



สรุปข้อมูลข่าวสารอุตสาหกรรมการบินของไทย ประจำเดือนกรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๕๖ : ฉบับย่อ

แผนวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สถาบันการบินพลเรือน

สรุปข่าวสารอุตสาหกรรมการบินประจำเดือนกรกฎาคม ๒๕๕๖ นี้
ขอเริ่มต้นที่เหตุการณ์สะเทือนขวัญอีกเหตุการณ์หนึ่งของอุตสาหกรรมการบิน
นั่นคือ เหตุการณ์เครื่องบินโดยสารโบอิง ๗๗๗ เที่ยวบินที่ ๒๑๔ ของ
สายการบินเอเซียนา ซึ่งเป็นสายการบินของประเทศเกาหลีใต้ ที่ทำการบิน
ออกจากท่าอากาศยานนานาชาติอินชอน ประเทศเกาหลีใต้ ประสบอุบัติเหตุ
ตกกระแทกทางวิ่ง ขณะร่อนลงจอดที่ท่าอากาศยานนานาชาติเมืองซานฟราน
ซิสโก ประเทศสหรัฐอเมริกา เมื่อวันที่ ๖ กรกฎาคม ที่ผ่านมา ทำให้มีผู้โดยสาร
เสียชีวิตจำนวน ๓ ราย และมีผู้บาดเจ็บอีก ๑๘๒ คน อุบัติเหตุในครั้งนี้ นำมาซึ่งความเสียหายอย่างมหาศาล ซึ่ง
นอกเหนือจากการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารแล้ว รวมไปถึง ความน่าเชื่อถือของสายการบินเอเซียนา และ
บริษัทผู้ผลิตเครื่องบินโดยสารโบอิงด้วย



สำหรับโบอิงนั้น ในเดือนกรกฎาคมนี้ น่าจะเรียกได้ว่าเป็นช่วงวิกฤตของโบอิง เนื่องจากมีเหตุการณ์ไม่ปกติ
เกิดขึ้นกับเครื่องบินโดยสารของโบอิงถึง ๖ เหตุการณ์

หลังจากเหตุการณ์เครื่องบินโบอิง ๗๗๗ ของสายการบินเอเซียนาประสบอุบัติเหตุที่ท่าอากาศยานนานาชาติ
ซานฟรานซิสโกเพียงหนึ่งสัปดาห์ ก็มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นอีกครั้งหนึ่งกับเครื่องบินโดยสารของโบอิง ได้แก่ เครื่องบินโบอิง
๗๘๗ ดรีมไลเนอร์ของสายการบินเอธิโอเปีย ซึ่งเกิดเพลิงลุกไหม้ขณะจอดอยู่ที่ท่าอากาศยานนานาชาติฮีทโธรว์
กรุงลอนดอน นับเป็นอุบัติเหตุที่สองในรอบเดือนนี้ที่เกิดขึ้นกับเครื่องบินโดยสารของโบอิง และเป็นอีกครั้งหนึ่งที่เกิด
อุบัติเหตุเพลิงไหม้กับเครื่องบินโบอิง ๗๘๗ ดรีมไลเนอร์



อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับเครื่องบินโบอิง ๗๘๗ ดรีมไลเนอร์ ของ
สายการบินเอธิโอเปีย นับเป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับเครื่องบินโบอิง ๗๘๗
ดรีมไลเนอร์ อีกครั้งหนึ่ง หลังจากที่เคยถูกสั่งระงับการบินทั่วโลกจากปัญหา
ความผิดปกติในแบตเตอรี่ลิเทียมไอออน ซึ่งอาจทำให้เกิดเพลิงไหม้บน
เครื่องบิน และเพิ่งได้รับอนุมัติให้กลับมาทำการบินเมื่อเดือนเมษายนที่ผ่านมา
และอุบัติเหตุในครั้งนี้ที่เกิดขึ้นกับสายการบินเอธิโอเปีย ก็คาดว่าจะมี
สาเหตุจากแบตเตอรี่ของอุปกรณ์ส่งสัญญาณฉุกเฉิน ซึ่งก็อาจจะมี ความ

