



สรุปข้อมูลข่าวสารอุตสาหกรรมการบินของไทย ประจำเดือนมกราคม พ.ศ. ๒๕๕๘

แผนวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สถาบันการบินพลเรือน

เริ่มต้นปี พ.ศ.๒๕๕๘ ด้วยข้อมูลจากสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) ซึ่งระบุว่า โดยภาพรวม ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารของสายการบินที่เป็นสมาชิก IATA ในปี พ.ศ.๒๕๕๗ ที่ผ่านมานี้ พิจารณาจากรายได้ผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (RPK) เปรียบเทียบกับปี ๒๕๕๖ จะพบว่า RPK เพิ่มขึ้นร้อยละ ๕.๙ โดยมีจำนวนผู้โดยสารประมาณ ๓.๓ พันล้านคน ซึ่งมากกว่าจำนวนผู้โดยสารเมื่อปี ๒๕๕๖ ถึง ๑๗๐ ล้านคน ทั้งนี้ อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ ๗๙.๗ เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ ๐.๒

ในปี ๒๕๕๗ ที่ผ่านมานี้ ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารในทุกภูมิภาคทั่วโลกมีการเติบโตขึ้น โดยมากกว่าครึ่งหนึ่งของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารที่ขยายตัวเพิ่มขึ้นนี้มาจากปริมาณผู้โดยสารของสายการบินที่อยู่ในตลาดที่กำลังขยายตัว (emerging market) ได้แก่ ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก และ ภูมิภาคตะวันออกกลาง อย่างไรก็ตาม ในช่วงสองสามเดือนสุดท้ายของปี IATA ยังพบว่า ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางภายในประเทศมีการขยายตัวอย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะการเดินทางภายในประเทศจีน ซึ่งขยายตัวถึงร้อยละ ๑๑ เมื่อเทียบกับปี ๒๕๕๖

อย่างไรก็ตาม ข้อมูลของ IATA ยังระบุด้วยว่า อัตราการเติบโตของปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ (ปริมาณสินค้าต่อตันต่อกิโลเมตร : FTK) ในปี ๒๕๕๗ ที่ผ่านมามีการขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ ๔.๕ เมื่อเทียบกับปี ๒๕๕๖ หลังจากที่มีการชะลอตัวมาหลายปี ทั้งนี้เนื่องมาจากสภาวะเศรษฐกิจและการค้าโลกที่แข็งแกร่งขึ้น โดยเฉพาะในช่วงครึ่งปีหลัง ภูมิภาคที่มีการขยายตัวมากที่สุด คือ ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก และ ภูมิภาคตะวันออกกลาง เช่นกัน โดยภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกนั้นมีอัตราการขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ ๕.๔ ในปี ๒๕๕๗ ปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นมาจากการนำเข้าที่เพิ่มขึ้นและการผลิตที่แข็งแกร่งขึ้น โดยตลาดญี่ปุ่นและจีน ซึ่งเป็นตลาดหลักของภูมิภาค

สำหรับความคืบหน้าเกี่ยวกับเครื่องบินแอร์บัส ๓๒๐-๒๐๐ เที่ยวบินที่ QZ๘๕๐๑ ของสายการบินแอร์เอเชีย อินโดนีเซีย ที่ประสบอุบัติเหตุตกในทะเลชวาใกล้กับช่องแคบการิมاتا ในระหว่างที่เดินทางจากเมืองสุราบายาไปยังสิงคโปร์เมื่อวันที่ ๒๘ ธันวาคมที่ผ่านมา นั้น ล่าสุด สำนักงานค้นหาและกู้ภัยแห่งชาติอินโดนีเซียสามารถเก็บกู้กล่องดำ ซึ่งเป็นหน่วยบันทึกข้อมูลเที่ยวบินและเสียงภายในห้องนักบินขึ้นมาได้เป็นที่เรียบร้อยแล้ว โดยทางการอินโดนีเซียเปิดเผยด้วยว่า สายการบินแอร์เอเชียอินโดนีเซียที่ประสบอุบัติเหตุครั้งนี้ ได้บินไต่ระดับด้วยความเร็วที่มากกว่าปกติ จนเกิดภาวะแอโรไดนามิก สตอลล์ (aerodynamic stall) หรือ การร่วงตกเนื่องจากสูญเสียความสามารถในการยกตัวและบินก่อนที่จะหายไปจากเรดาร์ อย่างไรก็ตาม คณะกรรมการความปลอดภัยด้านการคมนาคมอินโดนีเซียกำลังอยู่ระหว่างการสืบสวนเพิ่มเติมเพื่อหาสาเหตุที่ทำให้เครื่องบินดังกล่าวไต่ระดับเร็วเกินไปยังไม่ชัดเจน

