

16

ส่งออกอุตสาหกรรมการบิน
ของไทย

ฟื้นสู่ระดับ
ก่อนโควิดภายในปี'67

16

ภาคอุตสาหกรรมการบิน
ของไทย

ฟื้นสู่ระดับ
ก่อนโควิดภายในปี'67

ส่งออกอุตสาหกรรมการบินของไทย

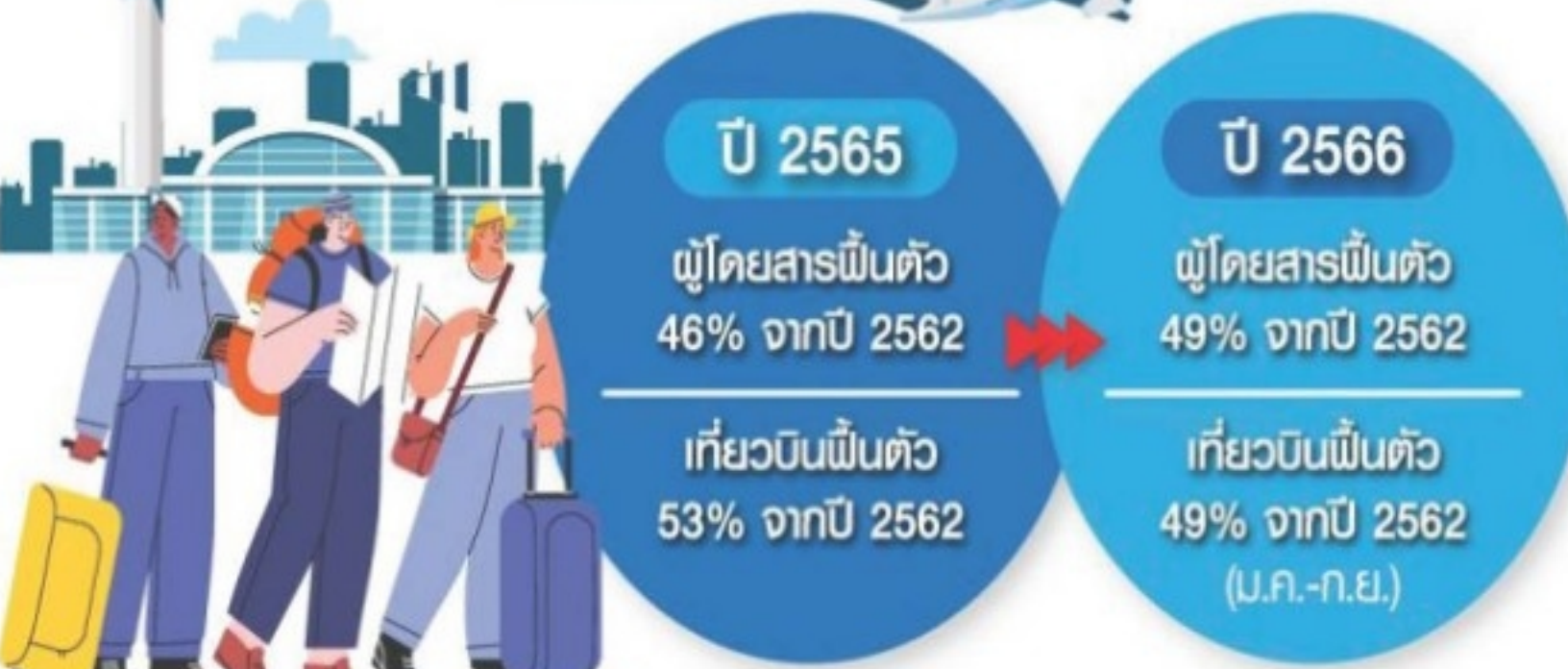
ฟื้นสู่ระดับก่อนโควิดภายในปี'67

สัดส่วนการบินระหว่าง

Long-Haul และ Short Haul ปี'61-67

	2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567
Long-Haul	9,105,827 (24%)	9,015,157 (23%)	2,457,305 (37%)	331,312 (77%)	3,883,824 (35%)	7,500,000 (27%)	9,128,200 (26%)
Short-Haul	29,072,367 (76%)	30,901,094 (77%)	4,234,269 (63%)	96,557 (23%)	7,269,202 (65%)	20,500,000 (73%)	25,871,800 (74%)
รวม	38,178,194	39,916,251	6,691,574	427,869	11,153,026	25-28 ล้าน	35,000,000

ที่มา : กลุ่มงานด้านตลาดยุโรป การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.)