เกี่ยวข้องกับเรื่องของแบตเตอรี่ลิเทียมด้วย

เหตุการณ์ที่ ๓ ที่เกิดขึ้นกับเครื่องบินโดยสารของโบอิง และเป็น
เหตุการณ์ที่ ๒ ที่เกิดขึ้นกับเครื่องบินโบอิง ๗๘๗ ดรีมไลเนอร์ ในช่วงเดือน
กรกฎาคมนี้ ได้แก่ เครื่องบินโบอิง ๗๘๗ ดรีมไลเนอร์ของสายการบินเจแปน
แอร์ไลน์ส ที่ทำการบินออกจากท่าอากาศยานนานาชาติโลแกน เมืองบอสตัน
รัฐแมสซาชูเซตส์ ประเทศสหรัฐอเมริกา เพื่อกลับไปยังท่าอากาศยานนาริตะ



ประเทศญี่ปุ่น ต้องบินกลับมาจอดฉุกเฉินที่สนามบินต้นทาง หลังจากบินขึ้นได้เพียงไม่กี่ชั่วโมง ทั้งนี้ เนื่องจากนักบินเห็นสัญญาณไฟเพื่อการซ่อมบำรุงกระพริบเตือนในห้องนักบิน ซึ่งแสดงให้เห็นว่าระบบเชื้อเพลิงกำลังมีปัญหา

ส่วนเหตุการณ์ที่ ๔ ของโบอิง ก็เกิดขึ้นกับเครื่องบินโบอิง ๗๘๗ ดรีมไลเนอร์อีกเช่นกัน โดยเครื่องบินโบอิง ๗๘๗ ดรีมไลเนอร์ ของสายการบินธอมสัน แอร์เวย์ส เที่ยวบินที่ TOM๑๒๖ ซึ่งจะออกเดินทางจากท่าอากาศยานเมืองแมนเชสเตอร์ มุ่งสู่ปลายทางที่ท่าอากาศยานซานฟรานซิสโก รัฐฟลอริดา ประเทศสหรัฐอเมริกา ต้องบินวกกลับไปยังจอดที่ท่าอากาศยานเมืองแมนเชสเตอร์ หลังมีปัญหาขัดข้องทางเทคนิค



เหตุการณ์ที่ ๕ เครื่องบินโบอิง ๗๓๗-๗๐๐ ของสายการบินเซาท์เวสต์แอร์ไลน์ เที่ยวบินที่ ๓๔๕ ซึ่งออกเดินทางจากเมืองแนชวิลล์ มลรัฐเทนเนสซี มายังปลายทางที่ท่าอากาศยานลากัวร์เดียในนครนิวยอร์ก ประสบอุบัติเหตุชนร่อนลงจอด เนื่องจากจากความผิดปกติของระบบล้อหน้า ทำให้ล้อหน้าของเครื่องบินไม่กางขณะร่อนลงจอด โดยส่วนหัวของเครื่องบินครูดไถลไปกับทางวิ่ง และมีผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บ ๑๐ ราย ขณะนี้ อยู่ระหว่าง

การตรวจสอบสาเหตุของ FAA

เหตุการณ์ความไม่ปกติเกิดขึ้นกับเครื่องบินโบอิงเหตุการณ์สุดท้ายที่เกิดขึ้นในรอบเดือนนี้ เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในประเทศไทยนี้เอง นั่นคือ เครื่องบินโบอิง ๗๓๗ ของสายการบินโอเรียนท์ไทย เที่ยวบินที่ OX๘๓๓ เกิดเหตุยางล้อหลังซ้ายแตก ๒ เส้น ขณะที่เครื่องบินลงจอดที่ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในเบื้องต้น สามารถลงจอดได้อย่างปลอดภัยและไม่มีผู้ใดได้รับบาดเจ็บ

จะเห็นว่าเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นกับเครื่องบินโดยสารของโบอิง โดยเฉพาะเครื่องบินโบอิง ๗๘๗ ดรีมไลเนอร์ นั้นส่งผลกระทบต่อความน่าเชื่อถือในเรื่องความปลอดภัยของเครื่องบินโดยสารโบอิง ซึ่งก็จะมีผลต่อเนื่องไปยังเครื่องบินโดยสารรุ่น "๗๘๗-๑๐x" หรือ ดรีมไลเนอร์รุ่นยาวขึ้น และเครื่องบินรุ่นใหม่ในตระกูล "๗๗๗" ซึ่งเพิ่งจะเปิดตัวไปในงานปารีสแอร์โชว์ ๒๐๑๓ เมื่อเดือนมิถุนายนที่ผ่านมา รวมทั้ง อาจสูญเสียความสามารถในการแข่งขันและส่วนแบ่งทางการตลาดไปให้กับคู่แข่งอย่างเครื่องบินแอร์บัส เอ๓๕๐ XWB

สำหรับ “แอร์บัสกรุ๊ป” ซึ่งเป็นบริษัทลูกของ European Aeronautic Defence and Space (EADS) ล่าสุด EADS ประกาศจะเปลี่ยนชื่อกลุ่มบริษัทเป็น “แอร์บัสกรุ๊ป” ตามชื่อของบริษัทลูก เนื่องจาก แอร์บัส เป็นแบรนด์ที่รู้จักแพร่หลายทั่วโลก

อุตสาหกรรมการบินของไทย

ภาพรวมธุรกิจสายการบินของไทยในช่วงไตรมาส ๒/๒๕๕๖ (เมษายน-มิถุนายน) ที่ผ่านมานี้ เป็นช่วงที่คาบเกี่ยวช่วง Low Season ประกอบกับเศรษฐกิจโลกยังอยู่ในช่วงชะลอตัว นอกจากนี้ อัตราแลกเปลี่ยนที่ผันผวนและเงินบาทแข็งค่า อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจสายการบินของไทย โดยเฉพาะสายการบินที่มีรายได้หลักจากเงินสกุลต่างประเทศ อย่างเช่น สายการบินไทย จะได้รับผลกระทบมากที่สุด

ความท้าทายอีกประการหนึ่งของ บกท. ซึ่งจะมีผลต่อการดำเนินงานในปี ๒๕๕๖ นี้ ได้แก่ การรับมือเครื่องบินใหม่อีก ๑๗ ลำในปี ๒๕๕๖ นี้ ซึ่งคาดว่าจะทำให้จำนวนที่นั่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ ๙ ดังนั้น เป็นสิ่งที่ บกท. จะต้องพิจารณากลยุทธ์การดำเนินงานเพื่อบริหารจัดการฝูงบินให้เกิดรายได้เพิ่มขึ้นด้วยและให้เหมาะสมกับเส้นทางการบินและจำนวนผู้โดยสารในเส้นทางนั้นๆ

ในขณะที่ผลประกอบการในช่วงครึ่งปีแรกของ บกท. ชะลอตัวลง แต่สายการบินต้นทุนต่ำอย่างสายการบินไทยแอร์เอเชีย กลับมีรายได้ดีกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยพบว่า แม้ว่าสถานะเศรษฐกิจจะชะลอตัวลง แต่อัตราส่วนบรรทุกผู้โดยสารในช่วงครึ่งปีแรกนี้ อยู่ที่ร้อยละ ๘๔ สูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน ซึ่งอยู่ที่ระดับร้อยละ ๘๑ ทั้งนี้ น่าจะเป็นเพราะ ตลาดหลักของสายการบินไทยแอร์เอเชีย คือ ตลาดจีน และตลาดอันดับสอง คือ ตลาดอินโดจีน ซึ่งล้วนเป็นตลาดที่ได้รับผลกระทบจากเศรษฐกิจโลก และ ความผันผวนของอัตราการแลกเปลี่ยน ในระดับไม่มากนัก ทำให้ไทยแอร์เอเชียไม่ได้รับผลกระทบมากนัก ทั้งนี้ บกท. ก็ได้ปรับเปลี่ยนตลาดเป้าหมาย โดยในครึ่งปีหลังนี้ บกท. มุ่งเน้นไปที่ ตลาดญี่ปุ่น และ ตลาดจีน โดยมีตลาดอาเซียนเป็นตลาดที่มีความสำคัญเพิ่มขึ้น เช่นกัน

