



สรุปข้อมูลข่าวสารอุตสาหกรรมการบินของไทย ประจำเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๙

แผนกวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สถาบันการบินพลเรือน

ตามที่ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ได้ประกาศห้ามนำแบตเตอรี่ลิเธียมไอออน (Lithium Ion Batteries) ที่ใช้กับโทรศัพท์เคลื่อนที่ เครื่องคอมพิวเตอร์แบบพกพา หรือเป็นถ่านไฟฉายชนิดที่ชาร์จไฟได้ ขึ้นอากาศยาน ซึ่งในประเด็นนี้ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ชี้แจงเพิ่มเติมว่า

๑. ข้อห้ามดังกล่าว จะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๑ เมษายน ๒๕๕๙ ครอบคลุมเฉพาะการขนส่งแบตเตอรี่ลิเธียมไอออนในลักษณะสินค้า (Cargo) โดยใช้อากาศยานขนส่งคนโดยสาร ดังนั้น การขนส่งแบตเตอรี่ดังกล่าว ต้องใช้อากาศยานขนส่งสินค้า (freighter) เท่านั้น

๒. ผู้โดยสารอากาศยานสามารถนำอุปกรณ์ที่มีแบตเตอรี่ลิเธียมไอออนเป็นส่วนประกอบขึ้นไปบนอากาศยานได้ตามปกติ เนื่องจากถือเป็นสัมภาระติดตัว หรืออาจจัดเก็บไว้ในกระเป๋าสัมภาระที่ส่งมอบให้สายการบินเมื่อเช็คอินก็ได้

มาตรการดังกล่าวเป็นมาตรการชั่วคราวเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัคคีภัยที่อาจเกิดขึ้นจากการสะสมความร้อนของตัวแบตเตอรี่ดังกล่าว โดย ICAO คาดว่าจะกำหนดมาตรฐานสำหรับหีบห่อที่ใช้ป้องกันอัคคีภัยจากแบตเตอรี่ดังกล่าวในปี พ.ศ.๒๕๖๐

ทั้งนี้ ก่อนหน้านี้เคยเกิดเหตุแบตเตอรี่ลิเธียมไอออนร้อนจัดบนเครื่องบินโบอิง ๗๘๗ ดรีมไลเนอร์มาแล้ว ๒ ครั้ง ในเดือนมกราคม ๒๕๕๖ โดยครั้งแรกเป็นเครื่องบินจอดที่ท่าอากาศยานบอสตันของสหรัฐฯ ครั้งที่สอง เป็นเครื่องบินสายการบินออลนิปปอนแอร์เวย์บินเหนือน่านฟ้าญี่ปุ่น ซึ่งทำให้ต้องรีบลงจอดฉุกเฉิน ส่งผลให้เครื่องบินรุ่นนี้ถูกสั่งจอดทุกลำเพื่อตรวจสอบนานกว่า ๓ เดือน

ส่วนอุตสาหกรรมการบินของไทยนั้น ล่าสุดมีประเด็นปัญหาเกิดขึ้น จากกรณีสายการบินนกแอร์ได้ยกเลิกเที่ยวบินตั้งแต่วันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ เป็นต้นมานั้น ทำให้มีผู้โดยสารได้รับผลกระทบจำนวนมาก ซึ่งส่งผลต่อเนื่องกับภาพรวมธุรกิจสายการบินของไทยอย่างมาก ดังนั้น กพท. จึงได้รับมอบหมายให้ดำเนินการตรวจสอบในประเด็นที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

๑. ตรวจสอบเรื่องของชั่วโมงบินของนักบินของสายการบินนกแอร์ จำนวนนักบิน จำนวนเที่ยวบิน จำนวนเครื่องบินที่ให้บริการ เพื่อให้เป็นตามเงื่อนไขข้อบังคับและประกาศของกรมการบินพลเรือน เรื่อง การกำหนดข้อจำกัดเวลาทำการบิน และเวลาปฏิบัติหน้าที่ (Flight Time and Flight Duty Period Limitation) อย่างไรก็ตาม หากพบว่ามีกรณีการปฏิบัติการบินเกินชั่วโมงที่กำหนดก็จะมีบทโทษ โดยนักบินจะมีโทษปรับ ๕๐,๐๐๐ บาท หรืออาจถึงขั้นเพิกถอนใบอนุญาตนักบิน

