



## การเติบโตของธุรกิจการบินในไทย...โอกาสบนความท้าทาย ในการเป็นศูนย์กลางทางการบินครบวงจรของภูมิภาคอาเซียน

CURRENT ISSUE

ปีที่ 22 ฉบับที่ 2780

วันที่ 29 กันยายน 2559

### ▶ ประเด็นสำคัญ

- ธุรกิจสายการบินในไทยในครึ่งแรกของปี 2559 ยังคงเติบโตต่อเนื่องจากปีที่ผ่านมา โดยได้รับอานิสงส์จากการเติบโตของการท่องเที่ยวและการขยายเส้นทางการบินของผู้ประกอบการ โดย ศูนย์วิจัยกสิกรไทย คาดว่า ผู้โดยสารที่เดินทางมาใช้บริการยังสนามบินในสังกัดของ บมจ.ท่าอากาศยานไทย (6 แห่ง) และกรมท่าอากาศยาน (7 แห่ง) รวม 13 แห่งจะมีจำนวนกว่า 138.3 ล้านคน เติบโตวาร์้อยละ 13.0 (YoY) และคาดว่า ในช่วง 6 ปีข้างหน้าจะมีจำนวนแตะ 238.4 ล้านคน ในปี 2565 หรือเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 9.5 ต่อปี
- จากศักยภาพของธุรกิจสายการบินในไทยที่เติบโตอย่างเห็นได้ชัด จึงเป็นโอกาสที่ไทยจะก้าวไปสู่การเป็นศูนย์กลางทางการบินของภูมิภาคอาเซียน โดยไทยมีศักยภาพและมีปัจจัยสนับสนุนหลายประการทั้งจุดเด่นทางด้านภูมิศาสตร์ และสถานการณ์ธุรกิจสายการบินในไทยที่เอื้ออำนวย อย่างไรก็ตาม ยังมีหลายประเด็นที่ไทยต้องเร่งพัฒนา โดยเฉพาะการมุ่งพัฒนาสนามบินที่มีความแออัดให้สามารถขยายการรองรับผู้โดยสารได้เร็วที่สุด
- นอกจากนี้ เพื่อเป็นการแสวงหาโอกาสจากการที่มีเครื่องบินพาณิชย์เข้ามาทำการบินยังสนามบินของไทยเพิ่มขึ้นในอนาคต จึงมีอาจจะเลยประเด็น การเป็นศูนย์กลางทางการบินครบวงจร ซึ่งสอดคล้องกับการที่ภาครัฐบาลได้มีการสนับสนุนอุตสาหกรรมอากาศยาน แต่ยังคงจำเป็นต้องอาศัยพัฒนาขีดความสามารถและการเตรียมความพร้อมเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าวในระยะข้างหน้า

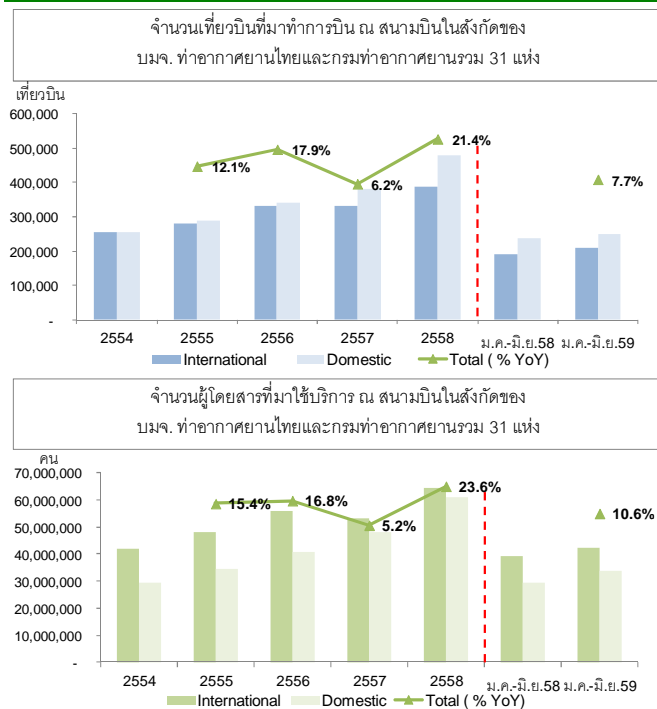
ธุรกิจการบินในไทยนับว่าได้ทวีความสำคัญอย่างน่าจับตามอง สะท้อนได้จากปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางมาใช้บริการยังสนามบินในสังกัดของ บมจ.ท่าอากาศยานไทยและกรมท่าอากาศยานรวม 31 แห่งทั่วประเทศ ในช่วงปี 2555-2558 ที่ขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 15.2 ต่อปี ซึ่งสอดคล้องกับความเคลื่อนไหวของผู้ประกอบการธุรกิจสายการบินในไทยที่มุ่งเพิ่มขนาดฝูงบินและขยายเส้นทางการบิน โดยพบว่า ณ สิ้นปี 2558 สายการบินในไทยมีจำนวนฝูงบินรวมกันทั้งสิ้น 208 ลำ เพิ่มขึ้น 31 ลำ จากสิ้นปี 2556 ซึ่งการเติบโตดังกล่าวเป็นไปในทิศทางที่สอดคล้องกับการเติบโตของธุรกิจการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่มีความคึกคักเป็นอย่างมาก โดยในช่วงปี 2555-2558 ผู้โดยสารที่มีจุดหมายปลายทางมายังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ขยายตัวอย่างต่อเนื่องเฉลี่ยร้อยละ 9.2 ต่อปี สูงกว่าอัตราการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารทั่วโลกที่เฉลี่ยร้อยละ 6.2 ต่อปีในช่วงเวลาเดียวกัน<sup>1</sup>