จากเหตุการณ์อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในครั้งนี้นำมาซึ่งความตระหนักในเรื่องความปลอดภัยในการบินที่มากขึ้น อย่างไรก็ตาม ปัญหาเรื่องความปลอดภัยของสายการบินของอินโดนีเซียนี้ มีสาเหตุมาจากหลายประการ ทั้งจากสภาพการจราจรทางอากาศในน่านฟ้าของอินโดนีเซียที่มีความคับคั่งอย่างมาก จากการขยายตัวอย่างรวดเร็วของสายการบินต่างๆ ในอินโดนีเซีย ตามสภาพเศรษฐกิจที่ขยายตัวอย่างรวดเร็วและแข็งแกร่งขึ้น ประกอบกับการขาดการวางมาตรการความปลอดภัยที่เพียงพอ รวมทั้งการขาดแคลนบุคลากรด้านการบินที่ผ่านการฝึกอบรมมาอย่างดี และโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสมในการบริหารจัดการกับเครื่องบินที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ

อย่างไรก็ตาม ไม่เพียงแต่สายการบินของอินโดนีเซียเท่านั้น แต่สายการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้หลายแห่งก็กำลังประสบปัญหาขาดแคลนนักบินพาณิชย์ที่มีประสบการณ์การบิน

การวิเคราะห์ของ Center for Asia Pacific Aviation (CAPA) ระบุว่า สายการบินในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กำลังมีการเติบโตแบบไร้ความสมดุล โดยส่วนใหญ่จะเน้นให้ความสำคัญกับการจัดซื้อเครื่องบินลำใหม่ เพื่อตอบสนองต่อตลาดที่ขยายตัวขึ้นและปริมาณความต้องการเดินทางทางอากาศที่มีมากขึ้น รวมทั้งการใช้งบประมาณการโฆษณาเพื่อเพิ่มกระตุ้นยอดขาย โดยขาดการเตรียมความพร้อมสำหรับเรื่องขาดแคลนนักบิน โดยเฉพาะนักบินที่มีประสบการณ์และชั่วโมงบินสูง ให้เพียงพอต่อปริมาณเครื่องบินใหม่ที่ถูกสั่งซื้อเข้ามาในฝูงบินของแต่ละสายการบิน และอาจนำไปสู่การละเลยปัญหาด้านความปลอดภัยที่มีการเร่งผลิตนักบินใหม่แบบไร้คุณภาพ

นอกจากนี้ จากอุบัติเหตุดังกล่าว องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ยังได้เสนอให้มีการปรับเปลี่ยนระบบและกฎเกณฑ์ใหม่ในการรายงานตำแหน่งของเครื่องบิน โดยจะต้องมีการติดตั้งระบบส่งสัญญาณอัตโนมัติบนเครื่องบินพาณิชย์ทุกลำ ขณะที่สายการบินพาณิชย์ทั่วโลกจะต้องติดตามตำแหน่งของเครื่องบินทุกๆ ๑๕ นาที ซึ่งเมื่ออยู่ในสถานการณ์ฉุกเฉิน เครื่องบินจะปรับการส่งสัญญาณให้ถี่ขึ้นเป็นทุกนาที

การขยายตัวอย่างรวดเร็วของอุตสาหกรรมการบินของไทย โดยเฉพาะสายการบินต้นทุนต่ำ ก็มีแนวโน้มเป็นเช่นเดียวกับอุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งจะต้องให้ความสำคัญกับเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินอากาศ และ เรื่องความพร้อมขององค์ประกอบต่างๆ เพื่อรองรับการขยายตัวในทุกด้าน

ข้อมูลจาก บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) มีความสอดคล้องกับแนวโน้มของธุรกิจสายการบินของไทย โดยคาดการณ์ว่า จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางผ่านท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. ในปีนี้ จะมีจำนวนเพิ่มขึ้นไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๗ จากจำนวน ๘๗.๕๗ ล้านคนในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ ที่ผ่านมา ซึ่งเป็นผลมาจากการขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำ โดยเฉพาะผู้โดยสารที่ท่าอากาศยานดอนเมือง และ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ล่าสุด ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. ทั้ง ๖ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานหาดใหญ่ ใ้รับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะจากกรมการบินพลเรือน (บพ.) เป็นที่เรียบร้อยแล้วเมื่อวันที่ ๑๔ มกราคม ๒๕๕๘ ที่ผ่านมา

อย่างไรก็ตาม ในด้านของท่าอากาศยานนี้ มีอีกหนึ่งประเด็นที่น่าสนใจ คือ การแต่งตั้งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่คนใหม่ของ ทอท. โดย คณะกรรมการ ทอท. ได้มีมติเห็นชอบให้ นายนิพนธ์ ศิริสมรรถการ เป็นกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทอท. คนใหม่ เนื่องจากเป็นผู้ที่มีประสบการณ์ โดยได้นำเสนอแนวทางการบริหาร ทอท. ที่ดี มีทิศทางบริหารสนามบินที่ชัดเจนและสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลที่ต้องการให้เป็นศูนย์กลางการบิน เพิ่มรายได้จากธุรกิจที่ไม่เกี่ยวกับการบิน และเพิ่มรายได้จากคลังสินค้าปลอดภาษี

สำหรับสถานการณ์ของสายการบินของไทย แม้ว่าในช่วงที่ผ่านมาราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับตัวลดลงจะเป็นปัจจัยบวกให้กับสายการบินที่ทำให้ต้นทุนลดลง แต่สายการบินของไทยบางแห่งก็ยังคงประสบปัญหาใหญ่ ซึ่งได้แก่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.) ในขณะนี้ กำลังอยู่ระหว่างการดำเนินการตามแผนฟื้นฟู

กรณีสายการบินบิสซิเนสแอร์ ซึ่งได้ยกเลิกเที่ยวบินจากเกาหลีใต้มายังกรุงเทพฯ ทำให้มีผู้โดยสารตกค้างที่ท่าอากาศยานอินชอน จึงเป็นเหตุให้ บพ. ไม่อนุญาตให้สายการบินบิสซิเนสแอร์ ทำการบิน ตั้งแต่วันที่ ๑๖ มกราคมที่ผ่านมา แม้ว่าต่อมาศาลปกครองกลางมีคำสั่งคุ้มครองให้สายการบินบิสซิเนสแอร์ กลับมาทำการบินได้ จนกว่าศาลจะมี

คำสั่งพิพากษา หรือจนกว่าในอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินทางอากาศจะหมดอายุ ซึ่งมีกำหนดอีก ๒ ปี อย่างไรก็ตาม การที่ บพ. จะอนุญาตให้สายการบินเปิดให้บริการบินขึ้น-ลงได้หรือไม่ นั้น ก็ต้องมีกฎเกณฑ์ควบคุมด้วย เช่น การตรวจสภาพเครื่องบินให้พร้อม ตามหลักมาตรฐานด้านความปลอดภัย ถึงจะอนุญาตให้บินได้

สถานการณ์ข้างต้นย่อมมีผลต่อความเชื่อมั่นของผู้โดยสารที่มีต่อการโดยสารสายการบินของไทยในภาพรวม โดยเฉพาะความเชื่อมั่นของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ประกอบกับสถานะการแข่งขันทางธุรกิจการบินที่มีความรุนแรงมากขึ้นในปัจจุบัน ทั้งจากสายการบินของไทยเอง และการแข่งขันจากสายการบินจากต่างประเทศ โดยเฉพาะสายการบินต้นทุนต่ำ ซึ่งเป็นตัวแปรที่สำคัญ

ในส่วนความก้าวหน้าด้านการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมอากาศยานและศูนย์ซ่อมอากาศยาน คณะกรรมการขับเคลื่อนการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมอากาศยานและศูนย์ซ่อมอากาศยาน ได้คัดเลือก ๔ พื้นที่ที่มีความเหมาะสมสำหรับจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมอากาศยาน ซึ่งประกอบด้วย ท่าอากาศยานอุตะเถา ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โรงเรียนการบินกำแพงแสน และ ท่าอากาศยานนครราชสีมา อย่างไรก็ตาม คณะกรรมการฯ จะคัดเลือกให้เหลือพื้นที่เพียงแห่งเดียว เพื่อเสนอให้กระทรวงคมนาคมและคณะรัฐมนตรีรับทราบ เพื่อนำไปสู่ขั้นตอนการศึกษารูปแบบและแนวทางการลงทุนต่อไป

สำหรับการพัฒนาบุคลากรด้านการบินของไทยนั้น ตามที่ พลอากาศเอกประจิน จั่นตอง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และคณะผู้บริหารของกระทรวงคมนาคม ได้เดินทางมาตรวจราชการ ณ ศูนย์ฝึกการบิน สบพ. หัวหิน และมอบนโยบายให้ สบพ. ในฐานะที่เป็นหน่วยงานที่ผลิตและพัฒนาบุคลากรการบินหลักของประเทศ ขอให้สร้างบุคลากรด้านการบินให้ตรงตามความต้องการของตลาดทางด้านอุตสาหกรรมการบิน ทั้งนี้ สบพ. ได้จัดทำแผนการพัฒนาศูนย์ฝึกการบิน ๒ โครงการ คือ โครงการพัฒนาอาคารและสถานที่ซึ่งปัจจุบันประสบปัญหาอาคารสถานที่ไม่เพียงพอต่อการรองรับศิษย์การบิน ทั้งสำนักงาน ห้องเรียน ห้องประชุม หอพัก เป็นต้น และ โครงการศูนย์บริการและซ่อมบำรุงอากาศยานจากภายนอก

