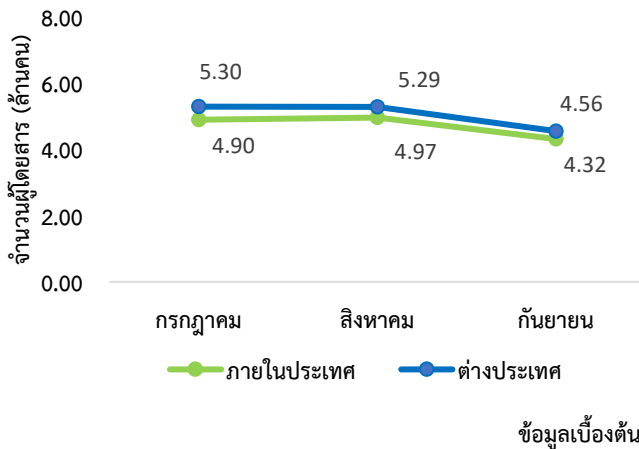


1. สถิติการขนส่งทางอากาศภาพรวมของประเทศ

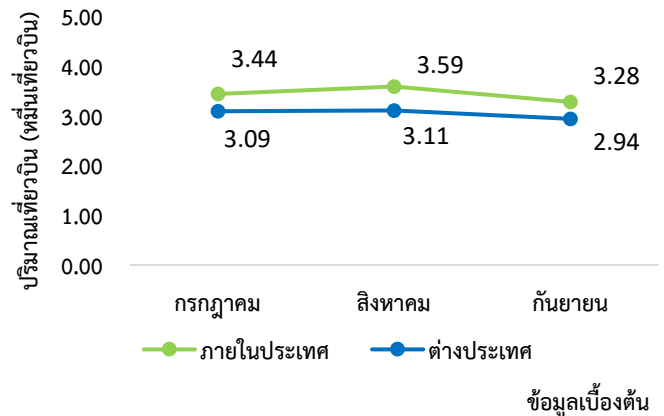
จำนวนผู้โดยสาร



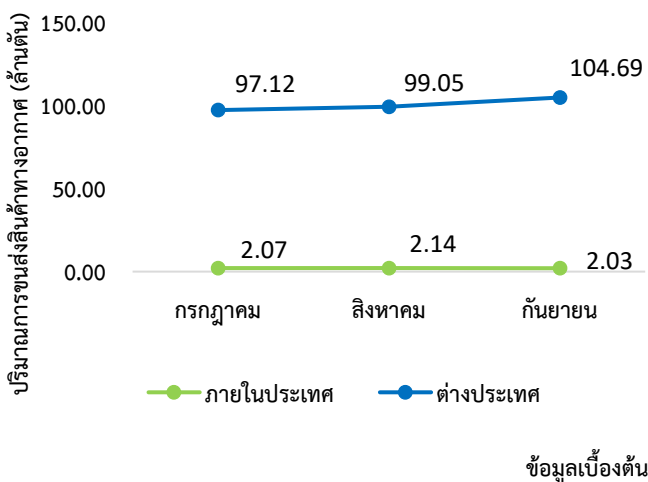
ปริมาณเที่ยวบินในไตรมาสที่ 3 มีความสอดคล้องกับจำนวนผู้โดยสาร เนื่องจากในไตรมาสนี้มีปริมาณเที่ยวบินทั้งสิ้น 194,774 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้น 3,574 เที่ยวบิน หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 1.87 เมื่อเทียบกับในช่วงไตรมาสก่อนหน้า โดยจำแนกออกเป็นเที่ยวบินภายในประเทศจำนวน 103,284 เที่ยวบิน มีจำนวนลดลงร้อยละ 2.23 และเที่ยวบินระหว่างประเทศจำนวน 91,490 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.92

จำนวนผู้โดยสารในไตรมาสที่ 3 มีจำนวนทั้งสิ้น 29.37 ล้านคน เพิ่มขึ้น 0.52 ล้านคน หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 1.80 โดยเป็นการเพิ่มขึ้นของผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 1,035,393 คนหรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.33 จากไตรมาสที่ผ่านมา ส่วนจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศลดลงจำนวน 0.52 ล้านคน หรือลดลงร้อยละ 3.55 เนื่องมาจากการเข้าสู่ช่วงฤดูฝนและหน้ามรสุมของประเทศไทย จึงเป็น LOW SEASON ของการท่องเที่ยวภายในประเทศ และจากสถานการณ์การท่องเที่ยวต่างประเทศที่กลับสู่สภาวะปกติ จึงเป็นผลให้จำนวนผู้โดยสารในเส้นทางระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น