๒. ตรวจสอบสาเหตุที่แท้จริงกรณีนกแอร์ดำเนินการกับนักบิน ทั้งให้ออกและพักงาน เพื่อพิจารณาดำเนินการตามกฎหมายต่อไป ซึ่งหากกระทำผิดจริงก็ต้องถูกดำเนินการตามกฎหมาย ทั้งอาญาและทางปกครอง

ทั้งสายการบินและนักบิน โดยสายการบิน จะมีผลต่อการพิจารณาต่อใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ (AOL) และอาจถึงขั้นเพิกถอนใบอนุญาต ส่วนนักบิน หากละเลยการปฏิบัติหน้าที่จะต้องถูกปรับ ๕๐,๐๐๐ บาท และทางปกครองจะถูกเพิกถอนใบอนุญาตนักบินด้วย ซึ่งนกแอร์ต้องชี้แจงให้ชัดเจนว่านักบิน ไม่ปฏิบัติตามระเบียบวินัยและละเลยปฏิบัติหน้าที่อย่างไร

๓. กพท.ต้องเข้าไปตรวจสอบโครงสร้างองค์กรของสายการบินนกแอร์ ว่ามีความพร้อมและมีมาตรฐานสากลหรือไม่ เนื่องจากการระบุนักบินของสายการบินนกแอร์ ต้องทำงานควบกับตำแหน่งผู้จัดการด้วย ซึ่งเป็นเรื่องที่ไม่ถูกต้อง เพราะจะกระทบศักยภาพในการปฏิบัติหน้าที่ด้านการบิน

๔. ตรวจสอบนกแอร์ว่าทำตามเงื่อนไขใบอนุญาตหรือไม่ โดยเฉพาะการเลิกเที่ยวบิน ได้ปฏิบัติตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง การคุ้มครองสิทธิผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินของไทยในเส้นทางบินประจำภายในประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๓ หรือไม่

จากกรณีของสายการบินนกแอร์ดังกล่าวนี้ ทำให้เกิดความตระหนักในเรื่องการดำเนินธุรกิจสายการบินของไทยมากขึ้น ซึ่งสรุปเป็นประเด็นได้ดังนี้

๑. กระทรวงคมนาคมได้กำหนดนโยบายการดำเนินธุรกิจสายการบินเพื่อแก้ไขปัญหาการยกเลิกเที่ยวบิน ดังนี้

๑.๑ ผู้ประกอบการสายการบินทุกรายจะต้องจัดทำแผนฉุกเฉินและแผนบริหารความเสี่ยง โดยมีผู้บัญชาการเหตุการณ์ที่มีอำนาจตัดสินใจได้ทั้งสถานีต้นทางและปลายทาง และให้ระบุมาร่วมมือกับสายการบินอื่น ๆ ที่จะให้ความช่วยเหลือในกรณีไม่สามารถให้บริการการบิน โดยส่งให้กระทรวงคมนาคมภายในเวลา ๑ เดือน ซึ่งแผนทั้งสองดังกล่าว กพท. จะใช้สำหรับควบคุมและติดตามการปฏิบัติของสายการบินนั้น ๆ

๑.๒ ผู้ประกอบการสายการบินทุกรายจะต้องเชื่อมต่อบริบทคอมพิวเตอร์กับ กพท. เพื่อให้ กพท. ทราบความเคลื่อนไหว กรณีสายการบินเปลี่ยนแปลงหรือยกเลิกเที่ยวบิน

๑.๓ ผู้ประกอบการสายการบินทุกรายจะต้องดำเนินการตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง การคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินของไทยในเส้นทางบินประจำภายในประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๓

๑.๔ เมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินขึ้น ขอให้ผู้บริหารของสายการบินที่มีอำนาจตัดสินใจ ชี้แจงข้อเท็จจริงทำความเข้าใจกับผู้โดยสาร เพื่อลดระดับความตึงเครียดของสถานการณ์ และป้องกันการเกิดปัญหาอื่น ๆ ในภายหลัง

๑.๕ กรณีผู้ประกอบการสายการบินที่ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ ไม่สามารถดำเนินกิจการไปได้ด้วยดี หรือฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขประกอบใบอนุญาต กระทรวงฯ อาจพิจารณาเพิกถอนหรือพักใบอนุญาตฯ ได้ ซึ่งถือเป็นโทษทางปกครอง สำหรับโทษทางอาญา ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน ๒๐,๐๐๐ บาท และในกรณีที่เป็นการผิดต่อเนื่องกัน ให้ปรับอีกวันละ ๑,๐๐๐ บาท ตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนอยู่

