



สรุปข้อมูลข่าวสารอุตสาหกรรมการบินของไทย ประจำเดือนพฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ : ฉบับย่อ

แผนกวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สถาบันการบินพลเรือน

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association :IATA) ได้มีแถลงการณ์ถึงปริมาณผู้โดยสารทางเดินทางทางอากาศทั่วโลกในเดือนเมษายนที่ผ่านมา ซึ่งวัดจากรายได้ต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (RPK) พบว่า RPK เพิ่มขึ้นร้อยละ ๔.๖ ซึ่งเป็นอัตราที่เพิ่มขึ้นน้อยที่สุดตั้งแต่เดือนมกราคม ๒๕๕๘ ในขณะที่ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ ๔.๙ โดยอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารลดลงร้อยละ ๐.๓ มาอยู่ที่ร้อยละ ๗๙.๑ ทั้งนี้ IATA คาดการณ์ว่า การขยายตัวในอัตราที่ลดลงนี้ เป็นผลมาจากเหตุการณ์การก่อวินาศกรรมที่ทำอากาศยานของเบลเยียม ซึ่งหากไม่มีเหตุการณ์ดังกล่าว อัตราการเติบโตน่าจะอยู่ที่ประมาณร้อยละ ๕

สำหรับตลาดการขนส่งสินค้าทางอากาศนั้น IATA ระบุว่า ตลาดทั่วโลกมีการขยายตัวร้อยละ ๓.๒ จากเดือนเมษายน ๒๕๕๘ โดยปริมาณการผลิตเพิ่มขึ้นร้อยละ ๖.๖ อย่างไรก็ตาม การขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศมีเพิ่มขึ้นในทุกภูมิภาค ยกเว้นละตินอเมริกา โดยภูมิภาคตะวันออกกลางและยุโรป มีการขยายตัวสูงสุด อยู่ที่ร้อยละ ๗.๗ และ ๖.๘ ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม สถานการณ์การค้าโลกและเศรษฐกิจที่ยังทรงตัว มีผลทำให้ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศยังไม่ฟื้นตัวมากเท่าที่ควร สำหรับภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกนั้น ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ ๐.๑ โดยปัจจัยที่ส่งผลชะลอการขยายตัว ได้แก่ การค้าโลกและภายในภูมิภาคชะลอตัว โดยปริมาณการผลิตอยู่ที่ร้อยละ ๒.๘

โดยภาพรวมของสถานการณ์การขนส่งทางอากาศทั่วโลกแล้ว มีการขยายตัวในสัดส่วนที่ลดลง และเป็นอัตราการขยายตัวที่ต่ำสุดในรอบ ๒ ปี ซึ่ง IATA คาดการณ์ว่าจะเป็นผลจากเหตุการณ์การก่อวินาศกรรมที่เกิดขึ้นในเบลเยียม ที่ส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของผู้โดยสารในเรื่องความปลอดภัย อย่างไรก็ตาม ภูมิภาคตะวันออกกลางยังคงเป็นภูมิภาคที่มีการขยายตัวของการขนส่งทางอากาศมากที่สุด ทั้งการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า โดยเป็นตลาดที่น่าสนใจของสายการบินต่าง ๆ อย่างมาก

อย่างไรก็ตาม ในช่วงเดือนพฤษภาคมนี้ ก็ยังคงมีเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของผู้โดยสารเช่นกัน นั่นคือ เหตุการณ์เครื่องบินโดยสารของสายการบินอีลิปต์แอร์ รุ่นแอร์บัส เอ๓๒๐-๒๓๒ เที่ยวบินที่ เอ็มเอส๘๐๔ ซึ่งอยู่ระหว่างเดินทางจากกรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศสไปยังกรุงไคโร ประเทศอียิปต์ ได้สูญหายไปจากหน้าจอเรดาร์ เมื่อวันที่ ๑๙ พฤษภาคม ๒๕๕๙

ในขณะที่ รัฐบาลอียิปต์, กรีซ และฝรั่งเศส ได้ร่วมปฏิบัติการค้นหาและกู้ภัยเครื่องบินของสายการบินอีลิปต์แอร์ เที่ยวบินที่ เอ็มเอส๘๐๔ ในบริเวณตะวันออกของทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ซึ่งอยู่ในเขตพื้นที่ประเทศกรีซ และเป็นพื้นที่ที่เรดาร์จับสัญญาณได้ครั้งสุดท้ายก่อนที่เครื่องบินจะหายไปจากหน้าจอ ทั้งนี้ มีการพบชิ้นส่วนโลหะพร้อมกับเสื้อชูชีพสีส้ม ในบริเวณนั้น อย่างไรก็ตาม สำหรับสาเหตุของเครื่องบินตกและรายละเอียดอื่นๆ ต้องรอแถลงการณ์อย่างเป็นทางการ หลังจากปฏิบัติการค้นหาและกู้ภัย รวมทั้งการตรวจสอบกล่องดำด้วย

เรื่องความปลอดภัยในการบินและการรักษาความปลอดภัยในการบินเป็นสิ่งสำคัญอย่างยิ่งสำหรับการเดินทาง สำหรับประเทศไทยนั้น ล่าสุดได้มีการประกาศใช้แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติอย่างเป็นทางการแล้ว โดยคณะกรรมการการบินพลเรือนได้อนุมัติ **แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme: NCASP)** ตามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) นำเสนอ

แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาตินี้ เป็นแนวทางในการป้องกันการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายเพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบินได้นำแนวทางที่กำหนดในแผนไปใช้เพื่อให้เป็นมาตรฐานที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล

แผนดังกล่าวเป็นพื้นฐานในการปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัยของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ตัวแทนควบคุมขนส่งสินค้าทางอากาศ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในการเตรียมการเพื่อรองรับโครงการตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินสากลแบบต่อเนื่อง (Universal Security Audit Programme-Continuous Monitoring Approach:USAP-CMA)

ในประเด็นการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนนี้ ตามที่ประเทศไทยได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยสากลโดยวิธีการเฝ้าตรวจอย่างต่อเนื่อง ร่วมกับ ICAO ทั้งนี้สาระสำคัญของบันทึกความเข้าใจดังกล่าว เป็นการร่วมมือกับ ICAO เพื่อให้คณะผู้ตรวจสอบของ ICAO เข้ามาตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนของประเทศไทยทั้งระบบ โดยประเทศไทยจะต้องตอบแบบสอบถามและให้ข้อมูลที่เป็นปัจจุบันเกี่ยวกับกิจกรรมด้านการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนและข้อมูลการปฏิบัติตามมาตรฐานและข้อแนะนำอันพึงปฏิบัติตามภาคผนวก ๑๗ ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัย (Security) และข้อกำหนดด้านการรักษาความปลอดภัยการบินในภาคผนวก ๙ ว่าด้วยการอำนวยความสะดวก (Facilitation) ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. ๑๙๔๔

ในขณะเดียวกัน **กรมท่าอากาศยาน (ทย.)** จึงได้เตรียมการรับมือการเข้าตรวจระบบรักษาความปลอดภัยของสนามบินของไทยโดย ICAO ซึ่งคาดว่าจะเข้าตรวจสอบอย่างเป็นทางการในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ และ ICAO จะทำการสุ่มตรวจสอบสนามบินระหว่างประเทศ โดยท่าอากาศยานกระบี่ ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี และท่าอากาศยานอุดรธานี ซึ่ง ทย. เป็นผู้บริหารจัดการนั้น จะมีการดำเนินการปรับปรุง โดยจะนำไปติดตั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ เพิ่มเติมภายในท่าอากาศยาน เพื่อปรับปรุงด้านการรักษาความปลอดภัยทางการบิน เช่น เครื่องสแกนทั้งผู้โดยสารและสินค้า เครื่องเอ็กซเรย์ที่ตรวจวัตถุระเบิด กล้อง CCTV การจัดการล้อมรั้วในพื้นที่หวงห้ามการบิน และระบบสายพานลำเลียง เป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อเตรียมรับการตรวจของ ICAO

ในปี พ.ศ.๒๕๕๘ ที่ผ่านมามีรายได้จากท่าอากาศยานทั้ง ๒๖ แห่งของ ทย. เฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๕ โดยปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเติบโตร้อยละ ๒๕ โดยท่าอากาศยานกระบี่มีผู้โดยสารใช้บริการมากที่สุด ซึ่งมีจำนวนถึง ๔ ล้านคนต่อปี รองลงมา คือ ท่าอากาศยานอุดรธานี และท่าอากาศยานอุบลราชธานี ตามลำดับ ทั้งนี้ เป็นผลจากการขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำ นอกจากนี้ ทย. จะปรับเปลี่ยนแผนการบริหารจัดการ ท่าอากาศยานในสังกัดทั้ง ๒๘ แห่ง จากเดิมที่จะโอนย้ายให้หน่วยงานอื่นดำเนินการ เป็น ทย. จะเป็นผู้ดำเนินการเองทั้งหมด

สำหรับด้านธุรกิจสายการบินนั้น ในช่วงไตรมาสที่ ๑ ของปี พ.ศ.๒๕๕๙ ที่ผ่านมานั้น ธุรกิจสายการบินของไทยมีผลประกอบการในทางบวกและมีแผนการขยายตัวทางธุรกิจอย่างชัดเจน ซึ่งเป็นแนวโน้มที่ดีสำหรับสถานการณ์ของอุตสาหกรรมการบินในปี

โดยภาพรวมของธุรกิจสายการบินของไทย จะเห็นว่า ในปี พ.ศ.๒๕๕๙ นี้ มีแนวโน้มการขยายตัวไปในทิศทางที่ดีขึ้น ทั้งการเปิดเส้นทางบินใหม่ การขยายฝูงบิน ตลอดจนประมาณการณ์ผลการดำเนินงานที่ดีขึ้น ทั้งนี้ ปัจจัยบวกที่ส่งผลต่อสายการบิน ได้แก่ เสถียรภาพทางการเมืองของไทย การกระตุ้นตลาดท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่องและการสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักท่องเที่ยวต่างชาติ รวมทั้งราคาน้ำมันโลกที่ปรับราคาลดลง

นอกจากนี้ การขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกนั้น มีให้เห็นอย่างต่อเนื่องและชัดเจน โดยล่าสุด สายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก จำนวน ๘ สายการบิน ประกอบไปด้วย สายการบินเซบูแปซิฟิก สายการบินเจจูแอร์ สายการบินนกแอร์ สายการบินนกสกาย สายการบินสกาย สายการบินไทยเกอร์แอร์ สิงคโปร์ สายการบินไทยเกอร์แอร์ ออสเตรเลีย และสายการบินวานิลลาแอร์ ได้ร่วมกันจัดตั้ง “Value Alliance” ซึ่งเป็นการรวมกลุ่มพันธมิตรการบินขนาดใหญ่ที่ครอบคลุมเส้นทางการบินถึงหนึ่งในสามของโลก เพื่อแบ่งปันและเชื่อมโยงเครือข่ายเส้นทางการบินภายในกลุ่มพันธมิตร และเส้นทางในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียเหนือ รวมถึงเส้นทางไปยังทวีปออสเตรเลีย ซึ่งก็จะทำให้สายการบินต้นทุนต่ำมีความแข็งแกร่งขึ้น

เช่นเดียวกับ สายการบินต้นทุนต่ำของเวียดนามอย่างสายการบินเวียดเจ็ท ที่ได้ตกลงสั่งซื้อเครื่องบินโดยสารแบบโบอิง ๗๓๗ แมกซ์ ๒๐๐ จำนวน ๑๐๐ ลำ และคาดว่าจะได้รับมอบครบหมดในปี พ.ศ.๒๕๖๖ โดยมี นายเจิ่น ด่าย กวาง ประธานาธิบดีแห่งสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม และนายบารัค โอบามา ประธานาธิบดีสหรัฐอเมริกา ร่วมเป็นสักขีพยานในข้อตกลงครั้งนี้ ซึ่งนับเป็นข้อตกลงการซื้อเครื่องบินเชิงพาณิชย์ที่ใหญ่ที่สุดในประวัติศาสตร์ของอุตสาหกรรมการบินเวียดนาม

สำหรับเรื่องสุดท้าย ได้แก่ การมอบรางวัลเกียรติยศด้านการฝึกอบรมการบินของ ICAO โดย ICAO พิจารณามอบรางวัลเกียรติยศด้านการฝึกอบรมการบินให้แก่หน่วยงานที่มุ่งมั่นนำเสนอการฝึกอบรมด้านการบิน และการพัฒนาหลักสูตรที่เป็นเลิศ รวมทั้งการสนับสนุนวัตถุประสงค์ของ ICAO ในการยกระดับการฝึกอบรมและเพิ่มขีดความสามารถในการฝึกอบรมด้านการบิน ในงาน ICAO Aviation Training and TRAINAIR PLUS Global Symposium ซึ่งจัดขึ้นที่กรุงโซล สาธารณรัฐเกาหลี

ทั้งนี้ ICAO ระบุว่า ปริมาณการให้บริการด้านการบินทั่วโลกจะเพิ่มขึ้นอีกหนึ่งเท่าตัวภายในปี ค.ศ.๒๐๓๐ ซึ่งรัฐภาคีจะต้องพัฒนาในด้านบุคลากรด้านการบินที่มีทักษะสูงอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดทางด้านเศรษฐกิจและสังคมจากการขยายตัวนี้

แหล่งข้อมูล :

เว็บไซต์องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

เว็บไซต์สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

เว็บไซต์บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

เว็บไซต์สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ

เว็บไซต์บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

เว็บไซต์บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

เว็บไซต์กระทรวงคมนาคม

เว็บไซต์ข่าวของสื่อมวลชนต่างๆ

Disclaimer : ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จัดทำเพื่อใช้ประโยชน์ในกิจการของ สบพ. และเผยแพร่ทั่วไป โดยจัดทำขึ้นจากแหล่งข้อมูลต่างๆที่น่าเชื่อถือ แต่มีอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ หรือความสมบูรณ์เพื่อใช้ในทางการค้าหรือประโยชน์อื่นใด สบพ. อาจเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงข้อมูลได้โดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ทั้งนี้ผู้ใช้ข้อมูลต้องใช้ความระมัดระวังในการใช้ข้อมูลต่างๆ ด้วยวิจารณญาณของตนเองและรับผิดชอบต่อความเสี่ยงเอง สบพ. จะไม่รับผิดชอบต่อผู้ใช้หรือบุคคลใดในความเสียหายใดจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จึงไม่ถือว่าเป็นการให้ความเห็นหรือคำแนะนำในการตัดสินใจทางธุรกิจ แต่อย่างใดทั้งสิ้น