ปริมาณเที่ยวบิน



ปริมาณขนส่งทางอากาศ



ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศในไตรมาสที่ 3 มีปริมาณที่เพิ่มขึ้นจากไตรมาสก่อนหน้า โดยในไตรมาสนี้มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศทั้งสิ้น 307.11 พันตัน เพิ่มขึ้น 13.94 พันตัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.67 โดยเป็นปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศจำนวน 6.25 พันตัน ลดลงร้อยละ 13.56 และปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศจำนวน 300.86 พันตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.04

ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตตะฉะ และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน



2. เหตุการณ์สำคัญที่เกิดขึ้น

3 กรกฎาคม 2566

CAAT - ICAO Air Navigation Commission แลกเปลี่ยนความเห็น โอกาสและความท้าทายในการกำหนดมาตรฐานด้านการบินในไทย

กพท. และคณะกรรมการการเดินอากาศ (ANC) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้ร่วมหารือและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นถึงโอกาสและความท้าทายในการกำหนดมาตรฐานด้านการบินในประเทศไทย อาทิ ประเด็นการบริการการเดินอากาศ มาตรฐานสนามบิน อากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน การปฏิบัติการณ์การบิน ฯลฯ

27 กรกฎาคม 2566

CAAT สร้างความเข้าใจ บวก. เตรียมพร้อมรองรับการตรวจสอบจาก ICAO

กพท.ได้รับเชิญจาก บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) เพื่อเข้าบรรยายให้ความรู้แก่ผู้บริหารระดับสูง ตลอดจนพนักงานของ บวท. ในหัวข้อการเตรียมความพร้อมรองรับการตรวจสอบจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ของประเทศไทย ตามโครงการ Universal Safety Oversight Audit Program Continuous Monitoring Approach (USOAP CMA) เพื่อสร้างความเข้าใจต่อระบบการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของประเทศ และยกระดับประสิทธิภาพการกำกับดูแลของประเทศไทยให้สูงขึ้น

17 กรกฎาคม 2566

CAAT มอบใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะใหม่ให้ท่าอากาศยานดอนเมือง

กพท. มอบใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะใหม่ของท่าอากาศยานดอนเมือง ให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) โดยเป็นไปตามข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ 14 ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน และข้อกำหนดของ กพท. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบินที่แก้ไขเพิ่มเติม รวมทั้งปรับปรุงกฎ ระเบียบ มาตรฐาน กระบวนการออกใบรับรองฯ ให้ทันสมัย และสอดคล้องกับมาตรฐานและข้อแนะนำของ ICAO

7-11 สิงหาคม 2566

CAAT จัดอบรมเชิงปฏิบัติการหลักสูตร Airport Security Manager Workshop

กพท. โดยฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน (SFD) จัดอบรมเชิงปฏิบัติการหลักสูตร Airport Security Manager Workshop ให้กับผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัยของสนามบิน ภายใต้สังกัดกรมท่าอากาศยาน จำนวน 31 คน ณ โรงแรมเรดิส สโมสร แอนด์ สปา หัวหิน ซึ่งการอบรมเชิงปฏิบัติการหลักสูตร Airport Security Manager Workshop ในครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการดำเนินงานตามมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยการบิน

8 สิงหาคม 2566

CAAT ร่วมตรวจเยี่ยมและตรวจความพร้อมการเปิดใช้งานอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (SAT-1) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

นายสุทธิพงษ์ คงพูล ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) ได้เข้าร่วมตรวจเยี่ยมและตรวจความพร้อมในฐานะหน่วยงานกำกับดูแล ควบคุม และส่งเสริมการดำเนินงานของกิจการการบินพลเรือนให้เป็นไปตามกฎระเบียบและมาตรฐานสากลก่อนเปิดให้บริการอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (SAT-1) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แบบ Soft opening ในเดือนกันยายน 2566 นี้

12 กันยายน 2566

CAAT จับมือ ปตท. พัฒนาพื้นที่ต้นแบบเพื่อการวิจัยและพัฒนาอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน

กพท. และบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ได้ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) ในการพัฒนาพื้นที่วังจันทร์วัลเลย์ ให้เป็นพื้นที่ต้นแบบที่ได้รับอนุญาตให้ทดสอบ-ทดลองเพื่อการวิจัยและพัฒนาอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (UAV Regulatory Sandbox) สำหรับการรองรับการพัฒนาธุรกิจอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินกับผู้เล่นใจ ผู้ผลิต นักลงทุน ตลอดจนการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินต่อไป

