สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
The Civil Aviation Authority of Thailand

รายงานสภาวะอุตสาหกรรมการบิน ของประเทศไทย ปี 2560

34 AOC

27 สายการบินเชิงพาณิชย์,
7 เฮลิคอปเตอร์

556 เส้นทางบิน

416 เส้นทางระหว่างประเทศ
140 เส้นทางภายในประเทศ

2,854

เที่ยวบิน ต่อ วัน

3 ANSPs

ผู้ให้บริการการเดินอากาศ

423,000 คน

จำนวนผู้โดยสารต่อวัน

709 ลำ

อากาศยานที่ใช้ให้บริการ

38 สนามบิน

155 ล้านคน

จำนวนผู้โดยสารในปี 2560

ผู้ประจำหน้าที่

PPL 1,420 ใบ
CPL 6,048 ใบ
ATPL 3,161 ใบ

12 แห่ง

โรงเรียนการบิน

สภาวะอุตสาหกรรมการบินและแนวโน้มการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินโลก

อุตสาหกรรมการบินทั่วโลกมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยจากรายงาน ICAO World Civil Aviation 2016 พบว่า ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ทั่วโลกในช่วง 20 ปีข้างหน้าว่าจะเติบโตร้อยละ 4.6 สอดคล้องกับการประมาณการของ บริษัท โบอิ้ง จำกัด และบริษัท แอร์บัส จำกัด ได้คาดการณ์ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทั่วโลกในช่วง 20 ปี ข้างหน้าว่า จะมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 4.4 และ 4.7 ต่อปี สำหรับภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีการคาดการณ์ว่า จะมีอัตราการขยายตัวของปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร เฉลี่ยร้อยละ 5.7 และ 6 ต่อปี ซึ่งสูงกว่าอัตราการเติบโตของโลก

สภาวะอุตสาหกรรมการบินและแนวโน้มการเติบโตอุตสาหกรรมการบินของไทย

ในปี 2560 มีผู้ถือใบอนุญาตประกอบกิจการการค้าขายการเดินอากาศ (AOL) จำนวนทั้งสิ้น 49 ราย (ยังให้บริการ 38 ราย) เมื่อพิจารณาสถิติการขนส่งผู้โดยสารภาพรวม 10 ปีที่ผ่านมาพบว่า มีผู้โดยสารเพิ่มขึ้นประมาณ 3 เท่าจาก ปี 2551 คิดเป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 11.7 ต่อปี แบ่งเป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศเติบโตร้อยละ 10 และผู้โดยสารภายในประเทศเติบโตร้อยละ 13.6 และเมื่อพิจารณาสัดส่วนระหว่างผู้โดยสารทั้งสองกลุ่ม พบว่า สัดส่วนผู้โดยสารภายในประเทศมีเพิ่มมากขึ้นซึ่งสอดคล้องกับทิศทางการเติบโตของโลก

ปริมาณผู้โดยสารทั้งประเทศ ในปี 2560 มีจำนวนทั้งสิ้น 154.52 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 จากปีที่ผ่านมา โดยท่าอากาศยานอู่ตะเภา มีอัตราการเติบโตของผู้โดยสารสูงที่สุด คิดเป็นร้อยละ 71 ส่วนสายการบินที่มีส่วนแบ่งการตลาดในประเทศสูงที่สุด คือ สายการบินไทยแอร์เอเชีย สายการบินนกแอร์ และสายการบินไทยไลอ้อนแอร์ มีส่วนแบ่งการตลาดร้อยละ 29 19 และ 18 ตามลำดับ แต่หากพิจารณาส่วนแบ่งตลาดระหว่างประเทศ พบว่า การบินไทยยังคงเป็นผู้ครองส่วนแบ่งตลาด คิดเป็นร้อยละ 42 ของผู้โดยสารระหว่างประเทศ นอกจากนี้พบว่าสายการบินมีแนวโน้มใช้ท่าอากาศยานภูมิภาคทดแทนท่าอากาศยานหลักซึ่งประสบปัญหาความคับคั่ง โดยมีการขออนุญาตเพิ่มเส้นทางบินระหว่างประเทศออกจากเมืองรองมากขึ้น สำหรับการคาดการณ์การเติบโตของจำนวนผู้โดยสารของไทย จะยังคงเติบโตต่อเนื่อง โดยในช่วง 5 ปี (2561-2565) คาดว่าจะเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 7.5 และในช่วง 10 ปี (2561-2571) คาดว่าจะเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 5.6

อุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนและซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศไทยมีแนวโน้มที่จะขยายตัว เนื่องจากอุตสาหกรรมการบินถูกจัดไว้ในอุตสาหกรรมแห่งอนาคต (New S-Curve) ที่รัฐบาลให้การส่งเสริม ซึ่งอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานมีผู้ประกอบการสัญชาติไทยที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทั้งหมด 28 ราย ซึ่งอุตสาหกรรมดังกล่าวถูกจัดให้อยู่ในแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของท่าอากาศยานอู่ตะเภาในเขตส่งเสริมระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก ที่คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2565 จะทำให้มูลค่าของอุตสาหกรรมนี้ในระยะเวลา 10 ปี เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 6.04 ต่อปี ส่วนอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยานมีการประมาณการว่าหากสามารถแย่งชิงส่วนแบ่งตลาดเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.50 ของอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยานทั่วโลก จะทำให้มีการเติบโตของมูลค่าเฉลี่ยในช่วง 10 ปี เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 4.14 ต่อปี แต่หากเป็นกรณีการเติบโตปกติด้วยส่วนแบ่งตลาดเท่าเดิม จะทำให้มีการเติบโตของมูลค่าเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.57 ต่อปี

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเติบโตของอุตสาหกรรม ปี 2561

➢ **ด้านเศรษฐกิจ** สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ คาดการณ์ว่า ในปี 2561 เศรษฐกิจไทยจะมีการขยายตัวเพิ่มสูงขึ้นอีกประมาณร้อยละ 3.6- 4.6 ซึ่งสอดคล้องกับที่ธนาคารโลกคาดการณ์ว่าเศรษฐกิจไทยจะเติบโตร้อยละ 3.6 ดังนั้นปัจจัยด้านเศรษฐกิจจะยังคงส่งผลบวกต่ออุตสาหกรรมการบินของประเทศ

➢ **การเติบโตของการท่องเที่ยว** จำนวนนักท่องเที่ยวในปี 2561 คาดการณ์ว่า จำนวนนักท่องเที่ยวจะยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยได้ตั้งเป้าหมายจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเติบโตร้อยละ 5 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา

➢ **การปลดธงแดงภายหลังเดือนกันยายน 2560** จากปัญหาที่ประเทศไทยถูกตรวจพบข้อบกพร่องอย่างมีนัยสำคัญความปลอดภัย (Significant Safety Concern : SSC) ทำให้บางประเทศ ไม่อนุญาตให้สายการบินของไทยเปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มเส้นทางบินและเที่ยวบิน ดังนั้นหลังจากที่ประเทศไทยสามารถแก้ปัญหาดังกล่าวได้ในเดือนกันยายน 2560 จึงส่งผลให้มีสายการบินของไทยขอเพิ่มเส้นทางบินและเที่ยวบินไปยังประเทศดังกล่าวเพิ่มขึ้น

➢ **การกลับสู่ Category 1** ของสำนักงานบริหารการบินแห่งชาติสหรัฐ (FAA) โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีแผนจะยื่นขอรับการประเมิน International Aviation Safety Assessment (IASA) เพื่อให้กลับสู่ Category 1 ภายในปี 2561 เพื่อให้สายการบินของไทยสามารถเพิ่มเส้นทางบินไปยังสหรัฐอเมริกาและประเทศกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยตามมาตรฐานของ FAA ได้

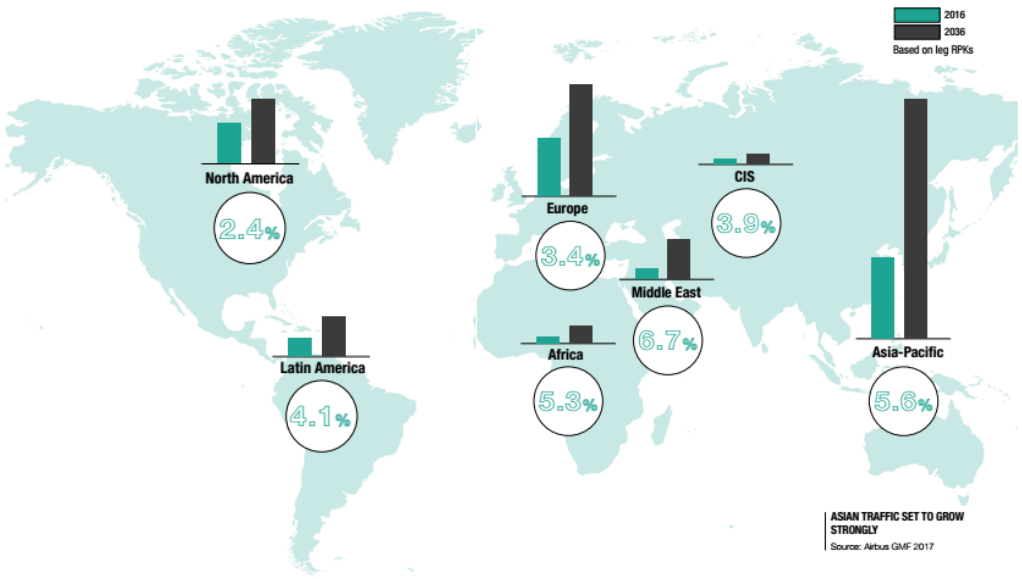
➢ **การลงทุนในอุตสาหกรรมการบินและการขอรับการส่งเสริมการลงทุน** มีนักลงทุนต่างชาติสนใจและได้มีคำขอรับการส่งเสริมการลงทุน จากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ในปี 2560 จำนวน 7 โครงการ ซึ่งมีจำนวนโครงการเท่ากันกับปีที่ผ่านมา และเมื่อพิจารณาสถิติการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในโครงการที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน พบว่า ในปี 2560 มีจำนวนโครงการทั้งหมด 3 โครงการ และเงินลงทุนทั้งสิ้น 2,594 ล้านบาท

➢ **ด้านนโยบายและโครงการส่งเสริม** ประกอบด้วย 3 ส่วน ได้แก่ *ส่วนที่หนึ่ง* โครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาขีดความสามารถของท่าอากาศยานในประเทศไทย ประกอบด้วยแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศไทยที่จะใช้เป็นแนวทางการก่อสร้างท่าอากาศยานแห่งใหม่และการพัฒนาท่าอากาศยานที่มีอยู่เดิมเพื่อให้การลงทุนมีประสิทธิภาพ รวมทั้งโครงการพัฒนาท่าอากาศยานที่สำคัญ เช่น แผนพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมืองระยะที่ 3 และโครงการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาให้เป็นเมืองการบินภาคตะวันออก (Aerotropolis) *ส่วนที่สอง*คือแผนการจัดทำนโยบายห้วงอากาศแห่งชาติ (National Airspace Policy) ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อก่อให้การใช้ห้วงอากาศอย่างบูรณาการตามมาตรฐานสากลและเป็นการพัฒนาประสิทธิภาพในการให้บริการการจราจรทางอากาศเหมาะสมกับผู้ใช้งานในแต่ละช่วงเวลา *ส่วนสุดท้าย* มาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานและการซ่อมบำรุงอากาศยาน เช่น การยกเว้นข้อจำกัดเรื่องสัดส่วนผู้ถือหุ้นชาวต่างชาติในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก การส่งเสริมการลงทุนของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และการแก้ไขพระราชบัญญัติเดินอากาศ พ.ศ. 2497 เรื่อง สัดส่วนผู้ถือหุ้นชาวต่างชาติที่ประกอบกิจการผลิตอากาศยาน ส่วนประกอบสำคัญอากาศยาน และซ่อมบำรุงอากาศยาน ให้สามารถถือหุ้นได้มากกว่าร้อยละ 49 เพื่อส่งเสริมกิจการผลิตอากาศยานในประเทศไทย

<u>สถานการณ์การเติบโตของอุตสาหกรรมการบินโลก</u>

อุตสาหกรรมการบินทั่วโลกมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่อง จะเห็นได้จากในปี 2016 มีปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers : RPK) ถึง 7,017 พันล้าน[1] ขยายตัวร้อยละ 6.3 จากปีก่อนหน้า สำหรับการเติบโตของปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) บริษัท โบอิ้ง จำกัด[2] และบริษัท แอร์บัส จำกัด[3] ซึ่งเป็นผู้ผลิตอากาศยานรายใหญ่ของโลกได้คาดการณ์ในช่วง 20 ปีข้างหน้าไว้ ดังนี้

ภาพที่ 1 การคาดการณ์แนวโน้มการเติบโตของปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers : RPK) ตามภูมิภาค ปี 2017 - 2036 (พ.ศ. 2560 – 2579)



ที่มา : Global Market Forecast: Growing Horizons 2017/2036, 2017. Airbus

จากภาพที่ 1 บริษัท แอร์บัส จำกัด ประมาณการการเติบโตของปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ในช่วง 20 ปีข้างหน้า (พ.ศ. 2560 – 2579) ของทั่วโลกมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 4.4 ต่อปี และภูมิภาคเอเชียแปซิฟิคมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 5.6 ต่อปี โดยเป็นภูมิภาคที่มีการขยายตัวของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารสูงเป็นอันดับสองรองจากภูมิภาคตะวันออกกลางที่มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 6.7 ต่อปี

[1] 2016 Air Transport Yearly Monitor (Preliminary). ICAO

[2] Current Market Outlook 2016-2035, 2016. Boeing

[3] Global Market Forecast: Growing Horizons 2017/2036, 2017. Airbus

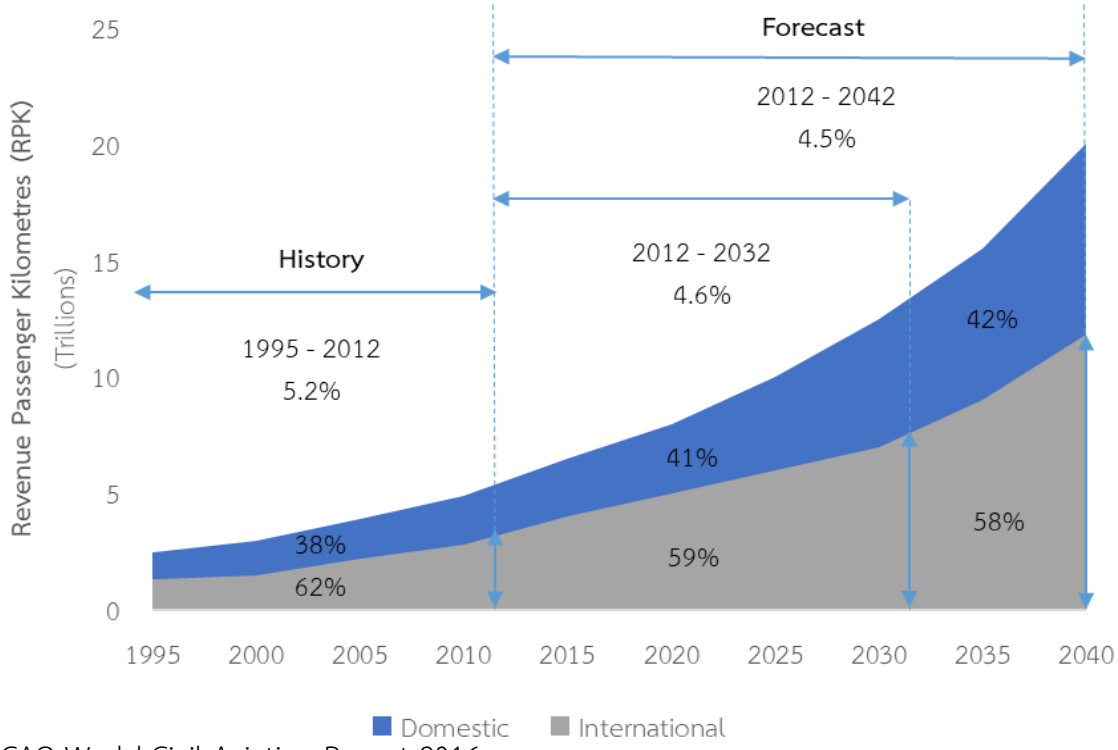
ภาพที่ 2 การคาดการณ์แนวโน้มการเติบโตของปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK) รายเส้นทาง ปี 2017 – 2036 (พ.ศ. 2560 – 2579)

ที่มา : Current Market Outlook 2017-2036, 2017. Boeing

จากภาพที่ 2 บริษัท โบอิ้ง จำกัด ได้ประมาณการการเติบโตของปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ในช่วง 20 ปีข้างหน้า (พ.ศ. 2560 – 2579) ทั่วโลกจะมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 4.7 ต่อปี เมื่อพิจารณาเป็นรายเส้นทางบิน พบว่า การบินภายในภูมิภาคเอเชีย (ไม่รวมประเทศจีน) มีอัตราการเติบโตร้อยละ 5.7 ต่อปี โดยมีอัตราการขยายตัวของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารสูงเป็นอันดับสี่รองจากการบินระหว่างภูมิภาคตะวันออกกลางและเอเชียที่มีอัตราเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 6.4 ต่อปี การบินภายในภูมิภาคลาตินอเมริกาที่มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 6.2 ต่อปี และการบินภายในประเทศจีนที่มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 6.1 ต่อปี ตามลำดับ

