



## รายงานสถิติการขนส่งทางอากาศ

ไตรมาส 1 ประจำปี พ.ศ. 2562

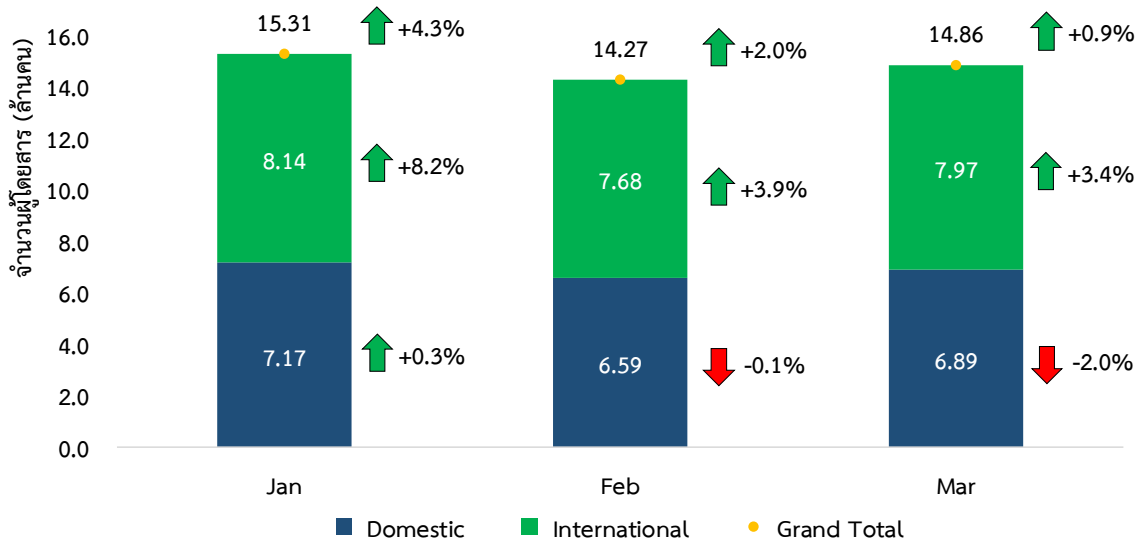
จัดทำโดย

กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน  
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

# 1. สถิติการขนส่งทางอากาศที่สำคัญ

## 1.1 สถิติจำนวนผู้โดยสารและเที่ยวบินภาพรวมทั่วประเทศ

ภาพที่ 1 สถิติจำนวนผู้โดยสารภาพรวมทั่วประเทศ ไตรมาสที่ 1 ประจำปี พ.ศ. 2562

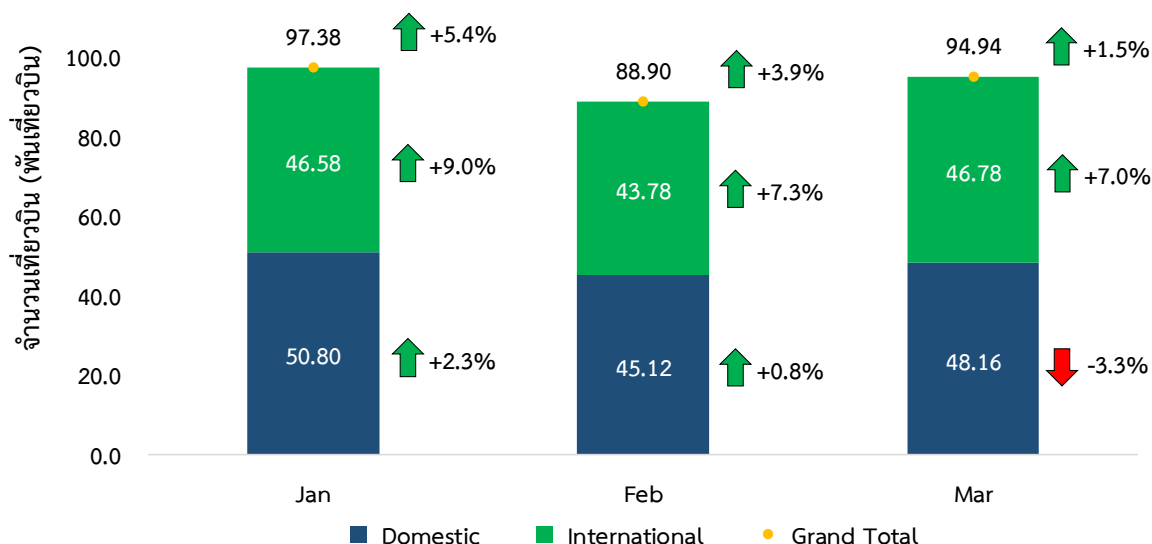


ที่มา : ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และกรมท่าอากาศยาน  
วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน

จากสถิติการขนส่งผู้โดยสารโดยภาพรวมของประเทศไทย ไตรมาสที่ 1 ประจำปี พ.ศ. 2562 พบว่าเดือนมกราคมมีจำนวนผู้โดยสารทั้งสิ้น 15.31 ล้านคนเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.3 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน แบ่งเป็นผู้โดยสารภายในประเทศ 7.17 ล้านคน และผู้โดยสารระหว่างประเทศ 8.14 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.3 และร้อยละ 8.2 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ต่อมาในเดือนกุมภาพันธ์ มีจำนวนผู้โดยสารรวมลดลงเล็กน้อย กล่าวคือมีจำนวนผู้โดยสาร 14.27 ล้านคน แต่เมื่อเปรียบเทียบกับสถิติจากปีที่ผ่านมาพบว่า มีจำนวนเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.0 แบ่งเป็นผู้โดยสารภายในประเทศ 6.59 ล้านคน ลดลงร้อยละ 0.1 และมีจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศ 7.68 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.9 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ในเดือนมีนาคมมีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเล็กน้อย ด้วยจำนวน 14.86 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.9 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน โดยผู้โดยสารภายในประเทศมีจำนวน 6.89 ล้านคน ลดลงร้อยละ 2.0 และมีจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศ 7.97 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.4 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน เมื่อพิจารณาสัดส่วนจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศและระหว่างประเทศ พบว่ามีสัดส่วนใกล้เคียงกันโดยมีสัดส่วนผู้โดยสารภายในประเทศต่อผู้โดยสารระหว่างประเทศ คิดเป็นร้อยละ 46 และร้อยละ 54 ตามลำดับ นอกจากนี้เมื่อพิจารณาในภาพรวมของไตรมาสที่ 1 ประจำปี พ.ศ. 2562 พบว่า มีจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด 44.44 ล้านคนเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.4 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนโดยผู้โดยสารภายในประเทศมีจำนวน 20.65 ล้านคนลดลงร้อยละ 0.6 ส่วนจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศมีจำนวน 23.79 ล้านคน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 5.2 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน



ภาพที่ 2 สถิติจำนวนเที่ยวบินภาพรวมทั่วประเทศ ไตรมาสที่ 1 ประจำปี พ.ศ. 2562



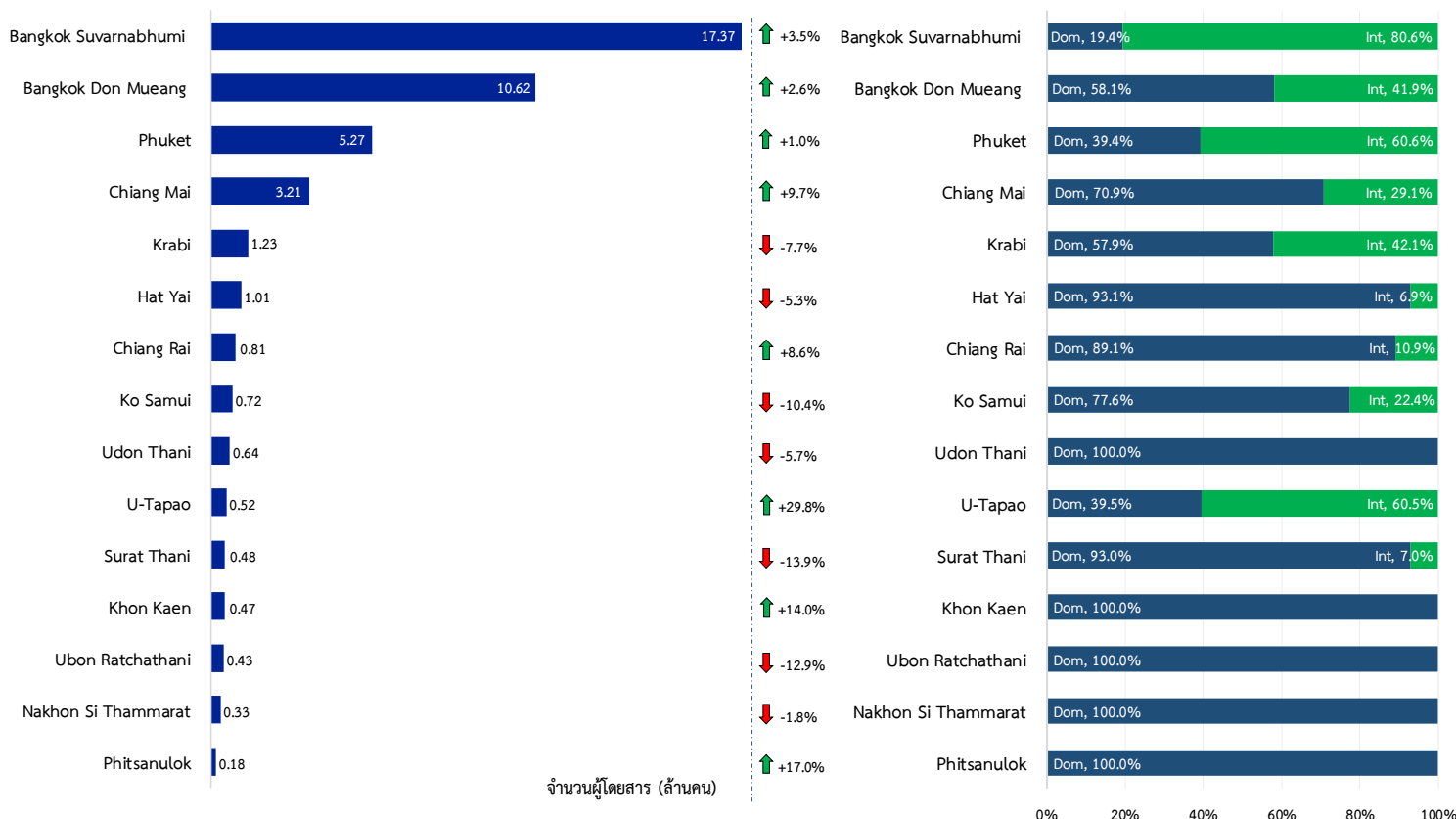
ที่มา : ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และกรมท่าอากาศยาน วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน

จากสถิติการขนส่งผู้โดยสารโดยภาพรวมของประเทศไทย ไตรมาสที่ 1 ประจำปี พ.ศ. 2562 พบว่าเดือนมกราคมมีจำนวนเที่ยวบินทั้งสิ้น 97.38 พันเที่ยวบิน คิดเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.4 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน แบ่งเป็นเที่ยวบินภายในประเทศจำนวน 50.80 พันเที่ยวบินและเที่ยวบินระหว่างประเทศจำนวน 46.58 พันเที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 2.3 และร้อยละ 9.0 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ในเดือนกุมภาพันธ์ มีจำนวนเที่ยวบินรวมลดลงเล็กน้อยซึ่งสอดคล้องกับการลดลงของจำนวนผู้โดยสาร กล่าวคือมีเที่ยวบินรวมจำนวน 88.90 พันเที่ยวบิน แต่เมื่อเปรียบเทียบกับสถิติเที่ยวบินในปีที่ผ่านมา พบว่า มีจำนวนเที่ยวบินเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 3.9 แบ่งเป็นเที่ยวบินภายในประเทศ 45.12 พันเที่ยวบินและเที่ยวบินระหว่างประเทศ 43.78 พันเที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 0.8 และร้อยละ 7.3 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ในเดือนมีนาคมมีจำนวนเที่ยวบินเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากเดือนกุมภาพันธ์ ด้วยจำนวน 94.94 พันเที่ยวบิน คิดเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.5 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน โดยมีจำนวนเที่ยวบินภายในประเทศ 48.16 พันเที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 3.3 และมีจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศ 46.78 พันเที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.0 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน เมื่อพิจารณาสัดส่วนจำนวนเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ พบว่ามีสัดส่วนใกล้เคียงกันโดยมีสัดส่วนเที่ยวบินภายในประเทศต่อเที่ยวบินระหว่างประเทศ คิดเป็นร้อยละ 51 และร้อยละ 49 ตามลำดับ นอกจากนี้เมื่อพิจารณาในภาพรวมของไตรมาสที่ 1 ประจำปี พ.ศ. 2562 พบว่า มีจำนวนเที่ยวบินทั้งหมด 281.22 พันเที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.6 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน แบ่งเป็นเที่ยวบินภายในประเทศจำนวน 144.08 พันเที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 0.1 และมีจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศ 137.14 พันเที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.8 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน



## 1.2 สถิติภาพรวมท่าอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารและเที่ยวบินสูงสุด 15 อันดับและสัดส่วนการให้บริการ

ภาพที่ 3 แสดงภาพรวมท่าอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารสูงสุด 15 อันดับและสัดส่วนการให้บริการ ไตรมาสที่ 1 ประจำปี พ.ศ. 2562