ที่มา : สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)

จากข้อมูลของสำนักงานการบินพลเรือนระบุว่า ในปี 2562 ประเทศไทยมีจำนวนผู้โดยสารต่างชาติ 80 ล้านคน (ไป-กลับ) และจำนวนเที่ยวบิน 1.7 ล้านเที่ยวบิน ถือเป็นปีที่มีสถิติสูงสุด หลังการระบาดของไวรัสโควิด-19

อุตสาหกรรมการบินได้รับผลกระทบอย่างหนัก โดยเฉพาะในปี 2564 จากนั้นเริ่มทยอยฟื้นตัวต่อเนื่องในปี 2565 และคาดการณ์กันว่าจำนวนผู้โดยสารจากทั่วโลกจะฟื้นตัวและกลับมาเท่ากับปี 2562 ในช่วงปี 2567 อุตสาหกรรมการบินกลับสู่ปกติ

“สุทธิพงษ์ คงพูล” ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) หรือ CAAT ให้ข้อมูลว่า ปัจจุบันสถานการณ์อุตสาหกรรมการบินทั่วโลกยังไม่ฟื้นตัวกลับไปสู่ระดับก่อนการระบาดของโควิด-19

โดยในแง่ของรายได้ของสายการบินทั่วโลกในปีนี้อยู่ที่ประมาณ 780 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือราว 93% ของปี 2562 ซึ่งอยู่ที่ 838 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

และพบว่า ในปี 2565 อุตสาหกรรมการบินของไทยฟื้นตัวต่อเนื่องจากปี 2564 โดยผู้โดยสารฟื้นตัว 46% เที่ยวบินฟื้นตัว 53% และปริมาณการส่งสินค้าทางอากาศฟื้นตัว 83% เมื่อเทียบกับ

ปี 2562 ก่อนการระบาดของโควิด

ขณะที่ปี 2566 ข้อมูลตั้งแต่เดือนมกราคม-กันยายน พบว่า ผู้โดยสารฟื้นตัว 49% เที่ยวบินฟื้นตัว 49% และปริมาณการส่งสินค้าทางอากาศฟื้นตัว 53% เมื่อเทียบกับปี 2562 ก่อนการระบาดของโควิด

ทั้งนี้ ประเมินว่า ในกรณีที่ดีที่สุด ปริมาณผู้โดยสารจะฟื้นตัวกลับไปสู่ระดับเดียวกับปี 2562 ก่อนการระบาดของโควิด-19 ในปี 2567

อย่างไรก็ดี สถานการณ์สงครามระหว่างรัสเซีย-ยูเครน และปัญหาเศรษฐกิจของสาธารณรัฐประชาชนจีน ยังเป็นปัจจัยสำคัญที่กีดตันต่อการออกเดินทางของนักท่องเที่ยว และการฟื้นตัวอุตสาหกรรมการบินต่อไป

อินเดียจ่อขึ้นเบอร์ 3 ของโลก

“สุทธิพงษ์” บอกว่า สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ หรือ IATA เคยประเมินไว้ว่า ในปี 2576 หรืออีกราว 10 ปี ประเทศไทยจะมีตลาดของผู้โดยสารสายการบินสูงเป็นอันดับที่ 9 ของโลก ซึ่งการคาดการณ์ดังกล่าวสอดคล้องกับรายงานการเติบโตของสายการบินในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิกที่เติบโตสูงกว่าค่าเฉลี่ยภูมิภาคอื่น ๆ ทั่วโลก

และมีการคาดการณ์ว่า จีนจะมีตลาดด้านผู้โดยสารการบินใหญ่เป็นอันดับ 1 ของโลก แซงสหรัฐอเมริกาในปี 2569 โดยมีอินเดียรั้งอันดับ 3 รองจากสหรัฐ