<sup>1</sup> ข้อมูลผู้โดยสารจากทุกภูมิภาคทั่วโลกที่มีจุดหมายปลายทางมายังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และผู้โดยสารชาวเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่มีการเดินทางระหว่างกันภายในภูมิภาค จากรายงาน CURRENT MARKET OUTLOOK 2016-2035 ของบริษัท โบอิ้ง จำกัด (มหาชน)

ทั้งนี้ แนวโน้มของผู้โดยสารของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ น่าจะมีการเติบโตขึ้นในระยะข้างหน้า โดยบริษัทผู้ผลิตเครื่องบินรายใหญ่ได้มีการพยากรณ์ว่าในอีก 20 ปีข้างหน้า (ปี 2578) จะมีผู้โดยสารที่มีจุดหมายปลายทางมายังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กว่า 2,360 ล้านคน หรือเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 6.0 ต่อปี ซึ่งสูงกว่าของการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางทั่วโลกที่เติบโตเฉลี่ยที่ร้อยละ 4.8 ต่อปี ซึ่งจะส่งผลให้ขนาดตลาดธุรกิจการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เติบโตขึ้นจากเดิม ดังนั้น จึงก่อให้เกิดคำถามที่ว่า ไทยมีความพร้อมเพียงพอที่จะรองรับโอกาสจากการเติบโตของธุรกิจการบินในภูมิภาคมากน้อยเพียงใด

### ธุรกิจสายการบินในไทยมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่อง...

#### โอกาสในการเป็นศูนย์กลางทางการบินของภูมิภาคอาเซียน



ที่มา: บมจ. ท่าอากาศยานไทยและกรมท่าอากาศยาน  
ประมวลโดยศูนย์วิจัยกิจการไทย

นักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทยใน 7 เดือนแรกของปี 2559 มีจำนวน 19.54 ล้านคน ขยายตัวกว่าร้อยละ 11.9 (YoY) สำหรับในระยะข้างหน้า คาดว่าแนวโน้มของธุรกิจการบินในไทยน่าจะยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่องจากการขยายเส้นทางการบินที่ครอบคลุมและเชื่อมโยงไปยังภูมิภาคต่างๆของประเทศและครอบคลุมเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ประกอบกับสายการบินท้องถิ่นในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ยังสามารถสังเกตเห็นศักยภาพของไทยในการเป็นศูนย์กลางการบินภายในภูมิภาค จึงได้ทยอยเข้ามาใช้ไทยเป็นฐานการบินและมีแผนจะใช้ไทยเป็นฮับการบินเพื่อขยายเส้นทางไปยังจุดหมายปลายทางต่างๆ ในภูมิภาคอาเซียนและทวีปเอเชีย