๒. การให้ความสำคัญกับเรื่องสิทธิของผู้โดยสารที่ได้รับการคุ้มครอง ตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง การคุ้มครองสิทธิผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินของไทยในเส้นทางบินประจำภายในประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๓

ผู้โดยสารมีสิทธิได้รับการคุ้มครอง หากได้แสดงตนเพื่อการขึ้นเครื่อง (Check-in) ตามเวลาที่สายการบินกำหนด หรือถ้าผู้โดยสารถูกสายการบินย้ายโอน (Transfer) จากเที่ยวบินที่ตนสำรองที่นั่งไว้แล้วมายังอีกเที่ยวบินหนึ่ง ไม่ว่าจะด้วยสาเหตุใด โดยผู้โดยสารนั้นจะได้รับการคุ้มครองสิทธิ ทั้งในกรณีเที่ยวบินล่าช้า และ ในกรณียกเลิกเที่ยวบินหรือปฏิเสธการขนส่ง

๓. การตระหนักถึงปัญหาการขาดแคลนนักบิน

การยกเลิกเที่ยวบินที่เกิดขึ้นเมื่อวันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ที่ผ่านมา ส่วนหนึ่งได้สะท้อนให้เห็นถึงปัญหาการขาดแคลนนักบินของไทยด้วย กระทรวงคมนาคมจึงได้เน้นย้ำกับสายการบินถึงการวางแผนงานอนาคต จัดการตารางบิน และจำนวนนักบินให้สอดคล้องกัน โดยสายการบินจะต้องแจ้งแผนงานต่างๆ มายัง กพท. เช่นเดียวกับประเด็นเพิ่มสัดส่วนนักบินเข้ามาร่วมงานในบริษัทต้องดูตามความเหมาะสมของกฎระเบียบที่กำหนดไว้ ซึ่งแต่ละสายการบินต้องทำแผนรับนักบินแต่ละปี และในอนาคตมาให้ กพท.พิจารณาด้วย

สำหรับสายการบินนกแอร์นั้น จำนวนนักบินของนกแอร์ปัจจุบันมีทั้งหมด ๑๙๖ คน และกำลังรับนักบินมาเพิ่มอีก ๑๖ คน เพื่อแก้ปัญหาดังกล่าว โดยประกอบด้วยคนไทย ๘ คน และนักบินจากโบอิง ๘ คน รวมจำนวนนักบินทั้งหมดมี ๒๑๒ คน

ปัญหาการขาดแคลนนักบินนี้ เป็นผลมาจากการขยายตัวอย่างมากของอุตสาหกรรมการบินของไทย ในช่วงนี้ จึงเกิดเป็นปัญหานักบินสมองไหล และปัญหานี้ยังส่งผลกระทบต่อไปยังภาคส่วนอื่น ๆ ของอุตสาหกรรมการบินด้วยเช่นกัน โดยล่าสุดพบว่า กรมฝนหลวงก็กำลังประสบปัญหาการขาดแคลนนักบิน หลังอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทยมีปัญหาขาดแคลนนักบิน ทำให้นักบินฝนหลวงสมองไหล ลาออกไปสมัครการบินพาณิชย์ เนื่องจากได้ผลตอบแทนสูงกว่า ทำให้กรมฝนหลวงฯ ต้องเร่งวิเคราะห์กำลังคน อัตราผลตอบแทน สร้างความมั่นคงและก้าวหน้าในสายอาชีพของนักบินฝนหลวงให้ชัดเจนและทัดเทียมกับนักบินพาณิชย์ เพื่อป้องกันสมองไหล

ทั้งนี้ กรณีที่ขาดแคลนนักบินนั้น กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายสถาบันการบินพลเรือน จัดทำแผนพัฒนาและผลิตบุคลากรด้านการบิน โดยประกอบด้วย แผนการผลิตนักบิน, ช่างซ่อมเครื่องบิน และพนักงานให้บริการบนเครื่องบินหรือลูกเรือ โดยให้เสนอแผนกลับมาให้กระทรวงพิจารณาภายใน ๑ เดือน

