

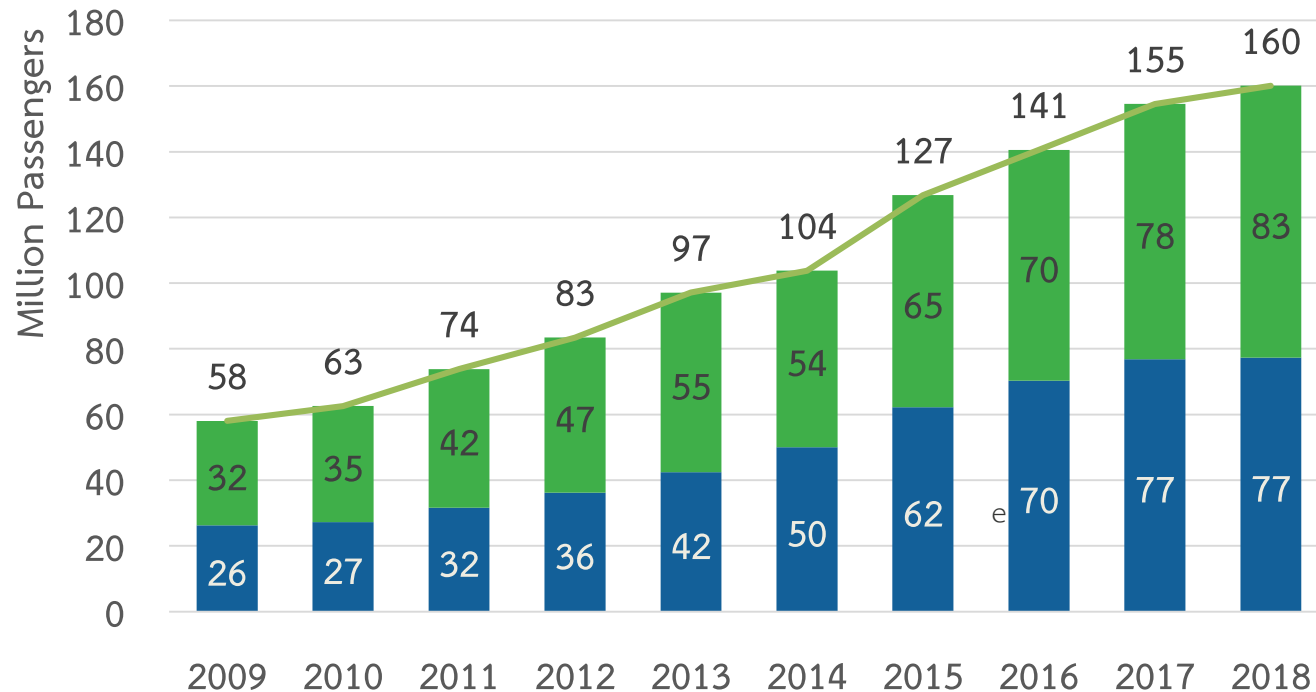
การบินพลเรือน

แผนแม่บทการพัฒนาสนามบินในประเทศไทย

แนวทางการพัฒนาธุรกิจการบิน



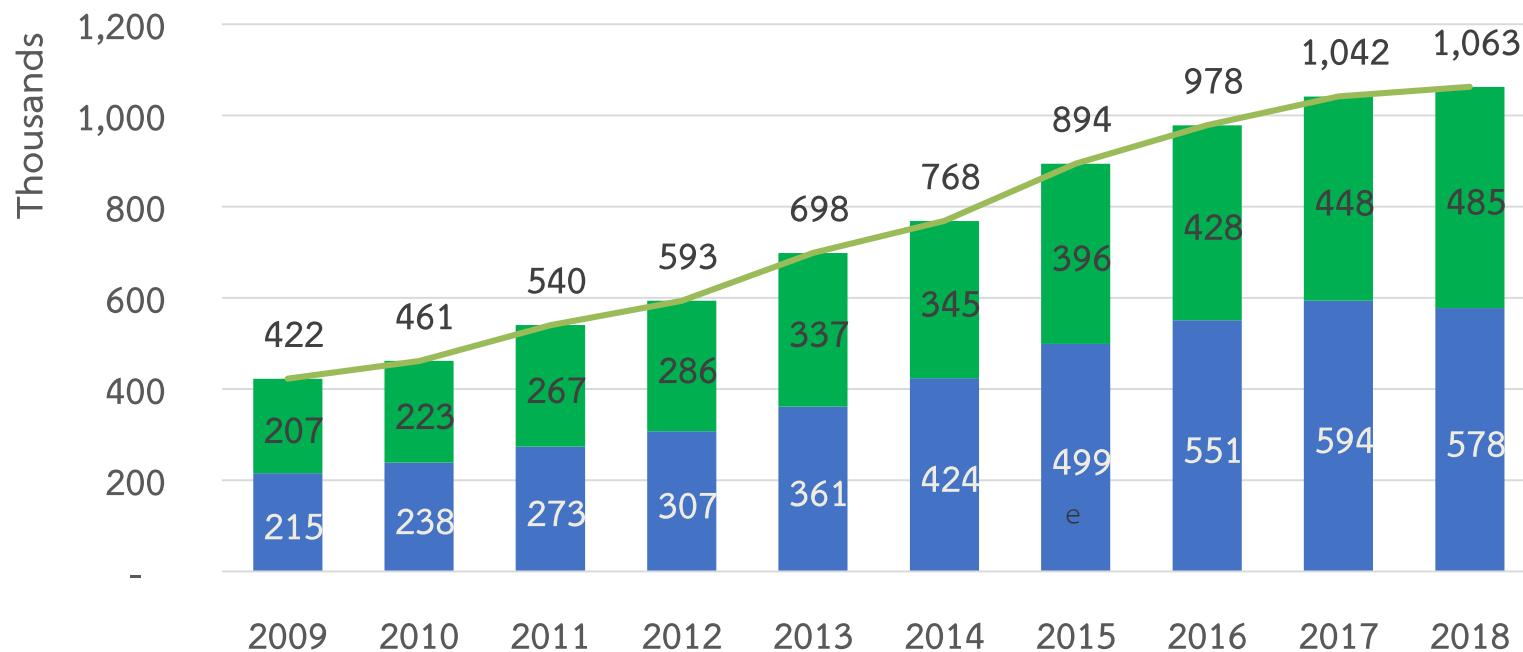
Total Number of Air Passenger from 2009 – 2018



In the past 10 years, the total number of passengers has increased by threefold.