14 กันยายน 2566

CAAT ร่วมเวทีเสวนา “เผยเบื้องลึกกลไกราคา บินคุ้มค่าหรือเกินจริง”

กพท. ร่วมกับสมาคมสายการบินประเทศไทย จัดงานเสวนาในหัวข้อ “เผยเบื้องลึกกลไกราคา บินคุ้มค่าหรือเกินจริง” เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับกลไกราคาบัตรโดยสารเครื่องบินต่อสาธารณะ โดยมีนายสุทธิพงษ์ คงพูล ผอ.กพท. เข้าร่วมการเสวนาแลกเปลี่ยนความคิดเห็น โอกาสนี้มีผู้สื่อข่าว สื่อมวลชน รวมถึงประชาชนทั่วไปเข้าร่วมรับฟัง โดยงานเสวนาฯ ดังกล่าวจัดขึ้น ณ ห้องออโต้คอนเฟอเรนซ์ ชั้น 3 เอเซีย เอวิเอชั่น อคาเดมี (ดอนเมือง)

14 กันยายน 2566

CAAT เข้าร่วมการประชุมมอบนโยบายการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม

นายสุทธิพงษ์ คงพูล ผอ. กพท. และนายศรัณย์ เบ็ญจนิรัตน์ รอง ผอ.กพท. เข้าร่วมประชุมการมอบนโยบายการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม โดยมีนายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน พร้อมด้วย นางมนพร เจริญศรี และนายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ ได้มอบนโยบาย “คมนาคม เพื่อความสุขของประชาชน” เพื่อให้ผู้บริหารกระทรวงฯ และหัวหน้าหน่วยงานในสังกัดใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงาน โดยมีนโยบายที่เกี่ยวข้องกับ กพท. ในด้านการคมนาคมทางอากาศที่ต้องส่งเสริมและยกระดับประสิทธิภาพและการท่องเที่ยว ให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการเดินทางของภูมิภาค

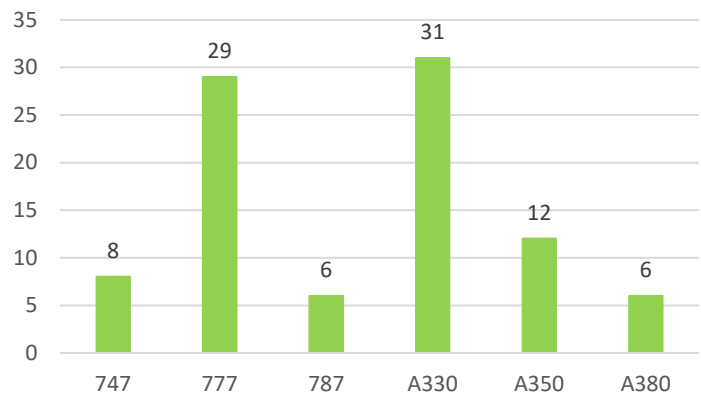


3. จำนวนเครื่องบินที่ให้บริการและความสอดคล้องกับจำนวนผู้โดยสารในปี 2562-2566

จากผลการหารือระหว่างนายเศรษฐา ทวีสิน นายกรัฐมนตรี และเจ้าหน้าที่บริหารสายการบินสัญชาติไทย เมื่อวันที่ 28 สิงหาคม 2566 ได้มีการพูดถึงปัญหาของผู้ประกอบการและความต้องการการสนับสนุนจากรัฐบาลใหม่ เพื่อรองรับนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวของรัฐบาล โดยประเด็นสำคัญประการหนึ่งคือ การเพิ่มจำนวนอากาศยานให้สามารถรองรับความต้องการการเดินทางที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากจำนวนอากาศยานมีความเกี่ยวข้องกับจำนวนที่นั่งขายของสายการบินที่เป็นตัวแปรสำคัญที่ส่งผลต่อขีดความสามารถในการรองรับจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้าและออกจากประเทศไทย

ในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 สายการบินได้นำอากาศยานไปจอดระยะยาว หรือปลดประจำการจากฝูงบิน เนื่องจากความต้องการในการเดินทางที่ลดลงและเพื่อพยุงสถานะทางการเงินของสายการบิน จึงทำให้จำนวนอากาศยานลดลงอย่างชัดเจน ต่อมาเมื่อสถานการณ์ค่อย ๆ กลับสู่สภาวะปกติ จะเห็นได้ว่าสายการบินเริ่มนำอากาศยานกลับมาใช้งานและขยายขนาดฝูงบินเพื่อให้สอดคล้องกับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น