ปัญหาการลาออกของนักบินนี้ ยังเป็นสาเหตุหนึ่งส่งผลให้สายการบินนกแอร์ประสบผลการขาดทุนในปี ๒๕๕๘ ที่ผ่านมานั้น โดยขาดทุนสุทธิ ๗๒๖.๑๐ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๕๗ ที่ขาดทุนสุทธิ ๔๗๑.๖๕ ล้านบาท ทั้งนี้ สาเหตุหลักมาจากการแข่งขันที่รุนแรงกว่าคาดและจำนวนเที่ยวบินที่ต่ำกว่าแผนจากปัญหาการลาออกของนักบิน อย่างไรก็ตาม ในปีนี้ สายการบินนกแอร์จะเพิ่มเครื่องบินในฝูงบินอีก ๕ ลำ เป็นเครื่องบินโบอิง ๗๓๗-๘๐๐ จำนวน ๓ ลำ และเครื่องบินแบบโบแพคคอมบอดิเออร์ Q๔๐๐ ๐จำนวน ๒ ลำ จากปัจจุบันฝูงบินมีจำนวน ๒๓ ลำ

สายการบินไทยก็ยังคงประสบการขาดทุนเช่นกัน โดยในปี ๒๕๕๘ ขาดทุนสุทธิ ๑๓,๐๔๗ ล้านบาท แต่ลดลงเมื่อเทียบกับปี ๒๕๕๗ ที่ขาดทุนสุทธิ ๑๕,๕๗๓ ล้านบาท โดยมีจำนวนผู้โดยสารรวมทั้งสายการบินไทยและสายการบินไทยสมายล์ อยู่ที่ ๒๑.๓ ล้านคน เพิ่มขึ้นจาก ๑๙.๑ ล้านคนเมื่อปี ๒๕๕๗ ส่วนแผนการดำเนินงานในปี ๒๕๕๙ นั้น สายการบินไทยจะเพิ่มรายได้ด้วยการขยายจำนวนผู้โดยสาร โดยตั้งเป้าอัตราบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๘๐ จากร้อยละ ๗๒.๙ ในปี ๒๕๕๘ แต่สำหรับแผนการรับมอบเครื่องบินใหม่ในช่วง ๓ ปีนี้รวม ๑๔ ลำ อยู่ระหว่างเจรจากับบริษัทผู้ผลิตเครื่องบิน เพื่อขอชะลอไว้ก่อน หลังจากคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ให้ชะลอการใช้จ่ายภายในองค์กร

ในขณะที่ สายการบินที่มีผลประกอบการเป็นบวก ได้แก่ สายบินบางกอกแอร์เวย์ส ซึ่งผลประกอบการปี ๒๕๕๘ มีรายได้รวม ๒๔,๙๐๒.๙ ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๒.๖ และมีกำไรสุทธิ ๑,๘๔๙.๑ ล้านบาท ร้อยละ

๓๗๙.๔ ผลการดำเนินงานที่ดีขึ้นเป็นผลมาจากจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้น โดยมีจำนวนผู้โดยสารทั้งสิ้น ๕.๑ ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ ๗.๕ ราคาบัตรโดยสารเฉลี่ยเพิ่มขึ้น และราคาน้ำมันที่ลดลงเป็นหลัก

ส่วนในปี ๒๕๕๙ สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส ตั้งเป้าจะมีผู้โดยสารใช้บริการเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ ๑๐ - ๑๑ หรือประมาณ ๕.๗ ล้านคน จากภาวะเศรษฐกิจที่เริ่มฟื้นตัว

เช่นเดียวกับสายการบินไทยแอร์เอเชีย ซึ่งผลประกอบการในปี ๒๕๕๘ มีรายได้รวมอยู่ที่ ๒๙,๕๐๗.๓ ล้านบาท และกำไรสุทธิอยู่ที่ ๑,๐๗๘.๕ ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ ๔๘๙ จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยมีอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ ๘๑ และมีจำนวนผู้โดยสารอยู่ที่ ๑๔.๘ ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๒ จากปีก่อน ทั้งนี้ ปัจจัยสนับสนุน ได้แก่ สถานการณ์การเมืองในประเทศที่มีเสถียรภาพมากขึ้นส่งผลให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในประเทศเติบโตอย่างต่อเนื่อง และต้นทุนเชื้อเพลิงลดลงอย่างนัยสำคัญ

ในปี ๒๕๕๙ นี้คาดว่าจะมีจำนวนผู้โดยสารประมาณ ๑๖.๙ ล้านคน และมีแผนรับมอบเครื่องบินใหม่อีก ๕ ลำ รวมเป็น ๕๐ ลำในปีนี้ พร้อมเปิดแผนขยายฐานลูกค้าในอาเซียนมากขึ้น

อย่างไรก็ตาม ข้อมูลจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) ระบุว่า สายการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีแนวโน้มที่ทำการได้น้อย เนื่องจากการแข่งขันที่รุนแรง จากการมีสายการบินจำนวนมากเข้ามาตลาด ทั้งสายการบินต้นทุนต่ำและสายการบินจากตะวันออกกลาง