ธุรกิจสายการบินในไทยในช่วงที่ผ่านมา มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นการเติบโตทั้งในมิติจำนวนผู้โดยสารในประเทศและต่างประเทศ และจำนวนเส้นทางการบินและฝูงบิน เนื่องจากไทยเป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวระดับโลก ประกอบกับในระยะ 4-5 ปีที่ผ่านมา ธุรกิจสายการบินโลว์คอสต์เข้ามามีบทบาทสำคัญในการเดินทางภายในประเทศของคนไทย อีกทั้งยังได้มีการขยายเส้นทางการบินระหว่างประเทศ โดยเฉพาะเส้นทางภายในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของภูมิภาค

สำหรับปี 2559 นี้ ภาพรวมธุรกิจการบิน ก็น่าจะเติบโตได้ต่อเนื่อง สะท้อนจากจำนวน

	ณ 31 ธ.ค. 56	ณ 31 ธ.ค. 57	ณ 31 ธ.ค. 58
ขนาดฝูงบิน	177	193	208
เส้นทางการบิน	168	182	205
• ระหว่างประเทศ	105	110	124
• ภายในประเทศ	63	72	81
ความถี่ต่อสัปดาห์	3,517	3,725	4,288
• ระหว่างประเทศ	1,332	1,361	1,393
• ภายในประเทศ	2,185	2,364	2,895

\* เส้นทางการบินและความถี่เที่ยวบินต่อสัปดาห์รวบรวมจากสายการบินของไทยที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยจำนวน 4 ราย โดยมีการนับซ้ำเส้นทางบินที่ทับซ้อนกัน รวมรวมโดยศูนย์วิจัยกิจการไทย

บริการทุกระดับประทับใจ

ทั้งนี้ การขยายตัวทางเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศอาเซียน โดยเฉพาะ CLMV ที่กำลังเติบโตจากการหลั่งไหลของเงินลงทุนจากต่างชาติ ค่อยชานไปกับปัจจัยสนับสนุนด้านการท่องเที่ยวของไทยและภูมิภาค CLMV ที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคอื่นให้เดินทางมายังอาเซียน จะสนับสนุนให้เกิดความคิดักของการเดินทางภายในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นอย่างมาก

	จำนวนผู้โดยสาร (2015) (ล้านคน)	ความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร (ล้านคน)		หมายเหตุ
		ปัจจุบัน	อนาคต	
ชางงี สิงคโปร์	55.45	66.0	85.0 (ในปี 2561)	
ชูดาน-ฮัตตา อินโดนีเซีย	54.05	70.0	79.0 (ในปี 2561)	เพิ่งเปิดให้บริการอาคารผู้โดยสารแห่งที่ 3 เมื่อเดือนสิงหาคมที่ผ่านมา
สุวรรณภูมิ	52.90	45.0	60.0 (ในปี 2562) 90.0 (ในปี 2565)	
ดอนเมือง ไทย	30.30	30.0	40.0 (ในปี 2565)	
เตินเซินญีต เวียดนาม	26.55	20.0	20.0 100.0 (ในปี 2593)	แผนสร้างสนามบินลงถ้ำสนามบินแห่งใหม่ใกล้นครโฮจิมินห์