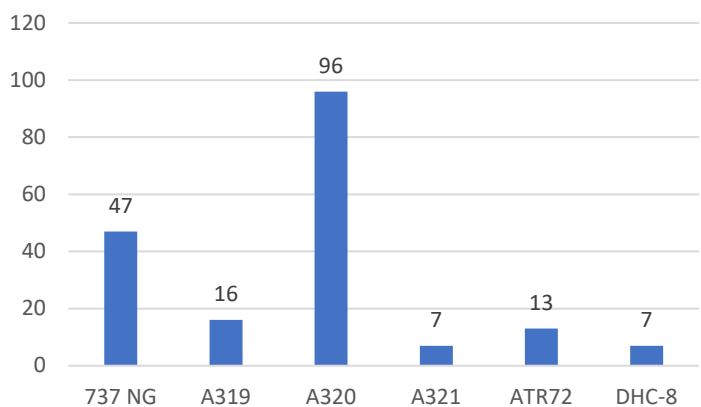
ภาพที่ 1 จำนวนอากาศยานแบบลำตัวกว้างที่ให้บริการในปี 2562



ที่มา: Cirium Fleet Analyzer

จากภาพที่ 1 และ 2 ในปี 2562 มีจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด 165 ล้านคน โดยแบ่งเป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ 88.82 ล้านคน และผู้โดยสารภายในประเทศ 76.25 ล้านคน ซึ่งในขณะนั้นสายการบินสัญชาติไทยมีอากาศยานที่ให้บริการทั้งหมด 12 แบบ ได้แก่ Boeing 747, Boeing 787, Boeing 777, Boeing 737 NG, Airbus A319, Airbus A320, Airbus A321, Airbus A330, Airbus A350, Airbus A380, ATR-72 และ DHC-8 เป็นจำนวนทั้งสิ้น 278 ลำ

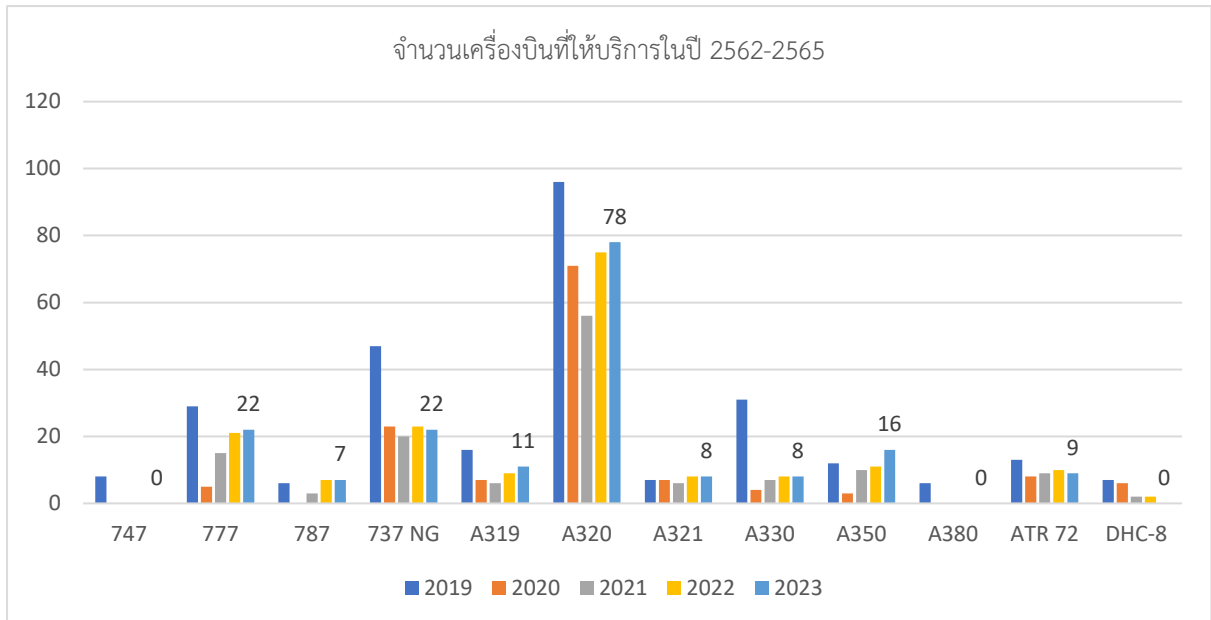
ภาพที่ 2 จำนวนอากาศยานแบบลำตัวแคบที่ให้บริการในปี 2562