ในด้านอื่นๆ นั้น มีประเด็นที่น่าสนใจ คือ การกำหนดหลักเกณฑ์ในการกำกับดูแล การขออนุญาตการใช้และปล่อยอากาศยานไร้คนขับ หรือ โดรน เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการใช้งานส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยด้านการจราจรทางอากาศ และการนำไปใช้งานที่เป็นประโยชน์ส่วนบุคคล ซึ่งปัจจุบันในประเทศไทยก็เริ่มมีการนำโดรนมาใช้มากขึ้น โดยในเบื้องต้น บพ. จะออกมาตรการกำกับดูแลการใช้งานโดรน โดยมีเกณฑ์สำคัญ ๓ ด้าน คือ สมรรถนะ การกิจ และ ระดับความสูง

ประเด็นสุดท้ายที่จะนำเสนอในช่วงเดือนมกราคม ๒๕๕๘ นี้ คือ เรื่องของงานวิจัยด้านการบิน โดย บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้รับรางวัลประกาศเกียรติคุณ ประจำปี ๒๕๕๘ จากสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.) ในงานวันนักประดิษฐ์ประจำปี ๒๕๕๘ จากผลงานประดิษฐ์คิดค้น ๒ ชิ้นงาน ได้แก่

๑. ผลงานการวาดภาพพื้นที่การให้บริการจราจรทางอากาศด้วย Software Radio Mobile (สาขาเทคโนโลยีสารสนเทศและนิเทศศาสตร์)

๒. ผลงานอุปกรณ์สำหรับป้องกันนกบินเกาะสายอากาศ Near Field Monitor ของระบบเครื่องช่วยเดินอากาศ (สาขาวิศวกรรมศาสตร์และอุตสาหกรรมวิจัย)

ในช่วงเดือนมกราคม ๒๕๕๘ นี้ จะเห็นว่า แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินของไทยในปี ๒๕๕๘ นี้ ยังคงมีแนวโน้มการขยายตัวของปริมาณผู้โดยสารอย่างต่อเนื่อง เช่นเดียวกับแนวโน้มอุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แต่อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยจะต้องเตรียมความพร้อมรองรับการขยายตัวดังกล่าว โดยเฉพาะการให้ความสำคัญกับเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินอากาศ และ เรื่องความพร้อมของ

องค์ประกอบต่างๆ โดยเฉพาะในเรื่องบุคลากรการบิน ทั้งในด้านปริมาณและคุณภาพ ดังจะเห็นได้จากเหตุการณ์
ตัวอย่างที่เกิดขึ้นและนำมาศึกษาพิจารณาปรับปรุงอุตสาหกรรมการบินของไทย

แหล่งข้อมูล :

เว็บไซต์สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ

เว็บไซต์กระทรวงคมนาคม

เว็บไซต์บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

เว็บไซต์บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

เว็บไซต์กรมการบินพลเรือน

เว็บไซต์บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

เว็บไซต์ข่าวของสื่อมวลชนต่างๆ

Disclaimer : ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จัดทำเพื่อใช้ประโยชน์ในกิจการของ สบพ. และเผยแพร่ทั่วไป โดยจัดทำขึ้นจากแหล่งข้อมูลต่างๆที่น่าเชื่อถือ แต่มีอาจ
รับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ หรือความสมบูรณ์เพื่อใช้ในการค้าหรือประโยชน์อื่นใด สบพ. อาจเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงข้อมูลได้โดยไม่ต้องแจ้งให้
ทราบล่วงหน้า ทั้งนี้ผู้ใช้ข้อมูลต้องใช้ความระมัดระวังในการใช้ข้อมูลต่างๆ ด้วยวิจารณญาณของตนเองและรับผิดชอบในความเสี่ยงเอง สบพ. จะไม่รับผิดชอบต่อ
ผู้ใช้หรือบุคคลใดในความเสียหายใดจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จึงไม่ถือว่าเป็นการให้ความเห็นหรือคำแนะนำในการตัดสินใจทางธุรกิจ
แต่อย่างใดทั้งสิ้น

CIVIL AVIATION TRAINING CENTER