สำหรับการคาดการณ์การเติบโตของการผลิตอากาศยาน บริษัท โบอิ้ง จำกัด และบริษัท แอร์บัส จำกัด ได้ประมาณการความต้องการอากาศยานว่าทั่วโลกจะมีแนวโน้มไปในทิศทางเดียวกัน คือ มีการขยายตัวด้านความต้องการอากาศยานของสายการบินสอดคล้องกับการขยายตัวด้านปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร เนื่องจากเป็นความต้องการที่เกี่ยวเนื่องกัน (Derived Demand) กล่าวคือ หากผู้โดยสารมีความต้องการในการเดินทางทางอากาศเพิ่มมากขึ้น จะส่งผลให้สายการบินต้องหาวิธีที่จะตอบสนองต่อความต้องการนั้น โดยการเพิ่มความถี่ เพิ่มเส้นทางบิน เพิ่มจำนวนที่นั่งของผู้โดยสาร เมื่อมีการใช้ประโยชน์จากอากาศยานอย่างเต็มที่แล้ว สายการบินจึงจำเป็นต้องสั่งซื้ออากาศยาน เพื่อทดแทนอากาศยานเก่าที่เสื่อมสภาพและรองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้น

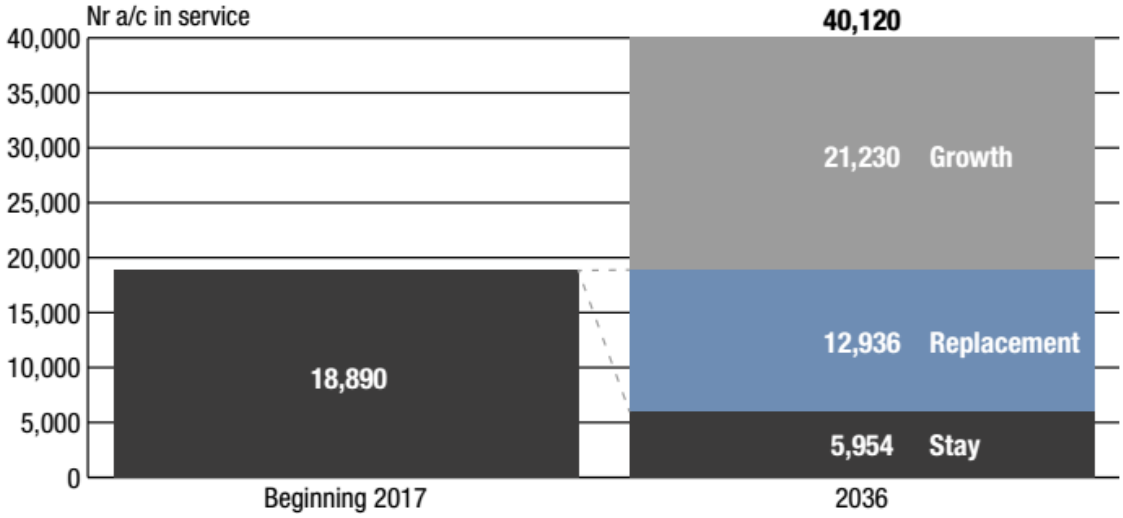
ภาพที่ 3 แสดงปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทั่วโลกและการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร ตั้งแต่ปี 1995-2040



ที่มา : ICAO World Civil Aviation Report 2016

จากรายงานประจำปี ICAO World Civil Aviation 2016 ได้รายงานปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) แบ่งเป็น 3 ช่วง ได้แก่ ตั้งแต่ปี 1995 – 2012 (พ.ศ. 2538 – 2555) ในภาพรวมมีการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 5.2 โดยส่วนใหญ่เป็นการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศคิดเป็นร้อยละ 62 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด ช่วงที่สอง คือ ระหว่างปี 2012 – 2032 (พ.ศ. 2555 – 2575) คาดว่า จะมีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 4.6 ต่อปี โดยจะมีสัดส่วนของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศลดลงเหลือร้อยละ 59 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด และช่วงสุดท้าย คือ การคาดการณ์ในระยะ 30 ปี ช่วง ค.ศ. 2012 – 2042 (พ.ศ. 2555 – 2585) จะมีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 4.5 ต่อปี โดยจะมีสัดส่วนของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศลดลงเป็นร้อยละ 58 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด

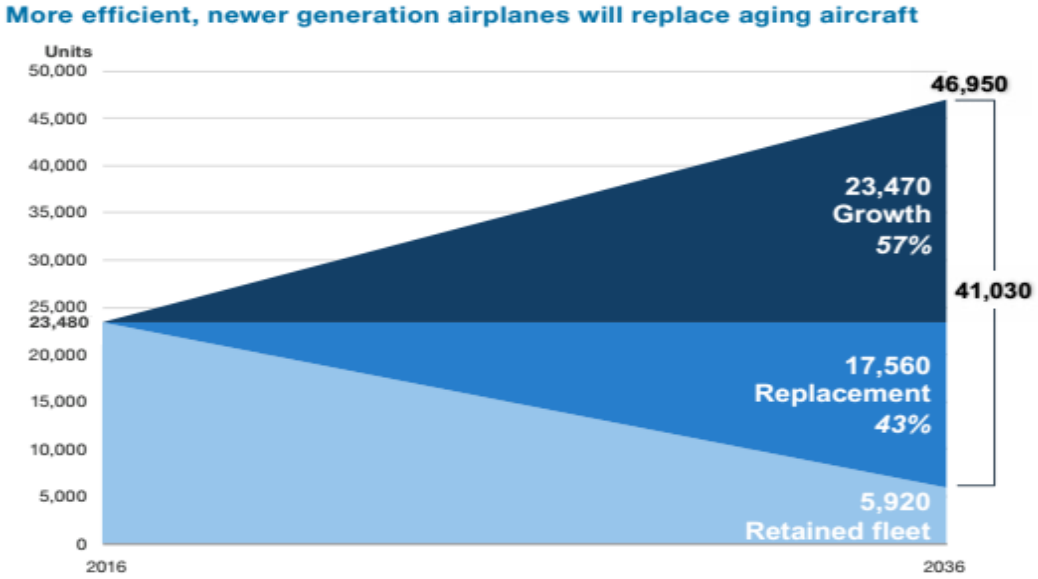
ภาพที่ 4 แนวโน้มการสั่งซื้ออากาศยานเพื่อทดแทนอากาศยานเก่าและรองรับกับความต้องการในอนาคต



ที่มา : Global Market Forecast: Growing Horizons 2017/2036, 2017. Airbus

จากภาพที่ 4 บริษัท แอร์บัส จำกัด รายงานว่า ปี 2017 (พ.ศ. 2560) จะมีอากาศยานทั่วโลก 18,890 ลำ และคาดว่าในปี 2036 (พ.ศ. 2579) จะมีอากาศยานเพิ่มขึ้นเป็น 40,120 ลำ โดยเป็นอากาศยานที่ยังดำเนินการอยู่จากปี 2017 (พ.ศ. 2560) จำนวน 5,954 ลำ คิดเป็นร้อยละ 14.84 ของอากาศยานทั้งหมด และจะมีความต้องการอากาศยานใหม่ทั้งหมด 34,166 ลำ แบ่งออกเป็นการสั่งอากาศยานใหม่เพื่อทดแทนอากาศยานเดิมที่เสื่อมสภาพประมาณ 12,936 ลำ คิดเป็นร้อยละ 32.24 ของอากาศยานทั้งหมด ส่วนที่เหลือเป็นอากาศยานใหม่เพื่อรองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้น จำนวน 21,230 ลำ คิดเป็นร้อยละ 52.92 ของอากาศยานทั้งหมด

ภาพที่ 5 แนวโน้มการสั่งซื้ออากาศยานเพื่อทดแทนอากาศยานเก่าและรองรับกับความต้องการในอนาคต

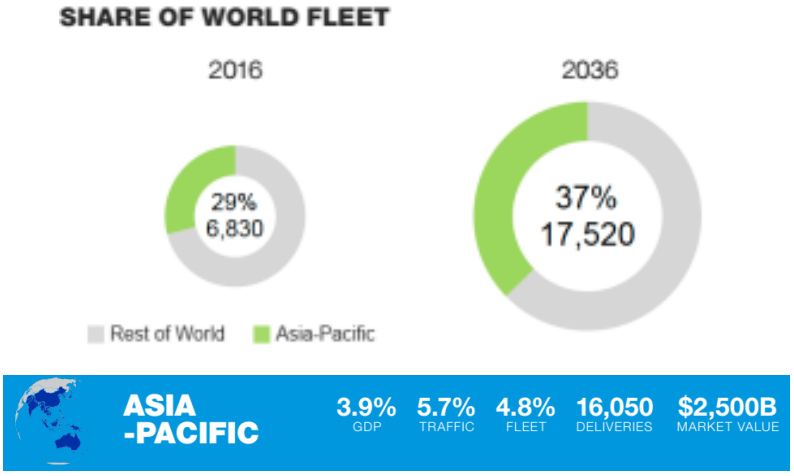


ที่มา : Current Market Outlook 2016-2035, 2016. Boeing

จากภาพที่ 5 บริษัท โบอิ้ง จำกัด รายงานว่า ปี 2016 (พ.ศ. 2559) จะมีอากาศยานทั่วโลก 23,480 ลำ และคาดว่าในปี 2036 (พ.ศ. 2579) จะมีอากาศยานเพิ่มขึ้นเป็น 46,950 ลำ โดยเป็นอากาศยานที่ยังดำเนินการอยู่จากปี 2016 (พ.ศ. 2559) จำนวน 5,920 ลำ คิดเป็นร้อยละ 12.61 ของอากาศยานทั้งหมด และจะมีความต้องการอากาศยานใหม่ทั้งหมด 41,030 ลำ แบ่งออกเป็นการสั่งอากาศยานใหม่เพื่อทดแทนอากาศยานเดิมที่เสื่อมสภาพประมาณ 17,560 ลำ คิดเป็นร้อยละ 37.40 ของอากาศยานทั้งหมด ส่วนที่เหลือเป็นอากาศยานใหม่เพื่อรองรับความต้องการเพิ่มขึ้นจำนวน 23,470 ลำ คิดเป็นร้อยละ 49.99 ของอากาศยานทั้งหมด

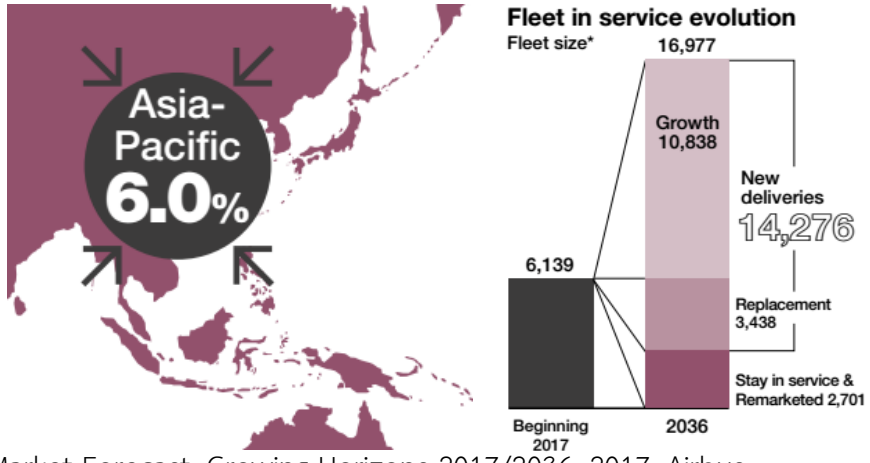
<u>สถานการณ์การเติบโตของอุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคเอเชีย</u>

ภาพที่ 6 การคาดการณ์จำนวนอากาศยานและการเติบโตของปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers : RPK) ในภูมิภาคเอเชีย ปี 2016 (พ.ศ. 2559) เปรียบเทียบกับ ปี 2036 (พ.ศ. 2579)



ที่มา : Current Market Outlook 2017-2036, 2016. Boeing

ภาพที่ 7 การคาดการณ์การเติบโตของปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) และจำนวนอากาศยานในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ปี 2017 – 2036 (พ.ศ. 2559 – 2578)



ที่มา : Global Market Forecast: Growing Horizons 2017/2036, 2017. Airbus

จากภาพที่ 6 และภาพที่ 7 แสดงผลการคาดการณ์การขยายตัวของปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ของบริษัท โบอิ้ง จำกัด และบริษัท แอร์บัส จำกัด โดยทั้งสองบริษัทได้คาดการณ์ในทำนองเดียวกันว่า จะมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 5.7 และร้อยละ 6 ตามลำดับ จนถึงปี 2036 (พ.ศ. 2579) ซึ่งสูงกว่าอัตราการขยายตัวของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารโลก และมีอัตราการเพิ่มขึ้นของการสั่งซื้ออากาศยานร้อยละ 4.8 และ 4.96 ต่อปี ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาการเติบโตของการสั่งซื้ออากาศยาน พบว่า ในปี 2016 (พ.ศ. 2559) บริษัท โบอิ้ง จำกัด คาดการณ์ว่าจะมีอากาศยานในภูมิภาคทั้งหมด 6,830 ลำ และในปี 2036 (พ.ศ. 2579) คาดว่าจะมีการส่งมอบอากาศยานทั้งหมด 16,050 ลำ คิดเป็นร้อยละ 91.61 ของอากาศยานทั้งหมด ทำให้มีอากาศยานเพิ่มขึ้นเป็น 17,520 ลำ ส่วนบริษัท แอร์บัส จำกัด ได้คาดการณ์ว่า ในปี 2017 (พ.ศ. 2560) จะมีอากาศยานในภูมิภาคทั้งสิ้น 6,139 ลำ และคาดว่าจะมีจำนวนอากาศยานเพิ่มขึ้นเป็น 14,276 ลำ ในปี 2036 (พ.ศ. 2579) โดยแบ่งออกเป็นอากาศยานใหม่เพื่อทดแทนอากาศยานเดิมที่เสื่อมสภาพประมาณ 3,438 ลำ คิดเป็นร้อยละ 20.25 ของอากาศยานทั้งหมด และเป็นอากาศยานแบบที่ผลิตขึ้นใหม่ 10,838 ลำ คิดเป็นร้อยละ 63.84 ของอากาศยานทั้งหมด

<u>สถานการณ์การเติบโตของอุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้</u>

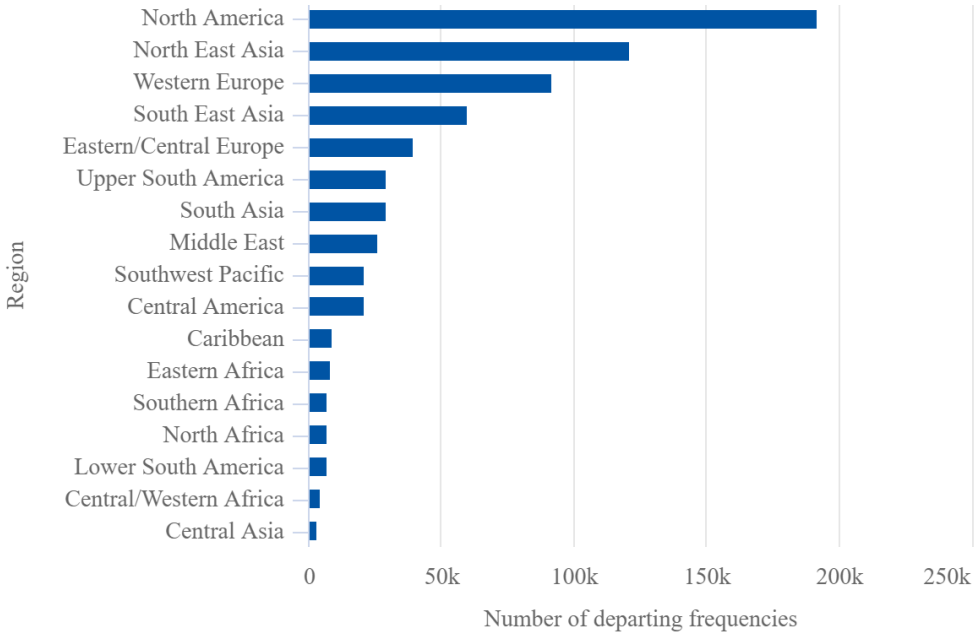
ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ประกอบด้วย 11 ประเทศ มีประชากรทั้งหมด 639,892,653[4] คน โดยสาธารณรัฐอินโดนีเซียเป็นประเทศที่มีประชากรมากที่สุดในภูมิภาคถึงร้อยละ 40.81 ของประชากรทั้งหมดในภูมิภาค และเป็นประเทศที่มีประชากรมากเป็นอันดับที่ 4 ของโลก รองจากสาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐอินเดีย และสหรัฐอเมริกา ตามลำดับ

ภาพที่ 8 ความหนาแน่นของประชากรในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ปี 2559