ที่มา: Cirium Fleet Analyzer

ในปี 2563 ที่มีการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด 19 ทำให้การเดินทางถูกจำกัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งเส้นทางบินระหว่างประเทศที่มีเที่ยวบินขนส่งสินค้า และเที่ยวบินรับส่งบุคคลกลับ ส่วนเส้นทางบินภายในประเทศก็ได้รับอนุญาตอย่างมีข้อจำกัดในช่วงครึ่งหลังของปี จึงทำให้การใช้งานอากาศยานของสายการบินสัญชาติไทยลดลงเหลือ 9 แบบ เป็นแบบลำตัวกว้าง 3 แบบ ได้แก่ Boeing 777, Airbus A330 และ Airbus A350 ที่เหลือเป็นแบบลำตัวแคบ ได้แก่ Boeing 737 NG, Airbus A319, Airbus A320, Airbus A321, ATR-72 และ DHC-8 รวมจำนวนคงเหลือทั้งสิ้น 134 ลำ





ที่มา: Cirium Fleet Analyzer

ในปี 2564 เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดยังคงส่งผลกระทบต่อเนื่องจากเชื้อไวรัสโควิด-19 สายพันธุ์เดลตาและโอไมครอนที่ทำให้การเดินทางในวัตถุประสงค์เพื่อการท่องเที่ยวกลับมาถูกจำกัดอีกครั้ง หลังจากมีการผ่อนปรนในช่วงปลายปี 2563 ทำให้จำนวนผู้โดยสารยังคงลดลงอย่างมีนัยยะสำคัญ ประกอบการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจที่เป็นไปอย่างยากลำบาก ส่งผลกระทบต่อขนาดฝูงบินที่ใช้ในการบินเส้นทางภายในประเทศเป็นอย่างมาก ในส่วนของเส้นทางบินระหว่างประเทศได้มีการปรับตัวให้เน้นการปฏิบัติการเที่ยวบินขนส่งสินค้าจึงทำให้เครื่องบินแบบลำตัวกว้างมีการใช้งานมากขึ้น มีการใช้งานแบบเครื่องบินทั้งหมด 10 แบบ โดยมี Boeing 787 เข้ามาเพิ่มเติมสำหรับเส้นทางบินระหว่างประเทศ ดังนั้นจึงมีอากาศยานที่มีการใช้งานทั้งสิ้น 134 ลำ โดยมีการลดลงของเครื่องบินแบบลำตัวแคบ Boeing 737 NG, Airbus A319, Airbus A320, Airbus A321 และ DHC-8 ที่ใช้ปฏิบัติการในเส้นทางภายในประเทศและเส้นทางภูมิภาค แต่มีการเพิ่มขึ้นของ Boeing 777, Airbus A330 และ Airbus A350

ปี 2565 การบินมีการฟื้นตัวอย่างมีนัยยะสำคัญจากการผ่อนคลายมาตรการการเดินทาง และความต้องการเดินทางเพิ่มสูงขึ้นอย่างกะทันหัน ทำให้สายการบินมีความพยายามเพิ่มหรือนำอากาศยานกลับเข้าฝูงบิน แต่จากข้อจำกัดของการนำเอาอากาศยานกลับมาใช้งานและผลกระทบทางเศรษฐกิจ รวมถึงปริมาณความต้องการสั่งซื้ออากาศยานจากทั่วโลก ส่งผลให้มีการนำอากาศยานกลับมาให้บริการเพิ่มได้เพียง 40 ลำ รวมมีอากาศยานให้บริการทั้งสิ้น 174 ลำ ต่อเนื่องในปี 2566 ในช่วงไตรมาสที่ 1-3 มีจำนวนอากาศยานปฏิบัติการทั้งสิ้น 181 ลำ เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าอีก 7 ลำ ในขณะที่ความต้องการในการเดินทางเพิ่มสูงขึ้นเห็นได้จากจำนวนผู้โดยสารในช่วงไตรมาสที่ 1-3 ของปี 2566 ที่มีจำนวน 89,188,530 คน หรือคิดเป็นการฟื้นตัวสูงถึงร้อยละ 83 เมื่อเทียบกับช่วงไตรมาสที่ 1-3 ของปี 2565 ที่ผ่านมา