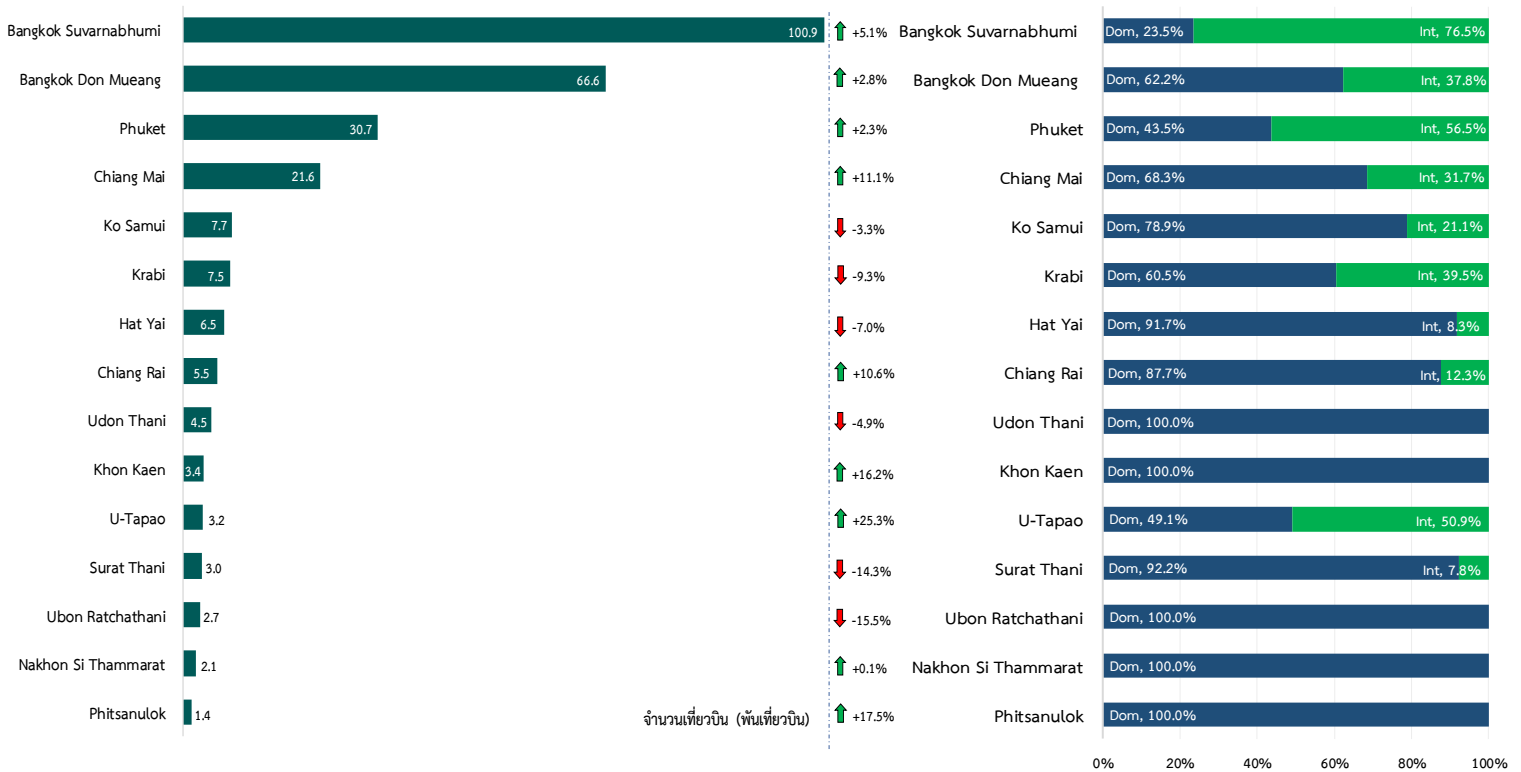


ที่มา : ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและกรมท่าอากาศยาน วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน

เมื่อพิจารณาท่าอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารมากที่สุด 10 อันดับแรก ในไตรมาสที่ 1 ประจำปี พ.ศ. 2562 พบว่า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีจำนวนผู้โดยสารรวมมากที่สุด โดยมีผู้โดยสารจำนวน 17.37 ล้านคน คิดเป็นอัตราการเติบโตร้อยละ 3.5 จากปีที่ผ่านมา รองลงมา ได้แก่ ท่าอากาศยานดอนเมือง ที่มีผู้โดยสารจำนวน 10.62 ล้านคน คิดเป็นอัตราการเติบโตร้อยละ 2.6 จากปีที่ผ่านมา ส่วนลำดับที่ 3 ได้แก่ ท่าอากาศยานภูเก็ต ที่มีผู้โดยสารจำนวน 5.27 ล้านคน คิดเป็นอัตราการเติบโตร้อยละ 1.0 จากปีที่ผ่านมา ซึ่งจากสถิติ พบว่า ท่าอากาศยานส่วนใหญ่มีอัตราการเติบโตของผู้โดยสารเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะท่าอากาศยานอุตะเถาที่มีอัตราเติบโตสูงที่สุดร้อยละ 29.8 จากปีที่ผ่านมา โดยปัจจัยที่ส่งเสริมการขยายตัวของท่าอากาศยานอุตะเถา คือ การเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวต่างชาติ โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวชาวจีนและรัสเซีย



**ภาพที่ 4** แสดงภาพรวมท่าอากาศยานที่มีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด 15 อันดับและสัดส่วนการให้บริการ ไตรมาสที่ 1 ประจำปี พ.ศ. 2562

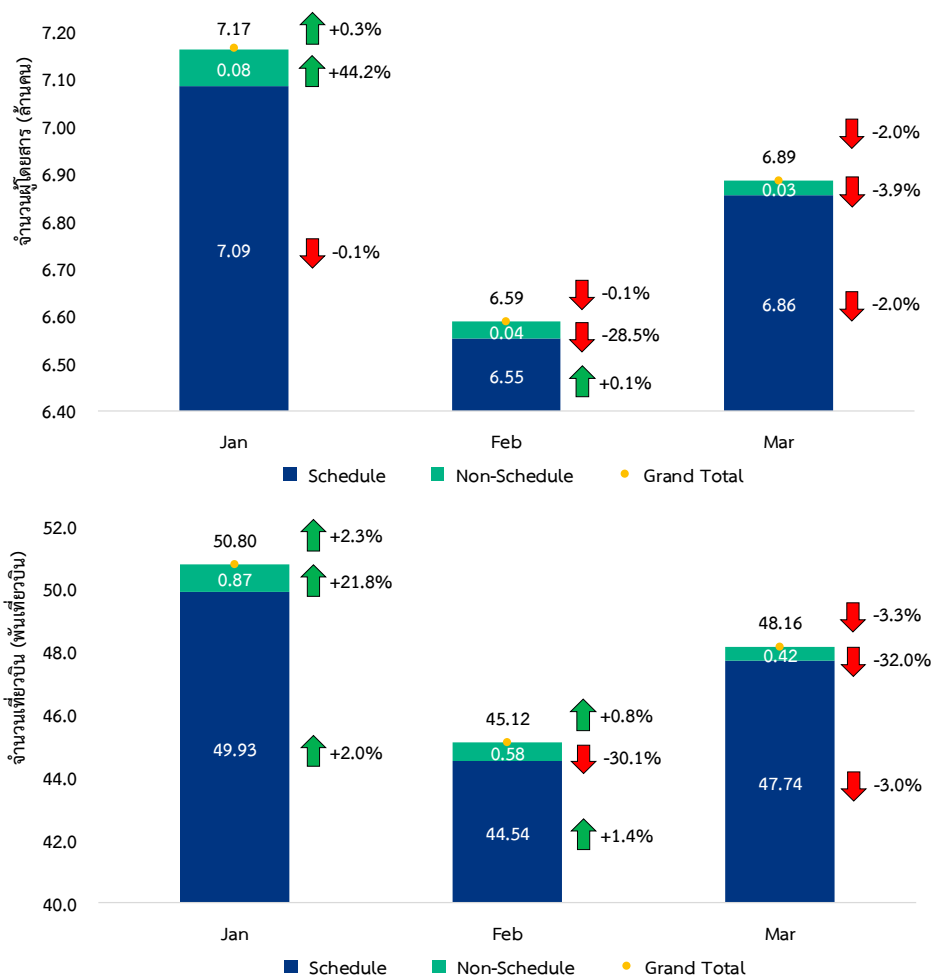


ที่มา : ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและกรมท่าอากาศยาน วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน

เมื่อพิจารณาท่าอากาศยานที่มีจำนวนเที่ยวบินมากที่สุด 10 อันดับแรก ในไตรมาสที่ 1 ประจำปี พ.ศ. 2562 พบว่า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีจำนวนเที่ยวบินรวมมากที่สุด โดยมีเที่ยวบินจำนวน 100.9 พันเที่ยวบิน คิดเป็นอัตราการเติบโตร้อยละ 5.1 จากปีที่ผ่านมา รองลงมา ได้แก่ ท่าอากาศยานดอนเมือง ที่มีเที่ยวบินจำนวน 66.6 พันเที่ยวบิน คิดเป็นอัตราการเติบโตร้อยละ 2.8 จากปีที่ผ่านมา ส่วนลำดับที่ 3 ได้แก่ ท่าอากาศยานภูเก็ต ที่มีเที่ยวบินจำนวน 30.7 พันเที่ยวบิน คิดเป็นอัตราการเติบโตร้อยละ 2.3 จากปีที่ผ่านมา ซึ่งจากสถิติ พบว่า ท่าอากาศยานส่วนใหญ่มีอัตราการเติบโตของเที่ยวบินเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะท่าอากาศยานอุตะเถาที่มีอัตราเติบโตสูงสุด คิดเป็นร้อยละ 25.3 จากปีที่ผ่านมา จากการเพิ่มขึ้นของเที่ยวบินภายในประเทศแบบประจำมีกำหนดเชื่อมต่อระหว่างภูมิภาค และเที่ยวบินระหว่างประเทศแบบประจำมีกำหนดและแบบไม่ประจำในเส้นทางบินจีนและรัสเซีย

### 1.3 สถิติจำนวนผู้โดยสารและเที่ยวบินของเส้นทางบินภายในประเทศ

ภาพที่ 5 สถิติจำนวนผู้โดยสารและเที่ยวบินของเส้นทางบินภายในประเทศ ไตรมาสที่ 1 ประจำปี พ.ศ. 2562



ที่มา : ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและกรมท่าอากาศยาน วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน

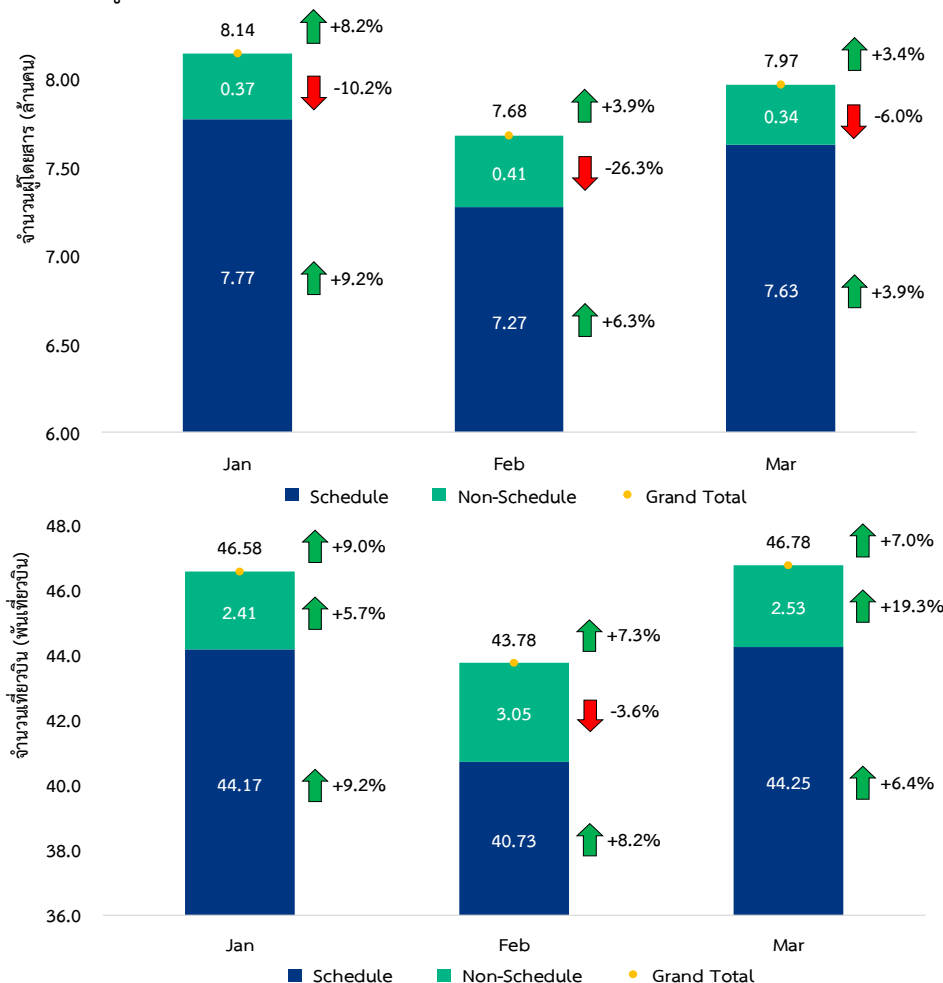
เมื่อพิจารณาจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศโดยแบ่งตามลักษณะของเที่ยวบินเป็นเที่ยวบินแบบประจำ มีกำหนดและแบบไม่ประจำในภาพรวมของไตรมาสที่ 1 ประจำปี พ.ศ. 2562 พบว่า มีจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศ ทั้งหมด 20.65 ล้านคนลดลงร้อยละ 0.6 จากปีที่ผ่านมา แบ่งเป็นผู้โดยสารแบบประจำมีกำหนด 20.50 ล้านคนลดลง ร้อยละ 0.7 จากปีที่ผ่านมาและมีจำนวนผู้โดยสารแบบไม่ประจำ 0.15 ล้านคนเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.7 จากปีที่ผ่านมา

ถ้าหากพิจารณาจำนวนเที่ยวบินภายในประเทศโดยแบ่งตามลักษณะของเที่ยวบินเป็นเที่ยวบินแบบประจำมี กำหนดและแบบไม่ประจำ ในภาพรวมของไตรมาสที่ 1 ประจำปี พ.ศ. 2562 พบว่า มีจำนวนเที่ยวบินภายในประเทศ ทั้งหมด 144.08 พันเที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 0.1 จากปีที่ผ่านมา โดยเป็นเที่ยวบินแบบประจำมีกำหนด 142.21 พันเที่ยวบินเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.1 จากปีที่ผ่านมาแต่มีจำนวนเที่ยวบินแบบไม่ประจำ 1.87 พันเที่ยวบินลดลง ร้อยละ 13.5 จากปีที่ผ่านมา



## 1.4 สถิติจำนวนผู้โดยสารและเที่ยวบินของเส้นทางบินระหว่างประเทศ

ภาพที่ 6 สถิติจำนวนผู้โดยสารและเที่ยวบินของเส้นทางบินระหว่างประเทศ ไตรมาสที่ 1 ประจำปี พ.ศ. 2562



ที่มา : การวิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน จากข้อมูลของฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและกรมท่าอากาศยาน

เมื่อพิจารณาจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศโดยแบ่งตามลักษณะของเที่ยวบินเป็นเที่ยวบินแบบประจำ มีกำหนดและแบบไม่ประจำ ในภาพรวมของไตรมาสที่ 1 ประจำปี พ.ศ. 2562 พบว่า มีจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศทั้งหมด 23.79 ล้านคนเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.2 จากปีที่ผ่านมา โดยเป็นผู้โดยสารแบบประจำมีกำหนด 22.67 ล้านคนเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.5 จากปีที่ผ่านมาแต่มีจำนวนผู้โดยสารแบบไม่ประจำ 1.12 ล้านคนลดลงร้อยละ 15.7 จากปีที่ผ่านมา

และเมื่อพิจารณาจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศโดยแบ่งตามลักษณะของเที่ยวบินเป็นเที่ยวบินแบบประจำมีกำหนดและแบบไม่ประจำ ในภาพรวมของไตรมาสที่ 1 ประจำปี พ.ศ. 2562 พบว่า มีจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศทั้งหมด 137.14 พันเที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.8 จากปีที่ผ่านมา โดยเป็นเที่ยวบินแบบประจำมีกำหนด 129.15 พันเที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.9 จากปีที่ผ่านมาและจำนวนเที่ยวบินแบบไม่ประจำ 7.99 พันเที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.6 จากปีที่ผ่านมา



## 1.5 ผู้ถือใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ (AIR OPERATOR LICENSE - AOL) ในปี พ.ศ. 2562

จากข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2561 มีจำนวนผู้ถือใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ (Air Operator License - AOL) ที่ให้บริการอยู่จำนวน 40 ราย โดย ณ วันที่ 31 มีนาคม พ.ศ. 2562 มีจำนวนผู้ถือใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ (Air Operator License - AOL) ที่ให้บริการเพิ่มขึ้นเป็น 42 ราย แบ่งเป็นผู้ประกอบการรายใหม่จำนวน 1 รายและผู้ประกอบการที่หยุดดำเนินการแล้วกลับมาประกอบกิจการใหม่อีกครั้งจำนวน 1 ราย รายละเอียดดังนี้

**ตารางที่ 1** รายชื่อผู้ถือใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ (AIR OPERATOR LICENSE - AOL) รายใหม่และรายเก่าที่กลับมาขอประกอบกิจการในปี พ.ศ. 2562

ลำดับ	ชื่อผู้รับใบอนุญาตฯ	อายุใบอนุญาตฯ	ประเภทใบอนุญาตฯ	สถานะ
1.	บริษัท อวานติ แอร์ ชาร์เตอร์ จำกัด	20 มี.ค. 2562 - 19 มี.ค. 2565	การทำงานทางอากาศ (เพื่อการบินชมภูมิประเทศที่ ขึ้น-ลง ณ ที่เดียวกัน)	ผู้ประกอบการรายใหม่
2.	บริษัท เจ็ทเอเชีย แอร์เวย์ จำกัด	28 มี.ค. 2562 - 27 มี.ค. 2567	การขนส่งทางอากาศเพื่อ การพาณิชย์ (แบบประจำมีกำหนด ระหว่างประเทศและแบบไม่ประจำ)	ผู้ประกอบการที่หยุด ดำเนินการแล้วกลับมา ประกอบกิจการใหม่อีกครั้ง

ที่มา : ฝ่ายกำกับกิจการการบินพลเรือน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ข้อมูล ณ วันที่ 31 มีนาคม พ.ศ. 2562



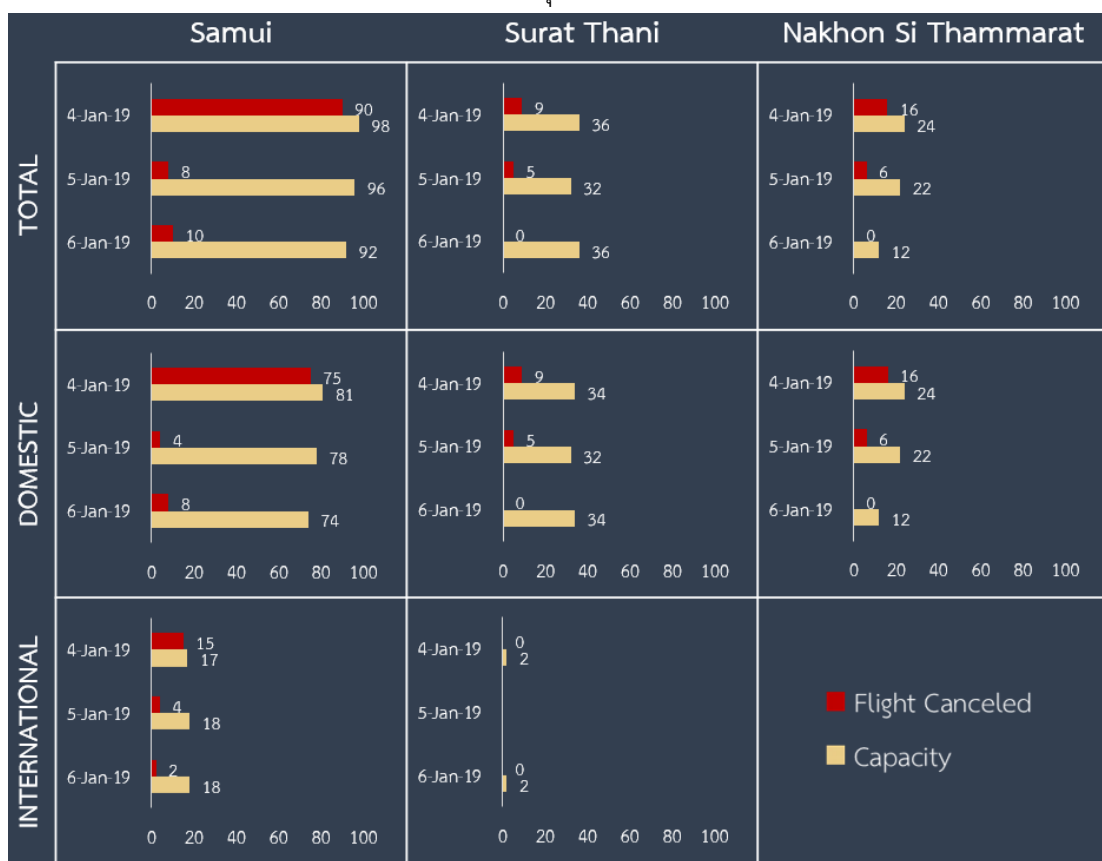


## 2. ประเด็นที่น่าสนใจ / ข่าวสารทางการบินที่สำคัญ / เหตุการณ์สำคัญที่ส่งผลกระทบต่อภาพรวมการขนส่งทางอากาศในประเทศไทยไตรมาสแรก

### 2.1 ผลกระทบจากพายุปาบึก

จากกรณีพายุโซนร้อนปาบึกเคลื่อนตัวผ่านประเทศไทย ส่งผลให้ในช่วงระหว่างวันที่ 4 – 6 มกราคม พ.ศ. 2562 มีการยกเลิกเที่ยวบินที่ทำการบิน ณ ท่าอากาศยาน 3 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสมุย ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี และท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช รวม 3 วัน มีการขอยกเลิกเที่ยวบินทั้งสิ้น 144 เที่ยวบิน เป็นเที่ยวบินภายในประเทศจำนวน 123 เที่ยวบิน และเที่ยวบินระหว่างประเทศจำนวน 21 เที่ยวบิน โดยในวันที่ 4 มกราคม 2562 เป็นวันที่มีการขอยกเลิกเที่ยวบินมากที่สุด จำนวน 115 เที่ยวบิน และท่าอากาศยานที่ได้รับผลกระทบมากที่สุดได้แก่ ท่าอากาศยานสมุย มีการขอยกเลิกเที่ยวบินมากที่สุดรวม 108 เที่ยวบิน โดยเส้นทางที่มีการขอยกเลิกสูงสุดคือ กรุงเทพฯ – เกาะสมุย ไปและกลับรวม 72 เที่ยวบิน

ภาพที่ 7 สถิติจำนวนเที่ยวบินที่ได้รับผลกระทบจากพายุปาบึก



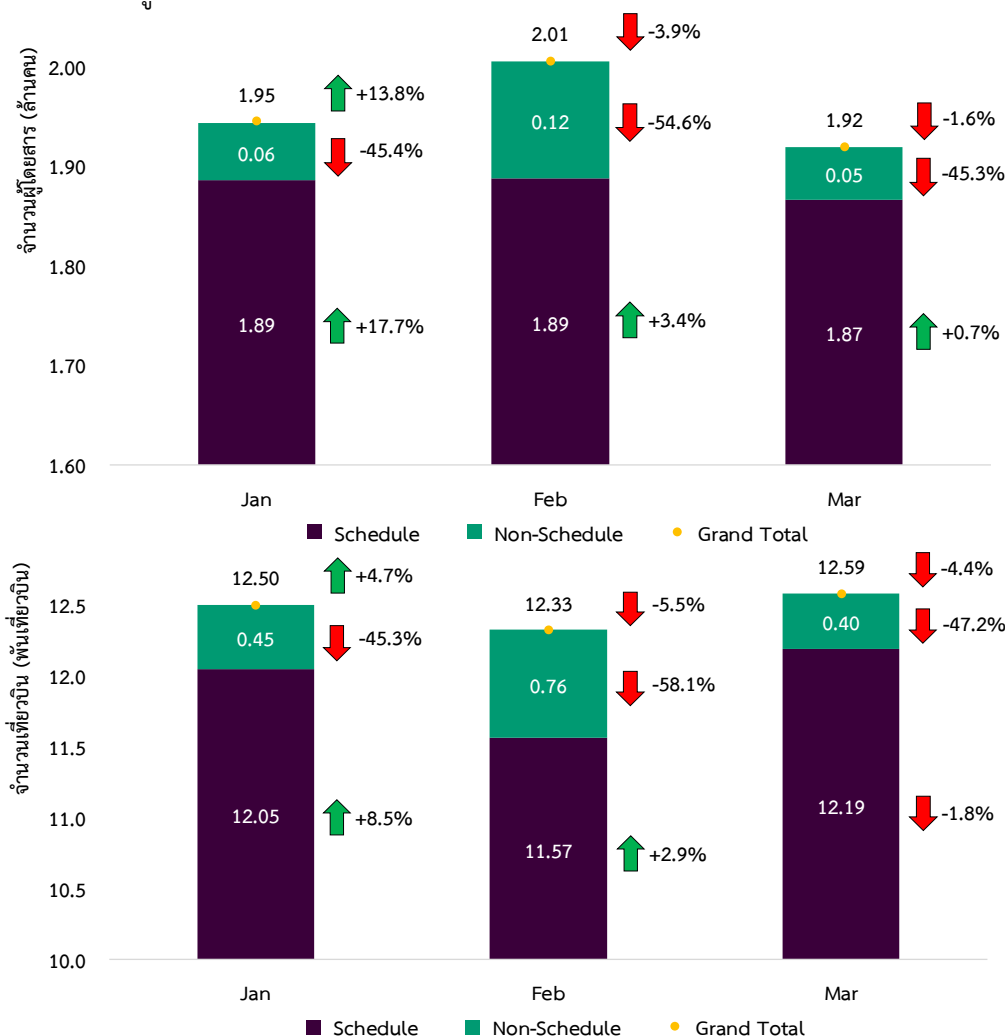
ที่มา : กองการอนุญาตการบิน ฝ่ายกำกับกิจการการบินพลเรือน และฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย



## 2.2 ผลกระทบจากมาตรการการยกเว้นค่าธรรมเนียมวีซ่า VOA (VISA ON ARRIVAL) สำหรับนักท่องเที่ยวชาวจีน

ในปีที่ผ่านมารัฐบาลได้สังเกตเห็นถึงปัญหาการลดจำนวนลงของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งนักท่องเที่ยวชาวจีนดังกล่าวจึงได้มีมติที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) ให้ยกเว้นค่าธรรมเนียมการตรวจลงตรา (VISA ON ARRIVAL:VOA) ตั้งแต่วันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ. 2561 – 13 มกราคม พ.ศ. 2562 และขยายมาตรการดังกล่าวจนถึงวันที่ 30 เมษายน พ.ศ. 2562 ซึ่งผลกระทบจากการมาตรการดังกล่าวสามารถแสดงเป็นข้อมูลสถิติจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางบินจีนในช่วงไตรมาสที่ 1 ของปี พ.ศ. 2562 ได้ดังต่อไปนี้

ภาพที่ 8 สถิติจำนวนผู้โดยสารและเที่ยวบินของเส้นทางบินจีน ไตรมาสที่ 1 ประจำปี พ.ศ. 2562



ที่มา : การวิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน จากข้อมูลของฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และกรมท่าอากาศยาน



จากสถิติจำนวนผู้โดยสารในเส้นทางบินจีนโดยแบ่งตามลักษณะของเที่ยวบินเป็นเที่ยวบินแบบประจำมีกำหนดและแบบไม่ประจำในภาพรวมของไตรมาสที่ 1 ประจำปี พ.ศ. 2562 พบว่า มีจำนวนผู้โดยสารในเส้นทางบินจีนทั้งหมด 5.88 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีที่ผ่านมาคิดเป็นร้อยละ 2.2 แบ่งออกเป็นผู้โดยสารจากเที่ยวบินแบบประจำมีกำหนดจำนวน 5.65 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.8 และผู้โดยสารจากเที่ยวบินแบบไม่ประจำ จำนวน 0.23 ล้านคน ลดลงร้อยละ 50.6 จากช่วงเดียวกันของปีที่ผ่านมา โดยเดือนกุมภาพันธ์เป็นเดือนที่มีจำนวนผู้โดยสารมากที่สุดของไตรมาสนี้ จำนวน 2.01 ล้านคน แต่เมื่อเปรียบเทียบกับเดือนเดียวกันของปี พ.ศ. 2561 กลับมีจำนวนลดลงคิดเป็นร้อยละ 3.9 เมื่อพิจารณาตามประเภทของผู้โดยสาร พบว่า จำนวนผู้โดยสารสำหรับเที่ยวบินแบบประจำมีกำหนด 1.89 ล้านคน มีจำนวนเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 3.4 จากเดือนเดียวกันของปีที่ผ่านมา และในส่วนจำนวนผู้โดยสารสำหรับเที่ยวบินแบบไม่ประจำมีจำนวน 0.12 ล้านคน ลดลงร้อยละ 54.6 จากเดือนเดียวกันของปีที่ผ่านมา และในไตรมาสนี้มีสัดส่วนระหว่างจำนวนผู้โดยสารแบบประจำมีกำหนดและแบบไม่ประจำ คิดเป็นร้อยละ 96.1 และร้อยละ 3.9 ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางบินจีนโดยแบ่งตามลักษณะประเภทการประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศในภาพรวมของไตรมาสที่ 1 ประจำปี พ.ศ. 2562 พบว่า มีจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางบินจีนทั้งหมด 37.42 พันเที่ยวบิน ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีที่ผ่านมา คิดเป็นร้อยละ 1.9 แบ่งออกเป็นเที่ยวบินแบบประจำมีกำหนดจำนวน 35.81 พันเที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.0 และเที่ยวบินแบบไม่ประจำจำนวน 1.61 พันเที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 52.5 จากช่วงเดียวกันของปีที่ผ่านมา ซึ่งจำนวนเที่ยวบินของไตรมาสนี้ เดือนมีนาคมเป็นเดือนที่มีจำนวนเที่ยวบินรวมมากที่สุดจำนวน 12.59 พันเที่ยวบิน แต่เมื่อเปรียบเทียบกับเดือนเดียวกันของปี พ.ศ. 2561 กลับมีจำนวนลดลงคิดเป็นร้อยละ 4.4 จากเดือนเดียวกันของปีที่ผ่านมา โดยมีจำนวนเที่ยวบินแบบประจำมีกำหนด 12.19 พันเที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 1.8 และมีจำนวนเที่ยวบินแบบไม่ประจำ 0.40 พันเที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 47.2 จากเดือนเดียวกันของปีที่ผ่านมา และในไตรมาสนี้มีสัดส่วนของจำนวนเที่ยวบินระหว่างเที่ยวบินแบบประจำมีกำหนดกับแบบไม่ประจำคิดเป็นร้อยละ 95.7 และร้อยละ 4.3 ตามลำดับ

จากช่วงระยะเวลาที่มีการดำเนินการมาตรการยกเว้นค่าธรรมเนียมวีซ่า VOA (Visa On Arrival) ที่ผ่านมา จะเห็นว่า มีจำนวนนักท่องเที่ยวชาวจีนเพิ่มขึ้น ประกอบกับมาตรการนี้เป็นมาตรการที่ช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวได้อีกทางหนึ่ง จึงส่งผลให้ ครม. มีมติ เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2562 อนุมัติขยายระยะเวลาการยกเว้นการเก็บค่าธรรมเนียมวีซ่า VOA (Visa On Arrival) ให้กับนักท่องเที่ยวชาวจีนโดยจากเดิมที่จะสิ้นสุดในวันที่ 30 เมษายน พ.ศ. 2562 และมีการขยายมาตรการฯ ดังกล่าวออกไปอีก 6 เดือน โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม พ.ศ. 2562 – 31 ตุลาคม พ.ศ. 2562 อีกทั้งจากสถิติข้างต้นจะพบว่าถึงแม้ในเดือนกุมภาพันธ์จะมีจำนวนวันน้อยที่สุดแต่กลับมีจำนวนผู้โดยสารสูงสุด เนื่องจากในช่วงต้นเดือนกุมภาพันธ์เป็นช่วงเทศกาลตรุษจีนหรือวันขึ้นปีใหม่ของชาวจีนทำให้ในช่วงเวลาดังกล่าวมีจำนวนผู้โดยสารและเที่ยวบินแบบไม่ประจำเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยยะสำคัญเมื่อเปรียบเทียบกับเดือนมกราคมและมีนาคม โดยมีจุดหมายปลายทางในเส้นทางบินจีนสูงสุด 3 ลำดับ ได้แก่ เชียงไฮ้ กวางโจว และปักกิ่ง ตามลำดับ และสายการบินที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำมีกำหนดสูงสุด 3 ลำดับ ได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชีย สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ และสายการบินไชน่าเซาท์เทิร์น ตามลำดับ ส่วนสายการบินที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบไม่ประจำสูงสุด 3 ลำดับ ได้แก่ สายการบินไชน่าอีสเทิร์น สายการบินเสฉวนแอร์ไลน์ และสายการบินไทยแอร์เอเชีย ตามลำดับ



## 2.3 ผลกระทบจากภาวะฝุ่นควันในภาคเหนือ

จากกรณีภาวะฝุ่นควันในภาคเหนือ ส่งผลให้ในช่วงระหว่างวันที่ 1 มีนาคม - 12 เมษายน พ.ศ. 2562 มีการยกเลิกเที่ยวบินที่ทำการบิน ณ ท่าอากาศยาน 2 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ และท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน โดยมีการยกเลิกเที่ยวบินทั้งสิ้น 10 เส้นทางบินเป็นจำนวนรวม 48 เที่ยวบิน ประกอบไปด้วย วิสตอมแอร์เวย์ 32 เที่ยวบิน บางกอกแอร์เวย์จำนวน 10 เที่ยวบินและนกแอร์จำนวน 6 เที่ยวบิน สามารถแสดงจำนวนเที่ยวบินที่ยกเลิกสายเส้นทางบินและรายสายการบิน ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 2 สถิติจำนวนเที่ยวบินที่ได้รับผลกระทบจากภาวะฝุ่นควันในภาคเหนือ

เส้นทางบิน	สายการบิน			
	BANGKOK AIRWAYS	NOK AIR	WISDOM AIRWAYS operated by RPS SYSTEM CO., LTD	รวม
เชียงใหม่ - แม่ฮ่องสอน	5	-	9	14
เชียงใหม่ - แม่สอด	-	-	1	1
เชียงใหม่ - น่าน	-	-	1	1
เชียงใหม่ - ปาย	-	-	5	5
ดอนเมือง - แม่ฮ่องสอน	-	3	-	3
แม่ฮ่องสอน - ดอนเมือง	-	3	-	3
แม่ฮ่องสอน - เชียงใหม่	5	-	9	14
แม่สอด - เชียงใหม่	-	-	1	1
น่าน - เชียงใหม่	-	-	1	1
ปาย - เชียงใหม่	-	-	5	5
<b>รวม</b>	<b>10</b>	<b>6</b>	<b>32</b>	<b>48</b>

ที่มา : กองการอนุญาตการบิน ฝ่ายกำกับกิจการการบินพลเรือน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย



## 2.4 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยสั่งพักอากาศยานแบบโบอิง 737 แม็กซ์ 9

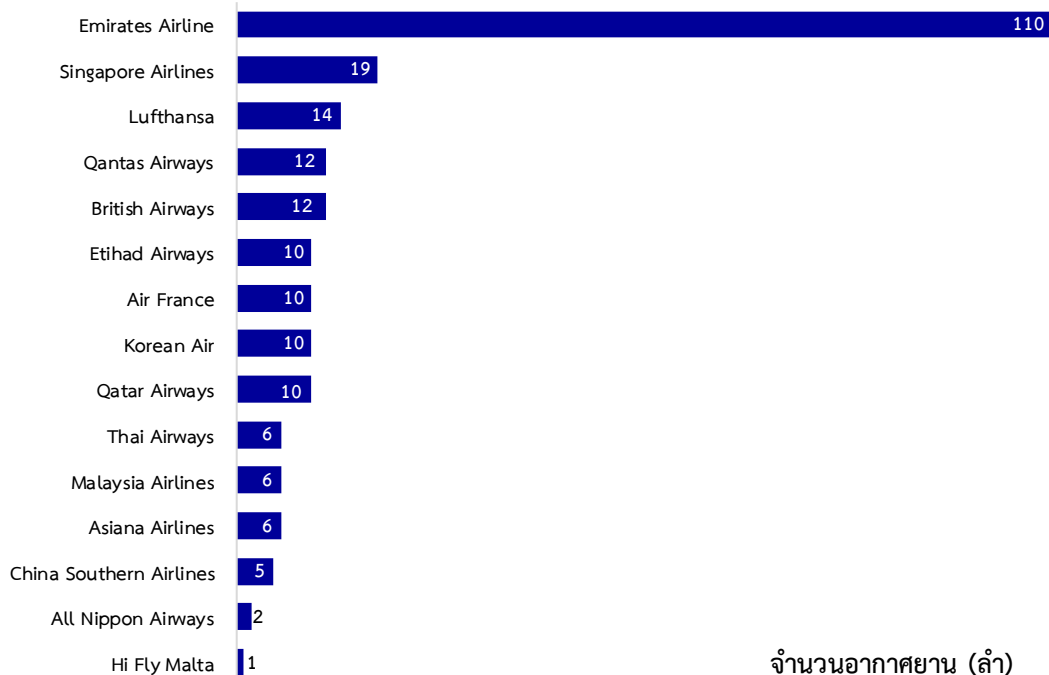
จากเหตุขัดข้องของอากาศยานแบบโบอิง 737 แม็กซ์ของสายการบินเอธิโอเปียแอร์ไลน์และสายการบินไลออนแอร์ ซึ่งประสบอุบัติเหตุส่งผลให้ในหลายประเทศสั่งหยุดปฏิบัติการบินด้วยอากาศยานรุ่นดังกล่าว โดยเมื่อวันที่ 13 มีนาคม พ.ศ. 2562 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้ประกาศผ่านทางเว็บไซต์ของสำนักงานฯ เห็นสมควรให้บริษัท ไทย ไลออน เมนทารี จำกัด หยุดปฏิบัติการบินด้วยอากาศยานแบบโบอิง 737 แม็กซ์ 9 เป็นการชั่วคราว โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 14 มีนาคม พ.ศ.2562 เวลา 00.00 น. (โดยอนุญาตให้เที่ยวบินที่วิ่งขึ้นก่อนเวลาดังกล่าว สามารถปฏิบัติการบินกลับมาอย่างสถานีหลักได้) จนถึงวันที่ 20 มีนาคม 2562 เวลา 23.59 น. รวมเป็นเวลาทั้งหมด 7 วัน

ในปัจจุบันฝ่ายมาตรฐานปฏิบัติการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย แจ้งว่าทางผู้ผลิตอากาศยานโบอิงและ Federal Aviation Administration (FAA) ยังไม่ได้มีข้อสรุปในการแก้ไขปัญหาอย่างเป็นทางการออกมาหลังจากสั่งพักการปฏิบัติการบินอากาศยานรุ่นดังกล่าวและยังไม่มีประเทศใดให้นำอากาศยานชนิดนี้กลับมาปฏิบัติการบิน จึงให้บริษัท ไทย ไลออน เมนทารี จำกัด ที่ปัจจุบันครอบครองอากาศยานรุ่นนี้ทั้งหมด 3 ลำ หยุดปฏิบัติการบินจนกว่าจะมีข้อมูลความปลอดภัยเป็นที่น่าพอใจจากบริษัทผู้ผลิตอากาศยานและรัฐผู้ออกแบบอากาศยาน อย่างไรก็ตามบริษัท ไทย ไลออน เมนทารี จำกัด ยังสามารถใช้อากาศยานแบบโบอิง 737-800 แบบโบอิง 737-900ER และแบบแอร์บัส A330-300 ปฏิบัติการบินได้ตามปกติ



## 2.5 การยกเลิกการผลิตเครื่องบินแบบ AIRBUS A380

ภาพที่ 9 จำนวนอากาศยานแบบ AIRBUS A380



ที่มา: CAPA Centre for Aviation , ข้อมูล ณ วันที่ 31 มีนาคม พ.ศ. 2562

จากภาพที่ 9 แสดงจำนวนอากาศยานแบบ Airbus A380 พบว่ามีเพียง 15 สายการบินที่ใช้อากาศยานรุ่นดังกล่าวในการให้บริการ โดยเอมิเรตส์แอร์ไลน์ มีจำนวนอากาศยานมากที่สุด 110 ลำ รองลงมาได้แก่ สิงคโปร์แอร์ไลน์ มีจำนวนอากาศยาน 19 ลำ ส่วนอันดับสามได้แก่ ลูฟท์ฮันซา มีจำนวนอากาศยาน 14 ลำ

เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2562 เว็บไซต์อย่างเป็นทางการของบริษัท แอร์บัส จำกัด รายงานข่าวการยกเลิกการผลิตอากาศยานแบบ A380 ภายในปี พ.ศ. 2564 โดยมีสาเหตุหลักมาจากเอมิเรตส์แอร์ไลน์ลดการสั่งซื้ออากาศยานจากเดิม 162 ลำ เป็น 123 ลำ และจะได้รับการจัดส่งอากาศยานรุ่นดังกล่าวจำนวน 14 ลำ ภายในระยะเวลา 2 ปีข้างหน้า นอกจากนี้เอมิเรตส์แอร์ไลน์ได้เปลี่ยนการสั่งซื้ออากาศยานจากรุ่น A380 เป็นการสั่งซื้ออากาศยานขนาดกลางอย่างรุ่น A350-900 จำนวน 30 ลำ และรุ่น A330-900 จำนวน 40 ลำ สำหรับประเทศไทยนั้น การบินไทย มีอากาศยานรุ่นนี้อยู่ 6 ลำ ให้บริการจุดหมายปลายทางในภูมิภาคยุโรปและญี่ปุ่น โดยไม่มีโครงการสั่งซื้ออากาศยานรุ่นดังกล่าวเพิ่มอีก อย่างไรก็ตามบริษัท แอร์บัส จำกัด แจ้งว่าจะยังมีชิ้นส่วนอะไหล่ รวมไปถึงการสนับสนุนทางการซ่อมบำรุงสำหรับอากาศยานรุ่นนี้ต่อไป

ถ้าหากพิจารณาจำนวนอากาศยานแบบ Airbus A380 และข่าวที่เกิดขึ้นดังกล่าวสามารถวิเคราะห์ได้ว่าเมื่อเอมิเรตส์แอร์ไลน์ที่มีการสั่งซื้อและจำนวนอากาศยานรุ่นนี้ในฝูงบินมากที่สุดในโลก ประกาศลดจำนวนการสั่งซื้ออากาศยานทำให้แอร์บัสขาดความต้องการในการผลิตในระยะยาวและไม่คุ้มค่าที่จะดำเนินการผลิตต่อไป อีกทั้งในปัจจุบันอากาศยานขนาดกลางที่บรรทุกผู้โดยสารได้น้อยกว่าได้พัฒนาเทคโนโลยีให้มีประสิทธิภาพในการบิน การบริหารต้นทุนและประหยัดเชื้อเพลิงได้มากกว่า ด้วยเหตุผลดังกล่าวจึงทำให้สายการบินส่วนใหญ่ปรับทิศทางการสั่งซื้ออากาศยานขนาดกลางมากขึ้นแทน