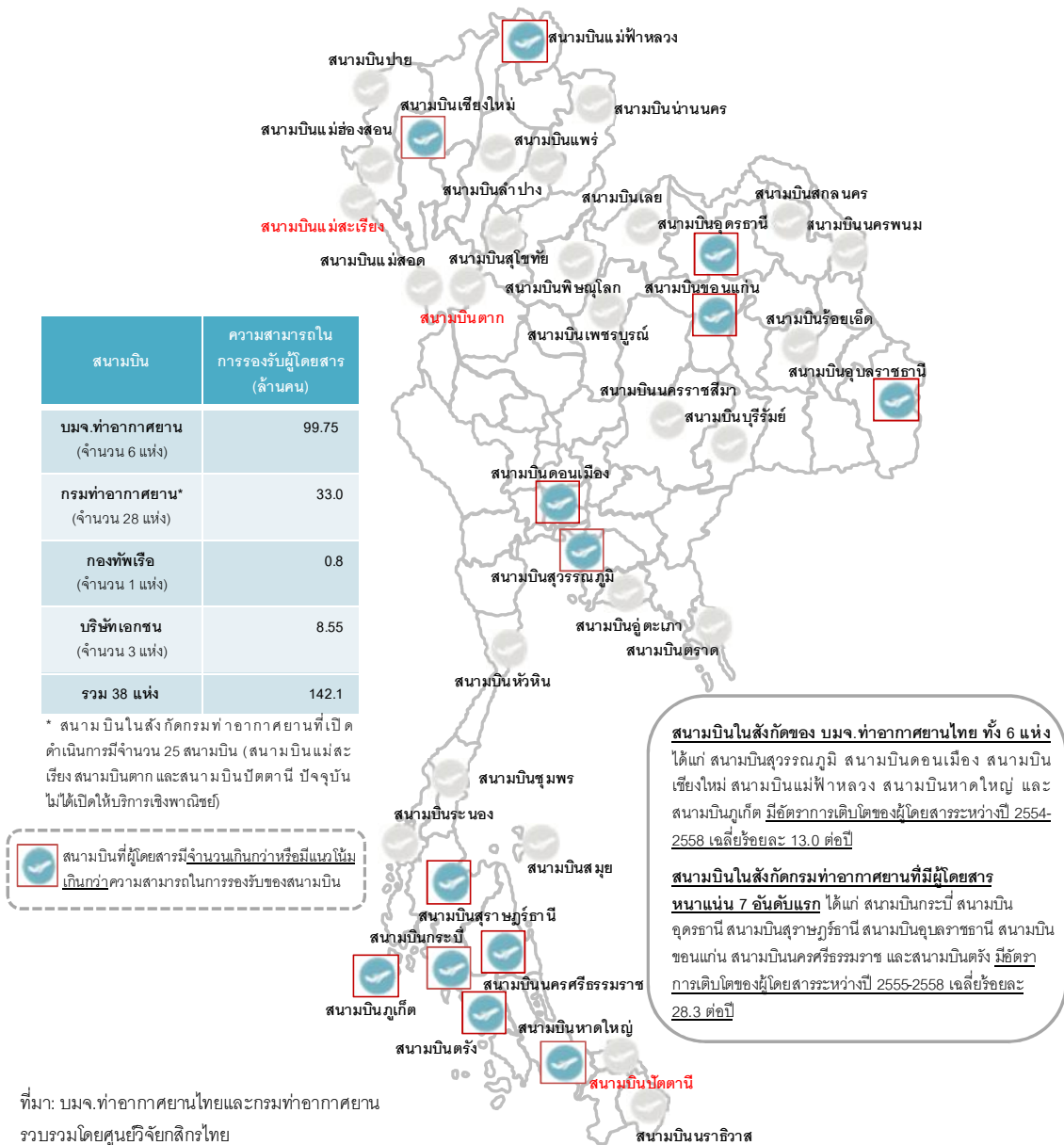
รวบรวมโดยศูนย์วิจัยกิจการไทย

จึงเป็นโอกาสที่ไทยจะก้าวไปสู่การเป็นศูนย์กลางทางการบินของภูมิภาคอาเซียน ด้วยศักยภาพธุรกิจสายการบินในไทยที่มีแนวโน้มเติบโตอย่างเห็นได้ชัด ประกอบกับปัจจัยสนับสนุนหลายประการ ทั้งจุดเด่นทางด้านภูมิศาสตร์และสถานการณ์ธุรกิจสายการบินในไทยที่เอื้ออำนวย

จากการจัดอันดับของ Airport Council International (ACI) ในปี 2558 สนามบินสุวรรณภูมิเป็นสนามบินที่มีความคับคั่งเป็นอันดับที่ 20 ของโลก และเป็นอันดับ 3 ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รองจากสนามบินชางงี ของสิงคโปร์และสนามบินชุกการ์โน-ฮัตตา ของอินโดนีเซีย โดยสิงคโปร์มีจุดเด่นในการเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางไปยัง 330 เมือง ใน 80 ประเทศ และเป็นจุดเชื่อมต่อเที่ยวบินของภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก โดยเป็นจุดพักบินของเส้นทางระหว่างทวีปเอเชียเนียบกับทวีปอื่นๆ จากศักยภาพของสนามบินชางงีซึ่งถูกจัดให้เป็นสนามบินที่ดีที่สุดในโลก<sup>2</sup> ติดต่อกันถึงสี่ปีซ้อน สำหรับอินโดนีเซียนั้น ด้วยขนาดของประชากรที่มีมากกว่า 250 ล้านคน และมีลักษณะภูมิประเทศที่เป็นเกาะน้อยใหญ่เกือบ 18,000 เกาะ ส่งผลให้การเดินทางโดยเครื่องบินเป็นที่นิยม ดังนั้น สนามบินของอินโดนีเซียจึงรองรับผู้โดยสารชาวอินโดนีเซียเป็นหลัก