โดยเมื่อไม่นานนี้ สายการบินแอร์อินเดีย ประกาศจัดหาอากาศยานจำนวน 470 ลำ ทั้งจากแอร์บัสและโบอิง เช่นเดียวกับสายการบินอินดิโก สายการบินต้นทุนต่ำร่วมชาติ ก็ประกาศจัดหาเครื่องบินแอร์บัส A320 จำนวน 500 ลำในครั้งเดียวในงาน Paris Air Show 2566

ดังนั้น โจทย์ของไทยคือ การเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบิน ซึ่งการสร้างสนามบินอย่างเดียวไม่พอ ต้องบริหารจัดการน่านฟ้าให้มีความยืดหยุ่น (flexible use of airspace) มากยิ่งขึ้น

“ปี 2562 มีเที่ยวบิน 1.07 ล้านเที่ยวบิน แต่ไทยรับได้ประมาณ 7 แสนเที่ยวบินต่อปี เราต้องการเพิ่มอีก 3 เท่าตัว ซึ่ง

เชื่อว่าเราทำได้”

ดีมานด์ “เมืองไทย” ยังแกร่ง

ด้าน “ยงยุทธ ลูจินตานนท์” ผู้แทนสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) บอกว่า IATA ประเมินว่าปริมาณผู้โดยสารของเที่ยวบินในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิกจะฟื้นตัวกลับสู่ระดับเดียวกับก่อนการระบาดของโควิด-19 ในกลางปี 2567

โดยสาเหตุที่การฟื้นตัวยังช้าเมื่อเทียบกับภูมิภาคอื่น ๆ คือ การฟื้นตัวของตลาดจีนที่ยังค่อนข้างช้า

“คาดว่าอุตสาหกรรมการบินของไทยน่าจะฟื้นเท่าก่อนโควิดในไตรมาส 1 หรือ 2 ของปี 2567 เพราะดีมานด์ยังอยู่ในทิศทางที่ดีมาก แต่ปริมาณเที่ยวบินอาจยังไม่ฟื้นตัวมากนัก”

และมองว่าโอกาสของธุรกิจสายการบินหลังจากนี้คือ ความต้องการการเดินทางที่อยู่ในระดับสูง นักท่องเที่ยวพร้อมที่จะออกเดินทาง ประกอบกับแต่ละประเทศผ่อนคลายมาตรการควบคุมการเดินทางแล้ว

ขณะเดียวกัน ปัจจัยลบที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินคือ ความขัดแย้งด้านภูมิรัฐศาสตร์ ซึ่งยังส่งผลกระทบต่อราคาลงทุนที่ปรับตัวสูงขึ้น ต้นทุนการประกอบกิจการสูงขึ้น และความไม่มั่นใจต่อสถานการณ์เศรษฐกิจ

ปี'67 นักท่องเที่ยว 35 ล้านคน

ฟาก “ศิริปรภณ์ เชี่ยวสมุทร” รองผู้ว่าการด้านตลาดยุโรป แอฟริกา ตะวันออกกลาง และอเมริกา การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) ระบุว่า ดีมานด์การเดินทางของนักท่องเที่ยวจีนยังมีอยู่ นักท่องเที่ยวจีนที่เดินทางมาจะเป็นนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยตนเอง ต่างจากอดีตที่เป็นกลุ่มทัวร์

นักท่องเที่ยวกลุ่มนี้เน้นการสำรองห้องพัก บัตรโดยสารสายการบินด้วยตนเอง

“แม้ตัวเครื่องบินจะมีการปรับราคาเพิ่มสูงขึ้น แต่นั่นอาจไม่ใช่ปัจจัยทำลายหลัก ปัจจัยที่ต้องจับตาคือ การเปิดสิทธิการบิน เบื้องต้นอาจต้องใช้วิธีการให้บริการด้วยเที่ยวบินเช่าเหมาลำไปก่อน”

ทั้งนี้ ในปี 2566 ททท.กำหนดเป้าหมาย

มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเที่ยวประเทศไทยประมาณ 25-28 ล้านคน แบ่งเป็นนักท่องเที่ยวจากตลาดระยะใกล้ (เดินทางด้วยการบินต่ำกว่า 6 ชั่วโมง) จำนวน 20.5 ล้านคน หรือ 73% ของนักท่องเที่ยวต่างชาติทั้งหมด และเป็นนักท่องเที่ยวจากตลาดระยะไกล จำนวน 7.5 ล้านคน ครองสัดส่วน 27% ของนักท่องเที่ยวต่างชาติทั้งหมด

ขณะที่ในปี 2567 ททท.วางเป้าหมายไว้ว่า จะมีนักท่องเที่ยวต่างชาติเที่ยวประเทศไทยประมาณ 35 ล้านคน แบ่งเป็นนักท่องเที่ยวจากตลาดระยะใกล้ (เดินทางด้วยการบินต่ำกว่า 6 ชั่วโมง) จำนวน 25.8 ล้านคน หรือ 74% ของนักท่องเที่ยวต่างชาติทั้งหมด และเป็นนักท่องเที่ยวจากตลาดระยะไกล จำนวนประมาณ 9.1 ล้านคน ครองสัดส่วน 26% ของนักท่องเที่ยวต่างชาติทั้งหมด (ดูตารางประกอบ)

เร่งเพิ่มสล็อตรองรับดีมานด์

“มนตรี เดชาสกุลสม” รองปลัดกระทรวงคมนาคม ระบุว่า กระทรวงคมนาคมมีนโยบายเพิ่มศักยภาพของท่าอากาศยานและการขนส่งทางอากาศ ซึ่งอยู่ในนโยบายการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม ด้านที่ 1 คือ การเปิดประตูการค้า การท่องเที่ยว สร้างการเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงในทุกมิติ

โดยแบ่งการดำเนินงานออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่ 1.การดำเนินงานระยะเร่งด่วน ภายใน 1 ปี มอบหมายให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ร่วมกับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) และบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) ดำเนินการจัดสรรเวลาการบินให้เพิ่มขึ้นร้อยละ 15 ต่อสัปดาห์ เพื่อรองรับความต้องการการเดินทางที่เพิ่มมากขึ้น

2.การดำเนินงานระยะกลาง 1-3 ปี มุ่งเน้นถึงการเพิ่มศักยภาพของท่าอากาศยานที่มีอยู่ในปัจจุบัน และ

3.การดำเนินงานระยะยาว 5-7 ปีคือ การพัฒนาขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารและเที่ยวบินอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในพื้นที่ท่องเที่ยวสำคัญที่มี

ประชาชาติ ธุรกิจ Prachachat Turakij Circulation: 120,000 Ad Rate: 1,350	Section: การตลาด/ท่องเที่ยว วันที่: พุธที่ 2 - อาทิตย์ 5 พฤศจิกายน 2566 ปีที่: 46 ฉบับที่: 5615 หน้า: 1(ล่างขวา), 13, 16 Col.Inch: 115.19 Ad Value: 155,506.50 PRValue (x3): 466,519.50 คลิป: สีสี่ หัวข้อข่าว: ส่งอุตสาหการบินของไทย
---	---

ข้อจำกัดในการขยายพื้นที่

เช่น การก่อสร้างท่าอากาศยาน
เชียงใหม่ แห่งที่ 2 (ล้านนา) และ
ท่าอากาศยานพังงา หรือภูเก็ตแห่งที่
2 (อันดามัน) ซึ่งสอดคล้องกับแผน
แม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของ
ประเทศที่ กพท.ได้จัดทำไว้ ซึ่งคาดว่า
เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะสามารถรองรับ
ผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้น 50 ล้านคนต่อปี

พร้อมทั้งให้ความสำคัญกับการลด
การปล่อยก๊าซเรือนกระจกและต้นทุน
ด้านพลังงาน โดยมอบหมายให้ กพท.
ศึกษาและกำหนดมาตรการเรื่องการ
ใช้น้ำมันอากาศยานแบบยั่งยืน หรือ
SAF เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐาน
ท้องค้การการบินพลเรือนระหว่าง
ประเทศ หรือ ICAO กำหนดไว้