้มีการปรับลดค่าบริการต่างๆ ลงร้อยละ ๕๐ เช่น ค่าภาษีสนามบิน ค่าธรรมเนียมการบริการ เป็นต้น เพื่อลดภาระให้แก่ผู้ประกอบการ ด้วย

อย่างไรก็ตาม ในช่วงนี้ อุตสาหกรรมการบินในภาคส่วนของการบินทั่วไปนั้น มีบทบาทอย่างมากในประเทศไทย นั่นคือ **ภารกิจการทำฝนหลวงของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร** เพื่อบรรเทาวิกฤติการณ์ภัยแล้งในปี ซึ่งเกิดขึ้นตั้งแต่ช่วงปลายฤดูฝนของปี ๒๕๕๖ ที่ผ่านมา โดย กรมฝนหลวงฯ ได้วางแผนการเพิ่มปริมาณน้ำต้นทุนในเขื่อนและอ่างเก็บน้ำต่างๆ เพื่อให้มีน้ำเพียงพอต่อการอุปโภคบริโภค และเพียงพอต่อการเพาะปลูกพืชฤดูแล้งในเขตชลประทาน ส่วนพื้นที่นอกเขตชลประทานได้มีการจัดตั้งหน่วยปฏิบัติการฝนหลวง เพื่อช่วยเหลือพื้นที่ที่ประสบภัยแล้ง

ให้สามารถทำการเกษตรได้ อีกทั้งยังดูแลปัญหาไฟป่าและหมอกควันทางภาคเหนือ โดยปฏิบัติการฝนหลวงจะเริ่มตั้งแต่วันที่ ๑ มีนาคมนี้เป็นต้นไป และจะสิ้นสุดราวเดือนตุลาคม

เช่นเดียวกับความก้าวหน้าและศักยภาพของไทยในด้านการผลิตอากาศยาน โดย กรมช่างอากาศยาน กองทัพอากาศ ซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีขีดความสามารถในการวิจัย พัฒนา และสร้างเครื่องบินเพื่อใช้งาน โดยเฉพาะเครื่องบินฝึก/ธุรการ ซึ่งได้ดำเนินการมาอย่างต่อเนื่อง จนมีผลงานวิจัยที่สามารถพัฒนาเข้าสู่สายการผลิตได้ คือ บ.ทอ.๖ เพื่อใช้เป็นเครื่องบินฝึก/ธุรการ และพิจารณาการติดตั้งกล้องพร้อมระบบ Video Down Link (VDL) ที่ได้จากการวิจัย เพื่อให้สามารถใช้เป็นเครื่องบินลาดตระเวนทางอากาศของกองทัพอากาศและต่างเหล่าทัพในอนาคต ทั้งนี้ โครงการผลิต บ.ทอ.๖ จำนวน ๒๕ เครื่อง เป็นโครงการผูกพันระยะเวลาดำเนินการ ๖ ปี วงเงินงบประมาณจำนวน ๓,๔๐๐,๐๐๐,๐๐๐.-บาท แบ่งโครงการเป็น ๓ ระยะ โดยในระยะที่ ๑ ปี พ.ศ.๒๕๕๗ - ๒๕๕๙ จะดำเนินการผลิตจำนวน ๓ เครื่อง

สำหรับในด้านการพัฒนาบุคลากรด้านการบินนั้น มีประเด็นที่น่าสนใจ คือ มหาวิทยาลัยรังสิต ได้ร่วมกับ บริษัท สกายวิว แอร์ไลน์ส เปิดสายการบิน "RSU Airlines" อย่างเป็นทางการเป็นที่เรียบร้อยแล้ว โดยการเปิดสายการบินดังกล่าว จะเป็นการต่อยอดการศึกษา ซึ่งนักศึกษาจะได้เรียนรู้ปฏิบัติงานจริงบนเครื่องบินหรือการปฏิบัติงานในภาคพื้นสนาม โดย สายการบิน "RSU Airlines" จะทำการบินโดยใช้เครื่องบินแอร์บัส ๓๒๐ และ ๓๒๑ ในเส้นทางดอนเมือง-เชียงใหม่ และเชียงใหม่-ดอนเมือง จำนวน ๖ เที่ยวบินต่อสัปดาห์ จากนั้นจะเริ่มเปิดเส้นทางบินต่างประเทศ โดยเบื้องต้นคาดว่าจะบินกรุงเทพฯ-ซีอานในลำดับต่อไป

ในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๕๗ นี้ ข่าวสารด้านการบินที่มีความน่าสนใจที่สุด ก็ได้แก่ งานลิงคโพรแอร์โชว์ ๒๐๑๔ ซึ่งเป็นงานนิทรรศการการบินที่ยิ่งใหญ่ที่สุดของเอเชีย อย่างไรก็ตาม แนวโน้มจากลิงคโพรแอร์โชว์ก็แสดงให้เห็นถึงการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก และ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทั้งถ้อยแถลงและการวิเคราะห์จากผู้เชี่ยวชาญและนักวิเคราะห์หลายสำนัก รวมทั้งการสั่งซื้อเครื่องบินโดยสารของสายการบินต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสายการบินต้นทุนต่ำ

สถานการณ์ของอุตสาหกรรมการบินของไทยในภาพรวมก็น่าจะยังคงมีแนวโน้มที่ดี จากปัจจัยสนับสนุนต่างๆ ที่ทำให้เกิดอุปสงค์การเดินทางคมนาคมขนส่งทางอากาศ อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมือง ซึ่งมีผลต่อการขยายตัวของเศรษฐกิจ รวมทั้งการแข่งขันทางธุรกิจที่รุนแรงขึ้น ตลอดจนความรวดเร็วในการปรับตัวให้เข้ากับสถานการณ์และความเปลี่ยนแปลง ยังคงเป็นปัจจัยเสี่ยงที่อุตสาหกรรมการบินต้องเผชิญ

หากท่านต้องการข้อมูลสรุปข่าวสารอุตสาหกรรมการบินของไทยประจำเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๕๗ ฉบับเต็ม สามารถติดต่อได้ที่ chaluntip@catc.or.th โดยกรุณาแจ้งชื่อ-สกุล หน่วยงานสังกัด และวัตถุประสงค์การขอใช้ข้อมูล เพื่อสถาบันการบินพลเรือนจะได้เก็บรวบรวมเป็นสถิติข้อมูลต่อไป

แหล่งข้อมูล :

เว็บไซต์องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

เว็บไซต์สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ

เว็บไซต์กระทรวงคมนาคม

เว็บไซต์บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

เว็บไซต์บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

เว็บไซต์กรมการบินพลเรือน

เว็บไซต์บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

เว็บไซต์ข่าวของสื่อมวลชนต่างๆ

เว็บไซต์ศูนย์วิจัยกสิกรไทย

Disclaimer : ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จัดทำเพื่อใช้ประโยชน์ในกิจการของ สบพ. และเผยแพร่ทั่วไป โดยจัดทำขึ้นจากแหล่งข้อมูลต่างๆที่น่าเชื่อถือ แต่มีอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ หรือความสมบูรณ์เพื่อใช้ในการการค้าหรือประโยชน์อื่นใด สบพ. อาจเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงข้อมูลได้โดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ทั้งนี้ผู้ใช้ข้อมูลต้องใช้ความระมัดระวังในการใช้ข้อมูลต่างๆ ด้วยวิจารณญาณของตนเองและรับผิดชอบในความเสี่ยงเอง สบพ. จะไม่รับผิดชอบต่อผู้ใช้หรือบุคคลใดในความเสียหายใดจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จึงไม่ถือว่าเป็นการให้ความเห็นหรือคำแนะนำในการตัดสินใจทางธุรกิจ แต่อย่างใดทั้งสิ้น

สำนักงานการบินพลเรือน

CIVIL AVIATION TRAINING CENTER