อย่างไรก็ดี ไทยมีจุดเด่นที่ตั้งอยู่กึ่งกลางบนภาคพื้นแผ่นดินใหญ่ของอาเซียน รวมถึงมีความใกล้ชิดทางภูมิศาสตร์กับประเทศ CLMV ซึ่งเป็นกลุ่มประเทศที่อยู่ระหว่างการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ และดึงดูดผู้มาเยือนทั้งเพื่อการติดต่อธุรกิจการค้าและการท่องเที่ยว ซึ่งหากไทยสามารถเตรียมความพร้อมเพื่อพัฒนาให้ตนเองสามารถเป็นศูนย์กลางทางการบิน เพื่อเชื่อมต่อระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียน โดยเฉพาะประเทศใน CLMV กับประเทศต่างๆ ทั่วโลกได้ ก็จะนำมาซึ่งโอกาสทางเศรษฐกิจและธุรกิจเกี่ยวเนื่องอีกเป็นจำนวนมาก ดังนั้น จากโอกาสของธุรกิจการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และศักยภาพของไทยในฐานะที่เป็นสนามบินที่เป็นจุดหมายปลายทางอันดับต้นๆ ในภูมิภาคไทยต้องเร่งใช้โอกาสที่เอื้ออำนวยดังกล่าวผลักดันให้เข้าสู่ความเป็นศูนย์กลางทางการบินของภูมิภาคอาเซียน

<sup>2</sup> ข้อมูลการจัดอันดับ World Airport Award ประจำปี 2559 โดย Skytrax บริษัทที่ปรึกษาด้านการบินของสหราชอาณาจักร

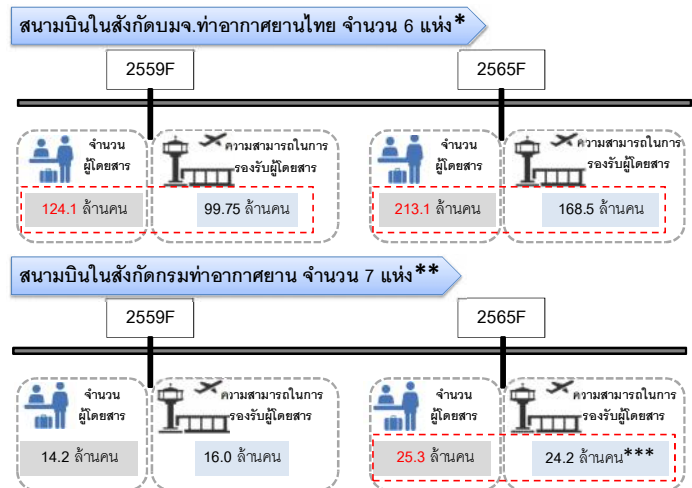


## รัฐบาลควรเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศในสนามบินที่สำคัญ เพื่อเพิ่มศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางทางการบินของภูมิภาค

ปัจจุบันไทยมีสนามบินที่เปิดให้บริการในเชิงพาณิชย์รวม 35 สนามบิน มีความสามารถในการรองรับผู้โดยสารรวมได้กว่า 142.1 ล้านคนต่อปี อย่างไรก็ตาม ยังคงเป็นประเด็นที่น่าจับตาถึงศักยภาพของสนามบินหลายแห่งในการรองรับและให้บริการผู้โดยสารที่เติบโตขึ้นอย่างก้าวกระโดด โดยสนามบินในกลุ่มที่เกิดความแออัดและมีแนวโน้มที่จะเต็มความสามารถในการรองรับผู้โดยสารในอนาคตอันใกล้ ส่วนใหญ่เป็นสนามบินนานาชาติซึ่งมีเที่ยวบินระหว่างประเทศ หรือเป็นสนามบินที่อยู่ในเมืองท่องเที่ยว และเมืองเศรษฐกิจสำคัญ ได้แก่ สนามบินในสังกัดของ บมจ.ท่าอากาศยานไทย ทั้ง 6 แห่ง และสนามบินในสังกัดกรมท่าอากาศยานที่มีผู้โดยสารหนาแน่น 7 อันดับแรก แม้ว่าภาครัฐบาลเองก็ได้มีการเตรียมความพร้อมในการรองรับการขยายตัวของจราจรทางอากาศดังจะเห็นได้จากการเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านคมนาคมทางอากาศผ่านแผนพัฒนาสนามบินทั่วประเทศก็ตาม

บริการทุกระดับประทับใจ

**ศูนย์วิจัยกสิกรไทย** คาดว่า ในปี 2565 หรืออีก 6 ปี ข้างหน้า ผู้โดยสารที่เดินทางไปใช้บริการยังสนามบินของ บมจ. ท่าอากาศยานไทยทั้ง 6 แห่ง จะมีจำนวนกว่า 213.1 ล้านคน เกินกว่าความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของสนามบินทั้งหมดรวมกันที่จำนวน 168.5 ล้านคน ตามแผนการพัฒนาของภาครัฐ ขณะที่ จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางไปใช้บริการยังสนามบินในสังกัดกรมท่าอากาศยานจำนวน 7 แห่ง ในปี 2565 หรืออีก 6 ปีข้างหน้า น่าจะมีจำนวน 25.3 ล้านคน เกินกว่าความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของสนามบินที่จำนวน 24.2 ล้านคน ตามแผนการพัฒนาของภาครัฐเช่นกัน



\* สนามบินในสังกัดของบมจ.ท่าอากาศยานไทย 6 แห่ง ประกอบด้วยสนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินดอนเมือง สนามบินเชียงใหม่ สนามบินแม่ฟ้าหลวง สนามบินหาดใหญ่ และสนามบินภูเก็ต

\*\* สนามบินในสังกัดของกรมท่าอากาศยาน 7 แห่ง ประกอบด้วย สนามบินกระบี่ สนามบินอุดรธานี สนามบินสุราษฎร์ธานี สนามบินอุบลราชธานี สนามบินขอนแก่น สนามบินนครศรีธรรมราช และสนามบินตรัง

\*\*\* ประมาณการจากแผนพัฒนาสนามบินกระบี่ สนามบินขอนแก่น สนามบินอุดรธานี และสนามบินตรัง ส่วนอีก 3 สนามบินที่เหลือใช้ข้อมูลความสามารถในการรองรับในปัจจุบันเนื่องจากแผนพัฒนาฯ ยังไม่มีความชัดเจน

ประมาณการและรวบรวมโดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย

**ศูนย์วิจัยกสิกรไทย** มองว่า **ควรมุ่งเน้นพัฒนาสนามบินที่มีผู้โดยสารมีความแออัดก่อนเป็นอันดับแรก** ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในสังกัดของบมจ.ท่าอากาศยานไทย โดยเฉพาะสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองซึ่งเป็นสนามบินยุทธศาสตร์สำคัญในการเป็นจุดเชื่อมต่อการบิน อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันได้มีความพยายามแก้ไขปัญหาโดยการพัฒนาสนามบินคู่ทะเลเพื่อให้บริการเชิงพาณิชย์ โดยอยู่ระหว่างการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารแห่งใหม่ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2560 และจะมีศักยภาพในการรองรับผู้โดยสารได้ 3 ล้านคนต่อปี โดยแม้ว่าจะยังไม่เพียงพอกับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นในอนาคต แต่ก็นับเป็นแนวทางในการพัฒนาที่ดี เนื่องจากการตั้งอยู่ในภาคตะวันออกซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ จะส่งผลให้คู่ทะเลสามารถก้าวเป็นฮับการบินแห่งใหม่ได้ในอนาคต

**ศูนย์วิจัยกสิกรไทย** คาดว่า ในปี 2559 ผู้โดยสารที่เดินทางมาใช้บริการยังสนามบินในสังกัดของ บมจ.ท่าอากาศยานไทย (6 แห่ง) และกรมท่าอากาศยาน (7 แห่ง) รวม 13 แห่งจะมีจำนวนกว่า 138.3 คน เติบโตว้ร้อยละ 13.0 (YoY) และ คาดว่า ในช่วง 6 ปีข้างหน้าจะมีจำนวนแตะ 238.4 ล้านคน ในปี 2565 หรือเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 9.5 ต่อปี เกินกว่าความสามารถในการรองรับผู้โดยสารในปีเดียวกันของสนามบินทั้ง 13 แห่งที่ 192.7 คน ต่อปี