อย่างไรก็ตาม ปัจจัยเสี่ยงของอุตสาหกรรมการบินในช่วงครึ่งปีหลังนี้ ได้แก่ ปัจจัยความไม่สงบของการเมืองภายในประเทศ ซึ่งส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของนักลงทุนและนักท่องเที่ยวและที่จะเดินทางเข้ามาในประเทศไทย และ ปัจจัยการแข่งขันในธุรกิจสายการบินที่จะมีความรุนแรงขึ้น โดยเฉพาะในตลาดเป้าหมายอย่างเช่น ตลาดอาเซียน

จะเห็นว่า ตลาดอาเซียนเริ่มกลายเป็นตลาดที่สายการบินต่างๆ ต่างต้องการเพิ่มส่วนแบ่งการตลาด โดยล่าสุดนั้น นอกจาก สายการบินไทย สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส และสายการบินไทยแอร์เอเชีย ที่ได้ทำการบินประจำเข้ามาในแล้ว สายการบินนกแอร์ และ สายการบินบิสีนส์แอร์ ก็จะเป็นอีกสองสายการบินของไทยที่มีแผนที่จะทำการบินไปยังพม่าด้วยเช่นกัน

นอกจากนี้ คาดว่าจะมีผู้เล่นใหม่ๆ เกิดขึ้นมาอีกในตลาดสายการบินของไทยด้วยเช่นกัน ในช่วงปลายปี ๒๕๕๖ นี้ จะมีสายการบินใหม่ของไทยที่จะเปิดให้บริการเพิ่มขึ้นอีกหนึ่งสายการบิน ได้แก่ **สายการบินเอเชียแอตแลนติกแอร์ไลน์** ซึ่งขณะนี้ กำลังอยู่ระหว่างดำเนินการขออนุมัติใบรับรองผู้ดำเนินการทางอากาศ (AOC : Air Operator Certificate) ซึ่งคาดว่าจะสามารถเริ่มให้บริการได้ประมาณเดือนกันยายน ๒๕๕๖ นี้ โดยสายการบินเอเชียแอตแลนติกแอร์ไลน์จะทำการบินประจำในเส้นทางระหว่างท่าอากาศยานนานาชาติคันไซ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และ ท่าอากาศยานนานาชาติ นาริตะ-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งก็จะเป็นคู่แข่งในตลาดญี่ปุ่นอีกสายการบินหนึ่ง

ไม่เพียงแต่การขยายตัวในธุรกิจสายการบินเท่านั้น แต่การเตรียมความพร้อมในด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารเครื่องบินที่ต้องใช้บริการท่าอากาศยาน ก็เป็นสิ่งที่ต้องคำนึงถึง เนื่องจาก **บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.)** คาดว่า ปี ๒๕๕๖ นี้ จะมีจำนวนผู้โดยสารใช้บริการเกิน ๕๐ ล้านคน สูงกว่าขีดความสามารถของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่รองรับได้ ๔๕ ล้านคนต่อปี

จะเห็นว่า ท่าอากาศยานของประเทศในอาเซียนหลายๆ แห่งกำลังมีการพัฒนา เช่น **ท่าอากาศยานดินเจินญีต (Tan Son Nhat) นครโฮจิมินห์ ประเทศเวียดนาม** ซึ่งได้เปิดใช้ทางวิ่งเส้นที่ ๒ เป็นที่เรียบร้อยแล้ว หลังการซ่อมแซมไปตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๕๖ รวมเวลา ๔ เดือน พร้อมกับการเปิดใช้งานหอบังคับการบินหลังใหม่อีกด้วย

นอกจากนี้ เวียดนามกำลังอยู่ในระหว่างการก่อสร้างท่าอากาศยานแห่งใหม่ขึ้นอยู่ห่างออกไปทางทิศตะวันออกประมาณ ๓๒ กิโลเมตร ซึ่งเริ่มก่อสร้างไปเมื่อปลายปีที่แล้ว



และมีกำหนดแล้วเสร็จในปี พ.ศ.๒๕๖๓ โดยจะรองรับผู้โดยสารได้ปีละ ๔๕ ล้านคน ส่วนท่าอากาศยานดินแดนจีนแผ่นดินใหญ่ จะถูกใช้เป็นฮับของสายการบินในประเทศ

