



สรุปข้อมูลข่าวสารอุตสาหกรรมการบินของไทย ประจำเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๘

แผนวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สถาบันการบินพลเรือน

ข่าวสารอุตสาหกรรมการบินในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ นี้ มีข่าวโศกนาฏกรรมที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมการบินอีกครั้งหนึ่งอีกแล้ว นั่นคือ เครื่องบินโดยสารเอทีอาร์ ๗๒-๖๐๐ แบบใบพัดคู่ ของสายการบิน ทรานส์เอเชีย เที่ยวบินที่ จีอี ๒๓๕ ทำการบินในเส้นทางไทเป-จินเหมิน บรรทุกผู้โดยสาร ๕๓ คน และลูกเรือ ๕ คน ประสบเหตุตกในแม่น้ำคีลึง ทางตอนเหนือของเกาะไต้หวัน เมื่อวันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ เวลา ๑๐.๕๖ น. หลังทำการบินออกจากสนามบิน เพียง ๓ นาที โดยปีกเครื่องบินชนกับรั้วกันของทางยกระดับ ทำให้เครื่องบินแตกหักเป็น ๓ ท่อน มีผู้เสียชีวิตทั้งสิ้น ๔๒ ราย

ผลการตรวจสอบกล่องบันทึกข้อมูลทางการบิน ในเบื้องต้นระบุว่า เครื่องยนต์ตัวหนึ่งเกิดไฟลุกไหม้ หลังจากทะยานบินออกจากท่าอากาศยานชงชานของกรุงไทเปได้ไม่กี่นาที ขณะที่เครื่องยนต์อีกตัวถูกนักบินสั่งปิดการทำงาน และแม้จะพยายามเปิดการทำงานอีกครั้งก็ไม่เป็นผล

ทั้งนี้ เหตุการณ์เครื่องบินตกครั้งนี้ นับเป็นโศกนาฏกรรมหนที่สองของสายการบินทรานส์เอเชียในรอบเจ็ดเดือน หลังจากเครื่องบินโดยสาร เอทีอาร์ ๗๒ เที่ยวบินที่ จีอี ๒๒๒ ตกกระแทกพื้นบริเวณหมู่บ้านซีซุน ใกล้สนามบินหม่ากงบนเกาะเผิงหูของไต้หวัน เมื่อเดือน กรกฎาคม ๒๕๕๗ เป็นผลให้มีผู้เสียชีวิตกว่า ๔๘ ราย

จากเหตุการณ์ดังกล่าว สำนักงานการบินพลเรือนของไต้หวัน ได้ออกคำสั่งให้ผู้ให้บริการเครื่องบิน เอทีอาร์ ทั้ง ๒๒ ลำในไต้หวัน ดำเนินมาตรการ “ตรวจเช็คพิเศษ” ในขณะที่ กระทรวงคมนาคมของไต้หวันออกคำสั่งให้ทุกสายการบินท้องถิ่นดำเนินการพิจารณาทบทวนกฎระเบียบด้านความปลอดภัยทางการบินอย่างเข้มงวด พร้อมทั้งได้ระงับสายการบินทรานส์เอเชียจากการร้องขอสิทธิการบินใหม่เป็นเวลาหนึ่งปี ระหว่างดำเนินการกระบวนการสอบสวนหาสาเหตุของโศกนาฏกรรมครั้งที่สองในรอบเจ็ดเดือนของสายการบินฯ

สืบเนื่องจากอุบัติเหตุดังกล่าว ได้นำไปสู่การตรวจสอบคุณภาพนักบิน โดยสำนักงานการบินพลเรือนของไต้หวัน สั่งให้มีการทดสอบคุณภาพนักบินทุกคนของสายการบินทรานส์เอเชีย โดยผลการทดสอบ พบว่า นักบินเครื่องบินเอทีอาร์ ของสายการบินทรานส์เอเชีย จำนวน ๑๐ คน จากทั้งหมด ๔๙ คน หรือประมาณ ๑ ใน ๕ ไม่ผ่านการทดสอบปากเปล่าในเรื่องการแก้สถานการณ์ฉุกเฉินหากเครื่องยนต์ของเครื่องบินเกิดเหตุขัดข้อง

นักบินที่ไม่ผ่านการทดสอบทั้ง ๑๐ คน รวมทั้งนักบินอีก ๑๙ คน ที่ไม่ได้เข้าร่วมการทดสอบดังกล่าว เนื่องจากขอลาป่วยหรือไม่ได้พำนักรอยู่ในไต้หวันระหว่างมีการทดสอบนั้น ในเบื้องต้นนักบินทั้ง ๒๙ คนถูกสั่งพักงานเป็นการชั่วคราวแล้ว และต้องเข้ารับการฝึกใหม่อีกครั้ง

เรื่องความปลอดภัยสูงสุดเป็นเรื่องที่อุตสาหกรรมการบินให้ความสำคัญมากที่สุดสำหรับการ
เดินอากาศ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายทั้งกับชีวิตและทรัพย์สิน

ล่าสุดนั้น องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization - ICAO) ได้ทำการตรวจสอบระบบความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนของประเทศไทย ตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Program – USOAP) ในระหว่างวันที่ ๑๙-๓๐ มกราคม ๒๕๕๘ ทั้งนี้ เนื่องจากประเทศไทยเป็น ๑ ใน ๑๙๑ รัฐภาคีสมาชิกของ ICAO และต้องได้รับการตรวจสอบมาตรฐานการกำกับดูแลความปลอดภัยการบินพลเรือน โดยการตรวจสอบในครั้งนี้ เป็นครั้งที่ ๓ ซึ่ง ๒ ครั้งที่ผ่านมา ประเทศไทยได้รับการตรวจสอบไปเมื่อปี ๒๕๕๒ และ ปี ๒๕๕๔

การตรวจสอบกิจกรรมด้านการกำกับดูแลที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือนเพื่อประเมินประสิทธิผลของการดำเนินงานในองค์กร ประกอบด้วย การตรวจใน ๘ ด้าน ได้แก่

๑. กฎหมายและกฎระเบียบด้านการบินพลเรือน
๒. โครงสร้างขององค์กรด้านการบินพลเรือน
๓. การออกใบอนุญาตให้ผู้ประจำหน้าที่
๔. สายการบิน
๕. การสมควรเดินอากาศ (Airworthiness of aircraft)
๖. สนามบิน (ท่าอากาศยาน)
๗. การบริการด้านการเดินอากาศ
๘. การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน

ทั้งนี้ หากพบว่ามีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concern: SSC) ICAO จะแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรให้ไทยทราบภายใน ๑๔ วันหลังจากการตรวจเสร็จสิ้น และไทยต้องเสนอแผนการแก้ไขปรับปรุงให้ ICAO พิจารณาภายใน ๑๕ วันนับจากวันที่ได้รับแจ้ง จากนั้น ICAO จะประเมินแผนการดำเนินงานที่ไทยเสนอและส่งหนังสือยอมรับแผนการดำเนินงาน เพื่อให้ไทยดำเนินการให้เป็นไปตามแผน ภายในเวลา ๙๐ วัน แต่หากไทยแก้ไขไม่ได้ตามแผน ICAO จะส่งหนังสือแจ้งเพื่อที่จะประกาศแก่สาธารณะผ่านทางเว็บไซต์ ICAO ในวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๕๘

โดยเบื้องต้น ICAO พบข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย ๒ ข้อ คือ กระบวนการรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ และการออกข้อกำหนดการปฏิบัติการ รวมถึงการรับรองการขนส่งสินค้าอันตราย อยู่ในเกณฑ์ที่ต้องดำเนินการแก้ไข โดยมีความจำเป็นต้องแก้ไขกฎระเบียบหลักเกณฑ์ที่บกพร่องปรับปรุงกฎหมายทั้งหมด ให้สอดคล้องกับกฎหมายระหว่างประเทศและเป็นสากลมากขึ้น รวมทั้งขั้นตอนการดำเนินการที่ต้องดำเนินการเพื่อสร้างความเชื่อมั่นปลอดภัย ทั้งการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ และเพิ่มจำนวนบุคลากรให้มีคุณภาพและปริมาณเพียงพอ

อย่างไรก็ตาม ปัญหาสำคัญของ บพ. คือ จำนวนบุคลากรที่ไม่เพียงพอต่อปริมาณงาน รวมทั้งบทบาทหน้าที่ของ บพ. ซึ่งรวมงานด้านนโยบายและกำกับดูแล (Regulator) และ การเป็นผู้ประกอบการ (Operator) อยู่ด้วยกัน ซึ่งอาจทำให้เกิดผลประโยชน์ทับซ้อน ซึ่งได้แก่ การบริหารสนามบินภูมิภาค ๒๘ แห่งของ บพ.

ในประเด็นเรื่องการตรวจสอบระบบความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนของประเทศไทยของ ICAO นี้ หากประเทศไทยไม่ดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย (SSC) ย่อมจะส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินของไทยอย่างแน่นอน แม้ว่า ICAO จะไม่มีอำนาจในการสั่งห้ามการบินในประเทศไทยโดยตรง แต่ประเทศสมาชิกอื่นๆ อาจพิจารณาผลการตรวจสอบดังกล่าว ซึ่งหากเห็นว่ามีผลต่อความปลอดภัยในการบินของประเทศตน ก็อาจพิจารณากำหนดมาตรการต่างๆ สำหรับอุตสาหกรรมการบินของไทยได้อย่างเช่นล่าสุดนั้น Japan Civil Aviation Bureau (JCAB) ได้แจ้งให้ บพ. ทราบว่า ได้รับทราบผลการตรวจสอบของ ICAO โครงการ USOAP จากการที่ ICAO ได้นำ SSC ของประเทศไทยลงใน Secure website พร้อมทั้งแจ้งให้ บพ. ทราบถึงนโยบายของ JCAB เกี่ยวกับผู้ขนส่งทางอากาศของประเทศที่ ICAO ได้ระบุ SSC ว่า

๑. JCAB จะไม่อนุมัติให้มีการขยายหรือเปลี่ยนบริการขนส่งทางอากาศ ไม่ว่าจะในรูปแบบ การเพิ่มท่าอากาศยานหรือเปลี่ยนแปลงแบบอากาศยานที่จะให้บริการไปยังประเทศญี่ปุ่นตามบทบัญญัติในมาตรา ๑๒๙-๓

๒. JCAB จะเพิ่มความถี่ในการตรวจสอบ Ramp service ตามข้อ ๑๖ ของอนุสัญญา ว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. ๑๙๔๔)

ทั้งนี้ นโยบายของ JCAB มิได้กระทบถึงผู้ขนส่งทางอากาศของประเทศไทยที่ทำการบินแบบประจำ ซึ่งยังคงสามารถให้บริการขนส่งทางอากาศได้ตามปกติ แต่จะส่งผลกระทบต่อการทำการบินแบบเช่าเหมาลำ โดย JCAB จะยกเลิกมาตรการดังกล่าวเมื่อ ICAO ได้ระบุว่า SSC ได้รับการแก้ไขแล้ว การดำเนินการในกรณีนี้ถือเป็นมาตรการ ที่ JCAB ปฏิบัติกับทุกรัฐ ที่ ICAO ระบุว่า มี SSC

สำหรับสายการบินที่ได้ยื่นขอทำการบินแบบเช่าเหมาลำจากประเทศไทยไปยังญี่ปุ่น แต่ได้รับแจ้งว่าไม่อนุญาต ดังนี้

๑. สายการบินไทย แอร์เอเชีย เอ็กซ์ ไม่ได้รับอนุญาตให้เพิ่มสนามบินที่จะทำการบินไปในเส้นทางฮอกไกโด

๒. สายการบินนก สก๊อต ไม่ได้รับอนุญาตให้บินเช่าเหมาลำรับขนในช่วงสงกรานต์ ไปยังเมืองเกียวโต และโอซากา

๓. สายการบิน เอเชีย แอตแลนติก ไม่ได้รับอนุญาตให้บินเช่าเหมาลำในช่วงเทศกาลสงกรานต์เช่นเดียวกัน

หากปัญหานี้ไม่ได้รับการแก้ไขโดยด่วน ย่อมจะส่งผลกระทบอย่างยิ่งต่ออุตสาหกรรมการบินของไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเทศกาลสงกรานต์ที่กำลังจะถึงนี้ ซึ่งมีปริมาณความต้องการเดินทางมากเป็นพิเศษ โดยเฉพาะในเส้นทางไปยังประเทศญี่ปุ่น

สำหรับอุตสาหกรรมการบินของไทยในช่วงเดือนกุมภาพันธ์นี้ เนื่องจากเป็นช่วงเทศกาลตรุษจีนเพิ่มขึ้น จึงทำให้นักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นอย่างมาก และส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมการบินของไทย

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) คาดว่า จะมีผู้โดยสารเดินทางเข้า-ออกท่าอากาศยานทั้ง ๖ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานหาดใหญ่ จำนวน ๔,๓๑๘,๗๘๒ คน เพิ่มขึ้น ๘๙๐,๐๐๐ คน หรือประมาณร้อยละ ๒๐ และมีเที่ยวบินรวมจำนวน ๒๗,๑๔๔ เที่ยวบิน เพิ่มขึ้น ๓,๐๖๘ เที่ยวบิน หรือประมาณร้อยละ ๑๑ เมื่อเทียบกับช่วงเทศกาลตรุษจีนของปี ๒๕๕๗

ในช่วงตรุษจีนปีนี้ อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ยของสายการบินไทยแอร์เอเชียสูงถึงร้อยละ ๙๐ โดยคาดว่าไตรมาสแรกปีนี้ อัตราส่วนบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ยจะอยู่ที่ร้อยละ ๘๔-๘๖ เมื่อเทียบกับอัตราต่ำกว่าร้อยละ ๗๘ ของช่วงเดียวกันปีก่อน และอัตราเฉลี่ยทั้งปี คาดว่าอยู่ที่ร้อยละ ๘๓ โดยตั้งเป้าปริมาณการขนส่งผู้โดยสารในปีนี้อยู่ที่ ๑๔.๕ ล้านคน ซึ่งมากกว่าปีก่อนที่มีผู้โดยสาร ๑๒.๒ ล้านคน นอกจากนี้ จะทำการรับมอบเครื่องบินแอร์บัส เอ ๓๒๐ ใหม่ในครึ่งปีหลังอีก ๓ ลำ จากช่วงต้นปีได้รับไปแล้ว ๒ ลำ ส่งผลให้สิ้นปี ๒๕๕๘ ให้ฝูงบินเพิ่มขึ้นเป็น ๔๕ ลำ ทั้งนี้ ไทยแอร์เอเชียคาดว่า ความต้องการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศมีมากขึ้น ส่งผลดีต่อธุรกิจ และส่งผลให้การแข่งขันของตลาดสายการบินต้นทุนต่ำในปีนี้นี้ คาดว่าจะไม่รุนแรงเท่าปีก่อนหน้า เนื่องจากนักท่องเที่ยวที่มีมากขึ้นทำให้ตลาดมีขนาดใหญ่ขึ้น และจะเป็นการแบ่งปันกันมากกว่า

แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินในช่วงต้นปี ๒๕๕๘ นี้ ก็ยังอยู่ในเกณฑ์ที่ดีอย่างต่อเนื่อง โดยมีปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญได้แก่ การท่องเที่ยวที่มีความแข็งแกร่งขึ้น หลังจากสถานการณ์ทางการเมืองที่มีเสถียรภาพมากขึ้น โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลตรุษจีน และเทศกาลสงกรานต์ที่กำลังจะมาถึง

สถานการณ์ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บทท.) ล่าสุดนั้น ในปี ๒๕๕๘ นี้ มีแนวโน้มว่าจะคลี่คลายไปในทิศทางที่ดีขึ้น โดยขณะนี้อยู่ในระหว่างการปฏิรูปองค์กรใหม่ทั้งระบบ หลังจากทีผลการดำเนินงานประจำปี ๒๕๕๗ ในปีบัญชี ๒๕๕๗ ขาดทุนสุทธิ ๑๕,๕๗๓ ล้านบาท ขาดทุนสูงกว่าปีก่อนจำนวน ๓,๕๗๓ ล้านบาท หรือร้อยละ ๒๙.๘ เนื่องจากผลกระทบจากสถานการณ์ทางการเมืองในประเทศ และการแข่งขันที่รุนแรง อย่างไรก็ตาม ในปี ๒๕๕๘ นี้ บทท. จะทยอยรับมอบเครื่องบิน รวม ๖ ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินโบอิง ๗๗๗ จำนวน ๒ ลำ ซึ่งรับมอบเป็นที่เรียบร้อยแล้ว และกำลังรอรับมอบอีก ๔ ลำ ได้แก่เครื่องบินโบอิง ๗๘๗ และเครื่องบินแอร์บัส เอ ๓๒๐ แบบละ ๒ ลำ พร้อมทั้งจะปลดระวางเครื่องบินทั้งสิ้น ๔๒ ลำ ซึ่งหลังปลดระวางได้ตามแผน จะทำให้ฝูงบินมีจำนวน ๗๗ ลำ บวกกับเครื่องบินในส่วนของไทยสมายล์ ๒๐ ลำ โดยจะมีเครื่องบินประมาณ ๖ แบบ และมีอายุเฉลี่ย ๗.๘ ปี

นอกจากนี้ สายการบินอื่นๆ ก็ยังมีแผนการขยายกิจการโดยการขยายฝูงบิน ซึ่งได้รับอนุมัติให้การส่งเสริมลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) เป็นที่เรียบร้อยแล้ว ซึ่งได้แก่

๑. บริษัท ไทย แอร์เอเชีย เอ็กซ์ จำกัด ได้รับการส่งเสริมกิจการขนส่งทางอากาศ อาทิ ขนส่งผู้โดยสาร ส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์ เงินลงทุนทั้งสิ้น ๙,๐๐๗ ล้านบาท โดยการเช่าเครื่องบินจากประเทศฝรั่งเศส

๒. บริษัท ไทยโลอ้อน เมนทารี จำกัด ได้รับการส่งเสริมขยายกิจการขนส่งทางอากาศ รวม ๔ โครงการ เงินลงทุนรวมทั้งสิ้น ๑๗,๐๓๔ ล้านบาท เป็นการเช่าเครื่องบินใหม่แบบ โบอิง ๗๓๗-๙๐๐ อีอาร์ รวมจำนวน ๑๔ ลำ

๓. บริษัท ไทย เวียดนามแอร์ แอร์ จอยท์ สต็อก จำกัด ได้รับการส่งเสริมกิจการขนส่งทางอากาศ โดยเช่าเครื่องบินโดยสาร จำนวน ๕ ลำ แบบแอร์บัส เอ A ๓๒๐ ความจุผู้โดยสารลำละ ๑๘๐ ที่นั่ง แบ่งเป็นเครื่องบินเก่า จำนวน ๒ ลำ และเครื่องบินใหม่ จำนวน ๓ ลำ มูลค่าเงินลงทุนทั้งสิ้น ๕,๓๒๕.๘ ล้านบาท

๔. บริษัท สายการบินนกสกู๊ต จำกัด ได้รับการส่งเสริมกิจการขนส่งทางอากาศ โดยเช่าเครื่องบินโบอิง ๗๗๗-๒๐๐ จำนวน ๒ ลำ ความจุผู้โดยสารลำละ ๔๑๕ ที่นั่ง เงินลงทุนทั้งสิ้น ๒,๓๓๘.๗ ล้านบาท

๕. บริษัท สายการบินนกสกู๊ต จำกัด ได้รับการส่งเสริมกิจการขนส่งทางอากาศ โดยเช่าเครื่องบินโบอิง ๗๗๗-๒๐๐ จำนวน ๑ ลำ ความจุผู้โดยสารลำละ ๔๑๕ ที่นั่ง เงินลงทุนทั้งสิ้น ๑,๑๗๑.๓ ล้านบาท

นั่นหมายความว่า กำลังจะมีเครื่องบินพาณิชย์ทยอยเข้ามาทำการบินในประเทศไทยเพิ่มขึ้นอีกประมาณ ๓๐ ลำ เพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางคมนาคมขนส่งทางอากาศที่มีมากขึ้น ในขณะเดียวกัน จากแนวโน้มการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินนี้เอง ทำให้ประเทศไทยต้องเตรียมความพร้อมในเรื่องของสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการบิน โดยเฉพาะด้านท่าอากาศยาน เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณการเดินทางขนส่งทางอากาศที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นอย่างมาก ซึ่งในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ นี้ มีข้อมูลการพัฒนาด้านท่าอากาศยานต่างๆ ในประเทศไทย ดังนี้

๑. การพัฒนาท่าอากาศยานกระบี่และท่าอากาศยานภูเก็ต

บพ. และ ทอท. จะร่วมกันพัฒนาสนามบินกระบี่และสนามบินภูเก็ต โดยเป็นการเตรียมการให้สนามบินทั้ง ๒ แห่งสามารถเอื้อกันในการบริหารจัดการ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารที่มีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

๒. การพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น

บพ. เตรียมจัดทำแผนพัฒนาและปรับปรุงการให้บริการสนามบินขอนแก่น (ระยะ ๓ ปี) เพื่อให้เป็นสนามบินที่ให้บริการแบบครบวงจร เนื่องจากปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ โดยในปี ๒๕๕๗ สถิติจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการกับทางสนามบินตลอดทั้งปี อยู่ที่ ๕๕๗,๑๐๘ คน เพิ่มขึ้นถึงหนึ่งเท่าตัวจากเมื่อปี ๒๕๕๖ ทั้งนี้ เนื่องจากปัจจัยสนับสนุน ได้แก่ สายการบินต่างๆ มีการเพิ่มเที่ยวบินในการให้บริการเพิ่มขึ้น และเส้นทางปลายทางที่หลากหลายขึ้น ประกอบกับความต้องการในการเดินทางด้วยเครื่องบินของคนขอนแก่น และกลุ่มจังหวัดภาคอีสานตอนกลางและจังหวัดใกล้เคียงมาใช้บริการมากขึ้นเฉลี่ยวันละกว่า ๕,๐๐๐ ราย ทั้งนี้ ในปี ๒๕๕๘ คาดว่าจำนวนผู้โดยสารจะมีจำนวน ๑,๒๐๐,๐๐๐ คน

๓. การพัฒนาท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช

บพ. ได้ดำเนินโครงการปรับปรุงขยายทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดเครื่องบินท่าอากาศยาน นครศรีธรรมราช ซึ่งจะเป็นการขยายทางวิ่ง จาก ๒,๑๐๐ เมตร เป็น ๓,๐๐๐ เมตร เพื่อรองรับเครื่องบินโดยสารขนาดใหญ่พร้อมก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารเพิ่มอีกหนึ่งหลัง สายการบินที่ทำการบินมายังท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ปัจจุบันมี ๒ สายการบิน คือ นกแอร์ และ แอร์เอเชีย โดยสายการบินไทยโลอ้อนส์แอร์ ก็กำลังขอใบอนุญาตเปิดเส้นทางบินมายังจังหวัดนครศรีธรรมราชเพิ่มอีกหนึ่งสายการบินด้วย

ขณะนี้ความก้าวหน้าในการดำเนินการ บพ. ได้จัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในโครงการนี้

๔. การพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเถา

กระทรวงคมนาคม และ กองทัพเรือ จะผลักดันสนามบินอุตะเถาเป็นสนามบินเชิงพาณิชย์เต็มรูปแบบ และจะพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเถา ให้เป็นท่าอากาศยานแห่งที่ ๓ รองจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง

โดยภาพรวม ยังคงเห็นถึงแนวโน้มการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินของไทย แต่อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจสอบระบบความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนของประเทศไทย ตามโครงการ USOAP ของ ICAO มีผลกระทบต่อความน่าเชื่อถือในเรื่องความปลอดภัยของอุตสาหกรรมการบินของไทย ซึ่งประเทศไทยจะต้องรีบดำเนินการแก้ไข SSC อย่างรีบด่วน

นอกจากนี้ การขยายธุรกิจของสายการบินของไทยเพื่อรองรับปริมาณความต้องการคมนาคมขนส่งทางอากาศที่มีเพิ่มมากขึ้นนั้น มีประเด็นสำคัญที่ต้องพิจารณา นั่นคือ การพัฒนาบุคลากรด้านการบิน โดยเฉพาะในสายงานนักบินพาณิชย์ (Qualified Pilot) ปัญหาการขาดแคลนนักบินดังกล่าว เป็นปัญหาที่ทวีความรุนแรงมากขึ้นสำหรับสายการบินในภูมิภาคเอเชีย ซึ่งเป็นภูมิภาคที่อุตสาหกรรมการบินขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ข้อมูลจาก the Association of Asia Pacific Airlines ระบุว่า สายการบินของเอเชียส่วนใหญ่จะใช้วิธีซื้อตัวนักบินจากสายการบินอื่นๆ อย่างไรก็ตาม สายการบินของเอเชียนั้นไม่สามารถจะยึดติดอยู่กับการดึงตัวนักบินมาจากที่อื่นๆ แต่อุตสาหกรรมการบินของประเทศต่างๆ ในเอเชียจะต้องให้ความสำคัญกับการฝึกอบรมนักบินให้มากขึ้นด้วย เรื่องนี้จึงเป็นอีกหนึ่งประเด็นที่อุตสาหกรรมการบินของไทยต้องพิจารณา นอกเหนือจากการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการบินเพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางขนส่งทางอากาศที่เพิ่มมากขึ้นด้วย

แหล่งข้อมูล :

เว็บไซต์องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

เว็บไซต์กระทรวงคมนาคม

เว็บไซต์บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

เว็บไซต์บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

เว็บไซต์กรมการบินพลเรือน

เว็บไซต์บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

เว็บไซต์ข่าวของสื่อมวลชนต่างๆ

Disclaimer : ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จัดทำเพื่อใช้ประโยชน์ในกิจการของ สบพ. และเผยแพร่ทั่วไป โดยจัดทำขึ้นจากแหล่งข้อมูลต่างๆที่น่าเชื่อถือ แต่อาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ หรือความสมบูรณ์เพื่อใช้ในการการค้าหรือประโยชน์อื่นใด สบพ. อาจเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงข้อมูลได้โดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ทั้งนี้ผู้ใช้ข้อมูลต้องใช้ความระมัดระวังในการใช้ข้อมูลต่างๆ ด้วยวิจารณญาณของตนเองและรับผิดชอบในความเสียหาย สบพ. จะไม่รับผิดชอบต่อผู้หรือบุคคลใดในความเสียหายใดจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จึงไม่ถือว่าเป็นการให้ความเห็นหรือคำแนะนำในการตัดสินใจทางธุรกิจแต่อย่างใดทั้งสิ้น