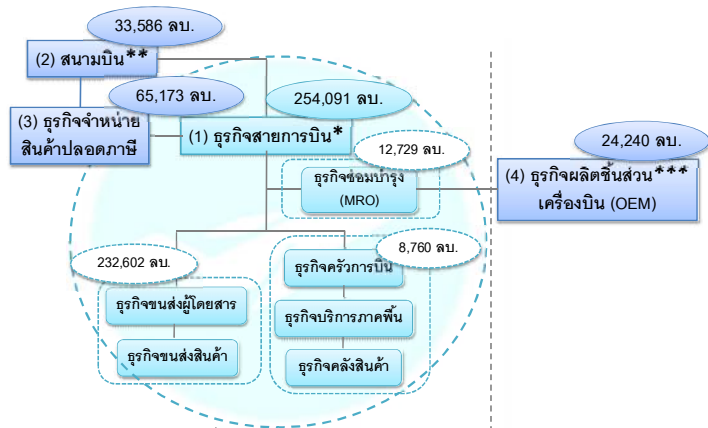
**มุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางทางการบินครบวงจรของภูมิภาคอาเซียน...**

**เพื่อเติมเต็มระบบห่วงโซ่อุปทานด้านการบิน**

เพื่อเป็นการแสวงหาโอกาสจากการที่จะมีเครื่องบินพาณิชย์เข้ามาทำการบินยังสนามบินของไทยในอนาคตและจากจุดเด่นที่มีสายการบินหลายรายเข้ามาตั้งฮับการบิน ไทยจึงควรมุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางทางการบินครบวงจรของภูมิภาคอาเซียน โดยนอกเหนือจากธุรกิจสายการบินที่จะสร้างรายได้ให้กับประเทศในอนาคตแล้ว ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสายการบินต่างๆ ซึ่งได้แก่ ธุรกิจสนามบิน ธุรกิจจำหน่ายสินค้าปลอดภาษี และธุรกิจซ่อมบำรุงและผลิตชิ้นส่วนเครื่องบิน ก็น่าจะได้รับอานิสงส์ในการขยายตัวตามไปด้วย ปัจจุบันธุรกิจสายการบิน

**บริการทุกระดับประทับใจ**

และธุรกิจที่เกี่ยวข้องมีมูลค่าตลาดรวมกันทั้งสิ้นประมาณ 377,090 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม ความสามารถในการธุรกิจซ่อมบำรุงและผลิตชิ้นส่วนเครื่องบินของไทยยังคงมีขีดจำกัด จึงทำให้ปัจจุบันยังคงต้องสูญเสียรายได้ในการส่งเครื่องบินไปซ่อมบำรุงยังต่างประเทศปีละประมาณหนึ่งหมื่นล้านบาท ในขณะที่ ยังมีคงมีการนำเข้าชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องบินปีละกว่าหนึ่งหมื่นล้านบาทเช่นกัน ดังนั้น ภาครัฐจึง



\* มูลค่าของธุรกิจสายการบินรวมจากสายการบินของไทยที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย  
 \*\* มูลค่าของธุรกิจสนามบินรวมจากสนามบินในสังกัดของ บก.ท่าอากาศยานไทย 6 แห่ง ประกอบด้วยสนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินดอนเมือง สนามบินเชียงใหม่ สนามบินแม่ฟ้าหลวง สนามบินหาดใหญ่ และสนามบินภูเก็ต สนามบินในสังกัดของกรมท่าอากาศยาน 7 แห่ง ประกอบด้วย สนามบินกระบี่ สนามบินอุดรธานี สนามบินสุราษฎร์ธานี สนามบินอุบลราชธานี สนามบินขอนแก่น สนามบินนครศรีธรรมราช และสนามบินตรัง และสนามบินในสังกัดเอกชนอีก 3 แห่ง  
 \*\*\* มูลค่าธุรกิจผลิตชิ้นส่วนเครื่องบินรวมจากบริษัทผลิตชิ้นส่วนอากาศยานที่ขอรับการส่งเสริมการลงทุนจาก BOI โดยเป็นมูลค่าผลิตเพื่อการใช้ในประเทศและส่งออก (ไม่รวมการนำเข้า)  
 รวมรวมโดยศูนย์วิจัยกิจการไทย