สำหรับในเรื่องการกำหนดมาตรฐาน ICAO นั้น ล่าสุด ICAO ได้มีการปรับปรุงแนวทางปฏิบัติในเรื่องการขนส่งสินค้าอันตราย (Dangerous Goods) ทางอากาศ ดังปรากฏตาม ICAO Doc ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าอันตรายทางอากาศ รวม ๒ ฉบับ ซึ่งเป็นฉบับปรับปรุงประจำปี ค.ศ.๒๐๑๓-๒๐๑๔ ทั้งนี้ เพื่อให้มีความเป็นปัจจุบันมากขึ้น สำหรับใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติในการขนส่งสินค้าอันตรายทางอากาศให้เป็นไปตามมาตรฐานด้านนิรภัยการบินของ ICAO ซึ่ง ICAO Doc ดังกล่าวประกอบด้วย



Doc 9284: Technical Instructions For The Safe Transport Of Dangerous Goods By Air, 2013-2014 Edition.



Doc 9481: Emergency Response Guidance For Aircraft Incidents Involving Dangerous Goods, 2013-2014 Edition.

1. Doc 9284 Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air
2. Doc 9481 Emergency Response Guidance for Aircraft Incidents Involving Dangerous Goods

นอกจาก ICAO Doc ทั้งสองฉบับข้างต้นแล้ว ICAO ยังได้ออกเอกสาร ICAO PBN Publication Master Resource ซึ่งเป็นการรวบรวมเอกสารสิ่งพิมพ์ทั้งหมด รวมถึงภาคผนวกต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับ PBN โดยจะมีรายละเอียดที่ครอบคลุมถึงระบบการทำงานหลักทั้งหมดของ PBN ซึ่งได้แก่ Air Traffic Service and Management, Air Navigation and Infrastructure, Operation of Aircraft, Aviation Information System and Communication



ส่วนในด้านอื่นๆ นั้น มีเรื่องน่าสนใจที่จะขอเสนอ คือ ความก้าวหน้าอีกขั้นหนึ่งของเครื่องบินพลังงานแสงอาทิตย์ ที่มีชื่อว่า “โซลาร์อิมพัลส์ เฮชบี-เอสไอเอ (Solar Impulse HB-SIA)” ซึ่งเป็นเครื่องบินต้นแบบ ๑ ที่นั่ง มีความกว้างของปีก ๖๓ เมตร หรือเท่ากับความยาวของปีกเครื่องบินแอร์บัส เอ๓๔๐ โดยปีกเครื่องบินและปีกท้าย

ประกอบด้วยเซลล์แสงอาทิตย์ราว ๑๒,๐๐๐ เซลล์ ซึ่งช่วยขับเคลื่อนเครื่องยนต์ขั้วดันทั้ง ๔ เครื่อง และประจุไฟฟ้าแก่แบตเตอรี่ลิเทียมไอออนที่หนักถึง ๔๐๐ กิโลกรัม เพื่อเป็นแหล่งพลังงานสำหรับบินข้ามประเทศตลอดทั้งคืน ซึ่งความสำเร็จครั้งนี้ นับเป็นครั้งแรกที่เครื่องบินพลังงานแสงอาทิตย์สามารถบินได้ต่อเนื่องทั้งวันทั้งคืน



หากท่านต้องการข้อมูลสรุปข่าวสารอุตสาหกรรมการบินของไทยประจำปีเดือนกรกฎาคม ๒๕๕๖ ฉบับเต็ม สามารถติดต่อได้ที่ chaluntip@catc.or.th โดยกรุณาแจ้งชื่อ-สกุล หน่วยงานสังกัด และวัตถุประสงค์การใช้ข้อมูล เพื่อสถาบันการบินพลเรือนจะได้เก็บรวบรวมเป็นสถิติข้อมูลต่อไป

แหล่งข้อมูล :

เว็บไซต์องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ	เว็บไซต์กระทรวงคมนาคม	เว็บไซต์กรมการบินพลเรือน
เว็บไซต์บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	เว็บไซต์บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	เว็บไซต์ข่าวจากสื่อมวลชนต่างๆ
เว็บไซต์บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	เว็บไซต์ Flightstat	

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