Source : The Civil Aviation Authority of Thailand

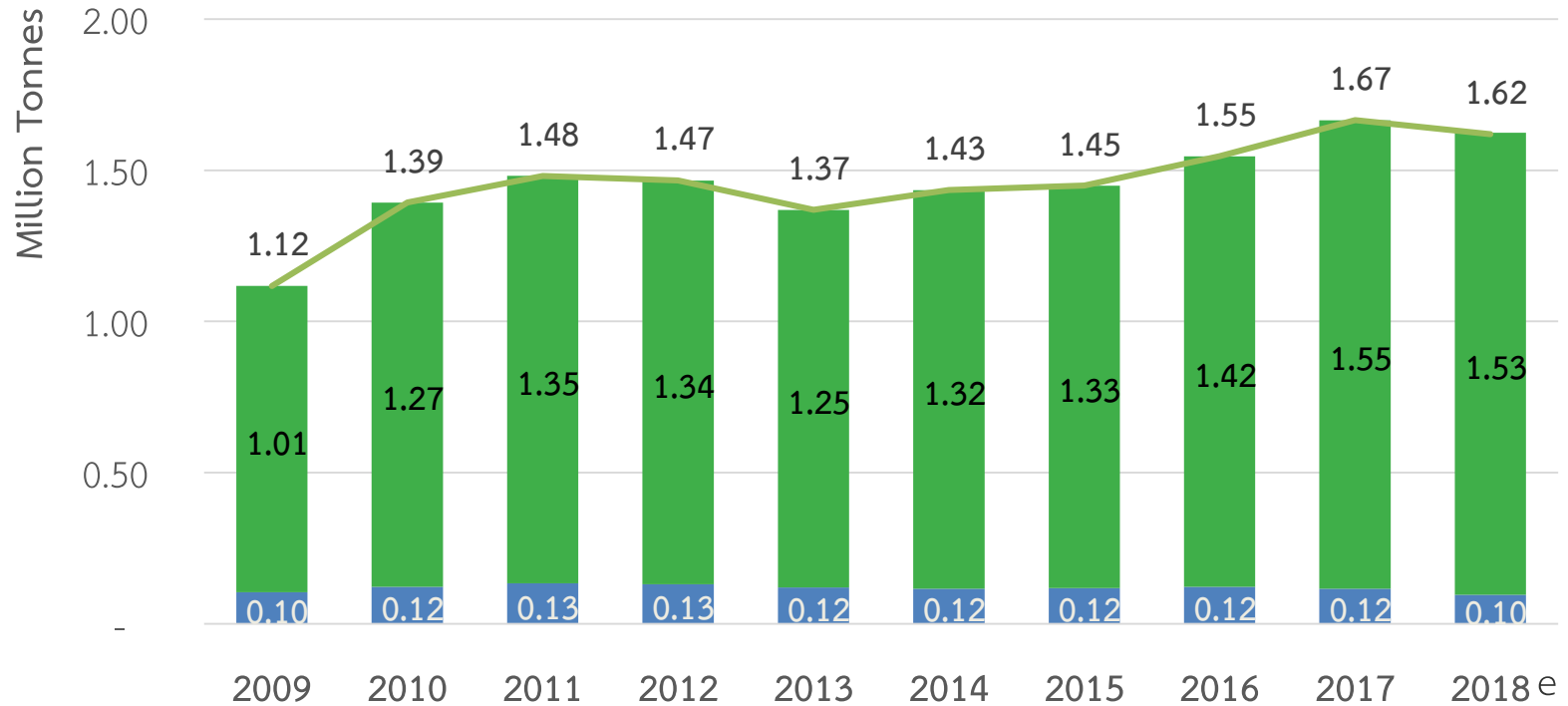
Total Number of Flight Movement from 2009 – 2018



The total number of flights has doubled, compared to that of 2009.

The increase in number of passengers is consistent with the increase in number of flights.