ได้กำหนดให้ การซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance, Repair, and Overhaul: MRO) และการผลิตชิ้นส่วนสำคัญ (Original Equipment Manufacturer: OEM) เป็น 1 ใน 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายของกระทรวงอุตสาหกรรม ทั้งนี้ การเติมเต็มระบบห่วงโซ่อุปทานด้านการบินให้มีความเพียงพอไม่เพียงแต่จะลดการสูญเสียรายได้ที่ออกประเทศ แต่จะนำมาซึ่งรายได้จากธุรกิจสายการบินที่เพิ่มมากขึ้นจากความครบวงจรของอุตสาหกรรมการบิน อีกทั้งเป็นการเพิ่มความสามารถในอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนเครื่องบินให้มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น เพื่อพัฒนาเป็นสินค้าส่งออกศักยภาพของไทยในอนาคตจากปัจจุบันที่มีการส่งออกอยู่แล้ว

**อย่างไรก็ดี** ในการบรรลุวัตถุประสงค์การเป็นศูนย์กลางการบินครบวงจรของภูมิภาคอาเซียน ยังคงมีหลายประเด็นที่ไทยต้องเร่งพัฒนา อาทิ การพัฒนาสนามบินให้มีความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร การแก้ปัญหาเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยทางการบินตามข้อบังคับของ ICAO รวมถึงการพัฒนาบุคลากรทางการบินให้เพียงพอ โดยเฉพาะการพัฒนาพนักงานให้สอดคล้องกับแผนการขยายฝูงบิน อนึ่ง ล่าสุดมีแนวโน้มที่อาจมีการใช้มาตรา 44 เพื่อให้พนักงานในสังกัดข้าราชการและรัฐวิสาหกิจที่เกษียณอายุแล้วสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ต่ออีกตั้งแต่ปี 2559-2563 เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาขาดแคลนพนักงานในระยะข้างหน้า สำหรับในส่วนของผู้ประกอบการธุรกิจสายการบินเอง ก็ควรวางมาตรการในการรับมือกับขนาดตลาดการบินที่มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว โดยการวางแผนผลิตนักบินให้สอดคล้องกับจำนวนเครื่องบิน รวมทั้งการวางแผนขยายฮับทางการบินไปยังสนามบินแห่งใหม่ เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสาร นอกจากนี้ การนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการจัดการเพื่อให้ช่วยให้ผู้โดยสารได้รับความสะดวกสบายจากปัญหาความแออัดของสนามบินก็เป็นอีกแนวทางหนึ่งที่น่าสนใจ อาทิ การนำระบบดิจิทัลอลเข้ามาใช้เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเช็คอินและแท็กกระเป๋าเพื่อโหลดลงเครื่องผ่านอุปกรณ์สมาร์ตโฟนหรือตู้อัตโนมัติ เป็นต้น ทั้งนี้ จากโอกาสและความเป็นไปได้ที่กล่าวมาข้างต้น ไทยจึงจำเป็นต้องพัฒนาขีดความสามารถโดยภาครัฐและเอกชนควรมีแนวนโยบายและทิศทางในการพัฒนาธุรกิจการบินที่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน เพื่อให้ไทยก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางทางการบินครบวงจรและเพื่อไม่ให้ไทยเป็นเพียงทางผ่านของการเข้ามาใช้ประโยชน์ทางด้านโครงสร้างพื้นฐานทางด้านคมนาคมทางอากาศเท่านั้น

---

#### Disclaimer

รายงานวิจัยฉบับนี้จัดทำเพื่อเผยแพร่ทั่วไป โดยจัดทำขึ้นจากแหล่งข้อมูลต่างๆ ที่น่าเชื่อถือ แต่บริษัทฯ มิอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ หรือความสมบูรณ์เพื่อใช้ในทางการค้าหรือประโยชน์อื่นใด บริษัทฯ อาจมีการเปลี่ยนแปลงปรับปรุงข้อมูลได้ตลอดเวลาโดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ทั้งนี้ผู้ใช้ข้อมูลต้องใช้ความระมัดระวังในการใช้ข้อมูลต่างๆ ด้วยวิจารณญาณของตนเองและรับผิดชอบในความเสียหายทั้งสิ้น บริษัทฯ จะไม่รับผิดชอบต่อผู้ใช้ หรือบุคคลใดในความเสียหายใดจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จึงไม่ถือว่าเป็นการให้ความเห็นหรือคำแนะนำในการตัดสินใจทางธุรกิจ แต่อย่างใดทั้งสิ้น