ที่มา: World Bank Data, Population

[4] The World Bank Data, Population

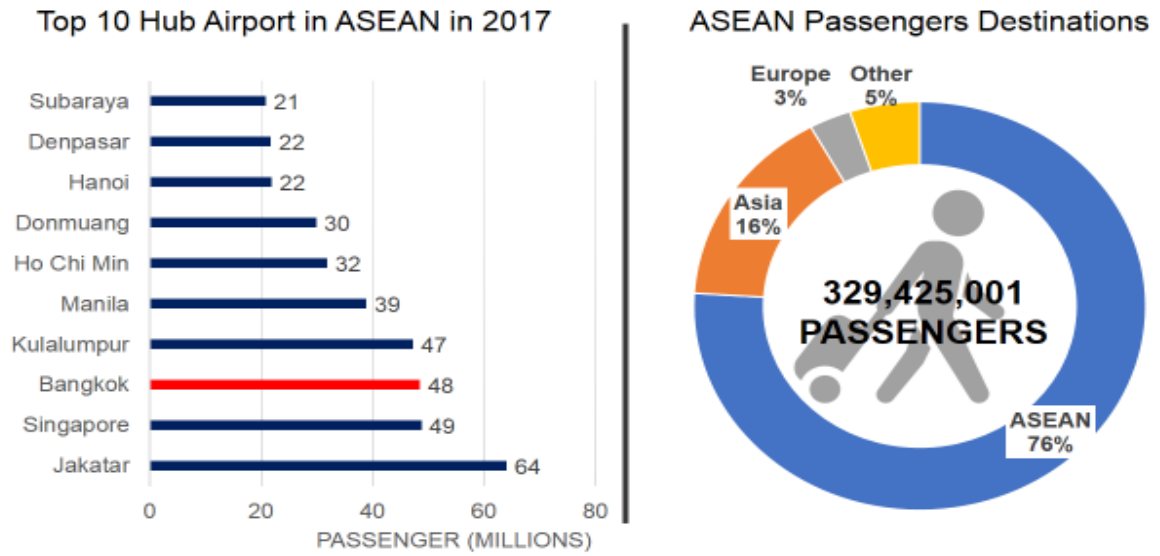
ภาพที่ 9 การจัดอันดับความถี่ของเที่ยวบินขาออกทั่วโลกในช่วงวันที่ 25-31 ธันวาคม 2560



ที่มา: CAPA Centre for Aviation

จากการจัดอันดับความถี่ของเที่ยวบินขาออกในช่วงสัปดาห์ที่มีการขนส่งทางอากาศมากที่สุดจาก CAPA Centre for Aviation พบว่า ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีความถี่ของเที่ยวบินขาออกมากเป็นอันดับที่ 4 ของโลก มีจำนวนเที่ยวบินขาออก 59,535 เที่ยวบิน รองจากภูมิภาคอเมริกาเหนือ เอเชียตะวันออกเฉียงเหนือ และยุโรปตะวันตก ตามลำดับ

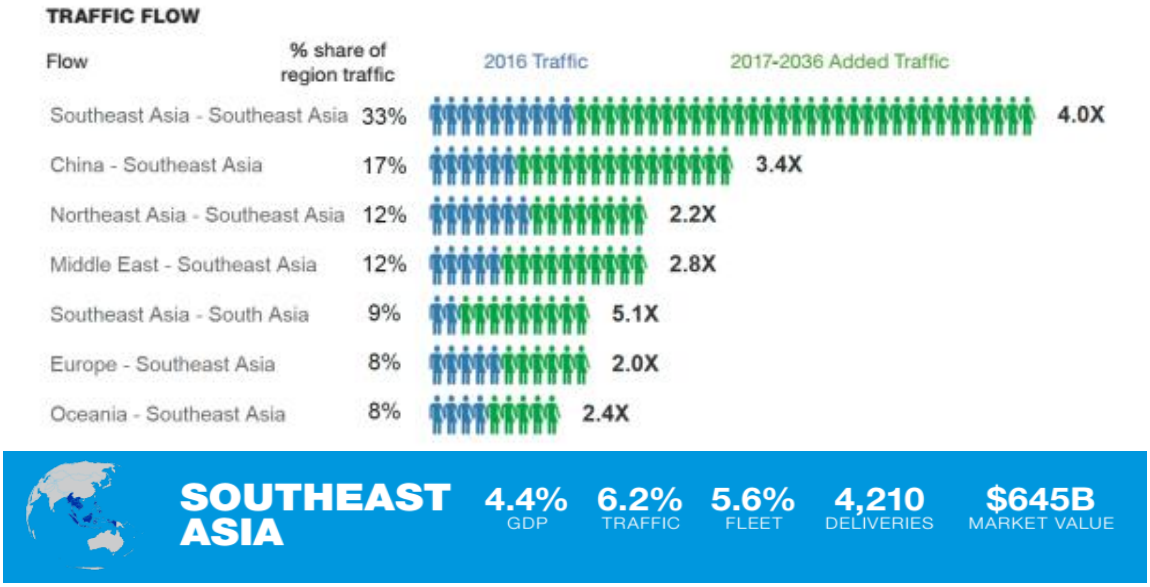
ภาพที่ 10 ท่าอากาศยานหลักของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และจุดหมายของการเดินทางภายในอาเซียน ปี 2017 (พ.ศ. 2560)



ที่มา: CAPA Centre for Aviation

จากภาพที่ 10 แสดงการเปรียบเทียบจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศ (International Departure Passenger) ของท่าอากาศยานในภูมิภาคอาเซียน ในปี 2017 (พ.ศ. 2560) พบว่า ท่าอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารมากที่สุด คือ ท่าอากาศยานนานาชาติจาการ์ตาซูการ์โน-ฮัตตา มีผู้โดยสารทั้งสิ้น 64 ล้านคน ในขณะที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของประเทศไทยมีจำนวนผู้โดยสารมากเป็นอันดับ 3 ใกล้เคียงกับท่าอากาศยานชางอีของประเทศสิงคโปร์ ที่มีผู้โดยสารทั้งสิ้น 48 ล้านคน โดยจุดหมายการเดินทางสูงสุดของชาวเอเชียน คือ การเดินทางภายในภูมิภาคอาเซียน

ภาพที่ 11 การคาดการณ์แนวโน้มการจราจรทางอากาศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้รายเส้นทาง ปี 2017 – 2036 (พ.ศ. 2560 – 2579)



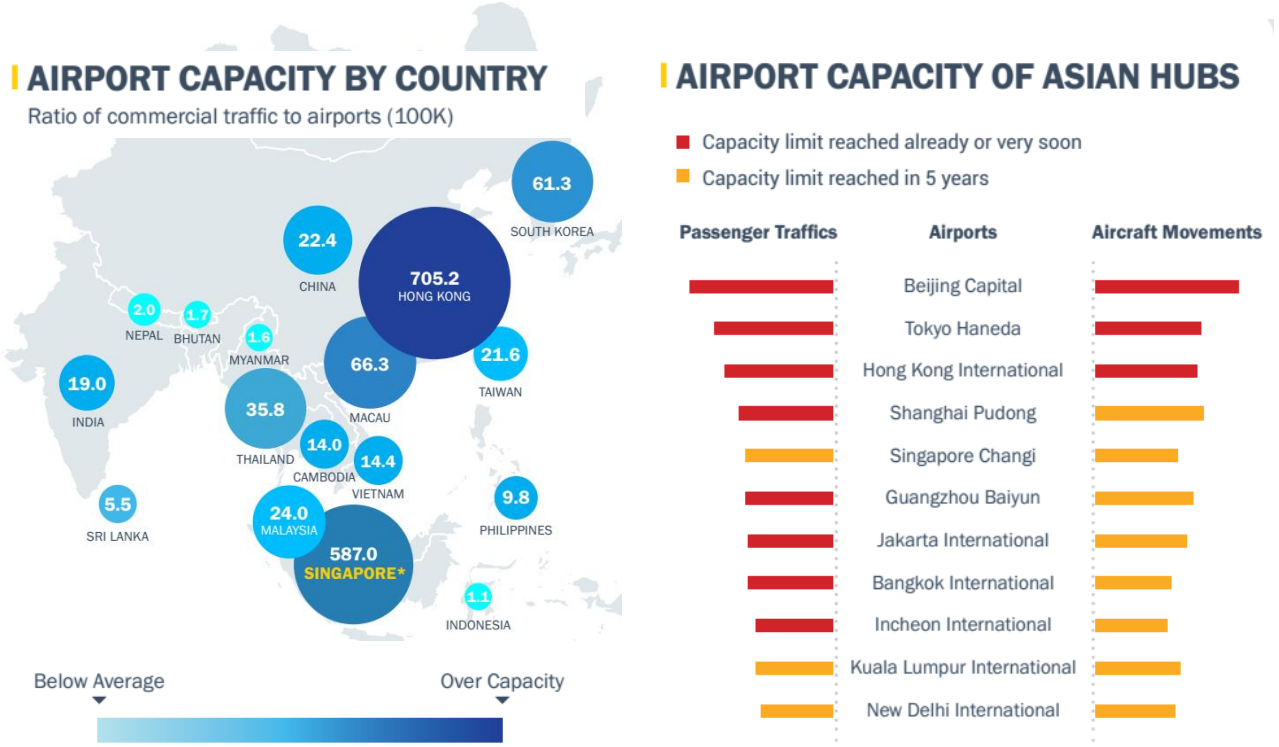
ที่มา : Current Market Outlook 2017-2036, 2016. Boeing

การคาดการณ์ของ บริษัท โบอิ้ง จำกัด ได้ประมาณการการเติบโตของปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ในช่วง 20 ปีข้างหน้า (พ.ศ. 2560 – 2579) ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ว่าจะมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 6.2 ต่อปี เมื่อพิจารณาเป็นรายเส้นทางบิน พบว่า การบินภายในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะมีสัดส่วนมากที่สุดถึงร้อยละ 33 ของปริมาณการจราจรทางอากาศทั้งหมดในภูมิภาค คาดการณ์ว่าจะมีการเติบโตเพิ่มมากขึ้นถึง 4 เท่าจากปีก่อน (พ.ศ. 2559) รองลงมาเป็นเส้นทางบินระหว่างภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และประเทศจีน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 17 ของปริมาณการจราจรทางอากาศทั้งหมดในภูมิภาค

สภาสมาคมท่าอากาศยานระหว่างประเทศ (Airport Council International, ACI) ซึ่งเป็นการรวมตัวของผู้ดำเนินการท่าอากาศยานจากทั่วโลก ได้รายงานท่าอากาศยานที่มีการเติบโตอย่างรวดเร็วจากท่าอากาศยานทั่วโลกในปี 2559 พบว่า ท่าอากาศยานในสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามเป็นท่าอากาศยานมีการเติบโตอย่างรวดเร็วทั้งทางด้านผู้โดยสาร ได้แก่ ท่าอากาศยานนานาชาติเตินเซินเญิ้ต เมืองโฮจิมินห์ มีจำนวนผู้โดยสารถึง 32.5 ล้านคน คิดเป็นการเติบโตร้อยละ 22.4 จากปีที่แล้ว และด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ ได้แก่ ท่าอากาศยาน

โหน่ยบ่าย เมืองฮานอย มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ 566,000 ตัน คิดเป็นการเติบโตร้อยละ 18.2 จากปีที่ผ่านมา[5]

ภาพที่ 12 ขีดความสามารถของท่าอากาศยานระหว่างประเทศแยกรายประเทศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก



ที่มา : ASIAN SKY, Infrastructure Report 2017

จากภาพที่ 12 แสดงขีดความสามารถของท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แยกรายประเทศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก พบว่า ประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีศักยภาพในการรองรับการจราจรทางอากาศเชิงพาณิชย์ โดยประเทศสิงคโปร์สามารถรองรับการจราจรทางอากาศเชิงพาณิชย์ได้ถึง 587 ล้านเที่ยวบิน ซึ่งในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีขีดความสามารถเป็นรองแค่ประเทศฮ่องกงเท่านั้น ประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่มีศักยภาพรองลงมา ได้แก่ ไทย และมาเลเซีย ตามลำดับ และเมื่อพิจารณาขีดความสามารถของท่าอากาศยานแต่ละประเทศในการรองรับผู้โดยสารและเที่ยวบิน พบว่า ท่าอากาศยานชางฮี ประเทศสิงคโปร์ และท่าอากาศยานกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย ปัจจุบันสามารถรองรับผู้โดยสารและเที่ยวบินเพิ่มขึ้นได้อีก ในขณะที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประเทศไทย ปัจจุบันมีการรองรับปริมาณผู้โดยสารเต็มขีดความสามารถแล้ว แต่ยังสามารถรองรับปริมาณเที่ยวบินเพิ่มขึ้นได้อีก โดยคาดว่าจะเต็มขีดความสามารถในอีก 5 ปีข้างหน้า หากไม่มีการขยายหรือพัฒนาศักยภาพของท่าอากาศยาน

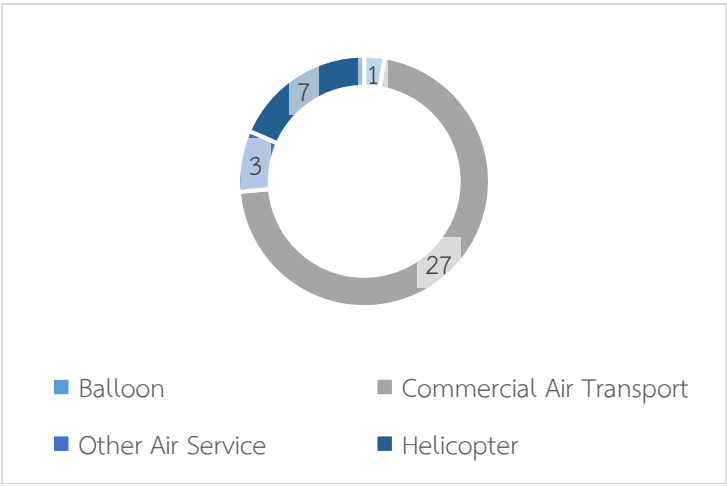
[5]ACI Annual World Airport Traffic Report 2016, Airport Council International (ACI)

<u>สถานการณ์การเติบโตของอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย</u>

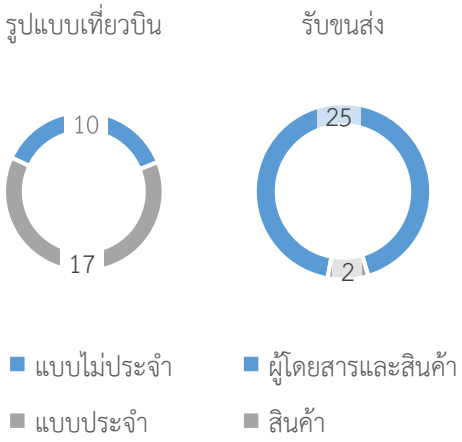
- **ภาพรวมสถิติการขนส่งทางอากาศของไทย**

  <u>จำนวนผู้ประกอบการสายการบินในประเทศไทย</u>

จำนวนผู้ประกอบการแบ่งตามประเภทอากาศยาน
38 ราย



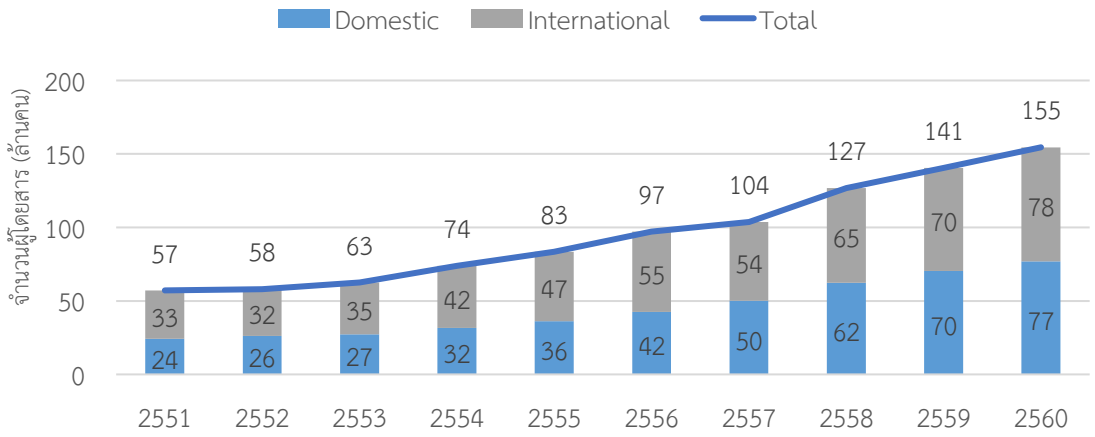
จำนวนผู้ประกอบการสายการบินพาณิชย์
27 ราย



ที่มา : ฝ่ายกำกับกิจการการบินพลเรือน ข้อมูล ณ วันที่ 26 มีนาคม 2561

ผู้ถือใบอนุญาตประกอบกิจการการค้าขายการเดินอากาศ (AOL) ในปี 2560 มีจำนวนทั้งสิ้น 49 ราย เป็นผู้ถือใบอนุญาต AOL แต่หยุดให้บริการแล้ว จำนวน 11 ราย (ประกอบด้วยสายการบินพาณิชย์ 9 ราย และเฮลิคอปเตอร์ 2 ราย) คิดเป็นร้อยละ 29 ของผู้ถือใบอนุญาต AOL ทั้งหมด ดังนั้น จึงยังมีผู้ถือใบอนุญาต AOL และยังประกอบกิจการการค้าขายการเดินอากาศอยู่ในปัจจุบันจำนวน 38 ราย ซึ่งในจำนวนนี้ประกอบด้วยผู้ประกอบการสายการบินพาณิชย์ จำนวน 27 ราย สามารถแบ่งกลุ่มตามรูปแบบเที่ยวบินได้เป็น แบบไม่ประจำ จำนวน 10 ราย และเที่ยวบิน แบบประจำ จำนวน 17 ราย แต่หากแบ่งตามประเภทการรับขนส่งจะเป็น การรับขนผู้โดยสารและสินค้า จำนวน 25 ราย และรับขนเฉพาะสินค้า จำนวน 2 ราย นอกจากนี้ยังมีผู้ประกอบการบอลลูนจำนวน 1 ราย ผู้ประกอบการบินพาณิชย์อื่น จำนวน 3 ราย และผู้ประกอบการเฮลิคอปเตอร์ จำนวน 7 ราย