Total Number of Air Cargo from 2009 – 2018



Source : The Civil Aviation Authority of Thailand

2009 to 2018

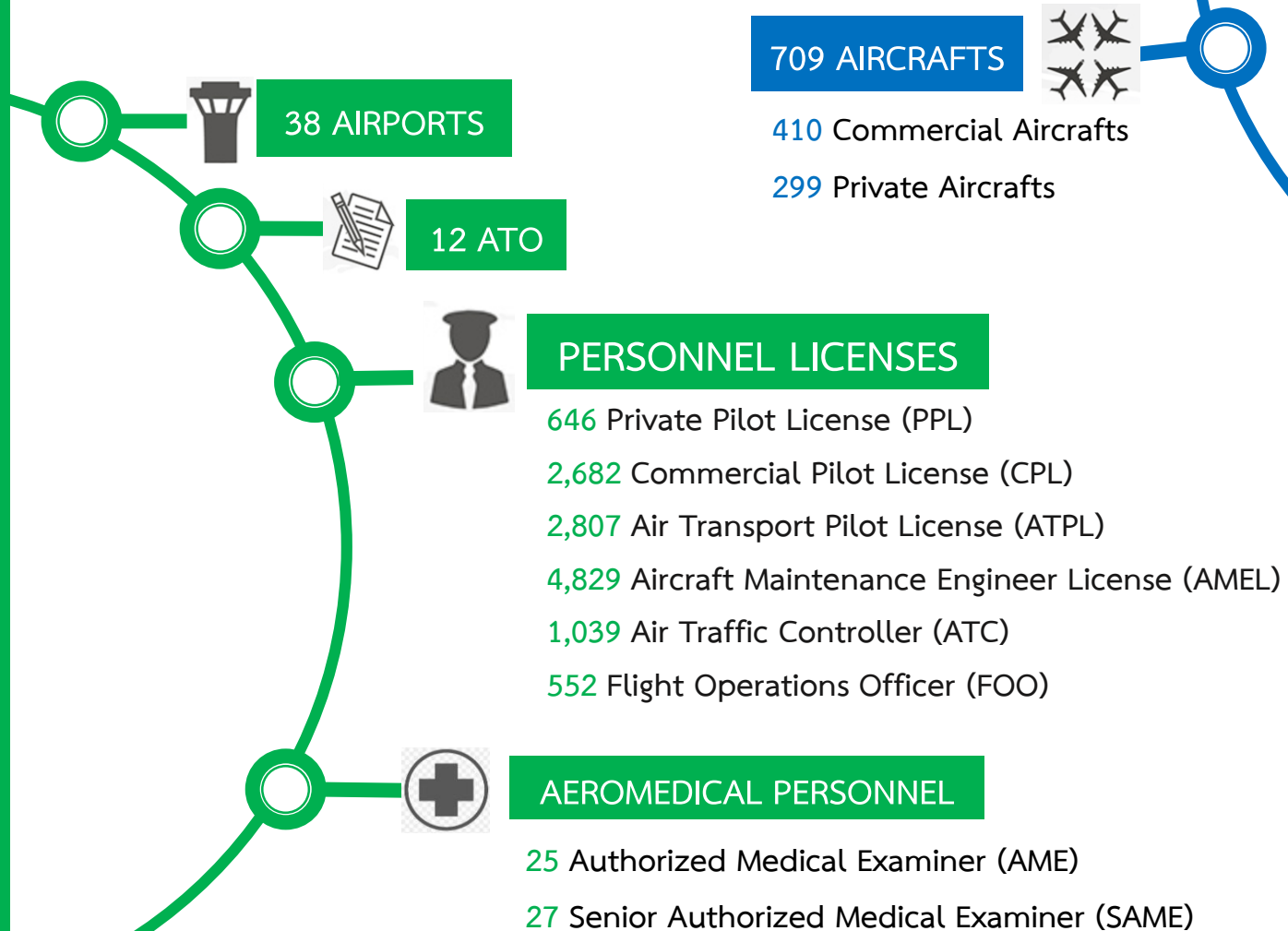
Growth Per Year

✈ Total 4.2%

✈ International 4.7%

✈ Domestic -0.9%

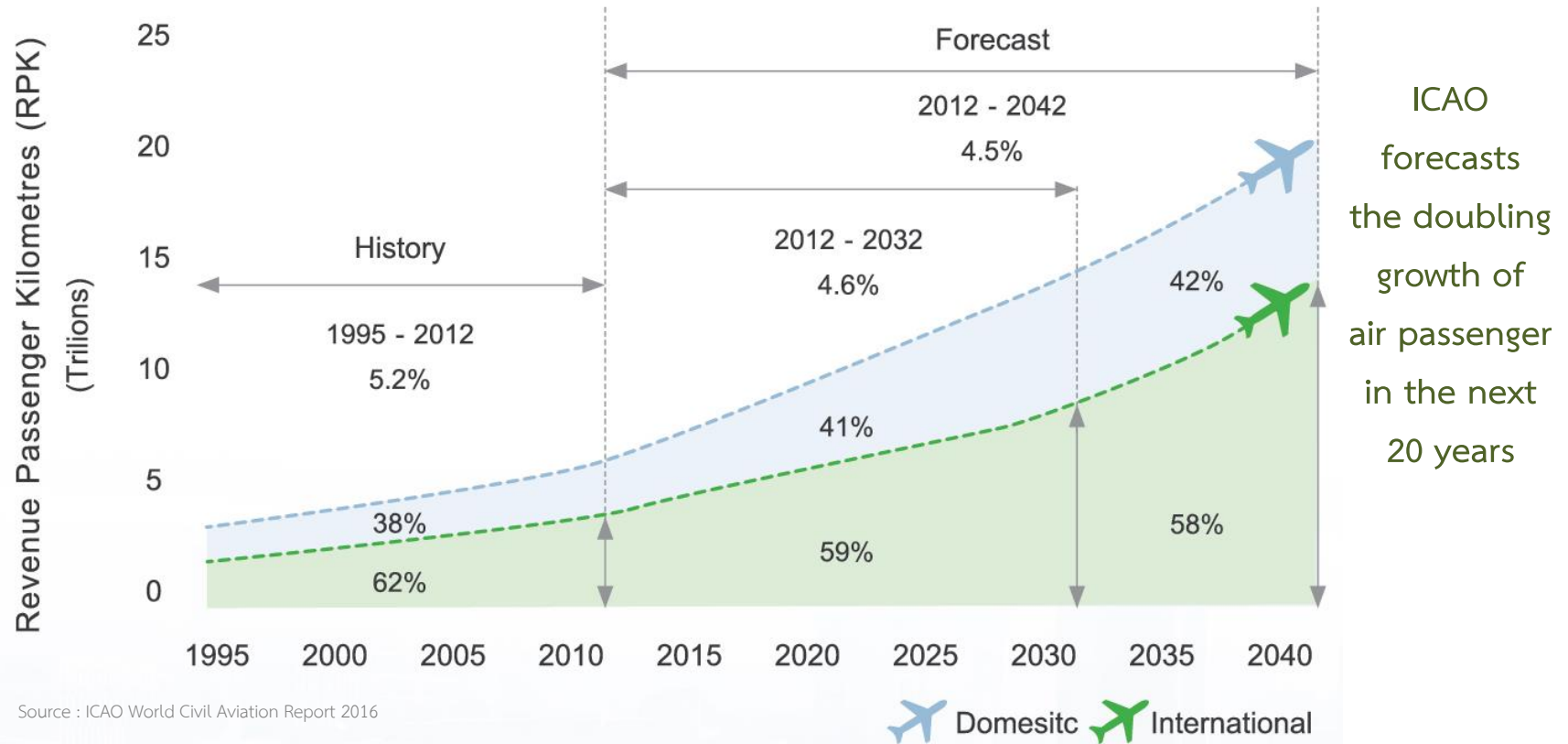
ภาพรวมอุตสาหกรรมการบินของไทย



ภาพรวมอุตสาหกรรมการบินของไทย



แนวโน้มปริมาณผู้โดยสารของโลก

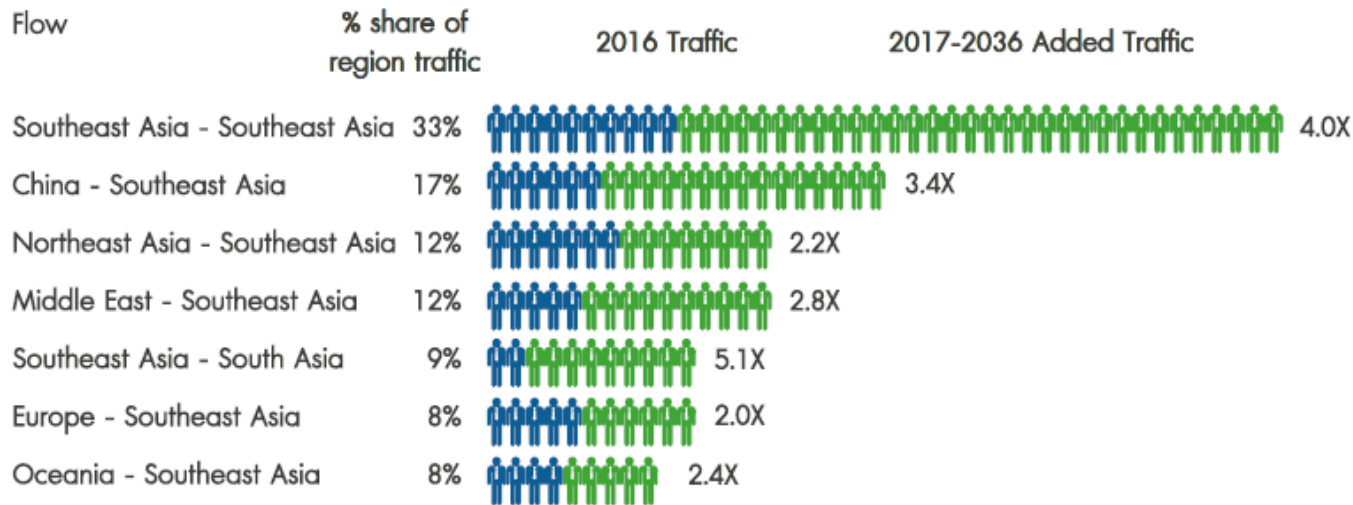


Boeing and Airbus have projected that the Asia – Pacific region RPK

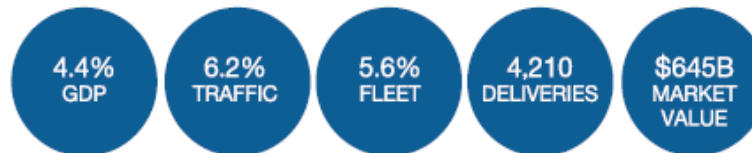
will increase at 5.7% and 6% per year, which is higher than the global RPK growth rate

แนวโน้มการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินของอาเซียน

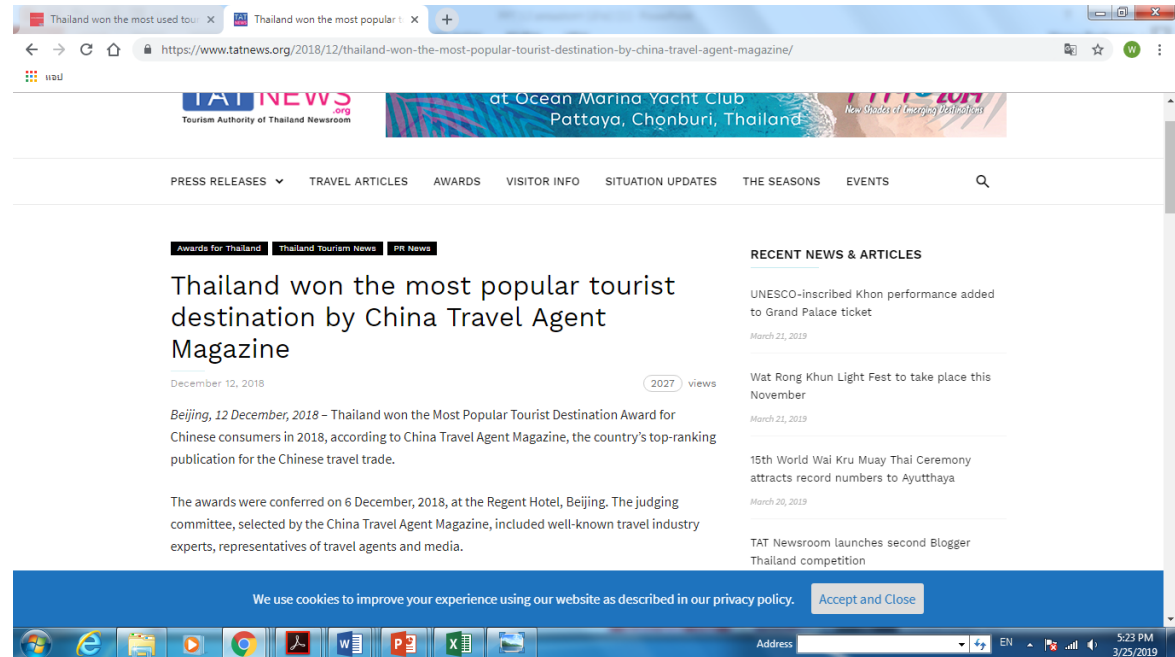
TRAFFIC FLOW



The RPK in SEA will grow by 6.2% per year.