ขณะนี้ สายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ ๕๔ ของสายการบินทั้งหมดในภูมิภาคนี้ ซึ่งเพิ่มขึ้นจากประมาณร้อยละ ๓๘ ในปี พ.ศ.๒๕๕๒ ในขณะที่ สายการบินจากตะวันออกกลาง ต่างเข้าแย่งส่วนแบ่งในตลาดพรีเมียมเส้นทางบินระยะไกลจากสายการบินในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

สายการบินดั้งเดิมของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ควรใช้จุดแข็งในการแข่งขัน ซึ่งได้แก่ ความแข็งแกร่งของแบรนด์ คุณภาพการบริการ การตัดลดค่าใช้จ่าย และการลงทุนในเครื่องบินที่ทันสมัย ซึ่งใช้เชื้อเพลิงได้อย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ IATA ยังได้เรียกร้องให้รัฐบาลไทยเร่งแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัย เรื่องสมรรถภาพ และปัญหาค่าใช้จ่ายของภาคการบินของไทย โดยเฉพาะปัญหาด้านความปลอดภัย ในประเด็นความสามารถในการเข้ามากำกับและดูแลของรัฐบาล และ ความปลอดภัย รวมถึงการเพิ่มสมรรถภาพของสนามบินหลักอย่างสุวรรณภูมิ

สำหรับความก้าวหน้าในการดำเนินการแก้ปัญหามาตรฐานการบินของไทยนั้น ล่าสุด ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบแผนการแก้ไขปัญหาการบินพลเรือน โดยสาระสำคัญของเรื่องประกอบด้วย

๑. แผนการแก้ไขปัญหาการบินพลเรือน แบ่งเป็น ๔ ส่วน ได้แก่

ส่วนที่หนึ่ง การคิดสรรและบรรจุบุคลากร มีสาระสำคัญครอบคลุมการบริหารจัดการเพื่อให้มีบุคลากรปฏิบัติงานตามโครงสร้างของ กพท.

ส่วนที่สอง การพัฒนาคุณสมบัติผู้ตรวจสอบความปลอดภัยการบิน มีวัตถุประสงค์เพื่อฝึกอบรมและพัฒนาผู้ตรวจสอบความปลอดภัยการบินให้ได้คุณสมบัติครบถ้วนตามมาตรฐานของ ICAO เพื่อทำหน้าที่ออก

ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศใหม่ (AOC Re-certification) โดยจะทำการฝึกอบรมตามหลักสูตรในสถาบันการฝึกอบรมที่ได้รับรองจาก ICAO ซึ่งครอบคลุม ๓ ด้านที่สำคัญ ได้แก่ (๑) ด้านการปฏิบัติการบินของอากาศยาน (๒) ด้านความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน และ (๓) ด้านการขนส่งสินค้าอันตราย

ส่วนที่สาม การตรวจสอบและประเมินเพื่อออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศใหม่

แผนการตรวจสอบสายการบินเพื่อนำไปสู่การออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศใหม่นั้น กำหนดระยะเวลาดำเนินการแล้วเสร็จภายในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๕๙ โดยจะตรวจสอบสายการบินที่มีเที่ยวบินระหว่างประเทศรวม ๒๘ รายก่อน ซึ่งประกอบด้วย ๓ กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มที่ ๑ จำนวน ๗ สายการบิน คือสายการบินที่มีฝูงบินขนาดใหญ่ที่มีความพร้อม

กลุ่มที่ ๒ จำนวน ๑๓ สายการบิน โดยส่วนใหญ่เป็นสายการบินแบบเช่าเหมาลำ (ชาร์เตอร์ไฟลท์) กลุ่มที่ ๓ มีจำนวน ๘ สายการบินที่มีขนาดฝูงบินรองลงมา

ในขั้นตอนการตรวจสอบ ๒๘ สายการบิน หากพบว่าสายการบินใดมีคุณสมบัติไม่ได้มาตรฐาน กพท. จะปรับลดระดับห้ามบินต่างประเทศ จะให้บินเฉพาะภายในประเทศ

หลังจากนั้นจะเริ่มดำเนินการตรวจสอบ ๑๓ สายการบินภายในประเทศที่เหลือ โดยจะเริ่มดำเนินการตั้งแต่เดือนเมษายน-เดือนกันยายน ๒๕๕๙

ส่วนที่สี่ การดำเนินการออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศใหม่ จะดำเนินการให้กับ ๒๘ สายการบินที่ทำการบินระหว่างประเทศก่อน

๒. ความร่วมมือกับต่างประเทศในการปรับปรุงและยกระดับการกำกับดูแลความปลอดภัยการบินในระยะยาว ตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือเกี่ยวกับ Cooperation Framework Agreement on Aviation Safety กับ EASA ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาศักยภาพของประเทศไทยในการปรับปรุงและยกระดับระบบการกำกับดูแลความปลอดภัยด้านการบินในทุกกิจกรรมการบิน

๓. ความร่วมมือทางเทคนิคตามโครงการ “Civil Aviation Safety Oversight Improvement Project” กับประเทศญี่ปุ่น เป็นการสนับสนุนทางเทคนิค มีระยะเวลาความร่วมมือ ๒ ปี ๕ เดือน เริ่มตั้งแต่เดือนเมษายน ๒๕๕๙ ถึงเดือนกันยายน ๒๕๖๑ โดยประเทศญี่ปุ่นจะส่งผู้เชี่ยวชาญมาร่วมปรับปรุงระบบตรวจสอบความปลอดภัยด้านความสมควรเดินอากาศ (Improvement of Safety Audit System) ซึ่งเป็นการสนับสนุนผู้เชี่ยวชาญระยะยาว รวมทั้งจะมีการสนับสนุนผู้เชี่ยวชาญระยะสั้น เพื่อปรับปรุงระบบรายงานความปลอดภัยภาคบังคับ (Improvement of Mandatory Safety Reporting System) ด้านการบำรุงรักษาอากาศยาน

กระทรวงคมนาคมจะเชิญให้ ICAO มาประเมินผลการตรวจสอบตามกระบวนการ ICAO Coordinated Validation Mission (ICVM) เพื่อขอปลดล็อกธงแดงได้ ในช่วงปลายปี ๒๕๕๙ นี้หรือต้นปีหน้า แต่หากพิจารณาแล้วไทยยังไม่พร้อมก็จะเลื่อนการตรวจออกไป เพราะหากตรวจครั้งนี้ไม่ผ่านมาตรฐานจะถูกแบล็กลิสต์ ไม่สามารถขอตรวจได้อีก ๕ ปี

ในเรื่องของนวัตกรรม ซึ่งเป็นอีกด้านหนึ่งที่หน่วยงานด้านการบินให้ความสำคัญและเริ่มมีส่วนร่วมมากขึ้น นั้น ล่าสุด บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้จัดแสดงผลงานสิ่งประดิษฐ์ เพื่อใช้ในการบริหารการฝึกอบรมนักบิน บริหารการใช้เครื่องฝึกบินจำลอง และนวัตกรรมที่เพิ่มคุณสมบัติการใช้งานเครื่องฝึกบินจำลอง ในงานวัน

นักประดิษฐ์ ซึ่งได้รับการคัดเลือก ๑ ผลงานเข้าร่วมประกวดรางวัล Special Prize คือ ระบบจัดการฝึกอบรม นักบินการบินไทย (THAI Pilot Training Management System)

ในขณะเดียวกัน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ได้ร่วมกับสำนักงานนวัตกรรมแห่งชาติ (สนช.) ในการส่งเสริมความสามารถทางนวัตกรรมให้กับองค์กร เพื่อให้บุคลากรได้มีส่วนร่วมในการสร้างนวัตกรรม ก่อให้เกิดการจัดการนวัตกรรมแบบบูรณาการ ทั้งในด้านการพัฒนาบุคลากรและเทคโนโลยี เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ ตลอดจนลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่ง ทอท. ได้มีทิศทางที่จะขับเคลื่อนและส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาและสร้างนวัตกรรมสำหรับท่าอากาศยาน ๓ แนวทาง คือ

๑) การขับเคลื่อนและผลักดันให้เกิดการรังสรรค์นวัตกรรมบริการรูปแบบใหม่ (Service Innovation) ที่สอดคล้องและเหมาะสมกับความต้องการของผู้โดยสารและสายการบินต่างๆ ที่มาใช้บริการท่าอากาศยานของ ทอท. ตลอดจนการปรับปรุงกระบวนการทำงานให้มีประสิทธิภาพสูงสุด เพื่อเพิ่มคุณภาพการบริการและสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้กับผู้โดยสารและสายการบิน

๒) การยกระดับความสามารถทางนวัตกรรม (Innovation Capabilities) โดยการฝึกอบรมพนักงานให้มีโอกาสในการสร้างสรรค์ผลงานนวัตกรรมร่วมกับหน่วยงานวิจัยที่มีศักยภาพและพร้อมที่จะนำองค์ความรู้ทางวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้เพื่อพัฒนาการให้บริการของท่าอากาศยาน

๓) การดำเนินโครงการสร้างโอกาสและเชื่อมโยงธุรกิจนวัตกรรมไทย (Business Opportunity) ผ่านท่าอากาศยานสำคัญของไทย เพื่อรองรับการเติบโตของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน อีกทั้งยังเป็นการส่งเสริมผู้ประกอบการนวัตกรรมของไทยให้มีโอกาสใช้ช่องทาง ทอท. ในการเผยแพร่และแนะนำสินค้านวัตกรรมของไทยให้นักท่องเที่ยวและชาวต่างชาติ (Thailand Innovation Showcase @ AOT)

นอกจากนั้น ยังสามารถจัดเป็นโครงการถ่ายทอดและแลกเปลี่ยนความรู้ทางนวัตกรรมให้เชื่อมโยงกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (Innovation Networking Zone) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่งเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายและการให้บริการให้มีมาตรฐานสนับสนุนบริการขนส่งมวลชนและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และส่งเสริมบทบาทการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน การส่งเสริมความสามารถทางนวัตกรรมนี้ ยังสามารถใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานวิจัยจากภายในประเทศมาสร้างประโยชน์ และนำไปสู่การส่งเสริมความสามารถทางนวัตกรรม

อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์เป็นหนึ่งในกลุ่มอุตสาหกรรมอนาคต (Thailand's New S-Curve) และเป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายตามแผนยุทธศาสตร์รัฐบาล เพื่อยกระดับเศรษฐกิจของประเทศไทยให้เติบโตอย่างก้าวกระโดด จึงได้กำหนดรูปแบบการพัฒนาศักยภาพนวัตกรรมที่สอดคล้องกับทิศทางของ ทอท. ในการขับเคลื่อนและส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาและสร้างนวัตกรรมสำหรับใช้ในการดำเนินธุรกิจท่าอากาศยาน ซึ่งมีทั้งหมด ๖ รูปแบบ ได้แก่ (๑) การสร้างประสบการณ์ในการเดินทาง (๒) การดูแลและรักษาความปลอดภัย (๓) การบริหารจัดการนวัตกรรมท่าอากาศยาน (๔) การบริหารจัดการพลังงาน (๕) การเข้าถึงสนามบิน และ (๖) การบริหารจัดการพื้นที่

ส่วนในด้านการฝึกอบรมด้านการบินนั้น สถาบันการบินพลเรือน ได้เปิดการฝึกอบรมหลักสูตร Training Developers Courses (TDC) รุ่นที่ ๓ เมื่อวันที่ ๑๕ - ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ณ โรงแรม โนวเทลสุวรรณภูมิแอร์พอร์ต

หลักสูตร Training Developers Courses (TDC) นี้ เป็นหลักสูตรในโครงการ ICAO TRAINAIR PLUS ซึ่งมีวัตถุประสงค์ให้หลักสูตรดังกล่าวเป็นเครื่องมือในการรวบรวมการดำเนินงานของโครงการต่าง ๆ ที่ศูนย์ฝึกอบรมบินพลเรือนของแต่ละประเทศได้จัดทำขึ้น โดยมีการตั้งทีมเพื่อสร้างและพัฒนาหลักสูตรให้มีความทันสมัย และนำไปฝึกอบรมให้กับบุคลากรด้านการบินให้มีความเชี่ยวชาญในวิชาชีพนั้น ๆ ซึ่งเมื่อสำเร็จหลักสูตรผู้ผ่านการฝึกอบรมจะสามารถทำหน้าที่ปฏิบัติงานเพื่อพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมด้านการบินในองค์กรนั้น ๆ ภายใต้กระบวนการดำเนินงานของโครงการ TRAINAIR PLUS