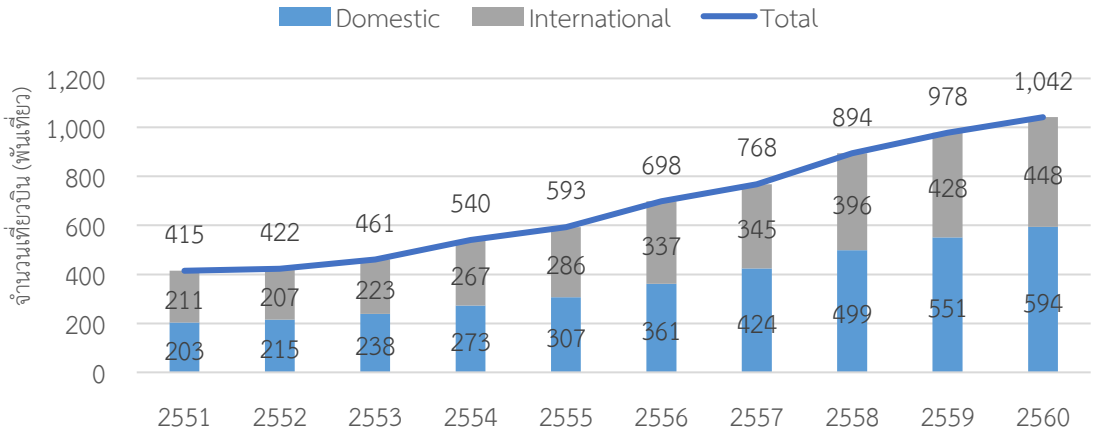
ภาพที่ 13 สถิติจำนวนผู้โดยสารภาพรวมทั่วประเทศ ปี 2551 – 2560



ที่มา : การวิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน จากข้อมูลของฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

จากสถิติการขนส่งผู้โดยสารโดยภาพรวมของประเทศไทยช่วง 10 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2551 – 2560) พบว่า มีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นประมาณ 3 เท่า จากปี 2551 ที่มีจำนวนผู้โดยสาร 57 ล้านคน เพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 155 ล้านคน ในปี 2560 โดยในระหว่างปี 2551 – 2553 มีอัตราการเติบโตค่อนข้างต่ำ เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจโลกถดถอย และตั้งแต่ปี 2553 เป็นต้นไป พบว่า มีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะปี 2556 ที่สนามบินดอนเมืองได้เปิดดำเนินการอีกครั้งหนึ่ง เพื่อลดปัญหาความคับคั่งของสายการบินต้นทุนต่ำที่ให้บริการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้อัตราการเติบโตเฉลี่ย (Compound Annual Growth Rate – CAGR) ของผู้โดยสารทั้งหมดคิดเป็นร้อยละ 11.7 ต่อปี แบ่งเป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศมีการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 10 ต่อปี และอัตราการเติบโตของผู้โดยสารภายในประเทศเฉลี่ยร้อยละ 13.6 ต่อปี และมีสัดส่วนผู้โดยสารระหว่างประเทศและผู้โดยสารภายในประเทศใกล้เคียงกันมากขึ้น โดยเฉพาะสัดส่วนของผู้โดยสารภายในประเทศที่เพิ่มมากขึ้น สอดคล้องกับทิศทางการเติบโตของโลกตาม รายงาน ICAO World Civil Aviation 2016

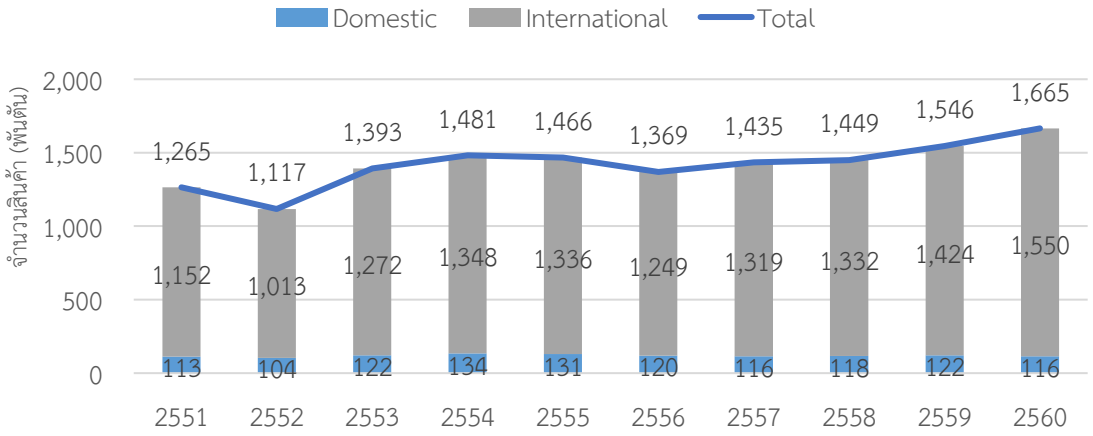
ภาพที่ 14 แสดงสถิติการเติบโตของจำนวนเที่ยวบิน ปี 2551 – 2560



ที่มา : การวิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน จากข้อมูลของฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

จากภาพที่ 14 สถิติการเติบโตของการจราจรทางอากาศของประเทศไทยในระหว่าง 10 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2551 – 2560) พบว่า การเพิ่มขึ้นของเที่ยวบินมีความสอดคล้องกับการเติบโตของจำนวนผู้โดยสาร โดยมีจำนวนเที่ยวบินเพิ่มขึ้นประมาณ 2 เท่า จากเดิมมีจำนวน 415,000 เที่ยวบิน ในปี 2551 เพิ่มขึ้นเป็น 1,042,000 เที่ยวบิน ในปี 2560 คิดเป็นอัตราการเติบโตของเที่ยวบินทั้งหมดเฉลี่ยต่อปี (Compound Annual Growth Rate – CAGR) ร้อยละ 10.8 เป็นการเติบโตของเที่ยวบินระหว่างประเทศร้อยละ 8.7 ต่อปี และเที่ยวบินภายในประเทศร้อยละ 12.6 ต่อปี

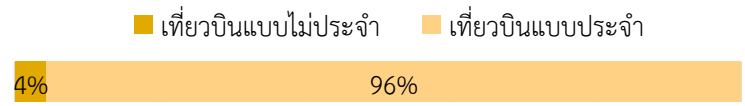
ภาพที่ 15 สถิติการขนส่งสินทางอากาศ ปี 2551 – 2560



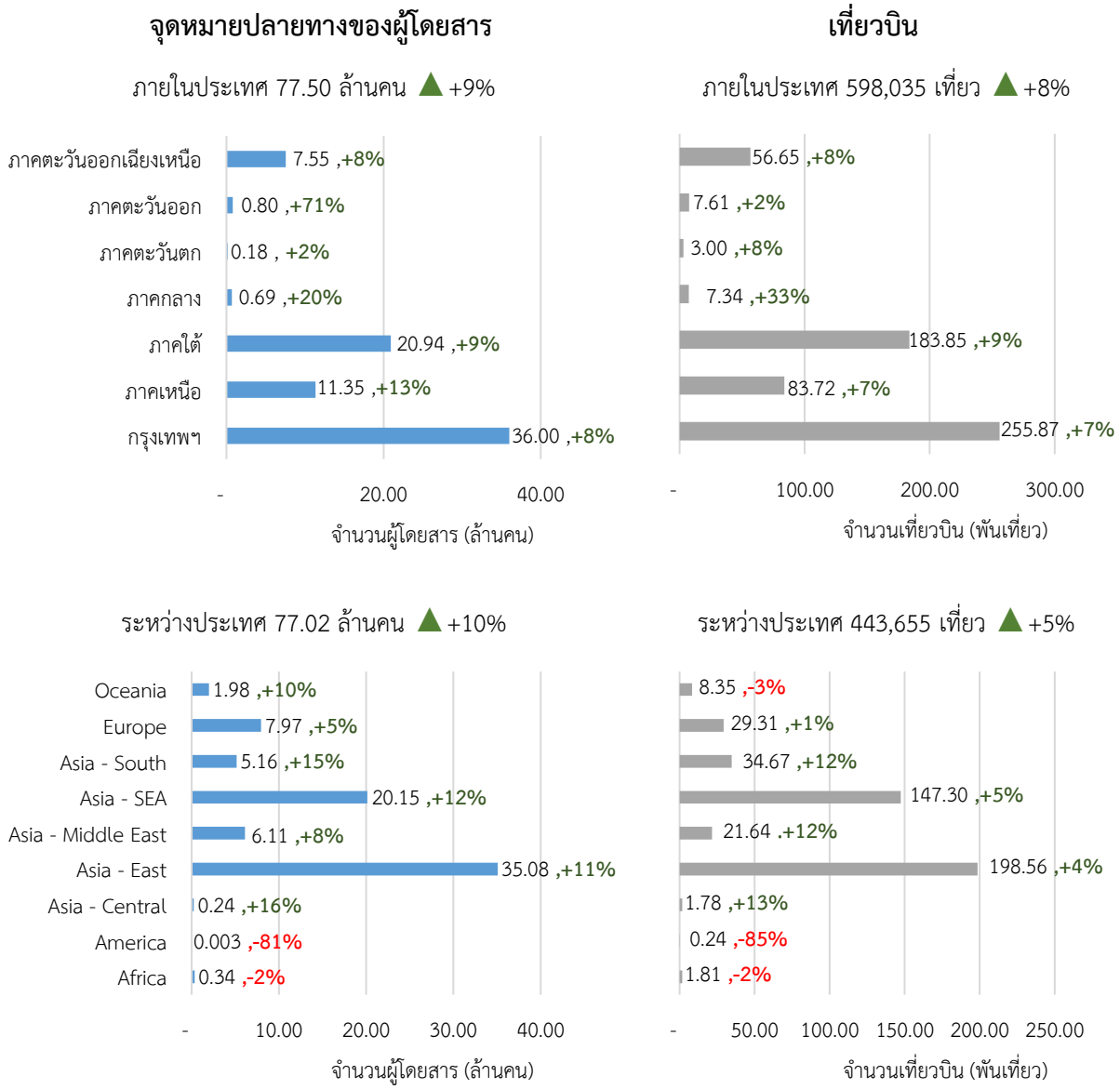
ที่มา : การวิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน จากข้อมูลของฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

จากภาพที่ 15 แสดงการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศไทยในระหว่าง 10 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2551 – 2560) พบว่า มีการเติบโตไม่มากนัก ส่วนใหญ่เป็นการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งมีอัตราการเติบโตของการขนส่งสินค้าเฉลี่ยต่อปี (Compound Annual Growth Rate – CAGR) ร้อยละ 3.1 เป็นการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศคิดเป็นการเติบโตร้อยละ 3.3 ต่อปี ในขณะที่การขนส่งสินค้าภายในประเทศเติบโตร้อยละ 0.3 ต่อปี

สถิติการขนส่งผู้โดยสาร เที่ยวบิน แยกรายเส้นทางบิน ปี 2560 เปรียบเทียบ ปี 2561

สถิติการขนส่งทางอากาศ ปี 2560 เปรียบเทียบ ปี 2559	ผู้โดยสาร 154.52 ล้านคน ▲ เพิ่มขึ้น ≈13.95 ล้านคน ▲ +10% เที่ยวบิน 1.04 ล้านเที่ยว ▲ เพิ่มขึ้น ≈63,000 เที่ยว ▲ +6% 

ที่มา : การวิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน จากข้อมูลของฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

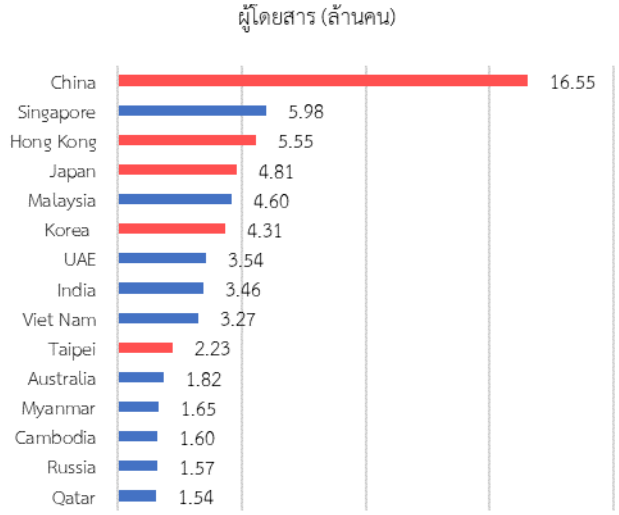


ที่มา : การวิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน จากข้อมูลของฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

ประเทศไทยมีจำนวนผู้โดยสารจำนวน 154.52 ล้านคนในปี 2560 เพิ่มขึ้นจากปี 2559 จำนวน 13.95 ล้านคน คิดเป็นการเติบโตร้อยละ 10 จากปีที่ผ่านมา แบ่งเป็นผู้โดยสารภายในประเทศจำนวน 77.50 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 9 และปลายทางที่มีจำนวนผู้โดยสารมากที่สุด คือ ท่าอากาศยานในกรุงเทพฯ และท่าอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารรองลงมา ได้แก่ ภาคใต้ และภาคเหนือตามลำดับ ขณะที่ท่าอากาศยานในภาคตะวันออก คือ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา เป็นท่าอากาศยานมีอัตราการเติบโตสูงที่สุด คิดเป็นการเติบโตร้อยละ 71 จากปีที่ผ่านมา ในขณะที่ภาคตะวันตกเป็นภูมิภาคที่มีจำนวนผู้โดยสารน้อยที่สุด และผู้โดยสารระหว่างประเทศมีจำนวน 77.02 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 จากปีที่ผ่านมา โดยภูมิภาคที่มีผู้โดยสารเดินทางไป-กลับ ระหว่างประเทศไทยมากที่สุด ได้แก่ ภูมิภาคเอเชียตะวันออก เช่น ประเทศจีน เกาหลี และญี่ปุ่น เป็นต้น ลำดับต่อมาได้แก่ เอเชีย

ตะวันออกเฉียงใต้ และยุโรป ตามลำดับ โดยภูมิภาคที่มีอัตราการเติบโตสูงที่สุดคือ ภูมิภาคเอเชียกลาง และเอเชียใต้ มีอัตราการเติบโตร้อยละ 16 และ 15 ตามลำดับ

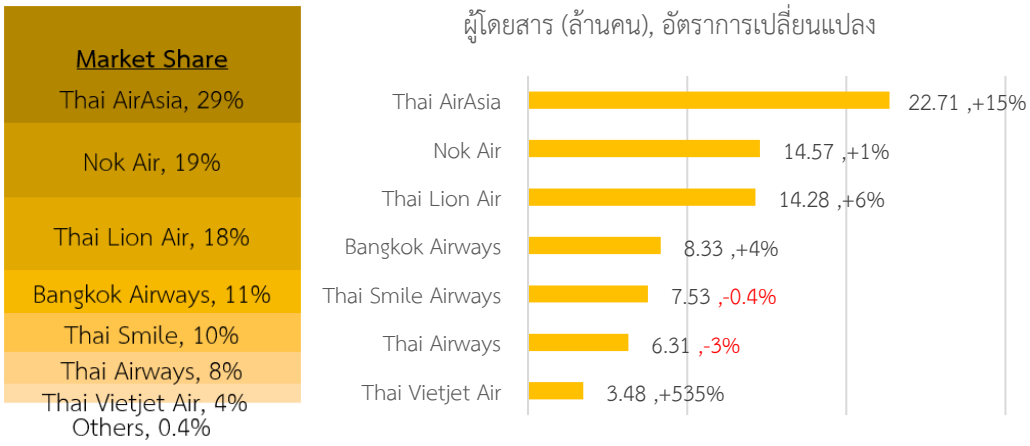
ภาพที่ 16 แสดงอันดับจุดหมายของผู้โดยสารระหว่างประเทศที่เดินทางออกจากประเทศไทย



เมื่อพิจารณาจุดหมายของการเดินทางของผู้โดยสารระหว่างประเทศ 15 อันดับแรก พบว่าจุดหมายที่ผู้โดยสารเดินทางไป-กลับสูงที่สุด คือ ประเทศจีน จำนวน 16.55 ล้านคน คิดเป็นร้อยละ 21 ของจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศทั้งหมด รองลงมาได้แก่ สิงคโปร์ และฮ่องกง มีจำนวนผู้โดยสาร 5.98 และ 5.55 ล้านคน คิดเป็นร้อยละ 7.7และ 7.0 ของจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศทั้งหมด ตามลำดับ

ที่มา : การวิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน จากข้อมูลของฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

ภาพที่ 17 แสดง TOP 7 สายการบินที่มีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศมากที่สุด