ไทยยังเป็นจุดหมายยอดนิยมในหมู่ชาวจีน



- ความเป็นมิตรของคนไทย และความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับคนจีนมานาน
- สาธารณูปโภคสะดวกสบาย
- สินค้า บริการ และอาหาร มีคุณภาพและราคาถูกใจคนจีน
- ระยะทางไม่ไกลจากเมืองจีนมาก

รายงานผลกระทบจากมาตรการยกเว้นค่าธรรมเนียมวีซ่า

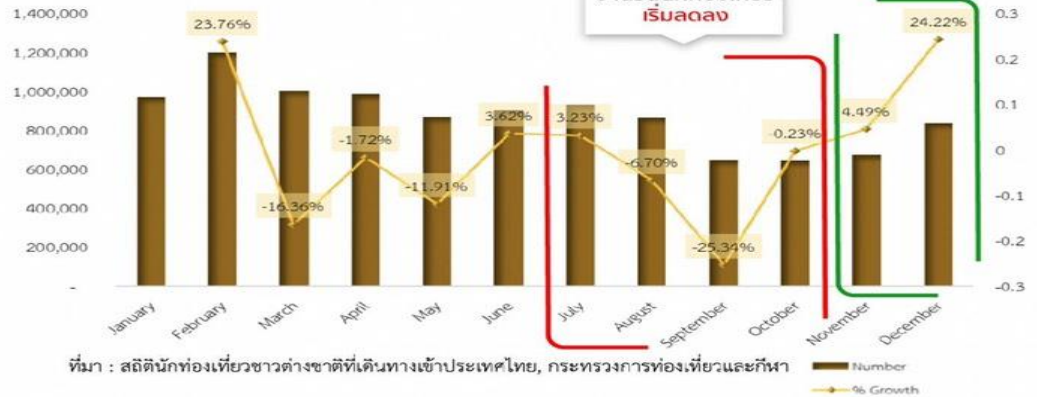
VOA (Visa On Arrival) สำหรับนักท่องเที่ยวชาวจีน



จำนวนนักท่องเที่ยว ม.ค. - ธ.ค. 61

จำนวนนักท่องเที่ยว
เริ่มเพิ่มขึ้น

จำนวนนักท่องเที่ยว
เริ่มลดลง



ส่งผลให้มีจำนวน
นักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น **24.22 %**
และมีจำนวนเที่ยวบินทั้งแบบประจำ
และไม่ประจำเพิ่มขึ้น **2%**



จำนวนเที่ยวบิน ม.ค. 61 - ม.ค. 62

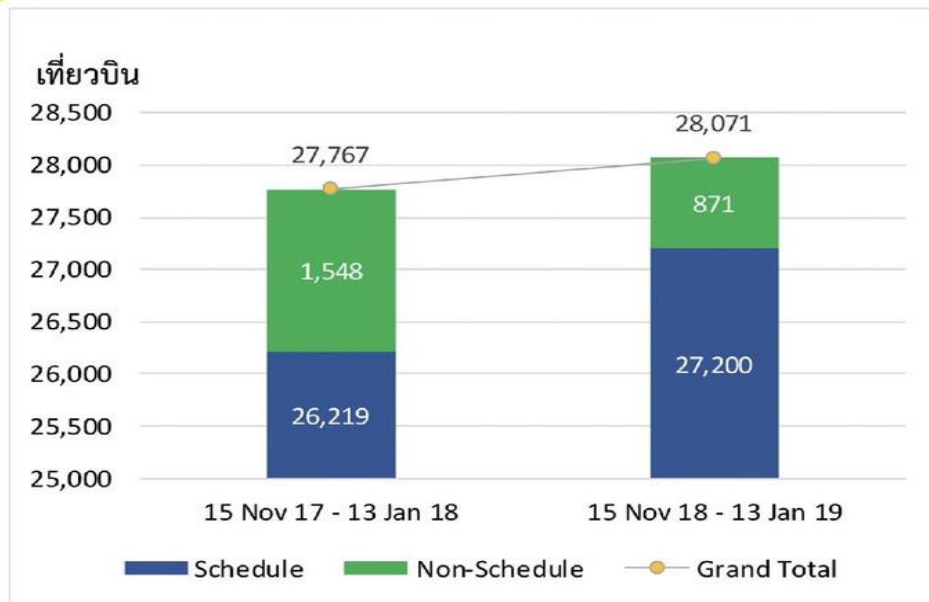


รายงานผลกระทบจากมาตรการยกเว้นค่าธรรมเนียมวีซ่า

VOA (Visa On Arrival) สำหรับนักท่องเที่ยวชาวจีน



YOY Change : ร้อยละการเปลี่ยนแปลงจากปีที่ผ่านมา
15 พ.ย. 60 – 13 ม.ค. 61 และ 15 พ.ย. 61 – 13 ม.ค. 62



	Total	1.1%
	Schedule	3.6%
	Non-Schedule	-77.7%

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบช่วงเวลาที่ใช้มาตรการยกเว้นค่าธรรมเนียมวีซ่าสำหรับนักท่องเที่ยวชาวจีน (15 พ.ย. 61 - 13 ม.ค. 62) กับช่วงเวลาเดียวกันในปีที่ผ่านมา (15 พ.ย. 60 - 13 ม.ค. 61) พบว่า

จำนวนเที่ยวบินรวมเพิ่มขึ้น **1%**

และจำนวนเที่ยวบินแบบประจำเพิ่มขึ้น **3.6%**

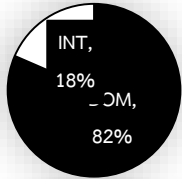


สภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับระบบท่าอากาศยาน

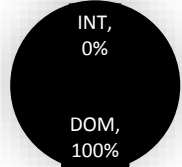
แนวโน้มความต้องการการขนส่งทางอากาศ

%Passenger 2580

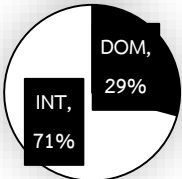
North
9.24%



North EAST
5.91%



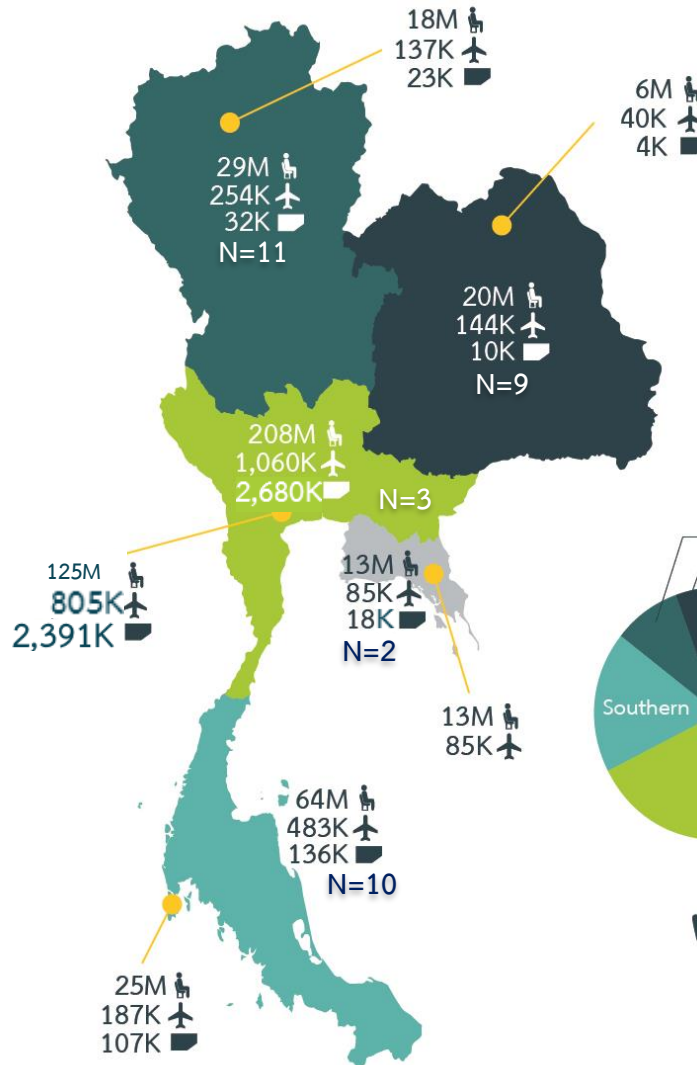
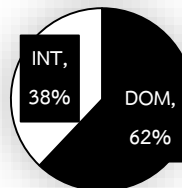
Central
62.53%



East
1.28%



South
21.04%



THAILAND AIRPORT FORECAST 2580

369

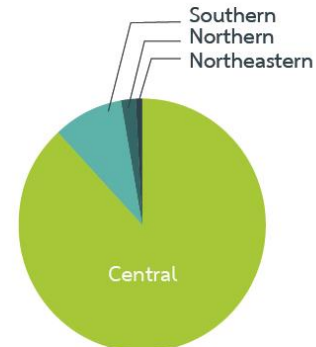
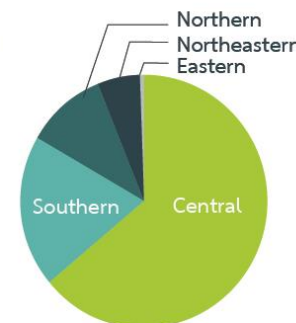
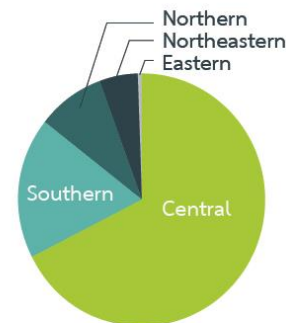
Millions
Passenger

2,463

Thousands
Aircraft Movement

2,963

Thousands Tons
Cargo



แผนแม่บทการพัฒนาสนามบินพาณิชย์ของประเทศ



โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศ



สนามบิน

แผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ



ห้วงอากาศ

นโยบายห้วงอากาศแห่งชาติ
(กรม. เห็นชอบ เมื่อวันที่ 13 มี.ค.2561)

แผนแม่บทการเดินทางอากาศแห่งชาติ

- 1) กำหนดเป้าหมายและกรอบการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานและพัฒนาระบบท่าอากาศยานพาณิชย์ให้สามารถพัฒนาของส่วนงานต่าง ๆ ของท่าอากาศยานทุกแห่งให้เป็นไปอย่าง**สอดคล้อง เชื่อมโยง** สนับสนุนกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล เพื่อสนองความต้องการของทุกภาคส่วน
- 2) จัดทำแผนการจัดตั้งสนามบินและแผนพัฒนาท่าอากาศยานพาณิชย์ของประเทศ เพื่อนำไปเป็นแนวทางในการก่อสร้างและพัฒนาท่าอากาศยานในประเทศต่อไป รวมถึงการนำไปกำหนดทิศทางในการพัฒนาและเตรียมความพร้อมของศักยภาพท่าอากาศยานต่าง ๆ เพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินในระยะ 20 ปี (พ.ศ.2561-2580) และให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

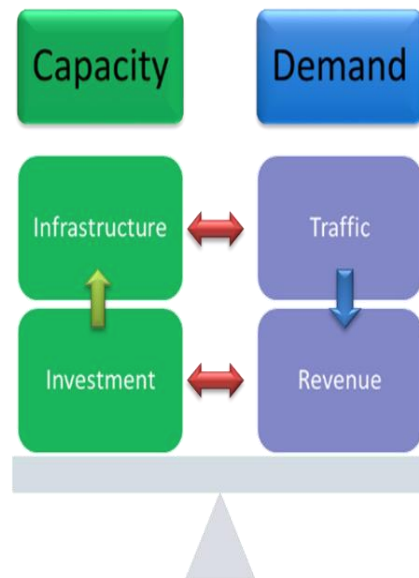
วิสัยทัศน์

“ระบบท่าอากาศยานที่เชื่อมโยงและขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศ (Connecting & Driving Platform for The Nation)”

ระบบท่าอากาศยาน	- ระบบท่าอากาศยานของประเทศ - ท่าอากาศยานรายแห่ง	- ระบบท่าอากาศยานของภาค - Hub & Spoke
เชื่อมโยง	- เชื่อมโยงระหว่างท่าอากาศยานภายในประเทศ - เชื่อมโยงระหว่างท่าอากาศยานในต่างประเทศ	- เชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น
ขับเคลื่อน	- รองรับความต้องการอย่างเพียงพอ	- กระตุ้น/เหนี่ยวนำการพัฒนา
การพัฒนาประเทศ	- การพัฒนาด้านเศรษฐกิจ - การพัฒนาด้านสิ่งแวดล้อม	- การพัฒนาด้านสังคม - องค์กรท่าอากาศยานเติบโตอย่างยั่งยืน

แผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ

ยุทธศาสตร์การพัฒนา



แผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ
ได้กำหนดยุทธศาสตร์ให้สอดคล้องกับ

- ยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี
- แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12
- แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม

โดยมุ่งเน้นท่าอากาศยานของประเทศต้องสามารถ
สร้างผลลัพธ์ให้เกิดความสมดุลระหว่างการพัฒนา
ขีดความสามารถในการรองรับการขนส่งทางอากาศ
(Capacity) ของท่าอากาศยานให้สอดคล้องกับการ
เปลี่ยนแปลงของความต้องการทั้งในส่วนของผู้โดยสาร
ผู้โดยสาร และสินค้า ตลอดจนผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่สำคัญ
(Demand, Need, and Expectation)

แผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ

เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์การพัฒนา และตัวชี้วัด



โดยมีมิติต่างๆ 6 ด้านดังต่อไปนี้

1. ความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย

- มาตรฐานด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่กำหนดโดย กพท.
- อุบัติเหตุและอุบัติการณ์ที่เกิดขึ้น ณ ท่าอากาศยาน ต้องไม่มีอัตราเพิ่มขึ้น
- การละเมิดมาตรการรักษาความปลอดภัยต้องไม่มีอัตราเพิ่มขึ้น

2. ความสามารถในการเข้าถึง

- จำนวนประชากรทั่วประเทศร้อยละ 80 ต้องสามารถเข้าถึงท่าอากาศยานที่มีเที่ยวบินประจำภายในประเทศเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานศูนย์กลางหลัก ท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง และ/หรือ ท่าอากาศยานระดับภาคได้ในระยะเวลาการเดินทางทางถนนและ/หรือทางรางไม่เกิน 90 นาที
- จำนวนประชากรทั่วประเทศร้อยละ 80 ต้องสามารถเข้าถึงท่าอากาศยานที่มีเที่ยวบินประจำระหว่างประเทศได้ในระยะเวลารวมในการเดินทางทุกรูปแบบไม่เกิน 180 นาที

แผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ

เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์การพัฒนา และตัวชี้วัด



โดยมีมิติต่างๆ 6 ด้านดังต่อไปนี้ (ต่อ)

3. ความสามารถในการเชื่อมต่อ

- ท่าอากาศยานต้องรักษาและพัฒนาบริการด้านการบินให้มีความสามารถในการเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานอื่นที่เหมาะสมกับประเภทของท่าอากาศยาน
- ท่าอากาศยานต้องร่วมบูรณาการการพัฒนาระบบขนส่งรูปแบบอื่นกับบริการขนส่งทางอากาศของท่าอากาศยานที่เหมาะสมกับประเภทของท่าอากาศยาน

4. คุณภาพการให้บริการ

- ท่าอากาศยานต้องดำเนินงานได้ไม่น้อยกว่ามาตรฐานด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่กำหนดโดย กพท.
- ท่าอากาศยานต้องมีความสามารถในการให้บริการและพัฒนาบริการให้สอดคล้องกับความต้องการและความคาดหวังของผู้ใช้บริการ

แผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ

เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์การพัฒนา และตัวชี้วัด



โดยมีมิติต่างๆ 6 ด้านดังต่อไปนี้ (ต่อ)

5. ประสิทธิภาพการดำเนินงาน

- ท่าอากาศยานต้องสามารถดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพโดยใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า เพื่อส่งมอบคุณค่าให้กับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่สำคัญ

6. ความยั่งยืน

- ท่าอากาศยานต้องสามารถรักษาและพัฒนาอย่างต่อเนื่องให้กับสมดุลของการดำเนินงานและการพัฒนาท่าอากาศยานใน 3 มิติหลัก ได้แก่ มิติด้านสังคม มิติด้านเศรษฐกิจ และมิติด้านสิ่งแวดล้อม

การแบ่งกลุ่มท่าอากาศยาน

Service Level Categories

Service Level CAT	Passenger (million)	Roles	International Air Service			Domestic Air Service	Connecting Traffic
			Long haul	Medium haul	Short haul		
1. Primary Hub Airport	> 25	Global	High	High	High	High	High
2. Secondary Hub Airport	>5, <25	National	Moderate	Moderate	Moderate	High	Moderate
3. Regional Airport	>1, <5	Regional	Low	Low	Low	Moderate	Low
4. Local Airport	<1	Provincial	-	-	Low	Low	-

แผนการพัฒนาท่าอากาศยานปัจจุบัน



แผนแม่บทการพัฒนาระบบท่าอากาศยาน

แผนการพัฒนาท่าอากาศยานปัจจุบัน

ลำดับ	ท่าอากาศยาน	สถิติปี 2559		เป้าหมายการพัฒนา ปี 2570		เป้าหมายการพัฒนา ปี 2580	
		เที่ยวบิน/ชม	คน/ปี	เที่ยวบิน/ชม	คน/ปี	เที่ยวบิน/ชม	คน/ปี
1. ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยาน (ทย.) 23 แห่ง							
1.1	น่านนคร	3	376,375	5	880,269	6	973,782
1.2	แม่ฮ่องสอน	4	55,368	6	169,200	7	277,865
1.3	ปาย	3	6,066	4	10,380	4	12,276
1.4	แพร่	2	72,241	3	141,682	4	246,559
1.5	ลำปาง	5	290,580	9	605,400	10	725,058
1.6	แม่สอด	3	175,594	5	350,293	9	681,101
1.7	พิษณุโลก	4	474,776	5	951,011	6	1,659,601
1.8	เลย	2	261,248	6	1,027,055	13	2,686,426
1.9	อุดรธานี	8	2,345,423	11	4,079,357	17	6,473,299
1.10	สกลนคร	3	347,342	5	785,694	6	1,636,882
1.11	นครพนม	3	372,026	4	588,741	6	953,889
1.12	ขอนแก่น	6	1,489,455	9	2,733,300	12	3,784,857

แผนแม่บทการพัฒนาระบบทำอากาศยาน

แผนการพัฒนาทำอากาศยานปัจจุบัน

ลำดับ	ท่าอากาศยาน	สถิติปี 2559		เป้าหมายการพัฒนา ปี 2570		เป้าหมายการพัฒนา ปี 2580	
		เที่ยวบิน/ชม	คน/ปี	เที่ยวบิน/ชม	คน/ปี	เที่ยวบิน/ชม	คน/ปี
1. ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยาน (ทย.) 23 แห่ง							
1.13	บุรีรัมย์	2	197,277	3	347,219	3	489,870
1.14	ร้อยเอ็ด	3	334,881	4	597,790	6	895,732
1.15	อุบลราชธานี	6	1,711,723	9	3,206,281	14	5,629,474
1.16	หัวหิน	1	11,476	3	69,590	3	94,195
1.17	ชุมพร	2	93,927	4	195,922	6	405,762
1.18	ระนอง	2	102,568	2	222,053	3	463,037
1.19	สุราษฎร์ธานี	6	2,031,293	9	3,833,709	10	6,434,684
1.20	นครศรีธรรม ราช	5	1,389,119	8	2,652,500	10	3,907,839
1.21	ตรัง	4	648,829	6	1,301,556	10	2,277,380
1.22	กระบี่	11	4,078,509	15	7,308,997	21	11,564,204
1.23	นราธิวาส	2	218,595	3	346,472	4	526,085

แผนแม่บทการพัฒนากระบวนท่าอากาศยาน

แผนการพัฒนาท่าอากาศยานปัจจุบัน

ลำดับ	ท่าอากาศยาน	สถิติปี 2559		เป้าหมายการพัฒนา ปี 2570		เป้าหมายการพัฒนา ปี 2580	
		เที่ยวบิน/ชม	คน/ปี	เที่ยวบิน/ชม	คน/ปี	เที่ยวบิน/ชม	คน/ปี
2.ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.)							
2.1	สุวรรณภูมิ	67	55,116,250	108	109,810,000	156	134,896,159
2.2	ดอนเมือง	58	35,097,470	88	65,886,000	114	96,974,317
2.3	แม่ฟ้าหลวง เชียงราย	7	2,007,087	8	3,257,329	10	4,793,368
2.4	หาดใหญ่	10	4,002,487	15	7,684,572	23	12,537,497
3. ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกองทัพเรือ (ทร.)							
3.1	อุตะเภ	5	764,915	12	5,718,700	29	16,314,190
4. ท่าอากาศยานในสังกัดบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)							
4.1	ตราด	3	91,555	3	117,466	4	144,339
4.2	สุโขทัย	3	77,382	9	371,145	11	537,192
4.3	สมุย	6	2,301,499	16	3,289,915	24	4,903,373

แผนงานการพัฒนาสนามบินแห่งใหม่



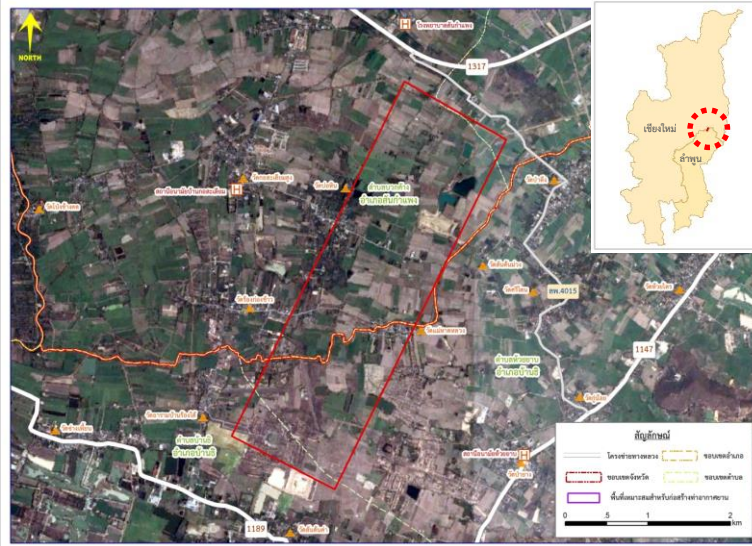
แผนแม่บทการพัฒนากระบบท่าอากาศยาน

แผนงานการพัฒนาท่าอากาศยานแห่งใหม่ เพื่อรองรับท่าอากาศยานเดิม ที่มีปริมาณผู้โดยสารเกินขีดความสามารถแล้ว

