

อุตสาหกรรมการบินของไทยในช่วงเดือนมกราคม-มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๘ ยังคงมีพัฒนาการที่น่าจับตามองในทุกมิติ ไม่ว่าจะเป็นด้านปริมาณผู้โดยสาร เส้นทางการบิน การฟื้นสถานะความปลอดภัยในระดับสากล การปรับโครงสร้างพื้นฐานสนามบิน และการเติบโตของสายการบิน ท่ามกลางกระแสความท้าทายระดับโลก ทั้งภัยทางไซเบอร์ ภูมิรัฐศาสตร์ และมาตรฐานสิ่งแวดล้อมที่เข้มงวดขึ้น ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

ข้อมูลจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) คาดการณ์ว่า ในปี พ.ศ. ๒๕๖๘ จะมีผู้โดยสารทางอากาศทั่วโลกกว่า ๕.๒ พันล้านคน เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๖๗ ซึ่งมีจำนวนผู้โดยสาร ๔.๗ พันล้านคน และรายได้รวมของอุตสาหกรรมการบินจะทะลุ ๑.๐๐๗ ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งถือเป็นสถิติใหม่ในประวัติศาสตร์ (IATA Global Outlook ๒๐๒๔) แต่ยังคงมีความท้าทายด้านความปลอดภัย และการบรรลุเป้าหมายการปล่อยก๊าซคาร์บอนสุทธิเป็นศูนย์ภายในปี ๒๐๕๐ ด้วยการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานแบบยั่งยืน (SAF)

นอกจากนี้ IATA ยังระบุว่า ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกกำลังเป็นผู้นำในการฟื้นตัวของการเดินทาง โดยเฉพาะประเทศไทย มาเลเซีย และเวียดนาม ซึ่งได้รับอานิสงส์จากการเดินทางของกลุ่มนักท่องเที่ยวอินเดียและจีนที่เพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน โดยประเทศไทยติดอันดับ Top 10 ปลายทางยอดนิยมของนักเดินทางชาวจีนในช่วงตรุษจีน ๒๕๖๘ (ที่มา: ForwardKeys & IATA)

ข้อมูลของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ระบุว่า จำนวนผู้โดยสารทางอากาศในช่วงไตรมาสแรกของปี พ.ศ. ๒๕๖๘ อยู่ที่ประมาณ ๓๗.๑ ล้านคน โดยแบ่งเป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ ๒๑.๖ ล้านคน และภายในประเทศ ๑๕.๕ ล้านคน เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ ๑๕.๑๒ จากช่วงเดียวกันในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ สะท้อนถึงการฟื้นตัวอย่างต่อเนื่องหลังยุคโควิด-๑๙ แม้จะยังไม่ถึงระดับสูงสุดก่อนวิกฤตในปี ๒๕๖๒ ซึ่งมีผู้โดยสารรวม ๑๖๕ ล้านคน แต่ภาพรวมของการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยในไตรมาสนี้ สะท้อนถึงแนวโน้มความเชื่อมั่นของตลาดและการเดินทางระหว่างประเทศที่กลับมาเกือบเต็มรูปแบบ

ขณะเดียวกัน ปัจจัยเชิงบวกประการสำคัญของอุตสาหกรรมการบินของไทย ได้แก่ การที่สำนักงานบริหารการบินแห่งชาติสหรัฐอเมริกา (FAA) ได้เข้าดำเนินการตรวจสอบในขั้นสุดท้าย (Final Discussion) เพื่อตรวจสอบการแก้ไขข้อบกพร่องที่ได้รับจากการตรวจประเมินไปในช่วงเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๗ ที่ผ่านมา หากประเทศไทยสามารถแก้ไขข้อบกพร่องได้ทั้งหมด จะสามารถยกระดับมาตรฐานจาก Category 2 กลับเป็น Category 1 คือประเทศที่มีระบบการกำกับดูแลความปลอดภัยการบินพลเรือนได้ตามมาตรฐานสากล ซึ่งจะส่งผลให้สายการบินของไทยได้รับอนุญาตให้ปฏิบัติการบินเข้าสหรัฐอเมริกาได้ รวมทั้งจะสามารถเพิ่มเที่ยวบินและสายการบินในการบินเข้าประเทศที่อ้างอิงผลการตรวจของ FAA ได้มากขึ้น รวมทั้งเป็นการสร้างความมั่นใจให้แก่ นักเดินทางและนักลงทุนต่างชาติเท่านั้น ซึ่งจะทำให้อุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศของไทยขยายตัวได้อย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ ผลการตรวจสอบขั้นสุดท้าย จะทราบผลภายใน ๓๐ วัน ซึ่งก็มีแนวโน้มว่าประเทศไทยจะสามารถได้คืนสถานะ Category 1 ของ FAA กลับมาได้สำเร็จ



นอกจากนี้ ข้อมูลจากบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) ระบุว่า ในไตรมาสแรกของปี พ.ศ. ๒๕๖๘ มีเที่ยวบินรวมทั้งสิ้น ๒๕๓,๒๗๙ เที่ยวบิน หรืออัตราการเติบโตอยู่ที่ร้อยละ ๑๓ ต่อปี โดยท่าอากาศยานที่มีปริมาณเที่ยวบินสูงสุดคือ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (๑๑๘,๐๐๐ เที่ยวบิน) รองลงมา ได้แก่ ท่าอากาศยานดอนเมือง (๖๔,๕๐๐ เที่ยวบิน), และท่าอากาศยานภูเก็ต (๔๑,๗๐๐ เที่ยวบิน) ตามลำดับ

ในขณะที่รายงานของศูนย์วิจัยกสิกรไทยเกี่ยวกับแนวโน้มธุรกิจสนามบินไทยในปี ๒๕๖๘ ซึ่งคาดการณ์ว่า จะมีผู้โดยสารรวม ๑๔๕.๔ ล้านคนในปี ๒๕๖๘ นี้ ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ ๓.๔ จากปีก่อน แต่เป็นเติบโตในอัตราที่ลดลง จากปี ๒๕๖๗ ซึ่งเติบโตถึงร้อยละ ๑๕ ทั้งนี้ การชะลอตัวของจำนวนผู้โดยสารนี้เป็นผลมาจากจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเที่ยวไทยลดลงร้อยละ ๒.๘ จากปีก่อน และเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัว ซึ่งกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดการณ์ว่า ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) โลกในปี พ.ศ. ๒๕๖๘ นี้ จะขยายตัวเพียงร้อยละ ๒.๘ ลดลงจากคาดการณ์เดิมซึ่งอยู่ที่ร้อยละ ๓.๓ นอกจากนี้ ความไม่แน่นอนทางภูมิรัฐศาสตร์ โดยเฉพาะความขัดแย้งในตะวันออกกลาง และสงครามรัสเซีย-ยูเครน และการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวระหว่างประเทศสูงและชาวเชิงลบที่กระทบความเชื่อมั่นของนักท่องเที่ยว ยังเป็นปัจจัยเสี่ยงต่อสถานการณ์ของอุตสาหกรรมการบินอีกด้วย

สำหรับในด้านของสายการบินนั้น โดยภาพรวมพบว่า สายการบินของไทยมีแผนการขยายตัวอย่างชัดเจน ทั้งการขยายฝูงบิน การเพิ่มปริมาณเที่ยวบิน และการเปิดเส้นทางบินใหม่ โดยเฉพาะการเปิดเส้นทางบินใหม่ของสายการบินต้นทุนต่ำไปยังเมืองรอง เช่น สุโขทัย ขอนแก่น และอุดรธานี สอดคล้องกับนโยบายการส่งเสริมเมืองรองของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.)

สายการบินไทยเตรียมออกจากแผนฟื้นฟูกิจการอย่างเต็มรูปแบบและมีแผนกลับเข้าซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ภายในปี ๒๕๖๘ นอกจากนี้ สายการบินไทยยังมีแผนการจัดหาฝูงบินใหม่ในปี โดยจะรับมอบเครื่องบินเข้ามาเพิ่มอีก ๔ ลำ รวมเป็น ๘๓ ลำ จากจำนวน ๗๙ ลำเมื่อสิ้นปี ๒๕๖๗ โดยเป็นเครื่องบินลำตัวกว้างแอร์บัส A330 จำนวน ๓ ลำ และเครื่องบินลำตัวแคบแอร์บัส A321 จำนวน ๑ ลำ ซึ่งจะรับมอบในช่วงประมาณไตรมาส ๓-๔/๒๕๖๘ ขณะเดียวกัน ก็ยังอยู่ระหว่างเจรจาเช่าเครื่องบินแอร์บัส A330 เพิ่มอีก ๘ ลำ ที่จะทยอยรับมอบตั้งแต่ไตรมาส ๔/๒๕๖๘ โดยการเพิ่มจำนวนเครื่องบินนี้ เพื่อจะเข้ามารองรับการขยายเส้นทางบินในเอเชีย ซึ่งจะเน้นการเพิ่มเส้นทางบินเมืองรองในญี่ปุ่นและจีน

ส่วนในช่วงปลายปี ๒๕๖๙ จะทยอยรับมอบเครื่องบินเช่า แอร์บัส A321 อีก ๓๒ ลำ เพื่อรองรับเส้นทางระยะใกล้ จากปัจจุบันมีเครื่องบินแอร์บัส A320 อยู่ ๒๐ ลำ และในปี ๒๕๗๐-๒๕๗๑ จะทยอยรับมอบเครื่องบินโบอิง 787 ที่ได้สั่งซื้อไว้จำนวน ๔๕ ลำ และเครื่องบินเช่าโบอิง 700-300ER อีกจำนวน ๑๔ ลำ

สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส คาดการณ์ว่าในปี ๒๕๖๘ นี้ จำนวนเที่ยวบินจะเพิ่มขึ้นร้อยละ ๖-๗ เป็น ๔๘,๐๗๗ เที่ยวบิน โดยอัตราบรรทุกผู้โดยสาร (Load Factor) เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ ๘๒ เพิ่มขึ้นจากร้อยละ ๘๐ เมื่อปีก่อน และจะมีจำนวนผู้โดยสาร ๔.๗ ล้านคนเพิ่มขึ้นจาก ๔.๓ ล้านคนเมื่อปีก่อน



สายการบินฯ คาดการณ์ว่าจะได้รับมอบเครื่องบินเพิ่มขึ้นอีก ๒ ลำในครึ่งปีหลัง ได้แก่ เครื่องบินแอร์บัส A319 และ A320 ทำให้มีจำนวนเครื่องบินรวมทั้งสิ้นรวม ๒๕ ลำ จาก ๒๓ ลำ และมีแผนจะปรับฝูงบิน (Re-fleet) โดยจะสั่งซื้อเครื่องบินรุ่น ATR72-600 รวมทั้งสิ้น ๑๒ ลำ และมีกำหนดทยอยส่งมอบระหว่างปี ๒๕๖๙ ถึงปี ๒๕๗๑

สำหรับแผนการลงทุนโครงการพัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ณ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา นั้น ล่าสุด บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้มีการร่วมลงนามบันทึกความเข้าใจ เพื่อยกระดับความร่วมมือในการศึกษาความเป็นไปได้ในการร่วมมือกันพัฒนาธุรกิจศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน และธุรกิจอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่รองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย และภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก

นอกจากนี้ ยังมีแผนจะขยายธุรกิจสนามบินของบริษัทฯ ทั้งสนามบินสมุย และสนามบินตราด อีกด้วย

สายการบินไทยแอร์เอเชียมีแผนรับมอบเครื่องบินแอร์บัส A320neo เพิ่มอีก ๕ ลำในปีนี้ และจะขยายฝูงบินเป็น ๘๐ ลำภายในปี ๒๕๗๑ โดยตั้งเป้าขยายตลาดเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และอินเดีย เพื่อทดแทนตลาดนักท่องเที่ยวจีนที่หดตัวลง ทั้งนี้ในไตรมาส ๑/๒๕๖๘ จำนวนผู้โดยสารจีนปรับตัวลงประมาณร้อยละ ๑๐ ของผู้โดยสารระหว่างประเทศของสายการบินฯ จากเดิมมีสัดส่วนสูงสุดที่ร้อยละ ๒๐ ในช่วงก่อนโควิด ทั้งนี้ผู้โดยสารจีนที่ชะลอตัวลง เป็นผลมาจากข่าวการลักพาตัวนักแสดงชาวจีน ซึ่งมีผลต่อตลาดจีนเป็นอย่างมากในเรื่องความเชื่อมั่นด้านความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวไทย

สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ ก็มีแผนขยายฝูงบินเพิ่มอีก ๑๔ ลำในปี ๒๕๖๘ จากปัจจุบันมี ๒๖ ลำ ซึ่งประกอบด้วยเครื่องบินโบอิง ๗๓๗-๘๐๐ จำนวน ๑๙ ลำ และเครื่องบินโบอิง ๗๓๗-๙๐๐ ER จำนวน ๗ ลำ โดยในครึ่งปีแรกมีแผนรับมอบเครื่องบินอย่างน้อย ๕ ลำ ทั้งนี้ สิ้นปี ๒๕๖๘ จะมีจำนวนฝูงบินเพิ่มเป็น ๔๐ ลำ เท่ากับช่วงก่อนโควิด ทั้งนี้ เครื่องบินที่รับมอบเข้ามาในปีนี้จะนำมาเปิดเส้นทางบินใหม่และเพิ่มความถี่ของเที่ยวบิน ทั้งในและต่างประเทศ โดยเน้นเส้นทางในเอเชีย ทั้งนี้ คาดว่า จำนวนเครื่องบินที่เพิ่มขึ้นในปี ๒๕๖๘ นี้ จะสามารถทำให้จำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นอย่างน้อยร้อยละ ๑๐ จากจำนวนผู้โดยสาร ๖ ล้านคนเมื่อปีก่อน

ในขณะที่ความต้องการเดินทางทางอากาศเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว การบริหารจัดการจราจรทางอากาศจึงเป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่มีความสำคัญต่อความปลอดภัยและความตรงต่อเวลา ซึ่ง บวท. ได้นำระบบเทคโนโลยีส์เข้ามาใช้ในการบริหารจัดการจราจรทางอากาศ เช่น

- ระบบ AMAN (Arrival Manager) และ iDep (Intelligent Departure) นำเข้ามาใช้เพื่อลดการแออัดและเพิ่มประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ยังได้ดำเนินการตามแนวทาง High Intensity Runway Operations (HIROs) และ Flexible Use of Airspace (FUA) ซึ่งจะทำให้สามารถรองรับเที่ยวบินได้มากขึ้น
- ระบบบริหารจัดการจราจรแบบรวมศูนย์ (Integrated Flow Management System – IFMS) นำมาใช้ในเขตข้อมูลการบินกรุงเทพฯ พร้อมติดตั้งระบบ EFS (Electronic Flight Strip) ที่ศูนย์ควบคุมการบิน ๔ แห่ง เพื่อลดเวลาในการให้บริการและเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดลำดับเที่ยวบินเข้า-ออก



- เริ่มทดสอบระบบ AI-Pilot Forecasting และระบบ Trajectory Based Operations (TBO) เพื่อสนับสนุนมาตรการลดคาร์บอนฟุตพริ้นท์ของเที่ยวบิน ตามเป้าหมาย ICAO Long-Term Aspirational Goal (LTAG) ที่ให้การบินปล่อยคาร์บอนสุทธิเป็นศูนย์ภายในปี ๒๕๙๓

นอกจากนี้ บวท. ยังมีแผนพัฒนาศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค ในโครงการ “Provincial Air Traffic Control Center Excellent Initiative Program” เพื่อยกระดับศักยภาพของศูนย์ควบคุมการบิน ๙ แห่งทั่วประเทศ ดังนี้

ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต: จัดทำโครงการรองรับการปฏิบัติการบินและการให้บริการอากาศยานทางทะเล หรือ Seaplane ที่มีแผนจะเปิดให้บริการฯ อย่างเป็นทางการเป็นแห่งแรกในประเทศไทย ภายในปี ๒๕๖๘ นี้

ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่: จัดทำโครงการบูรณาการความร่วมมือเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ในการสนับสนุนการปฏิบัติการบินภารกิจป้องกันและดับไฟป่าและบรรเทาปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM ๒.๕)

ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่: จัดทำโครงการติดตั้ง 3D Aerodrome Simulator และจัดตั้ง ศูนย์ฝึกอบรมและพัฒนาเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศครบวงจร (Air Traffic Control Training Center) ภายในปี ๒๕๖๘ และจัดทำโครงการการนำระบบหอคอยควบคุมจราจรทางอากาศอัจฉริยะ หรือ Digital remote Tower เข้าใช้งาน ณ สนามบินหาดใหญ่ สนามบินนราธิวาส และสนามบินเบตง ภายในปี ๒๕๖๙

ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก: จัดทำโครงการการให้บริการจราจรทางอากาศเขตสนามบิน ประเภท Aerodrome Flight Information Service (AFIS) สำหรับสนามบินที่มีปริมาณเที่ยวบินน้อย โดยใช้ระบบ AFIS ให้บริการจราจรทางอากาศแทนเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ซึ่งมีแผนนำเข้าใช้งานครั้งแรกในประเทศไทย ณ สนามบินแพร่ และสนามบินเพชรบูรณ์ ภายในปี ๒๕๖๘

ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน: บวท. มีแผนติดตั้งระบบเรดาร์ทุติยภูมิ (Secondary Surveillance Radar : SSR) ทดแทน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบติดตามอากาศยาน และประสานกับกรมท่าอากาศยาน (ทย.) ในการปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของสนามบิน เพื่อยกระดับสนามบินให้รองรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ อีกทั้งร่วมสนับสนุนสถาบันการบินพลเรือน (สบพ.) ในภารกิจของศูนย์ฝึกอบรมนักบินพลเรือน รวมถึงการจัดทำโครงการ AFIS ณ สนามบินตราด

ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี: สนับสนุนการจัดตั้งสนามบินน้ำ เพื่อรองรับการปฏิบัติการบินอากาศยานทางทะเล รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาการให้บริการอากาศยานไร้คนขับเพื่อการขนส่ง (Advance Air Mobility : AAM) ณ สนามบินสมุย

ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี: ดำเนินโครงการต้นแบบเพื่อส่งเสริมสนับสนุนการใช้งานโดรนทางการเกษตรในพื้นที่ห้วงอากาศควบคุมภายใต้ “โครงการโดรนเกษตรปลอดภัย” ให้ถูกต้องตามกฎหมาย และเกิดความปลอดภัย ณ จังหวัดนครพนม หรือ นครพนมโมเดล โดยมีแผนจะนำองค์ความรู้ขยายผลไปใช้ในพื้นที่ทางการเกษตรอื่น ๆ ทั่วประเทศต่อไป

ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี: ดำเนินโครงการรณรงค์การใช้ห้วงอากาศปลอดภัย ในการจุด/ปล่อยบั้งไฟ ในช่วงเทศกาลตามประเพณีท้องถิ่น



ศูนย์ควบคุมการบินนครราชสีมา: จัดทำโครงการจัดตั้งศูนย์ต้นแบบการให้บริการข่าวสารการบินนอกพื้นที่ห้วงอากาศควบคุม บริเวณจังหวัดบุรีรัมย์ (Flight Information Service หรือ FIS) แห่งแรกในประเทศไทย และร่วมสนับสนุนโรงเรียนการบินในการจัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมนักบินเอกชนของบริษัท Bangkok Aviation Center จำกัด (BAC)

มีประเด็นเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมที่น่าสนใจ จากการสัมมนาและเสวนาเรื่อง "SDGs in Thailand Aviation Industry Forum : เส้นทางสู่ความยั่งยืนของอุตสาหกรรมการบินของไทย" ซึ่งจัดขึ้นโดยวิทยาลัยการพัฒนาและฝึกอบรมด้านการบิน มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต ร่วมกับชมรมสถาบันการศึกษาและบุคลากรด้านการบินประเทศไทย (ชสบ.) โดยเป้าหมายของการจัดงานเสวนาในครั้งนี้ เพื่อแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ระหว่างภาครัฐและเอกชน รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อร่วมกันขับเคลื่อนอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยไปสู่เป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนหรือ SDGs และร่วมกันพัฒนาให้เติบโตควบคู่ไปกับสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคมอย่างยั่งยืน โดยใช้แนวทางสำคัญ เช่น การพัฒนาเทคโนโลยีใหม่ การปรับปรุงการดำเนินงาน การใช้เชื้อเพลิงการบินยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuels: SAF) และการชดเชยคาร์บอนผ่านโครงการ CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) ประเด็นสำคัญจากการสัมมนาดังกล่าว สรุปได้ดังนี้

๑. อุตสาหกรรมการบินมีส่วนสร้างผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งปัจจุบัน ICAO และ IATA ได้กำหนดเป้าหมายที่ชัดเจนในการลดการปล่อยคาร์บอนให้เป็นศูนย์ (Net Zero) ภายในปี ค.ศ. ๒๐๕๐ ส่งผลให้สายการบินทั่วโลก รวมถึงสายการบินไทยต้องปรับตัวและหามาตรการในการดำเนินการ

๒. IATA คาดการณ์ว่าระหว่างปี ๒๐๒๓-๒๐๔๓ การเติบโตของสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกจะอยู่ที่ร้อยละ ๕.๑ โดยจะมีผู้โดยสารใช้บริการมากถึง ๒,๖๐๙ ล้านราย ถือเป็นภูมิภาคที่มีผู้โดยสารเดินทางมากที่สุดในโลก

๓. เพื่อรองรับการเติบโตอย่างยั่งยืน IATA เสนอ ๕ กฎเกณฑ์สำคัญที่ต้องดำเนินการเพื่อสร้างการเปลี่ยนแปลงในธุรกิจการบิน ได้แก่

- ๑) Capacity: การเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น
- ๒) Safety, Security & Operations: การรักษามาตรฐานความปลอดภัยและการดำเนินงาน
- ๓) Sustainability: การพัฒนาอย่างยั่งยืน
- ๔) Advocacy: การสนับสนุนและผลักดันนโยบายที่เอื้อต่อการพัฒนาอุตสาหกรรม
- ๕) Digital Transformation: การปรับเปลี่ยนสู่ระบบดิจิทัล

๔. การบรรลุเป้าหมาย Net Zero ไม่ใช่หน้าที่ของอุตสาหกรรมการบินหรือผู้ผลิตเพียงฝ่ายเดียว แต่ต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ทั้งผู้โดยสาร สายการบิน ผู้ประกอบการ และภาครัฐ ทั้งนี้ IATA เตรียมรับมือกับความท้าทายในการบรรลุเป้าหมาย Net Zero ของภาคการบินภายในปี ๒๐๕๐ โดย IATA สนับสนุนอุตสาหกรรมการบินไทยให้ยั่งยืนผ่านการทดลองบินด้วยน้ำมัน SAF เพื่อลดการปล่อยคาร์บอน ปัจจุบันได้รับความร่วมมือจากผู้ผลิตเชื้อเพลิงชั้นนำที่เริ่มผลิตและจำหน่าย SAF ตามแนวโน้มการบินที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการสนับสนุนเทคโนโลยี โดย IATA ได้พัฒนาระบบและเทคโนโลยีต่าง ๆ เช่น

- ONE Record เป็นขนส่งสินค้าทางอากาศด้วยดิจิทัล ซึ่งช่วยลดคาร์บอนฟุตพริ้นท์ในกระบวนการให้บริการ โดย Cathay Pacific Cargo ร่วมขับเคลื่อนมาตรฐานซัพพลายเชนสู่ระบบดิจิทัลในโครงการนำร่องของ



IATA เพื่อบูรณาการข้อมูลชิปเมนต์บนแพลตฟอร์มเดียว เพิ่มความโปร่งใส ประสิทธิภาพ และลดการใช้กระดาษ มีเป้าหมายให้ใช้งานร่วมกันได้ภายใน ๑ มกราคม ๒๐๒๖

- One ID ที่ใช้เทคโนโลยี Biometric เพื่อยืนยันตัวตน ซึ่ง IATA สนับสนุนให้สนามบินและสายการบินใช้เทคโนโลยีดังกล่าว เพื่อลดความยุ่งยากของเอกสาร ผู้โดยสารสามารถยืนยันอัตลักษณ์ล่วงหน้าและเดินทางทุกด้านโดยไม่ต้องแสดงเอกสาร ช่วยให้การระบายคิวผู้โดยสารคล่องตัวขึ้น

๕. มาตรการลดคาร์บอนและการจัดการขยะในอุตสาหกรรมการบินที่ยกขึ้นมาเพื่ออภิปรายร่วมกัน ประกอบด้วย ๔ ประเด็นหลัก ได้แก่

๑) ปรับปรุงฝูงบินโดยเปลี่ยนเป็นเครื่องบินรุ่นใหม่ที่มีประสิทธิภาพสูงกว่า

๒) ปรับใช้เส้นทางบินตรงเพื่อประหยัดเชื้อเพลิง

๓) ลงทุนในเทคโนโลยีใหม่ที่ลดการปล่อยคาร์บอนได้ถึงร้อยละ ๒๐

๔) คัดแยกขยะจากทุกเที่ยวบิน เพื่อบริหารจัดการอย่างเป็นระบบ พร้อมแปรรูปวัสดุรีไซเคิลเป็นอุปกรณ์สำหรับพนักงาน อาทิ สายคล้องบัตรและเครื่องแบบ รวมถึงการประยุกต์ใช้ระบบดิจิทัลควบคุมปริมาณอาหารบนเครื่องลดการสูญเสียอาหาร

ในขณะที่ ความท้าทายสำคัญ ได้แก่ ข้อจำกัดด้านมาตรฐานการรับรองคาร์บอนเครดิตในประเทศไทย รวมถึงต้นทุนที่สูงในการดำเนินงานด้านความยั่งยืน โดยเฉพาะการใช้น้ำมัน SAF และยังมีความจำเป็นในการว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทางเพื่อขอรับรองคาร์บอนเครดิตและดำเนินการด้านความยั่งยืน

๖. ข้อเสนอแนะจากการอภิปรายต่อภาครัฐในการสนับสนุนการลดคาร์บอนในอุตสาหกรรมการบิน ดังนี้

๑) ภาครัฐควรมีนโยบายเชิงรุกในการส่งเสริมการใช้และผลิต SAF ในประเทศ รวมถึงมาตรการลดภาษีนำเข้า SAF

๒) ภาครัฐควรสนับสนุนงานวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการลดการปล่อยคาร์บอนในอุตสาหกรรมการบิน

๓) สนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างสนามบินที่รองรับเทคโนโลยีสีเขียว

๔) จัดตั้งกองทุนสนับสนุนด้านเงินทุนให้กับอุตสาหกรรมการบิน หรือให้เงินกู้ในอัตราดอกเบี้ยต่ำสำหรับสายการบินที่ดำเนินการลดคาร์บอน

แหล่งข้อมูล :

เว็บไซต์องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

เว็บไซต์กระทรวงคมนาคม

เว็บไซต์บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

เว็บไซต์หน่วยงานการบินต่าง ๆ

เว็บไซต์สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ

เว็บไซต์สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

เว็บไซต์บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

เว็บไซต์ข่าวของสื่อมวลชนต่างๆ

Disclaimer : ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จัดทำเพื่อใช้ประโยชน์ในกิจการของ สบพ. และเผยแพร่ทั่วไป โดยจัดทำขึ้นจากแหล่งข้อมูลต่างๆที่น่าเชื่อถือ แต่มีอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ หรือความสมบูรณ์เพื่อใช้ในการการค้าหรือประโยชน์อื่นใด สบพ. อาจเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงข้อมูลได้โดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ทั้งนี้ผู้ใช้ข้อมูลต้องใช้ความระมัดระวังในการใช้ข้อมูลต่างๆ ด้วยวิจารณญาณของตนเองและรับผิดชอบในความเสียหายของ สบพ. จะไม่รับผิดชอบผู้ใช้หรือบุคคลใดในความเสียหายจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จึงไม่ถือว่าเป็นการให้ความเห็นหรือคำแนะนำในการตัดสินใจทางธุรกิจ แต่อย่างใดทั้งสิ้น