สำหรับในประเทศไทย สถาบันการบินพลเรือน ในฐานะสมาชิกประเภท Full Member โครงการ TRAINAIR PLUS ได้จัดฝึกอบรมหลักสูตร Training Developers Courses (TDC) ครั้งนี้เป็นรุ่นที่ ๓ โดยมี Mr.Fernando Marrero de Armas ผู้ทรงคุณวุฒิจาก ICAO เป็นวิทยากรในการฝึกอบรม ซึ่งในการอบรมครั้งนี้มีผู้ให้ความสนใจเข้ารับการฝึกอบรม จำนวน ๑๕ คน ประกอบด้วย ผู้แทนจาก Civil Aviation Authority of Singapore ประเทศสิงคโปร์ จำนวน ๓ คน, ผู้แทนจาก TAV Academy Training and Consultancy Co. ประเทศตุรกี จำนวน ๑ คน, ผู้แทนจาก Civil Aviation Authority of Uganda ประเทศยูกันดา จำนวน ๑ คน, ผู้แทนจากบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จำนวน ๗ คน, ผู้แทนจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน ๑ คน และ คณาจารย์จากสถาบันการบินพลเรือน จำนวน ๒ คน

สายการบินเวียดเจ็ท และบริษัทแอร์บัส ได้ลงนามข้อตกลงตั้งศูนย์ฝึกอบรมและบำรุงรักษาเครื่องบินแอร์บัส A๓๒๐/A๓๒๑ ในนครโฮจิมินห์ โดยจะติดตั้งเครื่องฝึกบินจำลองที่มีการเคลื่อนไหว (FFS) เพื่อดำเนินการฝึกอบรมลูกเรือสำหรับเครื่องบินแอร์บัสในรุ่น A๓๒๐ นอกจากนี้ แอร์บัสจะให้บริการฝึกอบรมการซ่อมบำรุงผ่านสื่อ การฝึกอบรม และโปรแกรมบทเรียน ซึ่งจะส่งมอบภายใต้โครงการการฝึกอบรมศักยภาพของแอร์บัส (ACT) โดยมุ่งเน้นที่การฝึกอบรมนักบิน วิศวกร ช่าง พนักงานอำนวยความสะดวกการบิน และครูฝึกการบิน

ในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ นี้ ประเด็นที่เป็นที่สนใจมากที่สุดของอุตสาหกรรมการบินของไทย คือกรณีสายการบินนกแอร์ยกเลิกเที่ยวบิน ซึ่งได้จุดประกายประเด็นต่างๆ หลายประเด็น ทั้งในเรื่องสิทธิของผู้โดยสารสายการบิน การขาดแคลนนักบิน และมาตรฐานในการบริหารจัดการของสายการบิน เป็นต้น ซึ่งเป็นสิ่งที่ กพท. ต้องพิจารณาควบคู่ไปกับการดำเนินการแก้ไขปัญหาการบินพลเรือนของ ICAO ด้วย

ปัญหาการขาดแคลนนักบิน รวมทั้งปัญหานักบินสมองไหลนั้น เกิดขึ้นจากการขยายตัวอย่างรวดเร็วของอุตสาหกรรมการบินของไทย โดยเฉพาะสายการบินต้นทุนต่ำ ซึ่งเป็นหน้าที่ของ สบพ. ที่จะต้องเป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการในเรื่องเกี่ยวกับบุคลากรการบินนี้ นับเป็นโอกาสของ สบพ. ที่จะแสดงบทบาทและมีส่วนสำคัญในอุตสาหกรรมการบินในการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการบินตามความต้องการของตลาดแรงงาน

แหล่งข้อมูล :

เว็บไซต์องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
เว็บไซต์สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
เว็บไซต์บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

เว็บไซต์สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ
เว็บไซต์บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
เว็บไซต์บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

เว็บไซต์กระทรวงคมนาคม
เว็บไซต์ข่าวของสื่อมวลชนต่างๆ

Disclaimer : ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จัดทำเพื่อใช้ประโยชน์ในกิจการของ สบพ. และเผยแพร่ทั่วไป โดยจัดทำขึ้นจากแหล่งข้อมูลต่างๆที่น่าเชื่อถือ แต่มีอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ หรือความสมบูรณ์เพื่อใช้ในการการค้าหรือประโยชน์อื่นใด สบพ. อาจเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงข้อมูลได้โดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ทั้งนี้ผู้ใช้ข้อมูลต้องใช้ความระมัดระวังในการใช้ข้อมูลต่างๆ ด้วยวิจารณญาณของตนเองและรับผิดชอบในความเสี่ยงเอง สบพ. จะไม่รับผิดชอบต่อผู้ใช้หรือบุคคลใดในความเสียหายใดจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จึงไม่ถือว่าเป็นการให้ความเห็นหรือคำแนะนำในการตัดสินใจทางธุรกิจ แต่อย่างใดทั้งสิ้น