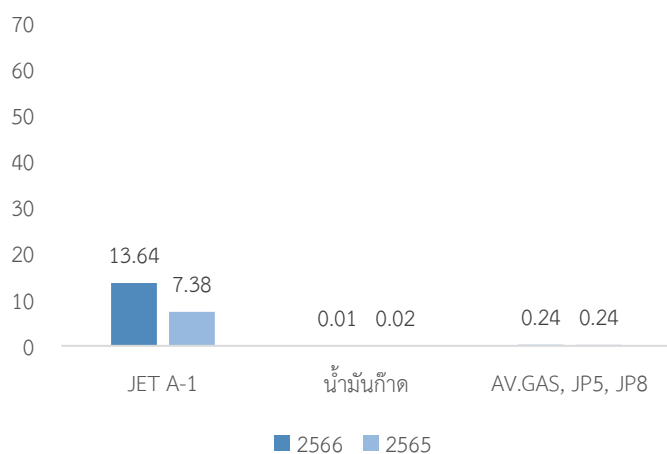
4. การสิ้นสุดของมาตรการปรับลดภาษีสรรพสามิตน้ำมันเครื่องบิน

มาตรการการปรับลดภาษีสรรพสามิตน้ำมันสำหรับเครื่องบินไอพ่นเพื่อบรรเทาผลกระทบสายการบินจากสถานการณ์ COVID-19 ได้ถูกบังคับใช้มาตั้งแต่วันที่ 10 เมษายน 2563 และขยายระยะเวลาต่อเนื่องจนสิ้นสุดลงเมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2566

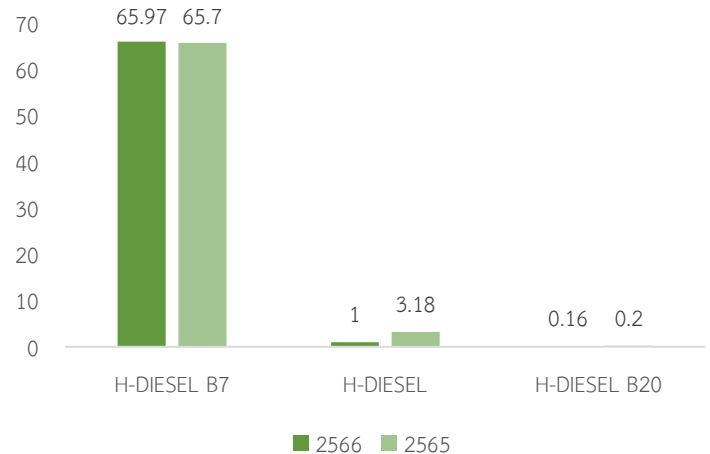
ปัจจุบันมีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันสำหรับเครื่องบินไอพ่นอยู่ที่ 4.726 บาท/ลิตร จากที่เคยจัดเก็บภายใต้มาตรการบรรเทาผลกระทบฯ ในอัตรา 0.20 บาท/ลิตร โดยอัตราภาษีที่เพิ่มขึ้นคิดเป็นประมาณ 24.30% ของราคาค่าปลีก (อ้างอิงจากราคาน้ำมัน JET A-1 ณ วันที่ 21 สิงหาคม 2566) ประเด็นดังกล่าวส่งผลกระทบต่อต้นทุนน้ำมันของสายการบินที่มีสัดส่วนเป็น 25-30% ของค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการและอาจส่งผลกระทบต่อเนื่องต่อราคาค่าโดยสารภายในประเทศ

เมื่อเทียบกับน้ำมันดีเซล กลุ่มน้ำมันอากาศยานมีปริมาณการใช้งานที่ต่ำกว่าโดยมีปริมาณใช้เฉลี่ย 13.64 ล้านลิตร/วัน ในขณะที่น้ำมันดีเซลมีปริมาณใช้เฉลี่ย 75.53 ล้านลิตร/วัน ทั้งนี้กรมธุรกิจพลังงาน คาดการณ์ว่าการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเฉลี่ยปี 2566 ในภาพรวมจะกลับเข้าสู่สภาวะปกติหลังได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ COVID-19 ยกเว้นน้ำมัน JET A-1 เนื่องจากธุรกิจการบินอยู่ระหว่างการฟื้นฟู

ปริมาณการใช้น้ำมัน (กลุ่มน้ำมันอากาศยาน)



ปริมาณการใช้น้ำมัน (กลุ่มน้ำมันดีเซล)



หมายเหตุ : ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเดือนมกราคม-พฤษภาคม

ที่มา : กรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงาน