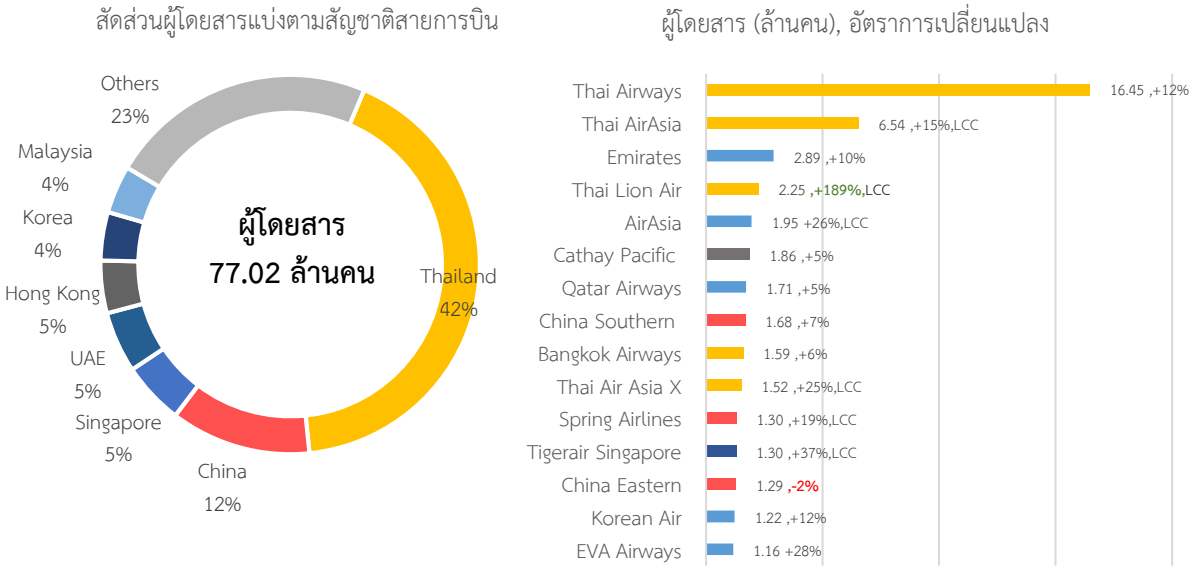


ที่มา : การวิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน จากข้อมูลของฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

จากสถิติการขนส่งผู้โดยสารของเส้นทางภายในประเทศ พบว่าสายการบินที่มีปริมาณการรับขนผู้โดยสารมากที่สุดคือสายการบินไทยแอร์เอเชีย มีผู้โดยสารจำนวน 22.71 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 15 จากปีที่ผ่านมา มีส่วนแบ่งการตลาดร้อยละ 29 ลำดับต่อมาคือสายการบินนกแอร์ และสายการบินไทยไลอ้อนแอร์ มีปริมาณผู้โดยสารใกล้เคียงกันที่จำนวน 14.57 ล้านคน และ14.28 ล้านคน ครองส่วนแบ่งการตลาดที่ร้อยละ 19 และ 18 ตามลำดับ นอกจากนี้ ในปี 2560 สายการบินไทยเวียดเจ็ท แอร์ ได้เริ่มดำเนินการเต็มรูปแบบ โดยมีปริมาณ

ผู้โดยสารภายในประเทศทั้งสิ้น 3.48 ล้านคน คิดเป็นส่วนแบ่งการตลาดร้อยละ 4 ซึ่งสายการบินส่วนใหญ่ใน 10 ลำดับแรกของสายการบินที่รับขนผู้โดยสารภายในประเทศมากที่สุดจะเป็นสายการบินต้นทุนต่ำ

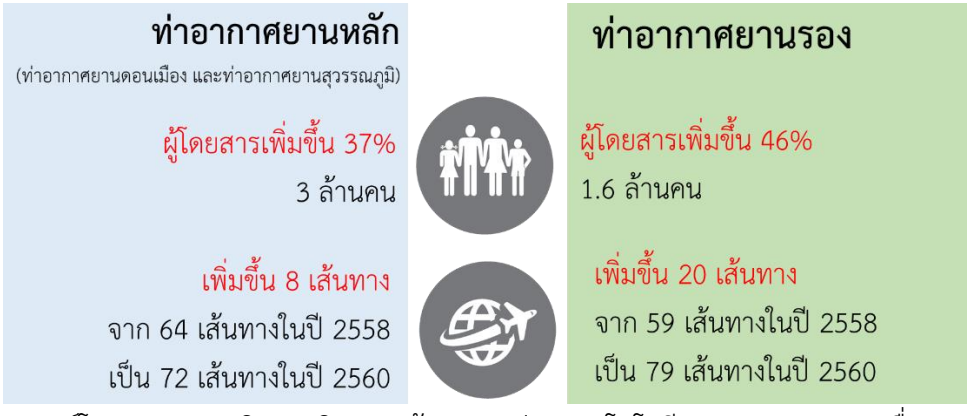
ภาพที่ 18 การจัดอันดับ 15 สายการบินที่มีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศมากที่สุด



ที่มา : การวิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน จากข้อมูลของฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

ในปี 2560 สายการบินสัญชาติไทยมีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 42 จากปริมาณผู้โดยสารระหว่างประเทศทั้งหมด โดย 5 สายการบินสัญชาติไทยที่มีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศมากที่สุดได้แก่ การบินไทย ไทยแอร์เอเชีย ไทยไลอ้อนแอร์ บางกอกแอร์เวย์ส และไทยแอร์เอเชียเอ็กซ์ ลำดับ รองลงมา คือ สายการบินสัญชาติจีนที่มีการรับขนผู้โดยสารระหว่างประเทศคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 12 โดย 3 สายการบินสัญชาติจีนที่มีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศมากที่สุด ได้แก่ สายการบินไชน่าเซาท์เทิร์น สปริงแอร์ไลน์ และไชน่าอีสเทิร์น และเมื่อพิจารณา 15 ลำดับแรกของสายการบินที่รับขนผู้โดยสารระหว่างประเทศมากที่สุด พบว่า การบินไทยยังคงครองส่วนแบ่งตลาดการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศสูงสุดและมีการรับขนผู้โดยสารระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 12 จากปีที่ผ่านมา รองลงมาได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชียที่มีการเติบโตเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 15 จากปีที่ผ่านมา นอกจากนี้ข้อมูลสถิติยังพบว่ามีสายการบินต้นทุนต่ำเข้าสู่ตลาดการบินระหว่างประเทศเพิ่มสูงขึ้น โดยมีสายการบินต้นทุนต่ำจำนวน 6 สายการบิน จาก 15 สายการบินที่ให้บริการระหว่างประเทศสูงที่สุด

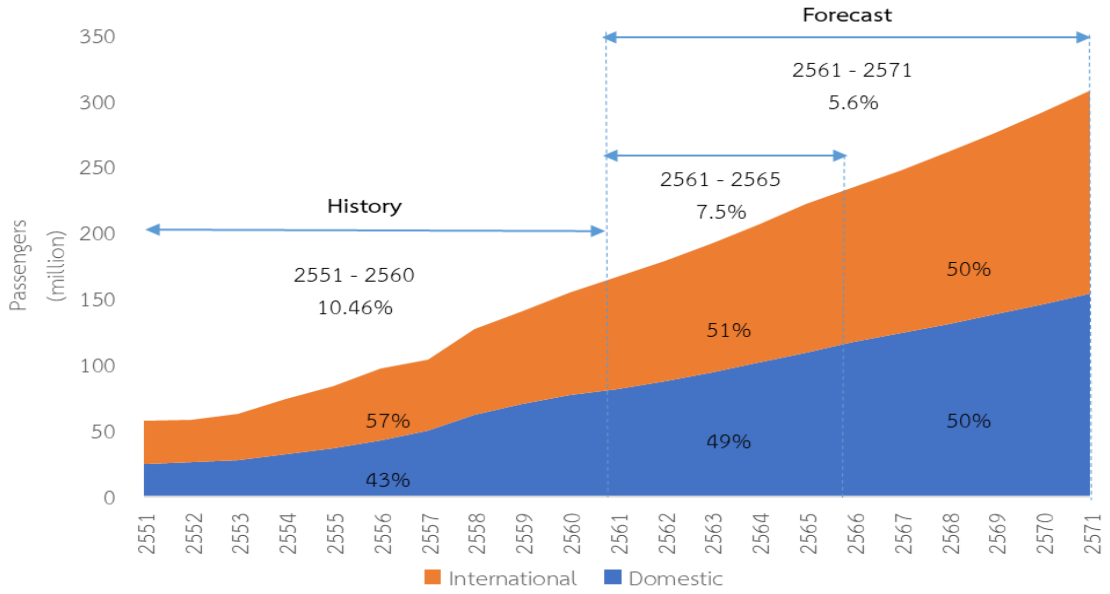
ภาพที่ 19 ตัวอย่างเส้นทางบินระหว่างไทย-จีน ในปี 2558 และ 2560



ที่มา : การวิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน จากข้อมูลของฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

จากการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมืองซึ่งเป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศเริ่มมีความคับคั่งของผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินที่เกินขีดความสามารถในการรองรับของท่าอากาศยาน ดังนั้น สายการบินต่างๆ จึงเริ่มให้ความสำคัญกับการเดินทางระหว่างประเทศโดยใช้ท่าอากาศยานรองหรือท่าอากาศยานภูมิภาคทดแทน ยกตัวอย่างเช่น การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศในเส้นทางบิน ไทย-จีน เมื่อเปรียบเทียบสถิติใน ปี 2558 และ 2560 เที่ยวบินประจำระหว่างประเทศมีการขยายตัวไปสู่ท่าอากาศยานรองในต่างจังหวัดมากขึ้น โดยในปี 2560 ปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางจากท่าอากาศยานรองไปเมืองต่างๆ ของจีน มีผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 1.6 ล้านคน คิดเป็นร้อยละ 46 จากจำนวนผู้โดยสารในปี 2558 ในขณะที่ปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางจากท่าอากาศยานหลักไปเมืองต่างๆ ของจีน เพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 37 และหากพิจารณาเป็นจำนวนเส้นทางบิน พบว่า ในปี 2560 มีเส้นทางบินที่เดินทางไปจีนจากท่าอากาศยานรองเพิ่มขึ้น 20 เส้นทาง ซึ่งมากกว่าจำนวนเส้นทางบินในท่าอากาศยานหลักที่เพิ่มขึ้นเพียง 8 เส้นทาง

แผนภาพที่ 20 การคาดการณ์แนวโน้มภาพรวมการเติบโตของผู้โดยสารของไทยปี 2551-2571



จากภาพที่ 20 ผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศของไทยในปี 2551-2560 มีการเติบโตเฉลี่ยต่อปีร้อยละ 10.46 โดยผู้โดยสารส่วนใหญ่เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศคิดเป็นร้อยละ 57 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด และเมื่อพิจารณาการคาดการณ์แนวโน้มการเติบโตของผู้โดยสารในช่วงปี 2561-2565 คาดว่า ประเทศไทยจะมีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเฉลี่ยต่อปีร้อยละ 7.5 โดยจะมีสัดส่วนของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศลดลงเหลือร้อยละ 51 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด และช่วงสุดท้ายคือการคาดการณ์ในระยะ 10 ปี (2561 – 2571) จะมีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 5.6 ต่อปี โดยจะมีสัดส่วนของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศลดลงเป็นร้อยละ 50 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด

- **การคาดการณ์แนวโน้มภาพรวมการเติบโตของเที่ยวบินเชิงพาณิชย์**

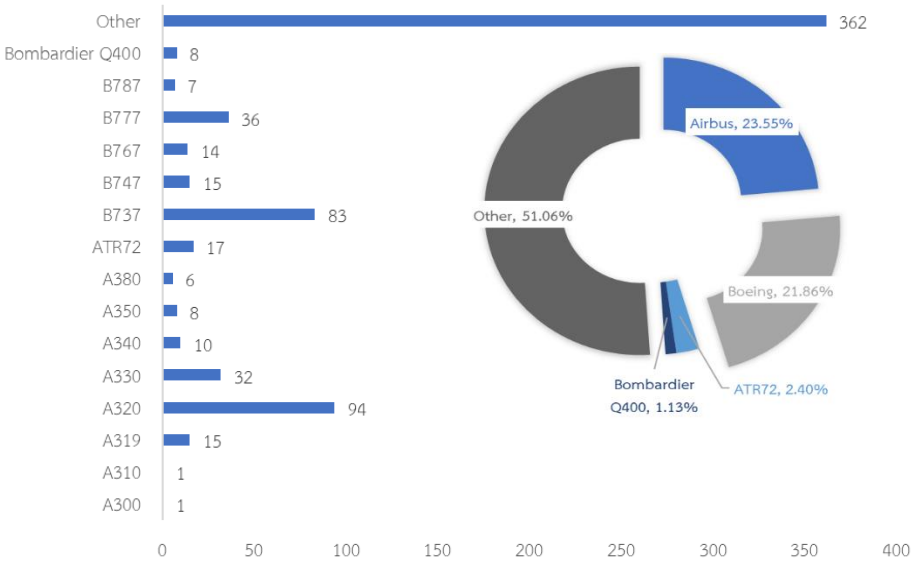
2551-2560	2559-2563 (5 ปี)	2559-2568 (10 ปี)
10.8	**8**	**6.45**

จากรายงานการจัดทำแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ และการจัดทำแผนอัตรากำลัง 10 ปี บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 – 2568 สามารถประมาณการแนวโน้มการเติบโตของเที่ยวบินเชิงพาณิชย์ได้ ดังนี้ ช่วงที่หนึ่ง มีการเติบโตในอดีตช่วง 10 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2551 – 2560) ประเทศไทยมีการเติบโตของเที่ยวบินค่อนข้างสูงคิดเป็นร้อยละ 10.8 ต่อปี ช่วงที่สองระหว่าง พ.ศ. 2559 – 2563 (5 ปี) จะมีการเติบโตเพิ่มขึ้นของเที่ยวบินเชิงพาณิชย์ร้อยละ 8 ต่อปี และช่วงที่สามระหว่างพ.ศ. 2559 – 2568 (10 ปี) จะมีการเติบโตเพิ่มขึ้นของเที่ยวบินเชิงพาณิชย์ร้อยละ 6.45 ต่อปี

<u>อุตสาหกรรมการซ่อมบำรุงและผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน</u>

ปัจจุบันประเทศไทยมีอากาศยานที่จดทะเบียนทั้งหมด 709 ลำ เป็นอากาศยานที่ประกอบกิจการการบินพาณิชย์ (Commercial Aircraft) จำนวน 410 ลำ และเป็นอากาศยานส่วนตัว (Private Aircraft) จำนวน 299 ลำ จากการคาดการณ์การเติบโตของภูมิภาคเอเชียตามที่บริษัท โบอิ้ง จำกัด และบริษัท แอร์บัส จำกัด ซึ่งเป็นผู้ผลิตอากาศยานรายใหญ่ทั้งสองรายคาดการณ์ว่า ประเทศไทยจะมีแนวโน้มการเติบโตเช่นเดียวกับภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก จึงส่งผลให้สายการบินในประเทศไทยมีความต้องการอากาศยานเพิ่มขึ้นตามไปด้วย

ภาพที่ 21 จำนวนอากาศยานและสัดส่วนของอากาศยานแยกรายแบบอากาศยานของประเทศไทย



ที่มา: ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน, สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

อากาศยานในประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นอากาศยานที่ผลิตโดยบริษัท โบอิ้ง จำกัด และบริษัท แอร์บัส จำกัด คิดเป็นร้อยละ 45.41 ของอากาศยานทั้งหมด โดยเป็นของบริษัท โบอิ้ง จำกัด จำนวน 155 ลำ คิดเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 21.86 ของอากาศยานทั้งหมด โดยแบบอากาศยานที่ได้รับความนิยมมากที่สุด คือ B737 ซึ่งมีมากถึง 83 ลำ โดยส่วนใหญ่เป็นแบบอากาศยานที่สายการบินต้นทุนต่ำนิยม (Low Cost Airlines) ใช้ทำการบิน เช่น สายการบินไทยไลออนแอร์ และสายการบินนกแอร์ เป็นต้น ส่วนอากาศยานที่ผลิตโดยบริษัท แอร์บัส จำกัด มีจำนวน 167 ลำ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 23.55 ของอากาศยานทั้งหมด ในจำนวนนี้แบบอากาศยานที่ได้รับความนิยมมากที่สุด คือ แบบ A320 ซึ่งมีจำนวนมากถึง 94 ลำ ซึ่งแบบอากาศยานนี้เป็นแบบที่สายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airlines) และสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ (Full Service Airlines) เช่น สายการบินไทยแอร์เอเชีย สายการบินบางกอกแอร์ สายการบินไทยสมายล์ ใช้ทำการบิน นอกจากนั้นยังมีอากาศยานที่มีจำนวนที่นั่งตั้งแต่ 50 – 100 ที่นั่ง ได้แก่ ATR72 และ Bombardier Q 400 จำนวน 25 ลำ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 3.53 ของอากาศยานทั้งหมด สายการบินที่ใช้แบบอากาศยานนี้ เช่น สายการบินบางกอกแอร์ สายการบินนกแอร์ เป็นต้น และอากาศยานที่ใช้ทำการบินในเส้นทางบินระยะสั้นภายในประเทศอีกร้อยละ 51.06 เป็นอากาศยานที่ผลิตโดยผู้ผลิตรายอื่น เช่น Cessna เป็นต้น

ตารางที่ 21 แสดงคำสั่งซื้ออากาศยานของประเทศไทยที่ผลิตโดยบริษัท โบอิ้ง จำกัด

Type / Airlines	B737			B747			B777			Total		
	O	D	BL	O	D	BL	O	D	BL	O	D	BL
Nokair	14	6	8	0	0	0	0	0	0	14	6	8
Thai Airways	16	16	0	26	26	0	26	26	0	68	68	0
Total	**30**	**22**	**8**	**26**	**26**	**0**	**26**	**26**	**0**	**82**	**74**	**8**

ที่มา: Boeing Orders and Deliveries Data Jan 2018

หมายเหตุ: O = Orders, D = Deliveries, BL = Backlogs

จากตารางที่ 21 ประเทศไทยมียอดสั่งซื้ออากาศยานจาก บริษัท โบอิ้ง จำกัด ทั้งหมด 82 ลำ ได้รับมอบแล้วจำนวน 74 ลำ และอยู่ระหว่างรอการส่งมอบอีก 8 ลำ โดยแบบอากาศยานที่มียอดสั่งซื้อมากที่สุดคือ B737 ถึงร้อยละ 36.58 ของฝูงบินทั้งหมด เนื่องจากเป็นแบบอากาศยานที่สายการบินต้นทุนต่ำนิยมใช้ แต่เนื่องจากตารางดังกล่าวเป็นการสั่งซื้ออากาศยานของประเทศไทย ดังนั้นจึงเป็นไปได้ว่าสายการบินไทยไลออนแอร์ที่ใช้อากาศยานแบบ B737 เป็นส่วนใหญ่ จะทำการสั่งซื้ออากาศยานผ่านไลออนกรุ๊ป ประเทศอินโดนีเซีย เพื่อให้มียอดสั่งซื้อในปริมาณมากและเพิ่มความสามารถในการต่อรองราคาอากาศยานให้ได้ราคาที่ถูกลง

ตารางที่ 22 แสดงคำสั่งซื้ออากาศยานของประเทศไทยที่ผลิตโดยบริษัท แอร์บัส จำกัด

Type / Airlines	A319		A320		A330		A350		A380		Total	
	OP	BL	OP	BL	OP	BL	OP	BL	OP	BL	OP	BL
Bangkok	14	0	9	0	0	0	0	0	0	0	23	0
Thai Airways	0	0	0	0	17	0	9	1	6	0	32	1
Thai Lionair	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3	0
Thaismile	0	0	20	0	0	0	0	0	0	0	20	0
Total	**14**	**0**	**29**	**0**	**20**	**0**	**9**	**1**	**6**	**0**	**78**	**1**

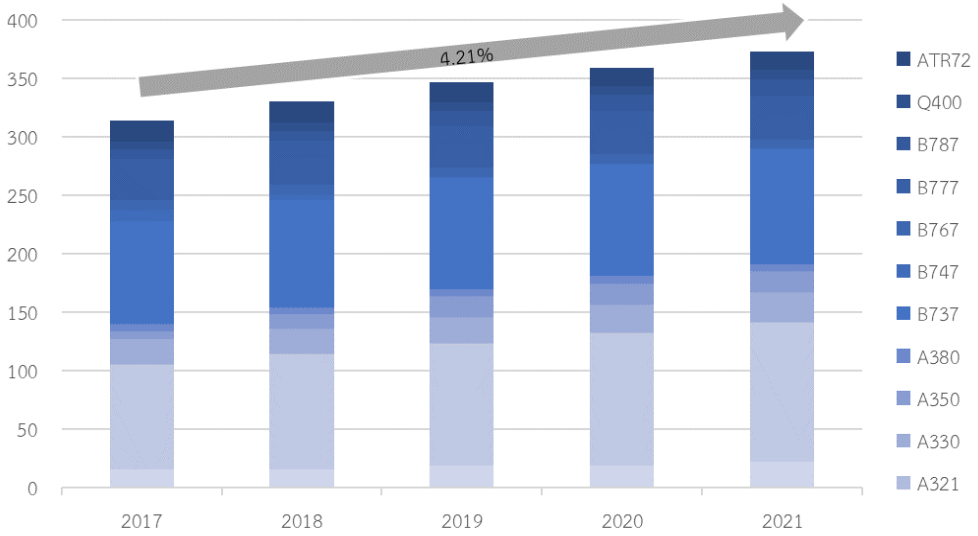
ที่มา: Airbus Orders and Deliveries Data Jan 2018

หมายเหตุ: OP = Operations, BL = Backlogs

จากตารางที่ 22 ประเทศไทยมียอดการสั่งซื้ออากาศยานที่ผลิตโดย บริษัท แอร์บัส จำกัด ทั้งหมด 79 ลำ เป็นอากาศยานที่ทำการบินอยู่ในปัจจุบัน 78 ลำ และรอการส่งมอบอีก 1 ลำ โดยแบบอากาศยานที่มียอดสั่งซื้อมากที่สุดคือ A320 ซึ่งเป็นแบบอากาศยานที่สายการบินนิยมใช้ทำการบิน โดยมีสัดส่วนถึงร้อยละ 36.71 ของฝูงบินทั้งหมด แต่เนื่องจากตารางดังกล่าวเป็นการสั่งซื้ออากาศยานของประเทศไทย ดังนั้นจึงเป็นไปได้ว่าสายการบินไทยแอร์เอเชียที่ใช้ฝูงบิน A320 แบบเดียวกันหมดทั้งฝูงบินนั้น ได้ทำการสั่งซื้ออากาศยานผ่าน

แอร์เอเชียกรุ๊ป ประเทศมาเลเซีย เพื่อให้มียอดสั่งซื้อในปริมาณมากและเพิ่มความสามารถในการต่อรองราคาอากาศยานให้ได้ราคาที่ถูกลง

ภาพที่ 22 การเติบโตของอากาศยานแยกตามแบบอากาศยาน



ที่มา: การคำนวณ, บริษัท Frost & Sullivan จำกัด

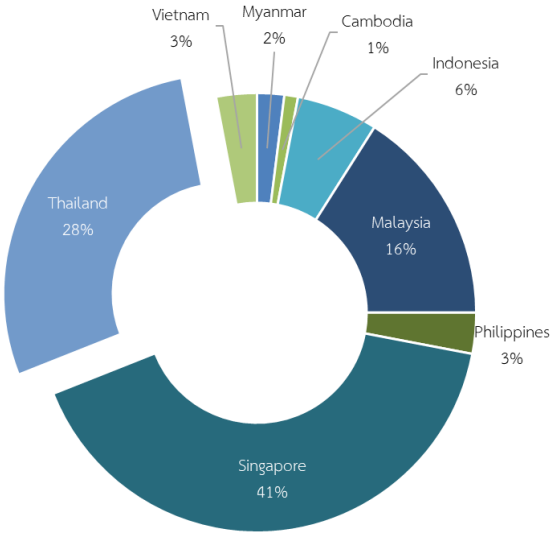
จากภาพที่ 22 การพยากรณ์จำนวนอากาศยานของสายการบินจำนวน 20 สายการบินที่ให้บริการเชิงพาณิชย์ในประเทศไทย พบว่า จากปี 2017 (พ.ศ. 2560) มีอากาศยานจำนวนทั้งสิ้น 314 ลำ และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเป็น 373 ลำ ในปี 2021 (พ.ศ. 2564) คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 4.21 ต่อปี เมื่อพิจารณาตามรายแบบอากาศยาน พบว่า อากาศยานแบบ A320 เป็นแบบอากาศยานที่มีการเพิ่มขึ้นมากที่สุด คิดเป็นอัตราเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 7 ต่อปี ซึ่งเป็นอัตราเฉลี่ยที่สูงกว่าอัตราเฉลี่ยในภาพรวม โดยมีการคาดการณ์ว่า แบบอากาศยาน A320 จะมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 31.9 ของอากาศยานทั้งหมด ในปี 2021 (พ.ศ. 2564) เนื่องจากเป็นแบบอากาศยานที่มีขนาดความจุและขีดความสามารถเหมาะสมกับเส้นทางบินที่ทั้งสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airlines) และสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ (Full Service Airlines) ให้บริการ

- **<u>ภาพรวมของอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนและซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศไทย</u>**

<u>อุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยาน</u>

การเพิ่มจำนวนมากขึ้นของอากาศยานส่งผลให้อุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานมีการเติบโตตามไปด้วย เนื่องจากเป็นธุรกิจที่มีความเกี่ยวเนื่องกัน ซึ่งอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานเป็นการมุ่งเน้นการบริการหลังการขายอากาศยานให้แก่ผู้ประกอบการ โดยผู้ประกอบการซ่อมบำรุงอากาศยานภูมิภาคอาเซียนได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทั้งหมด 100 ราย จำนวนผู้ประกอบการในประเทศไทยมีผู้ประกอบการมากเป็นอันดับสองรองจากประเทศสิงคโปร์ คิดเป็นสัดส่วนของผู้ประกอบการไทยร้อยละ 28 ของผู้ประกอบการทั้งหมดในอาเซียน

ภาพที่ 23 ผู้ประกอบการในภูมิภาคอาเซียนที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยให้การรับรอง



ที่มา: ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน, สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ปัจจุบันประเทศไทยมีผู้ให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจำนวนทั้งสิ้น 28 ราย ณ วันที่ 6 มีนาคม 2561[6] โดยมีรายชื่อผู้ประกอบการซ่อมบำรุงอากาศยานที่ได้รับการรับรองในประเทศไทย ดังต่อไปนี้

Thailand	Aeronautical Radio of Thailand (AERO Thai)
	AEROSPACE MRO Co.,Ltd
	AIRBORNE SUPPORT CO., LTD.
	Airbus Helicopters (Thailand) Limted
	Aircraft Engineering and Consultant Co.,Ltd
	Aviation Agency Assistance Co., Ltd.
	BANGKOK AIRWAYS CO.LTD.
	Chromalloy (Thailand) Ltd
	Civil Aviation Training Center in Thailand
	COSMO THAI ENGINEERING COMPANY LIMITED
	Goodyear (Thailand) Limited
	KASE AVIATION CO.LTD.
	Michelin Siam

[6] ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน, สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

	MJETS LIMITED
	Nok Air
	Proair-Omi CO LTD
	Royal Airport Service
	SIAMLAND FLYING CO.,LTD
	Sriracha Aviation Company Limited
	TAS Asia
	Thai Air Asia Co., Ltd
	Thai Airways International Public Company Limited
	Thai Aviation Industries
	Thai Aviation Services
	Thai Lion Mentari Co., Ltd.
	Thai Viet Jet Air
	Triumph Aviation Services Asia, Ltd. (Thailand)
	TurbineAero Repair Ltd d/b/a/ TurbineAero Asia

ที่มา: ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน, สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ผู้ประกอบการในประเทศไทยแต่ละรายมีขีดความสามารถที่แตกต่างกันออกไป เช่น ฝ่ายช่าง บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ประกอบการซ่อมบำรุงอากาศยานที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทย ซึ่งให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานแก่ฝูงบินของการบินไทยและสายการบินอื่นๆ โดยให้บริการด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานในลานจอด การซ่อมใหญ่อากาศยาน (Heavy Maintenance)[7] การปรับปรุงระบบหรืออุปกรณ์ การพ่นสีทั้งภายในและภายนอกอากาศยาน การซ่อมบำรุงโครงสร้างอากาศยาน การซ่อมบำรุงอุปกรณ์อากาศยาน การซ่อมบำรุงเครื่องยนต์อากาศยาน และบริการสอบเทียบเครื่องมือวัด เป็นต้น[8]

[7] การซ่อมใหญ่อากาศยาน คือ การซ่อมบำรุงประเภทนี้มีการถอดชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ออกจากอากาศยาน เพื่อนำไปตรวจสอบและซ่อมบำรุงในส่วนงานที่เกี่ยวข้อง แบ่งออกเป็น 2 ระดับ ดังนี้

- ระดับ C-Check: เป็นการตรวจสอบชิ้นส่วนสำคัญของอากาศยาน โดยดำเนินการประมาณทุก 1.5 ปี/ครั้ง
- ระดับ D-Check: เป็นการตรวจสอบทุกชิ้นส่วนของอากาศยาน โดยดำเนินการประมาณทุก 4-5 ปี/ครั้ง

[8] โครงการศึกษาและจัดทำมาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนและซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศไทย

อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน

ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานที่สำคัญสำหรับผู้ประกอบการผลิตอากาศยาน เนื่องจากมีปัจจัยการผลิตมีต้นทุนต่ำ เช่น แรงงานมีราคาถูกและมีการคมนาคมขนส่งที่สะดวกสบาย โดยในปัจจุบันมีผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานรายใหญ่ที่ตั้งอยู่ในประเทศไทย ดังนี้

1. บริษัท ซีเนียร์ แอโรสเปซ (ไทยแลนด์) จำกัด
2. บริษัท เวสตัน (เอสอีเอ) จำกัด
3. บริษัท ไทรอัมพ์ สตรัคเจอร์ (ไทยแลนด์) จำกัด
4. บริษัท ดริสเซ่น แอร์คราฟท์ อินทีเรีย ซิสเทมส์ (เอเชีย) จำกัด และ บริษัท ดริสเซ่น ลำพูน จำกัด
5. บริษัท ไลสตริทส์ (ไทยแลนด์) จำกัด
6. บริษัท ดูคอมมัน เทคโนโลยี่ส์ (ประเทศไทย) จำกัด
7. บริษัท คอบร้า อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด
8. บริษัท มินีแบไทย จำกัด
9. บริษัท แอโร่เวิร์ค (เอเชีย) จำกัด และ บริษัท แอโร่เวิร์ค คอมโพสิต (เอเชีย) จำกัด
10. บริษัท ซี. ซี. เอส. แอดวานซ์ เทค จำกัด

ผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานเหล่านี้จะมีที่ตั้งของโรงงานการผลิตอยู่ในนิคมต่างๆ กระจายตัวอยู่ทั่วประเทศ เช่น บริษัท ซีเนียร์ แอโรสเปซ (ไทยแลนด์) จำกัด ตั้งอยู่ในนิคมปิ่นทอง จังหวัดชลบุรี หรือบริษัท มินีแบไทย จำกัด ตั้งอยู่ในนิคมสร้างตนเอง จังหวัดลพบุรี เป็นต้น

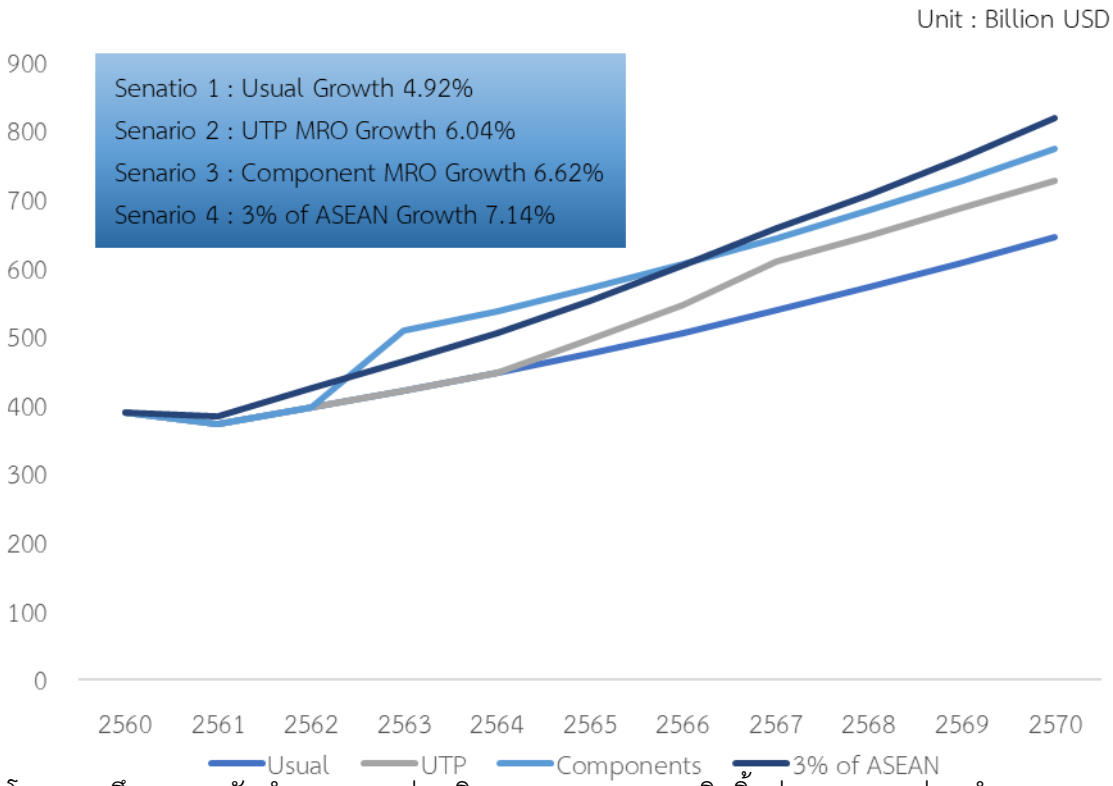
- **การคาดการณ์การเติบโตของมูลค่าอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนและซ่อมบำรุงอากาศยาน**

อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนและซ่อมบำรุงอากาศยานประสบปัญหาและข้อจำกัดหลายด้าน เช่น การกำหนดสัดส่วนผู้ถือหุ้นต่างชาติที่ต้องการลงทุน ความไม่ชัดเจนของนโยบายด้านอุตสาหกรรมการบินเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้นักลงทุน และการขาดแคลนแรงงานที่มีฝีมือในอุตสาหกรรม เป็นต้น ซึ่งล้วนแล้วแต่ส่งผลกระทบต่อมูลค่าการเติบโตของอุตสาหกรรมทั้งสิ้น

อุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยาน

จากการศึกษาโครงการศึกษาและจัดทำมาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนและการซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศไทย พบว่า ในปี 2560 ประเทศไทยมีมูลค่าการใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงอากาศยานทั้งหมดประมาณ 974.14 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ประกอบด้วย มูลค่าการซ่อมบำรุงที่เกิดขึ้นในประเทศประมาณ 389.66 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 40 ของมูลค่าการซ่อมบำรุงอากาศยานทั้งหมดของประเทศไทย และอีกร้อยละ 60 นั้น เป็นการส่งออกไปซ่อมบำรุงต่างประเทศ

ภาพที่ 24 มูลค่าการซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศไทยในกรณีปกติ และกรณีที่คาดว่าจะเกิดขึ้น



ที่มา: โครงการศึกษาและจัดทำมาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนและการซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศไทย, สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

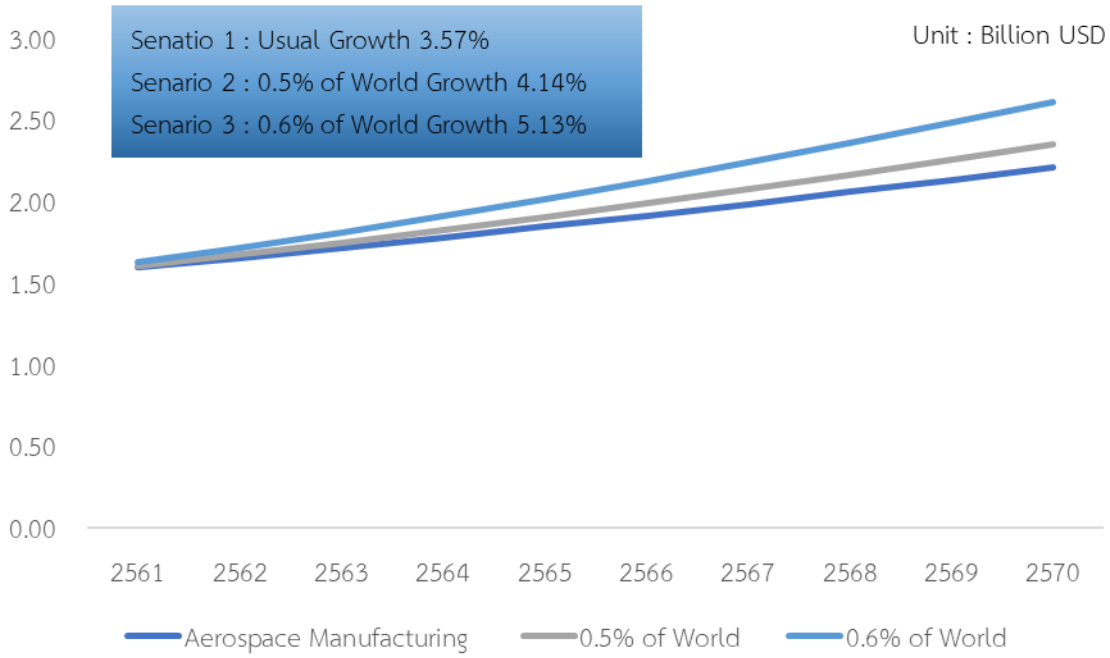
จากการคาดการณ์มูลค่าอุตสาหกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศไทยในสถานการณ์ปกติและทั้งกรณีที่คาดว่าจะเกิดในอนาคตอีก 3 กรณี พบว่า กรณีการครอบครองส่วนแบ่งตลาดซ่อมบำรุงเครื่องยนต์และลำตัวอากาศยานร้อยละ 3 ของตลาดในภูมิภาคอาเซียน จะมีการเติบของมูลค่าการซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศไทยมากที่สุดถึงร้อยละ 7.14 ต่อปี รองลงมาเป็นกรณีจัดตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงส่วนประกอบอากาศยานในประเทศไทย กรณีการจัดตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา และกรณีเติบโตอย่างปกติ ร้อยละ 6.62 6.04 และ 4.92 ต่อปี ตามลำดับ

<u>อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน</u>

ผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานในประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นการผลิตในขั้นที่ 2 (Tier 2) และขั้นที่ 3 (Tier 3)[9] เป็นการผลิตที่ต้องใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในการผลิต และเป็นการผลิตเพื่อส่งออกทั้งหมด จากการศึกษาโครงการฯ พบว่า ในปี 2560 ประเทศไทยจะมีมูลค่าการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน 1.5 ร้อยล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.35 จากปีที่ผ่านมา

[9] การผลิตอากาศยานแบ่งออกเป็น 4 ขั้น ได้แก่ Tier 1 Assembly and Testing, Tier 2 Design and Build, Tier 3 Build to Print และ Tier 4 Material Manufacturing and Support Processes

ภาพที่ 25 มูลค่าอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยานในประเทศไทยในสถานการณ์ปกติ และกรณีที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

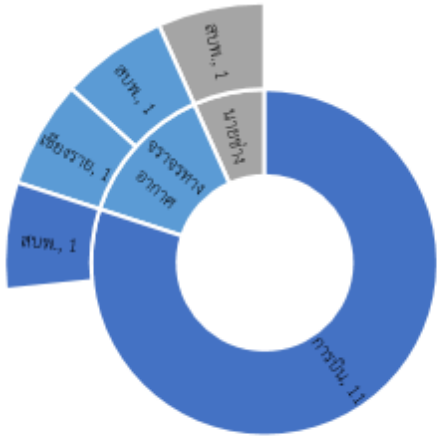


ที่มา: โครงการศึกษาและจัดทำมาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนและการซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศไทย, สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

จากการคาดการณ์มูลค่าอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยานในสถานการณ์ปกติ และสถานการณ์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นอีก 2 กรณี พบว่า หากประเทศไทยสามารถเพิ่มส่วนแบ่งตลาดในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยานเป็นร้อยละ 0.60 ของอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยานทั่วโลก จะมีการเติบโตของมูลค่าอุตสาหกรรมมากที่สุดถึงร้อยละ 5.13 ต่อปี รองลงมาเป็นกรณีที่ประเทศไทยสามารถเพิ่มส่วนแบ่งตลาดในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยานเป็นร้อยละ 0.50 ของอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยานทั่วโลก และสถานการณ์ปกติในประเทศไทยหากไม่มีการส่งเสริมในอุตสาหกรรมให้มีส่วนแบ่งในตลาดเพิ่มขึ้น มีมูลค่าร้อยละ 4.14 และ 3.57 ต่อปี ตามลำดับ

- **สถาบันการฝึกอบรมด้านการบิน**

ภาพที่ 26 จำนวนจำนวนหลักสูตร และจำนวนสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน



สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน

1. สถาบันการบินพลเรือน
2. บริษัท บางกอกเอวิเอชั่นเซ็นเตอร์ จำกัด
3. วิทยาลัยการบินนานาชาตินครพนม
4. บริษัท โรยัล สกายเวย์ส จำกัด
5. บริษัท ไทย เจนเนอรัล เอวิเอชั่น เทคโนโลยี จำกัด
6. บริษัท ศรีราชา เอวิเอชั่น จำกัด
7. บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด
8. บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น แอนด์ เทคโนโลยี จำกัด
9. บริษัท ดี-0507 ไฟลท์ เทรนนิ่ง จำกัด
10. บริษัท ไทย อินเตอร์ ฟลายอิ้ง จำกัด
11. บริษัท พรีเมียม แอร์ไลน์ จำกัด

สถาบันฝึกอบรมด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศ

1. สถาบันการบินพลเรือน
2. มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย

สถาบันฝึกอบรมนายช่างภาคพื้น

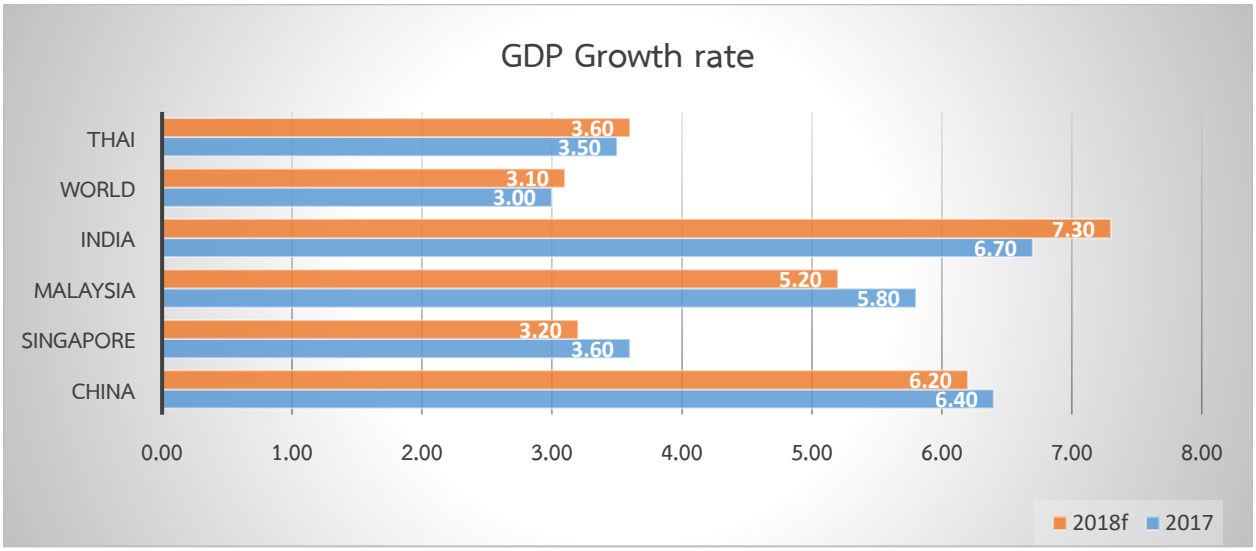
1. สถาบันการบินพลเรือน

ที่มา : ฝ่ายมาตรฐานผู้ประจำหน้าที่

ประเทศไทยมีสถาบันฝึกอบรมด้านการบินจำนวน 11 แห่ง สถาบันฝึกอบรมด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศ จำนวน 2 แห่ง และสถาบันฝึกอบรมนายช่างภาคพื้น จำนวน 1 แห่ง โดยมีสถาบันการฝึกอบรมด้านการบินที่ได้จัดตั้งใหม่ในปี 2560 จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ บริษัท ไทย อินเตอร์ ฟลายอิ้ง จำกัด และบริษัท พรีเมียม แอร์ไลน์ จำกัด โดยสถาบันการบินพลเรือนเป็นสถาบันฝึกอบรมเพียงแห่งเดียวที่ได้รับการรับรองทั้ง 3 ประเภท

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินของไทย ในปี 2561

1. ด้านเศรษฐกิจ ภาพรวมของเศรษฐกิจโลกในปี 2561 ตามการคาดการณ์ของธนาคารโลก พบว่า อัตราการเติบโตเฉลี่ยของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP growth rate) เฉลี่ยทั่วโลกจะเติบโตร้อยละ 3.1 จากการฟื้นตัวของภาคการลงทุน การผลิต และการค้าระหว่างประเทศที่เริ่มฟื้นตัว โดยเฉพาะกลุ่มประเทศกำลังพัฒนามีการคาดการณ์ว่า GDP growth rate จะเพิ่มสูงขึ้นกว่าร้อยละ 4.5 จากปีที่ผ่านมา เมื่อพิจารณากลุ่มนักท่องเที่ยวหลักที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทย พบว่า ส่วนใหญ่เศรษฐกิจมีการชะลอตัวลงจากปีที่ผ่านมา โดยคาดการณ์ว่า GDP ของประเทศจีนจะเติบโตร้อยละ 6.2 ลดลงจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 0.2 ส่วนประเทศอินเดีย ธนาคารโลกคาดการณ์ว่า เศรษฐกิจของประเทศจะขยายตัวเพิ่มขึ้นโดยมีอัตราการเติบโตของ GDP ร้อยละ 7.3 แต่อย่างไรก็ตามการลดลงดังกล่าวเป็นการลดลงเพียงเล็กน้อยและภาพโลกทั่วโลกเศรษฐกิจยังคงมีการขยายตัว ดังนั้นน่าจะยังคงเป็นปัจจัยบวกต่ออุตสาหกรรมการบินของประเทศ



ที่มา: Global Economic Prospects, J 2018. World Bank.

ส่วนการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศไทยในปี 2560 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้รายงานอัตราการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP Growth Rate) ว่ามีการขยายตัวร้อยละ 3.9 ปรับตัวดีขึ้นจากการขยายตัวร้อยละ 3.3 ในปี 2559 ซึ่งในปี 2561 มีการคาดการณ์ว่า เศรษฐกิจไทยอาจมีการขยายตัวเพิ่มสูงขึ้นอีกประมาณร้อยละ 3.6- 4.6 ภาคการผลิตในสาขาอุตสาหกรรมมีการขยายตัวในเกณฑ์ดีถึงร้อยละ 3 และมีการปรับตัวดีขึ้นของจากการส่งออก ประกอบกับสาขาการขนส่งและคมนาคมที่มีการขยายตัวในเกณฑ์สูงถึงร้อยละ 8.9 จากจำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น[10] จึงน่าจะส่งผลดีต่อการขยายตัวของอุตสาหกรรมที่เกี่ยวเนื่องกับการขนส่งทางอากาศ ในปี 2561

[10] รายงานภาวะเศรษฐกิจไทยไตรมาสที่สี่ของปี 2560 ทั้งปี 2560 และแนวโน้มปี 2561, สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

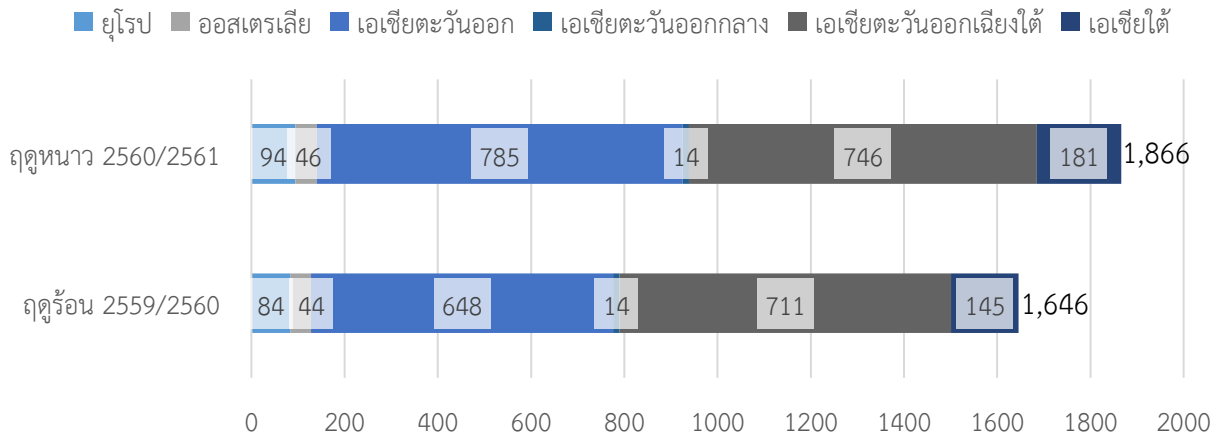
2. ด้านการท่องเที่ยว

Nationality	*2559*	*2560*	*%Change*
East Asia	2,181,686	1,791,135	+21.80
Europe	824,078	778,993	+5.79
The Americas	173,791	169,225	+2.70
South Asia	178,965	148,168	+20.79
Oceania	88,094	85,680	+2.82
Middle East	61,054	62,447	-2.23
Africa	27,926	25,088	+11.31

ที่มา: กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา, กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติทั้งหมดในปี 2560 มีจำนวนเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 9 จากปี 2559 แต่เมื่อพิจารณาจำนวนนักท่องเที่ยวแยกตามสัญชาติที่เดินทางมาเยือนประเทศไทย พบว่า นักท่องเที่ยวกลุ่มสัญชาติต่างๆ มีอัตราการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวจากกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออก ได้แก่ กลุ่มประเทศอาเซียน จีน ญี่ปุ่น เกาหลี และไต้หวัน ที่มีอัตราการเติบโตสูงถึงร้อยละ 21.80 รองลงมาคือ กลุ่มประเทศเอเชียใต้ ได้แก่ อินเดีย บังคลาเทศ และปากีสถาน โดยในปี 2561 ยังคงคาดการณ์ว่า จำนวนนักท่องเที่ยวจะยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง ซึ่งการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เห็นว่าปีนี้จะเป็นปีที่อุตสาหกรรมท่องเที่ยวไทยเผชิญความท้าทายจากการแข่งขันจากหลายประเทศที่ให้ความสำคัญกับการทำตลาดท่องเที่ยวมากขึ้น ทั้งนี้มีการตั้งเป้าหมายจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเติบโตร้อยละ 5 เมื่อเทียบกับปี 2560 หรือจำนวน 34-35 ล้านคน

3. การปลดธงแดงภายหลังเดือนกันยายน 2560 จากปัญหาที่ประเทศไทยถูกตรวจพบข้อบกพร่องอย่างมีนัยสำคัญความปลอดภัย (Significant Safety Concern : SSC) ทำให้ประเทศเกาหลีใต้ ญี่ปุ่น อินโดนีเซีย และจีน ไม่อนุญาตให้สายการบินของไทยเปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มเส้นทางบิน เที่ยวบิน และบางประเทศไม่อนุญาตให้สายการบินของไทยทำการบินแบบเช่าเหมาลำได้ ดังนั้นหลังจากที่ประเทศไทยสามารถแก้ปัญหาดังกล่าวได้ในเดือนกันยายน 2560 ที่ผ่านมา จึงส่งผลให้มีสายการบินของไทยขอเพิ่มเส้นทางบินและเที่ยวบินไปยังประเทศดังกล่าวเป็นจำนวนมาก ยกตัวอย่างเช่น สายการบิน ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ ขอรับการจัดสรรเส้นทางบินในเส้นทางกรุงเทพ (ดอนเมือง) – ซับโปโร และกรุงเทพ (ดอนเมือง) – โซล รวมถึงสายการบินนกสกู๊ต ขอรับการจัดสรรเส้นทางบินในเส้นทางกรุงเทพ (ดอนเมือง) – โซล และสายการบินไทย ไลอ้อนแอร์ ขอรับการจัดสรรเส้นทางบินไปยังประเทศญี่ปุ่น 4 เส้นทางและเกาหลี 2 เส้นทาง ฯลฯ



โดยเมื่อพิจารณาร่วมกับการขออนุญาตทำการบินเฉพาะสายการบินของไทยในกำหนดการฤดูหนาวของปี 2560/2561 เปรียบเทียบกับกำหนดการฤดูร้อนของปี 2559/2560 จะพบว่า สายการบินได้รับอนุญาตให้มีเที่ยวบินเพิ่มขึ้นจาก 1,646 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็น 1,866 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เพิ่มขึ้น 220 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยเส้นทางบินที่เพิ่มขึ้นสูงสุดได้แก่ เส้นทางบินไปยังประเทศจีน เพิ่มขึ้นจำนวน 122 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ (ทุกสนามบิน) หรือคิดเป็นร้อยละ 55 ของเที่ยวบินทั้งหมดที่เพิ่มขึ้น รองลงมาได้แก่ เส้นทางบินไปยังอินเดีย เพิ่มขึ้นจำนวน 29 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และอันดับต่อมาได้แก่ เวียดนามและอินโดนีเซีย เพิ่มขึ้นประเทศละ 17 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

4. ความสำเร็จในการกลับสู่ Category 1 ของสำนักงานบริหารการบินแห่งชาติสหรัฐ (Federal Aviation Administration : FAA) หลังจากที่ประเทศไทยถูกปรับลดระดับหลังจากการตรวจประเมินมาตรฐานความปลอดภัยของ FAA จาก Category I เป็น Category II เมื่อเดือนตุลาคม 2558 ส่งผลให้สายการบินที่จดทะเบียนโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยไม่สามารถที่จะปฏิบัติการบินไปยังประเทศสหรัฐอเมริกาได้ โดยเงื่อนไขในการยื่นขอรับการประเมิน International Aviation Safety Assessment (IASA) ที่เกี่ยวข้องกับการออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศใหม่ (AOC Recertification) และการออกใบอนุญาตนักบินพาณิชย์เอกใหม่ (Reissue of Air Transport Pilot Licenses) ทั้งนี้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้เดินทางไปรายงานความก้าวหน้าของการดำเนินการให้แก่ผู้แทน FAA เมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2559 โดยฝ่าย FAA ได้แสดงความพึงพอใจในความก้าวหน้าของประเทศไทย และจะประสานงานเกี่ยวกับการให้การช่วยเหลือทางวิชาการในการประเมินความพร้อมในการขอรับการตรวจประเมิน IASA เพื่อให้กลับสู่ Category I ภายในปี 2561

5. การลงทุนในอุตสาหกรรมการบินและการขอรับการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (Thailand Board of Investment) จากรายงานภาวะการณ์ส่งเสริมการลงทุน สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน พบว่า อุตสาหกรรมอากาศยานที่เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมเป้าหมายใหม่มีนักลงทุนต่างชาติสนใจและได้มีคำขอรับการส่งเสริมการลงทุนในปี 2560 จำนวน 7 โครงการ ซึ่งมีจำนวนโครงการเท่ากันกับปีที่ผ่านมา โดยมีเงินลงทุน 1,889 ล้านบาท ลดลงจากปีที่ผ่านมาที่มีมูลค่าโครงการเท่ากับ 2,916 ล้านบาท คิดเป็นการลดลงร้อยละ 35 โดยทุกโครงการได้รับการอนุมัติคำขอรับการส่งเสริม[11] และเมื่อพิจารณาสถิติการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในโครงการที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินที่ได้รับการอนุมัติระหว่างปี 2557 – 2560 พบว่า ปี 2557 มีจำนวนโครงการทั้งหมด 23 โครงการ และเงินลงทุนทั้งสิ้น 57,615 ล้านบาท และปี 2560 มีจำนวนโครงการทั้งหมด 3 โครงการ และเงินลงทุนทั้งสิ้น 2,594 ล้านบาท ซึ่งสถิติการลงทุนดังกล่าวไม่สามารถสะท้อนแนวโน้มการเติบโตของการลงทุนได้ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะโครงการการลงทุนมีระยะเวลาค่อนข้างยาว เช่น 3 ปี หรือ 5 ปี เป็นต้น จึงทำให้ในปีถัดมาจึงมีจำนวนผู้มาขอรับการส่งเสริมการลงทุนน้อยลงตามไปด้วย

[11] รายงานภาวการณ์ส่งเสริมการลงทุนปี 2560, สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

ตารางที่ 27 สถิติการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment: FDI) ของโครงการอุตสาหกรรมการบินขั้นอนุมัติระหว่างปี 2557 – 2560

การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ		**ปี**			
		2557	**2558**	**2559**	**2560**
กิจการผลิตลำตัวอากาศยาน ชิ้นส่วนลำตัวอากาศยาน ชิ้นส่วนสำคัญ และชิ้นส่วนอากาศยานอื่นๆ	จำนวนโครงการ	5	0	4	1
	เงินลงทุน (ล้านบาท)	375	0	4741	19
กิจการซ่อมอากาศยาน รวมทั้งชิ้นส่วนอุปกรณ์อากาศยาน	จำนวนโครงการ	1	0	1	0
	เงินลงทุน (ล้านบาท)	227	0	20	0
กิจการสถานฝึกฝนวิชาชีพ	จำนวนโครงการ	1	0	0	0
	เงินลงทุน (ล้านบาท)	278	0	0	0
กิจการขนส่งทางอากาศ	จำนวนโครงการ	16	5	15	2
	เงินลงทุน (ล้านบาท)	56,935	15,907	21,538	2,575

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

6. ด้านนโยบายและโครงการส่งเสริม อุตสาหกรรมการบินเป็นหนึ่งในกลุ่มอุตสาหกรรมอนาคต (New S-curve) เนื่องจากอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศเป็นอุตสาหกรรมที่มีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว มีมูลค่าสูงและต้องอาศัยเทคโนโลยีขั้นสูง รวมทั้งเป็นอุตสาหกรรมที่ช่วยสนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจอื่น เช่น การท่องเที่ยว การจ้างงาน ฯลฯ ทำให้อุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศมีความสำคัญมากต่อระบบเศรษฐกิจรัฐบาลจึงมีนโยบายสนับสนุน แบ่งเป็นกลุ่มโครงการและมาตรการส่งเสริมต่างๆ ได้ ดังนี้

6.1 <u>โครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาขีดความสามารถของท่าอากาศยานในประเทศไทย</u>

6.1.1 แผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศไทย โดยสำนักงานการบินพลเรือน เพื่อเป็นแนวทางสำหรับการประเมินเหตุผลความจำเป็นต่อการก่อสร้างท่าอากาศยานแห่งใหม่และการพัฒนาท่าอากาศยานที่มีอยู่เดิมให้สามารถเป็นเครือข่ายรองรับการขนส่งระหว่างกัน เกิดการลงทุนมีประสิทธิภาพในกิจการท่าอากาศยาน รวมทั้งเป็นโครงสร้างพื้นฐานรองรับแผนพัฒนาด้านเศรษฐกิจ เพื่อรองรับการขยายตัวอย่างรวดเร็วของอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งในขณะนี้อยู่ระหว่างขออนุมัติแผนดังกล่าวจากคณะกรรมการการบินพลเรือนที่มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน

6.1.2 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานที่สำคัญ

- โครงการพัฒนาท่าอากาศยาน ของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วย

1) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้แก่ แผนพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2 ประกอบด้วย การก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 และการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 โดยจะทำให้ขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 90 ล้านคนต่อปี คาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จ ปี 2564 [12]

2) ท่าอากาศยานดอนเมือง คือ โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมืองระยะที่ 3 คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2568 เช่น การก่อสร้างลานจอดอากาศยาน การก่อสร้างหลุมจอดระยะไกล

[12] Airport of Thailand Plc. For 1st Quarter of Fiscal Year 2018 (October – December 2017)

การปรับปรุงพื้นที่เพื่อรองรับอาคารซ่อมบำรุงอากาศยานท่าอากาศยานดอนเมือง การก่อสร้าง Junction Building เพื่ออำนวยความสะดวกผู้โดยสารที่มาจากรถไฟฟ้าสายสีแดง การก่อสร้าง Control Post อาคารบำรุงรักษาอาคาร General Aviation การก่อสร้างระบบระบายน้ำ พื้นที่พักขยะ ลานจอดรถระยะยาว การจัดซื้อพร้อมติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสารอัตโนมัติ เป็นต้น[13]

3) ท่าอากาศยานภูมิภาค เช่น โครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ระยะที่ 1 ใช้เวลาในการดำเนินการระหว่างปี 2560 – 2568 โดยมีเป้าหมายเพื่อรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศได้ถึงปี 2573 มีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร 20 ล้านคนต่อปี และรองรับเที่ยวบินได้ 34 เที่ยวบินต่อชั่วโมง เช่น การก่อสร้างพื้นที่สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับอุปกรณ์ภาคพื้น (Ground Service Equipment: GSE) การก่อสร้างปรับปรุงทางขับ (Exit Taxiway) ทางขับขนาน (Parallel Taxiway) และทางขับออกด่วน (Rapid Exit Taxiway) การก่อสร้างปรับปรุงและขยายระบบเติมน้ำมันอากาศยานทางท่อ การก่อสร้างอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศใหม่ การปรับปรุงขยายอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศเดิมเป็นอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ เป็นต้น

- โครงการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภา โดยสำนักงานเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (สกรศ.) จัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานอู่ตะเภาให้เป็นเมืองการบินภาคตะวันออก (Aerotropolis) ซึ่งเป็นรูปแบบใหม่ของการพัฒนาพื้นที่ให้เหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจโดยมีท่าอากาศยานเป็นศูนย์กลางการพัฒนา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อมุ่งเน้นการพัฒนาโครงข่ายการเดินทางของผู้โดยสารและสินค้า ให้มีความรวดเร็ว และมีการเชื่อมต่ออย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งเมืองการบินภาคตะวันออกถือเป็นปัจจัยหลักในการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor - EEC) โดยแบ่งพื้นที่ของการพัฒนาออกเป็น ๓ ระดับ ดังนี้

1) Airport City Core คือ ศูนย์กลางของการพัฒนาเมืองการบิน ได้แก่ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา และพื้นที่โดยรอบขนาดประมาณ 6,500 ไร่ ในปัจจุบันมีผู้โดยสาร 1.4 ล้านคนใช้บริการ โดยแผนการพัฒนาออกเป็น 3 ช่วง ช่วงที่ 1 รองรับผู้โดยสาร 15 ล้านคน ภายใน 5 ปี ช่วงที่ 2 รองรับผู้โดยสาร 30 ล้านคนภายใน 10 ปี และ ช่วงที่ 3 รองรับผู้โดยสาร 60 ล้านคน ภายใน 15 ปี

2) Aerotropolis Corridor คือ พื้นที่รองรับการพัฒนาเมือง การค้า การท่องเที่ยว และกลุ่มอุตสาหกรรม S-Curve มีรัศมีครอบคลุมพื้นที่โดยรอบห่างจากสนามบินประมาณ 10 กม. โดยมีเป้าหมายการพัฒนาเพื่อยกระดับการสร้างมูลค่าเพิ่มในห่วงโซ่อุปทาน เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

3) Outer Aerotropolis คือ พื้นที่โดยรอบสนามบินชั้นนอกครอบคลุม 3 จังหวัดในเขต EEC ที่มีการเชื่อมโยงด้วยโครงข่ายการเดินทาง เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพรองรับการขยายตัวที่สืบเนื่องจากการพัฒนา Airport City Core และ Aerotropolis Corridor

- โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูมิภาค โดยกรมท่าอากาศยาน ประกอบด้วย การก่อสร้างท่าอากาศยานแห่งใหม่ ได้แก่ ท่าอากาศยานเบตงเพื่อแก้ไขปัญหาด้านการคมนาคมของ อ.เบตง จ.ยะลา และพื้นที่ใกล้เคียง รวมทั้งเป็นการสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และความมั่นคงของสามจังหวัดชายแดนใต้ โดยจะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ 864,000 ล้านคน/ปี ซึ่งคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ใน

[13] รายงานประจำปี 2560, บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

ปี 2563 ส่วนที่สองคือ โครงการการพัฒนาและปรับปรุงท่าอากาศยาน เพื่อเพิ่มศักยภาพการรองรับผู้โดยสาร จำนวน 3 แห่ง ดังนี้

1) โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด จ. ตาก เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ จ.ตาก ซึ่งเป็นการเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยาน ให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 1.7 ล้านคนต่อปีและสามารถรองรับเครื่องบินขนาด B737 ได้ 4 ลำและ ATR72 จำนวน 2 ลำ คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2563

2) การพัฒนาท่าอากาศยานกระบี่ มีแผนการพัฒนาท่าอากาศยานกระบี่โดยทำการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังที่ 3 และปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสาร หลังที่ 1,2 พร้อมอาคารจอดรถยนต์ ซึ่งจะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ 8 ล้านคนต่อปี รวมทั้งก่อสร้างลานจอดอากาศยานพร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน เพื่อให้สามารถรองรับอากาศยานได้มากขึ้น คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2563

3) การพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น โดยทำการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ซึ่งจะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ 5 ล้านคนต่อปี และสามารถจอดรถยนต์ได้ 550 คัน รวมทั้งก่อสร้างขยายลานจอดอากาศยาน คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2563

6.2 <u>แผนการพัฒนาระบบการบริหารจราจรทางอากาศและห้วงอากาศ</u> ได้แก่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างดำเนินการจัดทำแผนการจัดทำนโยบายห้วงอากาศแห่งชาติ (National Airspace Policy) ตามแนวคิดในการใช้ห้วงอากาศอย่างบูรณาการตามมาตรฐานสากล ซึ่งยึดถือตามแนวคิดของการบริหารจัดการห้วงอากาศแบบยืดหยุ่น (Flexible uses of Airspace: FUA) เพื่อเป็นการพัฒนาประสิทธิภาพในการให้บริการการจราจรทางอากาศ เหมาะสมกับผู้ใช้งานในแต่ละช่วงเวลาและเกิดประโยชน์สูงสุดกับประเทศชาติ

6.3 <u>โครงการและมาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานและการซ่อมบำรุงอากาศยาน</u>

6.3.1 สำนักงานเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (สกรศ.) มีนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมสองกลุ่มดังกล่าว จึงได้มีการกำหนด มาตรา 59/1 แห่งพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ยกเว้นสัดส่วนผู้ถือหุ้นชาวต่างชาติตามที่กำหนดคุณสมบัติไว้ใน พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ให้ผู้ประกอบการชาวต่างชาติในอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานและซ่อมบำรุงอากาศยานที่ประกอบกิจการอยู่ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกสามารถถือหุ้นได้มากกว่าร้อยละ 49 แต่อย่างไรก็ตามผู้ประกอบการจะต้องเสนอคุณสมบัติและจัดทำข้อมูลเกี่ยวกับระดับเทคโนโลยี รวมทั้งแผนการถ่ายทอดเทคโนโลยีและการพัฒนาบุคลากรไทย เพื่อเสนอขอรับการรับรองเป็นผู้ประกอบการในเขตส่งเสริมของพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก จากคณะทำงานพิจารณาความเหมาะสมด้านเทคโนโลยีและการถ่ายทอดเทคโนโลยีในอุตสาหกรรมอากาศยาน

6.3.2 สิทธิประโยชน์ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน โดยผู้ประกอบการที่เข้ารับส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมการบินจะได้รับสิทธิประโยชน์ยกตัวอย่าง เช่น การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 3 - 8 ปี สิทธิประโยชน์เพิ่มเติมตามคุณค่าของโครงการ สิทธิการเป็นเจ้าของที่ดิน ใบอนุญาตทำงานและความสะดวกด้านวีซ่า เป็นต้น

6.3.3 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างการแก้ไขพระราชบัญญัติเดินอากาศ พ.ศ. 2497 เรื่อง สัดส่วนผู้ถือหุ้นชาวต่างชาติ โดยให้ยกเว้นสัดส่วนผู้ถือหุ้นชาวต่างชาติที่ประกอบ

กิจการผลิตอากาศยาน ส่วนประกอบสำคัญอากาศยาน และซ่อมบำรุงอากาศยาน ให้สามารถถือหุ้นได้มากกว่าร้อยละ 49 เพื่อส่งเสริมกิจการผลิตอากาศยาน ส่วนประกอบสำคัญอากาศยาน และซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศไทย การแก้ไขกฎหมายดังกล่าวนี้ได้ผ่านกระบวนแสดงความคิดเห็นจากผู้ประกอบการและบุคคลทั่วไป ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา