



สรุปข้อมูลข่าวสารอุตสาหกรรมการบินของไทย ประจำเดือนเมษายน-มิถุนายน ๒๕๖๔

แผนวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สถาบันการบินพลเรือน

ข้อมูลข่าวสารอุตสาหกรรมการบินประจำไตรมาสที่ ๓/๒๕๖๔ (เมษายน-มิถุนายน ๒๕๖๔) ในช่วงครึ่งแรกของปี พ.ศ.๒๕๖๔ นี้ สถานการณ์ของอุตสาหกรรมการบินก็ยังไม่ราบรื่นนัก แต่หลายองค์กรก็มองว่าในปี พ.ศ.๒๕๖๔ นี้ สถานการณ์ของอุตสาหกรรมการบินโดยภาพรวมน่าจะดีขึ้นกว่าปีก่อน

ข้อมูลจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ซึ่งได้คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารทั่วโลกในปี พ.ศ.๒๕๖๔ นี้ว่า จะมีจำนวนลดลงร้อยละ ๔๑-๕๐ เมื่อเทียบกับการลดลงร้อยละ ๖๐ ในปี พ.ศ.๒๕๖๓ ที่ผ่านมาแล้วจะพบว่า สถานการณ์ในปี ๒๕๖๔ นี้ มีแนวโน้มที่ดีขึ้นกว่าปีก่อนเล็กน้อย ทั้งนี้ ปริมาณผู้โดยสารระหว่างประเทศจะมีจำนวนต่ำกว่าช่วงก่อนเกิดโควิด หรือช่วงปี พ.ศ.๒๕๖๒ ถึงร้อยละ ๖๖-๗๖ ขณะที่ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารทั่วโลกลดลงไปอยู่ในระดับเดียวกับเมื่อปี พ.ศ.๒๕๔๗ หรือช่วงที่เกิดการระบาดของโรคซาร์สนั่นเอง

เช่นเดียวกับข้อมูลจากสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ซึ่งก็ได้คาดการณ์ว่าปริมาณผู้โดยสารสายการบินทั่วโลกในปี พ.ศ.๒๕๖๔ นี้ คาดว่าจะมีจำนวน ๒.๔ พันล้านคน เพิ่มขึ้นจาก ๑.๘ พันล้านคนเมื่อปี พ.ศ.๒๕๖๓ โดยจำนวนผู้โดยสารในปี พ.ศ.๒๕๖๔ นี้ มีจำนวนเพียงครึ่งหนึ่งของจำนวนผู้โดยสารเมื่อปี พ.ศ.๒๕๖๒ ซึ่งเป็นช่วงก่อนเกิดโควิด หรือคิดเป็นร้อยละ ๕๒ ของจำนวน ๔.๕ พันล้านคนในปี พ.ศ.๒๕๖๒ เท่านั้น

ในปี พ.ศ.๒๕๖๔ นี้ จะยังคงเป็นอีกหนึ่งปีที่อุตสาหกรรมสายการบินประสบการขาดทุนต่อเนื่องจากปีก่อน โดยคาดว่าจะขาดทุนสุทธิอยู่ที่ ๔๗.๗ พันล้านเหรียญสหรัฐฯ หรือขาดทุนร้อยละ ๑๐.๔ จากรายได้ ๔๕๘ พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ซึ่งเพิ่มขึ้นเมื่อปี พ.ศ.๒๕๖๓ ซึ่งขาดทุนสุทธิ ๑๒๖.๔ พันล้านเหรียญสหรัฐฯ หรือขาดทุนร้อยละ ๓๓.๙

แม้ว่าจะเป็นการขาดทุนต่อเนื่องสองปีติดต่อกัน แต่แนวโน้มก็เป็นไปในทิศทางที่ดีขึ้นจากตัวเลขการขาดทุนที่ลดลงจากปี พ.ศ.๒๕๖๓

สำหรับปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ในปี พ.ศ.๒๕๖๔ นี้ คาดว่าจะเพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๖ จากเมื่อปี พ.ศ.๒๕๖๓ และจะอยู่ที่ระดับร้อยละ ๔๓ ของปริมาณเมื่อปี พ.ศ.๒๕๖๒ โดยตลาดการบินภายในประเทศจะฟื้นตัวเร็วกว่าตลาดการบินระหว่างประเทศ ทั้งนี้ IATA มองว่า ด้วยการขยายตัวของ GDP ในอัตราร้อยละ ๕.๒ ประกอบกับเงินเก็บที่เพิ่มขึ้นในช่วงล็อกดาวน์ และข้อจำกัดการเดินทางภายในประเทศที่ผ่อนคลายลง ทำให้ตลาดการบินภายในประเทศในช่วงครึ่งปีหลังนี้ จะสามารถฟื้นตัวดีขึ้นจากปี พ.ศ.๒๕๖๓ ถึงร้อยละ ๔๘ และอยู่ที่ระดับร้อยละ ๙๖ ของช่วงก่อนเกิดโควิด (ปี พ.ศ.๒๕๖๒)



ตรงข้ามกับตลาดการขนส่งทางอากาศมีแนวโน้มจะขยายตัวอย่างต่อเนื่องตลอดปี พ.ศ.๒๕๖๔ โดยอัตราการขยายตัวร้อยละ ๑๓.๑ จากปี พ.ศ.๒๕๖๓ ซึ่งหดตัวร้อยละ ๙.๑ เมื่อเทียบกับปี พ.ศ.๒๕๖๒ โดยปริมาณการขนส่งสินค้าในปีนี้จะอยู่ที่ ๖๓.๑ ล้านตัน ซึ่งเป็นปริมาณที่ใกล้เคียงกับสถิติการขนส่งสินค้าทางอากาศที่สูงที่สุด คือ ๖๓.๕ ล้านตันในปี พ.ศ.๒๕๖๑ ในขณะที่รายได้จากการขนส่งสินค้าทางอากาศนั้น คาดว่า จะอยู่ที่ ๑๕๒ พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ซึ่งทำรายได้สูงที่สุดเป็นประวัติการณ์ และคิดเป็นหนึ่งในสามของสัดส่วน รายได้ของสายการบิน จากเดิมจะอยู่ที่ร้อยละ ๑๐-๑๕ เท่านั้น

ในส่วนของสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกนั้น IATA คาดการณ์ว่าปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ในปี พ.ศ.๒๕๖๔ นี้ จะลดลงร้อยละ ๕๗.๘ จากเมื่อปีก่อน และจะยังคงขาดทุนประมาณ ๑๐.๕ พันล้าน เหรียญสหรัฐฯ หรือร้อยละ ๘.๘ ของรายได้ ซึ่งเป็นตัวเลขการขาดทุนที่ลดลงร้อยละ ๓๑.๑ จากปี พ.ศ.๒๕๖๓ ที่ขาดทุน ๓๕ พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ทั้งนี้ เนื่องจากการฟื้นตัวอย่างรวดเร็วของตลาดการบินภายในประเทศจีน และการขยายตัวของขนส่งสินค้าทางอากาศมายังภูมิภาคนี้

อย่างไรก็ตาม IATA มองว่า หลังการฟื้นตัวจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-๑๙ นั้น ความต้องการเดินทางโดยสารเครื่องบินจะเพิ่มสูงขึ้นทั้งในระยะสั้นและระยะยาว สืบเนื่องมาจากผู้คนขาด การเดินทางท่องเที่ยวมาเป็นเวลานาน ประกอบกับสภาวะเศรษฐกิจที่แข็งแกร่งขึ้น และผู้บริโภคมีเงินออม มากขึ้นในช่วงระหว่างการล็อกดาวน์ ซึ่งอุตสาหกรรมการบินจะต้องเผชิญกับความท้าทายในเรื่องการเปิด พรอมแดนประเทศอีกครั้งหนึ่ง การยกเลิกมาตรการการกักตัว (quarantine) รวมทั้งการมีระบบการจัดการ ข้อมูลแบบดิจิทัลในเรื่องการรับรองการได้รับวัคซีนและการตรวจคัดกรองเชื้อ ตลอดจน อัตราการได้รับวัคซีนที่ เพิ่มขึ้น

นอกจากนี้ ความท้าทายประการสำคัญอีกประการหนึ่งที่อุตสาหกรรมการบินต้องเผชิญ ได้แก่ ความพร้อมในการกลับเข้าสู่ธุรกิจอีกครั้งของหน่วยงานการบิน ทั้งศักยภาพในการรองรับผู้โดยสาร การเตรียม ความพร้อมด้านบุคลากร มาตรการด้านความปลอดภัยหรือการป้องกันการแพร่ระบาดของโรค ตลอดจนการ นำเทคโนโลยีมาใช้ในการบริหารจัดการ

ตัวอย่างจากในประเทศสหรัฐอเมริกา หลังจากที่มาตรการจำกัดการเดินทางของสหรัฐอเมริกาเริ่ม คลี่คลายขึ้น เมื่อมีการกระจายการฉีดวัคซีนโควิด-๑๙ ได้กว้างขวางขึ้นนั้น ส่งผลให้สายการบินและ ทำอากาศยานหลายแห่งของสหรัฐอเมริกาประสบปัญหาจากจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นอย่างมาก ซึ่งข้อมูลของ สำนักงานความมั่นคงด้านการขนส่งของสหรัฐฯ (TSA) ระบุว่า ปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางมาใช้บริการสนามบิน ในเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๔ มีจำนวนถึง ๕๐ ล้านคน เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ซึ่งมีจำนวน ๘.๒ ล้านคน นอกจากนี้ สายการบินอเมริกัน แอร์ไลน์ ยังได้ประกาศยกเลิกเที่ยวบินหลายร้อยเที่ยว เนื่องจาก ปัญหาจำนวนพนักงานไม่เพียงพอต่อจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นอย่างมาก หลังจากก่อนหน้านี้ สายการบินได้มี การปลดพนักงานในช่วงที่อุตสาหกรรมการบินทรุดตัวจากผลกระทบของการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-๑๙ ส่วนสายการบินยูไนเต็ดแอร์ไลน์ก็จะต้องมีการจ้างนักบินเพิ่มอีกราว ๓๐๐ คน เพื่อรองรับความต้องการ เดินทางขนส่งที่เริ่มฟื้นตัว และคาดว่าผลประกอบการในไตรมาสที่ ๓ จะดีกว่าที่คาดการณ์ไว้ ขณะที่สายการ บินเดลต้าแอร์ไลน์ ก็มียอดการจองตั๋วเครื่องบินเพิ่มขึ้นมากกว่าที่คาดการณ์ไว้เช่นกัน



ในทางกลับกัน ในประเทศออสเตรเลียนั้น มีข้อมูลระบุว่า จะยังคงต้องปิดพรมแดนระหว่างประเทศต่อไปเพื่อควบคุมการแพร่ระบาดของโรคโควิด-๑๙ จนถึงช่วงครึ่งหลังของปี ๒๕๖๕ เนื่องจากต้องเลื่อนแผนการฉีดวัคซีนโควิด-๑๙ ออกไป และคาดว่าจะสามารถฉีดวัคซีนให้ประชาชนได้ตามเป้าหมายในปี ๒๕๖๕ ซึ่งส่งผลกระทบต่ออย่างหนักต่ออุตสาหกรรมท่องเที่ยวและธุรกิจสายการบินของออสเตรเลีย โดยเฉพาะสายการบินแควนตัส แอร์เวย์ หลังจากที่ได้ออกแผนการกลับมาให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศอีกครั้งในปลายเดือนตุลาคมนี้ และล่าสุดนั้น แควนตัสเตรียมปรับลดพนักงานลงอีกครั้ง ตามโครงการสมัครใจลาออกสำหรับลูกเรือในเที่ยวบินระหว่างประเทศ และจะใช้มาตรการปรับลดค่าใช้จ่ายจะประกอบด้วยการไม่ปรับเพิ่มเงินเดือนเป็นเวลา ๒ ปีต่อเนื่อง หลังจากที่ประเมินว่า ในปีนี้แควนตัสอาจขาดทุนถึง ๑.๒๔ หมื่นล้านเหรียญสหรัฐฯ

อย่างไรก็ตาม IATA ยังได้คาดการณ์ว่า ในปี พ.ศ.๒๕๖๕ ปริมาณผู้โดยสารจะกลับมาใกล้เคียงปริมาณในช่วงก่อนโควิด หรือปี พ.ศ.๒๕๖๒ โดยจะเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๘๘ ของปี พ.ศ.๒๕๖๒ และจะสามารถกลับไปอยู่ในระดับเดียวกับช่วงก่อนโควิดได้ในปี พ.ศ.๒๕๖๖ หรืออีก ๒ ปีข้างหน้า ซึ่งอยู่ที่ร้อยละ ๑๐๕ ของปี ๒๕๖๒ ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกับข้อมูลจากสภาท่าอากาศยานระหว่างประเทศ (ACI) ที่มองว่า ตลาดการบินที่มุ่งเน้นเส้นทางภายในประเทศเป็นหลักจะเริ่มฟื้นตัวได้ในปี พ.ศ.๒๕๖๖ ส่วนตลาดที่มุ่งเน้นเส้นทางบินระหว่างประเทศเป็นหลักจะเริ่มฟื้นตัวตามมาในปี พ.ศ.๒๕๖๗-๒๕๖๘

ในขณะที่ แอร์บัสก็คาดว่าธุรกิจสายการบินจะสามารถฟื้นตัวและความต้องการเครื่องบินพาณิชย์จะกลับคืนสู่ระดับก่อนเกิดการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโควิด-๑๙ ได้ภายในปี พ.ศ.๒๕๖๖-๒๕๖๘ และมีแผนจะเพิ่มกำลังการผลิตเครื่องบินลำตัว แคบ (Single-aisle) ในปี พ.ศ.๒๕๖๖ ให้มากกว่าระดับก่อนเกิดการแพร่ระบาดฯ จากปัจจุบันแอร์บัสผลิตเครื่องบินรุ่น A๓๒๐ ได้ ๔๐ ลำต่อเดือน โดยจะเพิ่มเป็น ๖๔ ลำต่อเดือนภายในไตรมาส ๒/๒๕๖๕ และเพิ่มเป็น ๗๐ และ ๗๕ ลำต่อเดือนภายในปี ๒๕๖๗ และ ๒๕๖๘ ตามลำดับ จากเดิมในช่วงก่อนเกิดการแพร่ระบาดฯ ซึ่งแอร์บัสสามารถผลิตเครื่องบินได้ ๖๐ ลำต่อเดือน

สำหรับสถานการณ์อุตสาหกรรมการบินในประเทศไทยนั้น บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) ได้คาดการณ์ว่า ปริมาณเที่ยวบินในงบประมาณ ๒๕๖๔ (ระหว่างตุลาคม ๒๕๖๓-กันยายน ๒๕๖๔) โดยจะอยู่ที่ ๓๒๓,๐๘๓ เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ ๓๘ จากเดิมที่คาดการณ์ไว้ ๕๑๘,๗๘๐ เที่ยวบิน ซึ่งเป็นผลมาจากการระบาดของโควิด-๑๙ ระลอก ๒ และ ๓ ในประเทศไทย ทำให้ความต้องการเดินทางลดลง จากอัตราการพบผู้ติดเชื้อรายวันมีแนวโน้มสูงขึ้น และมาตรการการจำกัดการเดินทางเข้าไปในเขตพื้นที่ควบคุมสูงสุด ตั้งแต่ช่วงหลังสงกรานต์และเดือนพฤษภาคม ทั้งนี้ บวท.คาดว่า อุตสาหกรรมการบินของไทยจะเริ่มฟื้นตัวในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๔ จากกรณีที่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ผ่อนคลายมาตรการการจำกัดการทำการบิน รวมถึงการจัดหาวัคซีนและกระจายฉีดวัคซีนได้ตามแผนของภาครัฐ ประกอบกับนโยบายการนำร่องเปิดประเทศรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ หรือ ภูเก็ตแซนด์บ็อกซ์ ที่วางแผนการดำเนินการไว้ในเดือนวันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๖๔ นี้

ภูเก็ตแซนด์บ็อกซ์เป็นส่วนหนึ่งของนโยบายการเปิดประเทศใน ๑๒๐ วัน หรือภายในเดือนตุลาคม ๒๕๖๔ ซึ่งนอกเหนือจากจะมีความสำคัญต่อการฟื้นตัวของเศรษฐกิจไทย โดยเฉพาะภาคอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวแล้ว ยังส่งผลต่อเนื่องมาถึงอุตสาหกรรมการบินด้วย



ข้อมูลจาก กพท. ระบุว่า ภูเก็ตแซนด์บ็อกซ์จะช่วยให้อุตสาหกรรมการบินของไทยฟื้นตัวขึ้น โดยคาดว่า จำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศจะเพิ่มจาก ๕,๖๙๘ เที่ยวบินในเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๔ เป็น ๑๓,๓๕๔ เที่ยวบินในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๔ หรือเพิ่มขึ้นมากกว่า ๑ เท่าตัว ส่วนจำนวนผู้โดยสารคาดว่าจะเพิ่มขึ้นจาก ๗๙,๒๒๖ คน เป็น ๑๔๖,๔๔๘ คน หรือเพิ่มขึ้นเกือบเท่าตัว และคาดว่าในเดือนธันวาคม ๒๕๖๔ นี้ ประเทศไทยจะมีผู้โดยสารเที่ยวบินระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นเป็น ๑,๔๖๙,๘๐๕ คน หรือเพิ่มขึ้นประมาณ ๑๐ เท่าของเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๔ ทั้งนี้ คณะกรรมการการบินพลเรือนได้กำหนดเป้าหมายการฟื้นฟูดสาหกรรมการบินไทยในระยะยาว คือ ปริมาณผู้โดยสารระหว่างประเทศมีจำนวนใกล้เคียงกับช่วงก่อนเกิดสถานการณ์การระบาดหรือเมื่อปี ๒๕๖๒ ซึ่งมีผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวนประมาณ ๘๙ ล้านคน ภายในปี ๒๕๖๘ หรืออีก ๔ ปีข้างหน้า หลังจากที่จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศลดลงเหลือเพียง ๑๖ ล้านคนในปี ๒๕๖๓ หรือลดลงร้อยละ ๘๑.๗

อย่างไรก็ตาม ความท้าทายของอุตสาหกรรมการบิน ได้แก่ การเตรียมความพร้อมในการรองรับนักท่องเที่ยว โดยเฉพาะมาตรการด้านความปลอดภัยและการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคสำหรับบุคลากรการบิน ทั้งลูกเรือและเจ้าหน้าที่ภาคพื้นดิน และผู้โดยสาร รวมถึงการมีระบบการจัดการข้อมูลแบบดิจิทัลในเรื่องการรับรองการได้รับวัคซีนและการตรวจคัดกรองเชื้อ ตลอดจนการบริหารจัดการท่าอากาศยานเพื่อลดการสัมผัสและลดความแออัดที่ท่าอากาศยานด้วย ทั้งนี้ ข้อมูลล่าสุด ณ เดือนมิถุนายน ๒๕๖๔ จากกลุ่มจัดสรรเวลาการบิน กพท. ระบุว่า สายการบินที่ขอทำการบินระหว่างประเทศในช่วงเดือนกรกฎาคม-ตุลาคม ๒๕๖๔ ตามโครงการภูเก็ตแซนด์บ็อกซ์ มีจำนวน ๓๑ สายการบิน นอกจากนี้ คณะกรรมการการบินพลเรือน (กปร.) ยังได้มอบหมายให้ กพท. บูรณาการการทำงานร่วมกับหน่วยงานด้านสาธารณสุข ผู้ประกอบการสายการบิน และผู้ดำเนินการสนามบินสาธารณะ ในการกำหนดมาตรการการเดินทางเข้าออกประเทศเพื่อเตรียมความพร้อมในการเปิดประเทศตามนโยบายของรัฐบาลในไตรมาส 4/64 (เดือนพฤศจิกายน 2564) ด้วย

สำหรับความเคลื่อนไหวในแวดวงสายการบินของไทยนั้น โดยภาพรวมต่างได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา-๑๙ อย่างหนัก โดยล่าสุดนั้น สายการบินของไทยได้ยุติการให้บริการลงไปอีกแห่งหนึ่งแล้ว ได้แก่ สายการบินนิเวเจน แอร์เวย์ส ซึ่งเป็นไปตามมติที่ประชุมคณะกรรมการการบินพลเรือน ครั้งที่ ๔/๒๕๖๔ ซึ่งได้ให้ความเห็นชอบให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมสั่งเพิกถอนใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ (ใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน) เลขที่ ๕/๒๕๖๐ ที่ออกให้แก่บริษัทนิเวเจน แอร์เวย์ส จำกัด

ในขณะที่สายการบินไทยและสายการบินนกแอร์ ก็กำลังอยู่ในระหว่างขั้นตอนขอดำเนินการฟื้นฟูกิจการ สำหรับสายการบินไทยนั้น ได้คาดการณ์ว่า อุตสาหกรรมการบินจะฟื้นตัวขึ้นในอีก ๒ ปีข้างหน้า โดยผู้โดยสารของสายการบินไทยจะกลับมาอยู่ที่ร้อยละ ๔๐-๕๐ จากปัจจุบันซึ่งมีผู้โดยสารเพียงร้อยละ ๑๐ เท่านั้น โดยการเดินทางจะเริ่มกลับมาในช่วงปลายปีนี้ หลังจากเริ่มฉีดวัคซีนอย่างกว้างขวางแล้ว

ส่วนสายการบินไทยแอร์เอเชีย นั้น ก็มีแผนที่จะปรับโครงสร้างกิจการ โดยจะนำบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด เข้าจดทะเบียนในตลาดหุ้นแทนบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) ทั้งนี้ การปรับโครงสร้างกิจการ



ครั้งนี้ จะทำให้ไทยแอร์เอเชียมีเงินทุนก้อนใหม่ที่จะนำไปชำระหนี้ที่จำเป็น เช่น ค่าเช่าเครื่องบิน เป็นต้น และใช้เป็นทุนหมุนเวียน เนื่องจาก บริษัทฯ ใกล้เคียงขาดสภาพคล่องแล้ว

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) คาดการณ์ว่า รายได้ในปี พ.ศ.๒๕๖๔ จะอยู่ที่ ๓.๔ พันล้านบาท ลดลงร้อยละ ๔๐ จากรายได้ ๕.๖ พันล้านบาทเมื่อปีก่อน โดยในครึ่งหลังของปี ๒๕๖๔ สถานการณ์น่าจะดีขึ้น จากการกระจายการฉีดวัคซีนโควิดมากขึ้นทั้งในประเทศและต่างประเทศ คาดว่าจะเริ่มกลับมาให้บริการเที่ยวบิน รวมถึงการเปิดเส้นทางบินใหม่ ๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศได้ในเดือนตุลาคม ๒๕๖๔ สำหรับในปี พ.ศ.๒๕๖๕ จึงคาดว่าจะทำการบินเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ ๓๐-๓๕ ส่วนในปี พ.ศ.๒๕๖๖ จะเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๖๐-๘๐ และในปี พ.ศ.๒๕๖๗ จึงจะสามารถกลับมาทำการบินให้บริการได้เต็มที่พร้อมกลับมาทำกำไรอีกครั้งหนึ่ง

นอกจากนี้ บริษัทฯ จะปรับลดจำนวนเครื่องบินในฝูงบินลง เพื่อลดต้นทุนค่าใช้จ่าย โดยลดการเช่าเครื่องบินจำนวน ๑ ลำ เมื่อปี พ.ศ.๒๕๖๓ และลดอีกจำนวน ๓ ลำในปี พ.ศ.๒๕๖๔ ส่วนในปี พ.ศ.๒๕๖๕ จะปรับลดอีก ๖ ลำ ทำให้เหลือเครื่องบินที่เช่าอยู่รวม ๓๐ ลำ

สำหรับโครงการซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO) ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) นั้น บริษัทฯ มีความสนใจจะดำเนินโครงการ MRO ดังกล่าว ซึ่งจะรองรับเครื่องบินลำตัวแคบจำนวน ๔ ลำ โดยบริษัทฯ มีแผนการดำเนินการ คือ หากโครงการฯ ได้รับการอนุมัติจากสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ก็จะเริ่มทำ EIA ในปี พ.ศ.๒๕๖๕ และเริ่มก่อสร้างในปี พ.ศ.๒๕๖๖ คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๗ ซึ่งเป็นปีที่ธุรกิจการบินฟื้นตัวกลับมา โดยจะรองรับการซ่อมบำรุงเครื่องบิน ทั้งของสายการบินบางกอกแอร์เวย์ส และของสายการบินอื่นๆ ของไทย นอกจากนี้ แผนในอนาคตสำหรับ MRO นั้น บริษัทฯ จะหาพันธมิตรต่างประเทศในยุโรปเพื่อดำเนินโครงการซ่อมบำรุงเครื่องบินลำตัวกว้างเพิ่มเติมต่อไป

ส่วนโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินตะวันออก ที่บริหารภายใต้บริษัท อู่ตะเภาอินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชัน จำกัด (UTA) นั้น ขณะนี้ได้ว่าจ้างบริษัทที่จะออกแบบอาคารผู้โดยสาร โดยสนามบินนาริตะซึ่งเป็นพันธมิตรได้เป็นผู้ให้ข้อมูลเสนอแนะ เนื่องจากมีประสบการณ์การบริหารสนามบินในญี่ปุ่นที่เชื่อมโยงกันระหว่างสนามบินนาริตะและสนามบินฮาเนดะ ทั้งนี้ จะเริ่มก่อสร้างในปี พ.ศ.๒๕๖๕ และคาดว่าจะแล้วเสร็จและเปิดให้บริการในปี พ.ศ.๒๕๖๘ สอดรับกับธุรกิจการบินที่ฟื้นตัวกลับมาในปี พ.ศ.๒๕๖๗

ในขณะที่ สายการบินไทยสมายล์แอร์เวย์ ตอนนี้ได้ปรับกลยุทธ์ไปสู่การขยายธุรกิจโลจิสติกส์และบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ ภายใต้ชื่อ สมายล์ คาร์โก้ (Smile Cargo) ตั้งแต่เมื่อต้นปี ๒๕๖๔ ที่ผ่านมา โดยให้บริการครอบคลุม ๑๐ จังหวัดหลักที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจ รวมทั้ง ยังมีแผนขยายการให้บริการไปยังต่างประเทศ เช่น สิงคโปร์ มาเลเซีย ลาว และกัมพูชา โดยการบริการขนส่งทางอากาศที่ให้บริการในปัจจุบันมี ๕ ประเภท ได้แก่

๑. การขนส่งสินค้าทั่วไป ที่ไม่มีความจำเป็นต้องดูแลเป็นพิเศษ และไม่ใช่อันตรายต่อสินค้าอื่น เช่น เสื้อผ้า ของตกแต่งบ้าน เป็นต้น ทั้งนี้ สินค้าที่ส่งทางอากาศจะต้องบรรจุในบรรจุภัณฑ์ที่แข็งแรงทนต่อสภาพการขนส่ง ไม่ว่าจะอยู่ในรูปแบบของ กล่องกระดาษ กระเป๋าเดินทาง กระสอบ หรือลัง เป็นต้น



๒. การขนส่งสินค้าที่ต้องการดูแลเป็นพิเศษ ที่จำเป็นต้องดูแลตามคุณลักษณะของสินค้าแต่ละชนิด มิฉะนั้นอาจเกิดการเสียหายได้ ท่านที่ต้องการขนส่งที่รวดเร็วและสามารถควบคุมคุณภาพของสินค้า เช่น สินค้าที่แตกหักง่าย สิ่งมีชีวิต (เช่น ปลาสวยงาม หรือพันธุ์กิ้งต่างๆ) สินค้าของสด ของมีค่า สินค้าที่มีน้ำเป็นองค์ประกอบ สินค้าน้ำหนักมาก หรือมีขนาดใหญ่มาก เป็นต้น

๓. การขนส่งสินค้าอันตรายหรือสินค้าเคมี ที่จำเป็นต้องแยกเก็บในพื้นที่เฉพาะ และในการจัดเก็บจะต้องจัดเก็บตามกฎหมาย IATA Dangerous Goods Regulations (IATA DGR) อย่างเคร่งครัด เช่น สิ่งของหรือวัตถุที่มีคุณสมบัติทางเคมี และทางกายภาพ ที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อมนุษย์ ทรัพย์สิน หรือสภาพแวดล้อม เป็นต้น ทั้งนี้ สินค้าจะต้องถูกตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่ก่อนทำการรับสินค้า

๔. การขนส่งสินค้าสำหรับธุรกิจที่ต้องการส่งสินค้าจำนวนมากหรือวัตถุพิเศษต่างๆ ไปยังบริษัท, โรงงาน หรือสาขาย่อยทั่วประเทศ

๕. การขนส่งสินค้าแบบเช่าเหมาลำ ซึ่งสามารถกำหนดเวลา ต้นทางและจุดหมายปลายทางได้ตามความต้องการ ทั้งเส้นทางในประเทศและต่างประเทศ โดยแบ่งการให้บริการเป็น ๒ แบบ ได้แก่ การขนส่งสินค้าแบบได้ห้องเครื่องเพียงอย่างเดียว และการขนส่งทั้งแบบภายในห้องโดยสารและได้ห้องเครื่อง

ในไตรมาสแรกของปีนี้ สมายล์ การ์โก้ ได้ให้บริการขนส่งสินค้าเฉลี่ย ๕๐๐ ตันต่อเดือน โดยสินค้าที่มีการขนส่งมากที่สุด ได้แก่ สินค้าประเภทที่ต้องการดูแลเป็นพิเศษ เช่น อุปกรณ์ทางการแพทย์ อาหารสด อาหารทะเล เครื่องประดับ เป็นต้น

ประเด็นเรื่องความปลอดภัยในการบินยังคงเป็นเรื่องที่หน่วยงานด้านการบินทุกหน่วยให้ความสำคัญ โดยล่าสุด บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) กระทรวงคมนาคม ร่วมลงนามข้อตกลงการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. กับหอควบคุมการจราจรทางอากาศ บวท. โดยข้อตกลงฯ ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนความปลอดภัยด้านการขนส่งทางอากาศร่วมกัน ระหว่าง ทอท. และ บวท. ซึ่งนอกจากเป็นการยกระดับและพัฒนากระบวนการปฏิบัติการทั้งในส่วนของภาคพื้น และห้วงอากาศให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นแล้ว จะทำให้ผู้ใช้บริการในทุกภาคส่วนมีความมั่นใจในการให้บริการของทุกท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. อีกด้วย

เพิ่มรอบพิเศษ
THAI Smile Academic Webinar 2nd Batch
สมัครออนไลน์เชิงวิชาการ ด้านความปลอดภัยการบิน

หัวข้อ	จำนวนที่นั่ง	ราคา
1. Basic Aviation Safety 15 ม.ค. 64 08.00 - 16.00	500	บาท
2. Airline SMS Implementation 22 ม.ค. 64 08.00 - 16.00	500	บาท
3. Aircraft Accident Incident Investigation 29 ม.ค. 64 08.00 - 16.00	500	บาท

รวม 3 หัวข้อ
1200 บาท

ผู้สนใจสามารถลงทะเบียนผ่าน QR Code
ติดต่อ: ทีมงาน วิทยุการบิน โทร. 061-269469-9
อีเมล: info@bta.co.th, training@bta.co.th, sms@bta.co.th, accident@bta.co.th, safety@bta.co.th

นอกจากนี้ สายการบินไทยสมายล์ ยังได้เพิ่มรอบการสัมมนาออนไลน์เชิงวิชาการด้านความปลอดภัยการบินอีกครั้งหนึ่ง ซึ่งประกอบด้วย ๓ หลักสูตร ได้แก่

- หลักสูตร Basic Aviation Safety
- หลักสูตร Airline SMS Implementation
- หลักสูตร Aircraft Accident Incident Investigation

แต่ละหลักสูตรมีระยะเวลาในการฝึกอบรม ๑ วัน (๐๘.๐๐ น. - ๑๖.๐๐ น.) มีค่าใช้จ่ายหลักสูตรละ ๕๐๐ บาท หากอบรมทั้ง ๓ หลักสูตร ค่าใช้จ่ายจะลดลงเป็น ๑,๒๐๐ บาท โดยผู้ผ่านการอบรมจะได้รับ Certificate of Attendance จากสายการบิน



ในด้านอื่นๆ ที่น่าสนใจ ได้แก่ ความก้าวหน้าในการพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านการบินในปัจจุบัน ซึ่งเป็นสิ่งที่จำเป็นอย่างยิ่งสำหรับทุกภาคส่วนของอุตสาหกรรมการบินเพื่อการเปลี่ยนถ่ายไปสู่อุตสาหกรรมการบินแห่งอนาคต

บริษัท บาวส์ อินเทค จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทในเครือกลุ่มบริษัทบริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ (BAFS) ดำเนินธุรกิจในการให้บริการออกแบบ ผลิตและประกอบรถเติมน้ำมันอากาศยานและระบบให้บริการน้ำมันอากาศยาน โดยมีเป้าหมายผลิตและจำหน่ายรถเติมน้ำมันอากาศยานเพื่อส่งออกไปยังตลาดกลุ่มประเทศลุ่มน้ำโขง (CLMV) เพื่อมุ่งสู่การเป็นผู้นำทางธุรกิจนี้ในภูมิภาคอาเซียน ภายในปี ๒๕๖๙ นั้น ล่าสุดได้ส่งออกรถเติมน้ำมันอากาศยานประสิทธิภาพสูง จำนวน ๒ คันให้กับรัฐวิสาหกิจน้ำมันเชื้อเพลิง สปป.ลาว สำเร็จเป็นที่เรียบร้อยแล้ว นอกจากนี้ บาวส์ อินเทค ยังเร่งผลักดันการนำเอาเทคโนโลยีสะอาดที่ทันสมัยเข้ามาช่วยให้การดำเนินงานของบริษัทให้สามารถพัฒนาและนำเสนอผลิตภัณฑ์และบริการที่มีประสิทธิภาพและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากยิ่งขึ้น โดยก่อนหน้านี้ได้เริ่มนำรถเติมน้ำมัน แบบ Electric Hydrant Cart ที่ใช้พลังงานไฟฟ้าทั้งระบบในการให้บริการเติมน้ำมันอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง



บริษัท เอเอ็นเอ โฮลดิ้ง (ANA HOLDINGS INC.) ซึ่งเป็นบริษัทแม่ของสายการบินออล นิปปอน แอร์เวย์ ได้ร่วมมือกับบริษัท JP GAMES สตูดิโอเกมส์ชั้นนำ เปิดตัวบริษัท เอเอ็นเอ นีโอ เพื่อพัฒนาแพลตฟอร์มการท่องเที่ยวเสมือนจริงที่สามารถสื่อสารโต้ตอบกับผู้ใช้งานได้ โดยเป็นการจำลองสถานที่ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงและการช้อปปิ้งออนไลน์สำหรับผู้ใช้งาน

ทั่วโลก ที่ผู้ใช้สามารถเดินทางและเข้าถึงกิจกรรมต่างๆ ภายใน ANA NEO แบบอินเทอร์แอคทีฟ โดยแพลตฟอร์มของ ANA NEO ใช้ชื่อว่า "SKY WHALE" มีกำหนดเปิดตัวในปี พ.ศ.๒๕๖๕

SKY WHALE เป็นแพลตฟอร์มการเดินทางเสมือนจริงภายใต้แนวคิดเครื่องบินโดยสารที่อยู่เหนือกาลเวลาและสถานที่ และสินค้าในโลกดิจิทัลยังสามารถหาซื้อได้จริง และการเป็นพันธมิตรกับร้านค้าปลีกชั้นนำจะช่วยให้ผู้ใช้สามารถซื้อสินค้าได้ในโลกแห่งความจริงเมื่อลงชื่อเข้าใช้ SKY WHALE ด้วยสมาร์ตโฟนของพวกเขา ผู้ใช้ยังสามารถใช้ไมล์ ANA ของตนภายในโลกของ SKY WHALE ได้ด้วย ทั้งนี้ SKY WHALE มีการแบ่งออกเป็นสามโซนที่แตกต่างกัน ได้แก่

"Sky Park" ผู้ใช้สามารถเดินทางเสมือนจริงได้ด้วยตัวเองหรือกับกลุ่มเพื่อนและครอบครัวและยังสามารถจองแผนการเดินทางจริงให้ตรงกับประสบการณ์เสมือนจริงได้

"Sky Mall" ซึ่งเป็นพื้นที่การช้อปปิ้งเสมือนจริงที่ได้รับแรงบันดาลใจจากแหล่งช้อปปิ้งและความบันเทิงในสนามบิน อีกทั้งจะส่งเสริมวัฒนธรรมในภูมิภาคและผลิตภัณฑ์ในท้องถิ่นด้วยการผลิตงานฝีมือและสินค้าที่มีจำหน่ายทั่วโลก

"Sky Village" ที่จะให้การเข้าถึงการรักษาพยาบาล การศึกษาและบริการของภาครัฐในสภาพแวดล้อมเสมือนจริง



An illustration of NASA's Ingenuity Helicopter flying on Mars.

Credits: NASA/JPL-Caltech.

สำหรับความก้าวหน้าในเรื่องโดรนนั้น ล่าสุด ICAO ได้กำหนดรหัสเที่ยวบิน (flight designator code) และนามเรียกขาน (call-sign code) อย่างเป็นทางการสำหรับการปฏิบัติการบินนอกโลกบนดาวอังคารเป็นครั้งแรกด้วยเครื่องเฮลิคอปเตอร์ชื่อ Ingenuity ขององค์การบริหารการบินและอวกาศแห่งชาติ (NASA) และ องค์การบริหาร

การบินแห่งชาติ (FAA) โดย ICAO ได้กำหนดรหัส 'IGY' สำหรับ designator code และ 'INGENUITY' สำหรับนามเรียกขาน โดยสถานที่ที่ทำการบินใช้รหัสว่า 'JZRO' สำหรับบริเวณพื้นผิวของดาวอังคารบริเวณแอ่งหลุมอุกกาบาตเยเซโร (Jezero Crater) ที่มีปฏิบัติการการบินในครั้งนี้

แหล่งข้อมูล :

เว็บไซต์องค์การบริหารการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

เว็บไซต์กระทรวงคมนาคม

เว็บไซต์บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

เว็บไซต์ข่าวของสื่อมวลชนต่างๆ

เว็บไซต์ International Air Transport Association

เว็บไซต์สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

เว็บไซต์บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

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