จำนวน 2 แห่ง ประกอบด้วย

1. กรณีท่าอากาศยานเชียงใหม่

เสนอแนะให้มีการพัฒนาท่าอากาศยานแห่งใหม่ โดยได้ทำการเลือกพื้นที่ที่ตั้งอยู่ใน
บริเวณรอยต่อระหว่างอ.สันกำแพง จ.เชียงใหม่ และ อ.บ้านธิ จ.ลำพูน



ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่แห่งที่ 2 (เชียงใหม่-ลำพูน)

- พื้นที่รวม 6.7 ตารางกิโลเมตร
- ทางวิ่งขนาดกว้าง 45 เมตร ยาว 3,800 เมตร
- ทางขับขนาน (Parallel Taxiway)
- ทางขับออกด่วน (High Speed Taxiway) 6 ทางขับ
- ทางขับออกจากทางวิ่ง (Entrance Exit Taxiway) 4 ทางขับ
- ลานจอดอากาศยานพื้นที่รวม 860,000 ตารางเมตร
- พื้นที่สำหรับผู้โดยสารประมาณ 32,084 ตารางเมตร
- พื้นที่จอดรถผู้โดยสารประมาณ 2,600 ตารางเมตร

ขีดความสามารถในการให้บริการ

- Airside 40 เที่ยวบิน/ชั่วโมง
- Landside 6,236 คน/ชั่วโมง

2. กรณีท่าอากาศยานภูเก็ต

เสนอแนะให้มีการพัฒนาท่าอากาศยานแห่งใหม่ โดยได้ทำการเลือกพื้นที่ที่ตั้งอยู่ใน
อ.โคกกลอย จ.พังงา



- พื้นที่รวม 6.7 ตารางกิโลเมตร
- ทางวิ่งขนาดกว้าง 45 เมตร ยาว 3,800 เมตร
- ทางขับขนาน (Parallel Taxiway)
- ทางขับออกด่วน (High Speed Taxiway) 6 ทางขับ
- ทางขับออกจากทางวิ่ง (Entrance Exit Taxiway) 4 ทางขับ
- ลานจอดอากาศยานพื้นที่รวม 860,000 ตารางเมตร
- พื้นที่สำหรับผู้โดยสารประมาณ 47,729 ตารางเมตร
- พื้นที่จอดรถผู้โดยสารประมาณ 3,500 ตารางเมตร

ขีดความสามารถในการให้บริการ

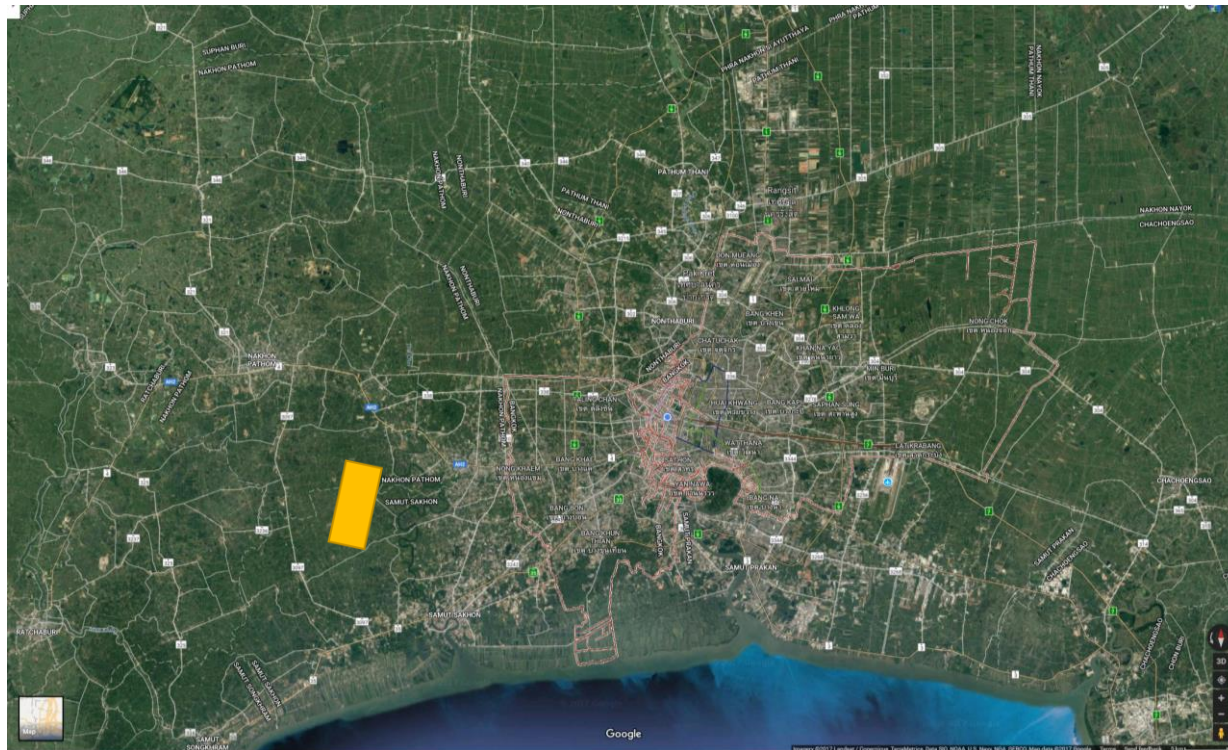
- Airside 56 เที่ยวบิน/ชั่วโมง
- Landside 9,526 คน/ชั่วโมง

แผนแม่บทการพัฒนาระบบท่าอากาศยาน

แผนงานการพัฒนาท่าอากาศยานแห่งใหม่

การพัฒนาท่าอากาศยานรองรับการเติบโต (Reliever Airport) สำหรับเขตกรุงเทพฯ

- สำหรับรองรับกิจกรรม Business/General Aviation ในช่วงแรก
- เตรียมที่ดินขนาดที่สามารถพัฒนาท่าอากาศยานพาณิชย์ขนาดใหญ่ได้ในอนาคต



ประเด็นสำคัญที่ต้องดำเนินการต่อไป

ผู้ดำเนินงานท่าอากาศยาน (ทุกราย)

จัดทำแผนพัฒนาท่าอากาศยานแต่ละแห่งที่อยู่ในความรับผิดชอบ

กพท.

ติดตามสถานการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่ออุปสงค์การเดินทางทางอากาศอยู่เสมอ และดำเนินการประเมินผลเพื่อสรุปผลการดำเนินงานและทบทวนรายละเอียด ตามแผนแม่บทฯ ทุกระยะ 2 ปี และทบทวนแผนแม่บทฯ ทั้งฉบับในทุกระยะ 5 ปี

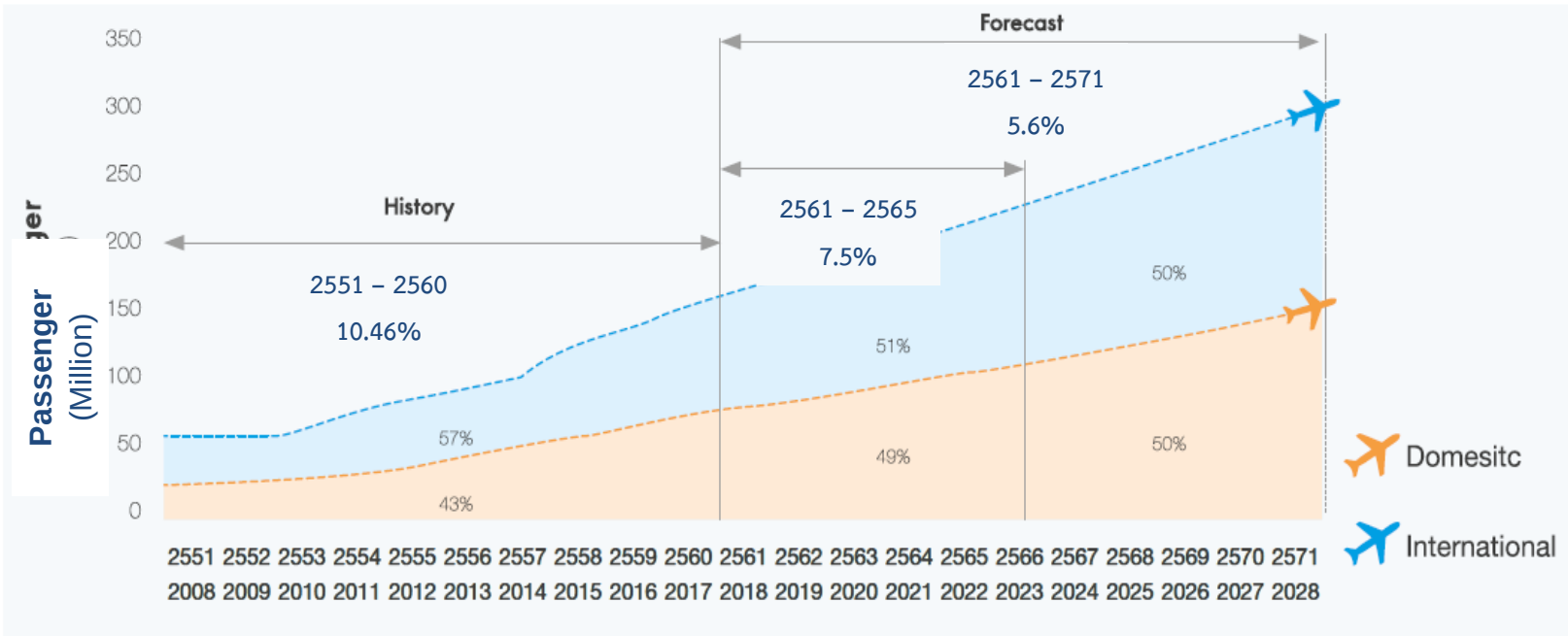
Thank You

Aviation Industry Promotion Department
The Civil Aviation Authority of Thailand

www.caat.or.th



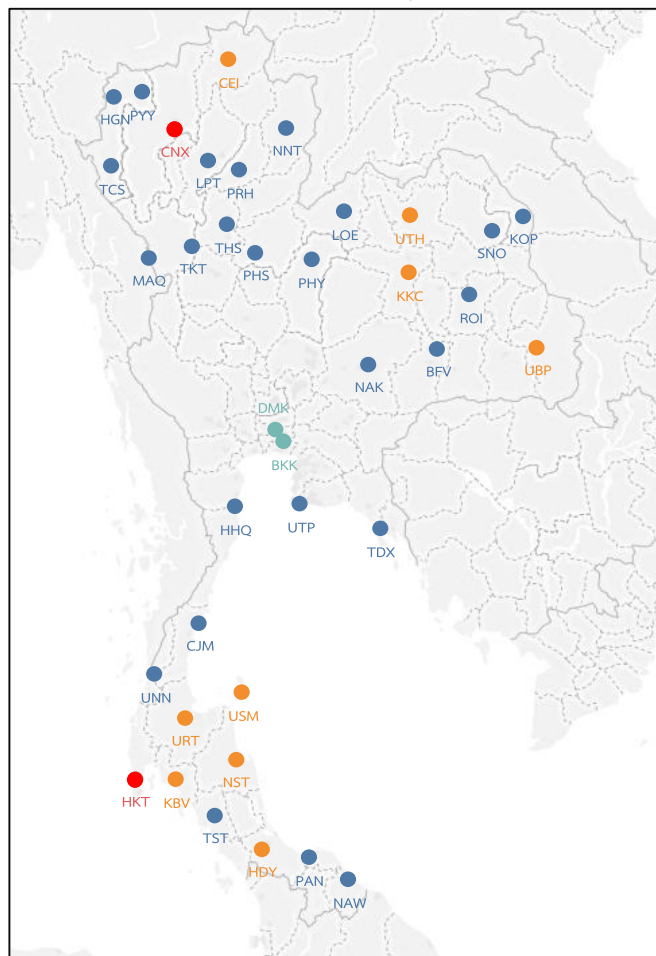
แนวโน้มการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย



Thailand air transport passengers during 2008 – 2017 grew at 10.46% per year. It is projected to increase at 7.5% per year from 2018 to 2022 (5 years), and it will increase at 5.6 % per year from 2018 to 2028 (10 years).

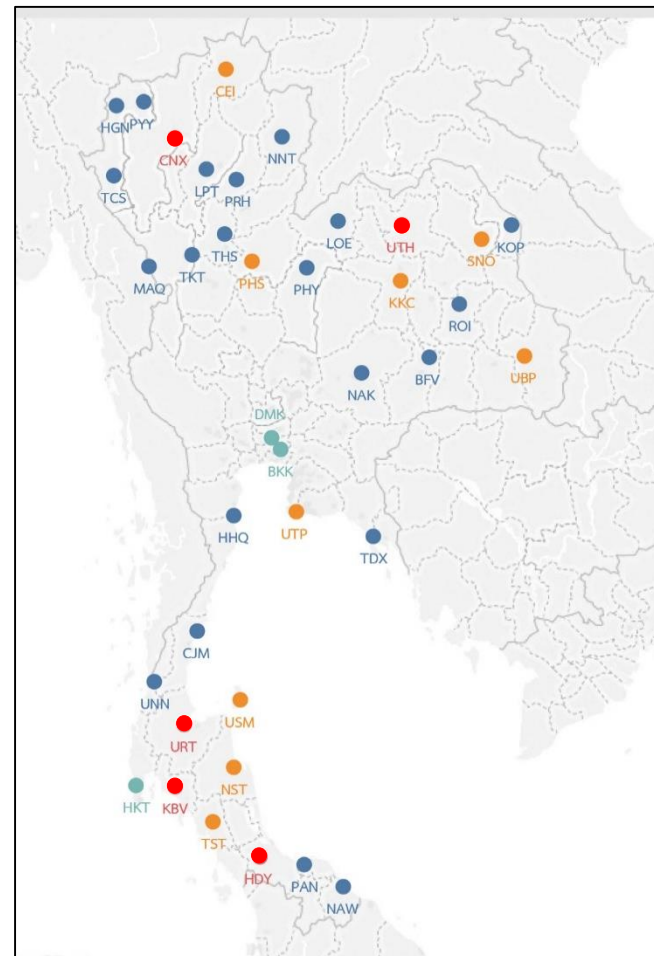
Source: The Civil Aviation Authority of Thailand

พ.ศ. 2559



- Primary Hub Airport
- Secondary Hub Airport
- Regional Airport
- Local Airport

พ.ศ. 2580



ก่อสร้างใหม่ ท่าอากาศยานเบตง

เปิดให้บริการปี 2563

รองรับผู้โดยสารได้ 8.6 แสนคน/ปี



พิธีวางศิลาฤกษ์โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานเบตง
เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2560