



สรุปข้อมูลข่าวสารอุตสาหกรรมการบินของไทย ประจำเดือนกันยายน พ.ศ. ๒๕๕๙ : ฉบับย่อ

แผนวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สถาบันการบินพลเรือน

สรุปข้อมูลข่าวสารอุตสาหกรรมการบินของไทยประจำเดือนกันยายน ๒๕๕๙ นี้ จะเริ่มจากข้อมูลที่ น่าสนใจของ Airports Council International (ACI) ซึ่งได้เผยแพร่ข้อมูลการคาดการณ์ปริมาณการใช้ ท่าอากาศยานทั่วโลกล่าสุดไว้ในรายงาน *World Airport Traffic Forecasts (WATF) ๒๐๑๖-๒๐๔๐* โดยข้อมูลบางส่วนที่มีการเผยแพร่ นั้น ระบุว่า ภาพรวมปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการท่าอากาศยานทั่วโลกในปี ค.ศ.๒๐๑๕ นั้น มีจำนวนมากกว่า ๗ พันล้านคน และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นอีกหนึ่งเท่าตัวเป็น ๑๔ พันล้านคนในปี ค.ศ.๒๐๒๙ โดยประมาณการอัตราเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปีอยู่ที่ร้อยละ ๔.๙ สำหรับภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกนั้น แม้จะมีอัตราเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปีอยู่ที่ร้อยละ ๖.๒ ซึ่งสูงเป็นอันดับสองรองจากภูมิภาคตะวันออกกลาง แต่มี ส่วนแบ่งการตลาดมากที่สุด โดยในปี ๒๐๑๕ อยู่ที่ร้อยละ ๓๔ และเพิ่มเป็นร้อยละ ๔๗ ในปี ๒๐๒๙

ACI ยังมองว่า หากตัดปัจจัยเรื่องภาวะเงินเฟ้อระยะสั้นในวัฏจักรของธุรกิจแล้ว จะพบว่า การเติบโต ในอนาคตของความต้องการการขนส่งทางอากาศนั้น จะเกิดขึ้นในตลาดเกิดขึ้นใหม่ (emerging markets) โดย ปัจจัยที่ขับเคลื่อนให้เกิดความต้องการนี้ ได้แก่ จำนวนประชากรที่เพิ่มมากขึ้นในตลาดนี้และมีรายได้มากขึ้น ด้วย ในขณะเดียวกัน ปัจจัยด้านเศรษฐกิจศาสตร์จุลภาค ซึ่งรวมไปถึงการแข่งขันที่รุนแรงขึ้นในตลาดการบิน และ การเกิดขึ้นของสายการบินต้นทุนต่ำ ส่งผลให้ราคาค่าตัวโดยสารมีราคาถูกลง จึงเป็นปัจจัยสำคัญที่กระตุ้นให้ เกิดความต้องการที่มากขึ้น

อย่างไรก็ตาม ACI ประเมินว่า ยังคงมีจุดอ่อนหลายประการที่สามารถชะลอการขยายตัวของปริมาณ ความต้องการที่กำลังขยายตัวอย่างต่อเนื่องนี้ ได้แก่ ความไม่สงบทางภูมิรัฐศาสตร์ การก่อการร้าย และภัย คุกคามต่อการรักษาความปลอดภัยในภูมิภาคต่าง ๆ ของโลก นอกจากนี้ การพิจารณาถึงขีดความสามารถทาง กายภาพและปัญหาข้อขัดข้องของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางอากาศก็เป็นอีกความท้าทาย และสุดท้าย นโยบายปกป้องการค้าในประเทศ ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการผสมผสานกันทางเศรษฐกิจและการเกิดเสรีทางการขนส่ง ทางอากาศ ก็อาจทำให้ความต้องการขนส่งทางอากาศชะลอลง

ในด้านการขนส่งสินค้า เศรษฐกิจโลกที่อ่อนแอและบรรยากาศการค้าโลกที่ชะลอตัว และรูปแบบการ ขนส่งสินค้าก็มีการเปลี่ยนแปลงไป เป็นข้อจำกัดในการขยายตัวของปริมาณสินค้า ดังนั้น ACI จึงคาดการณ์ว่า ภาพรวมการขนส่งสินค้าทางอากาศทั่วโลกจะขยายตัวในอัตราเฉลี่ยร้อยละ ๒.๔ ต่อปีไปจนถึงปี ๒๐๒๕

ในขณะที่ข้อมูลจาก International Air Transport Association (IATA) นั้น ได้คาดการณ์ว่า ผลประกอบการของอุตสาหกรรมสายการบินทั่วโลกในปี ๒๐๑๕ นี้ จะมีผลกำไรสุทธิอยู่ที่ ๓๙.๔ พันล้าน เหรียญสหรัฐ ซึ่งสูงสุดในประวัติศาสตร์ อย่างไรก็ตาม IATA ก็มีความคิดเห็นเพิ่มเติมว่า ผลกำไรที่เกิดขึ้นนี้ ไม่ได้กระจายตัวอย่างเท่ากันในทุกภูมิภาค โดยส่วนใหญ่แล้วผลกำไรเกิดขึ้นในภูมิภาคอเมริกาเหนือ

ทั้งนี้ IATA มีการเปลี่ยนแปลงผู้บริหารคนใหม่ ได้แก่ Mr. Alexandre de Juniac ซึ่งได้เข้ารับตำแหน่ง Director General และ CEO ของ IATA แทน Mr. Tony Tyler ที่ได้เกษียณอายุการทำงาน

อย่างไรก็ตาม ประเด็นที่เป็นที่ทุกภาคส่วนด้านการบินให้ความสำคัญอย่างมากในช่วงเวลานี้ เป็นเรื่องของ การรักษาความปลอดภัยการบิน ซึ่งล่าสุดนั้น International Civil Aviation Organization (ICAO), Airports Council International และ International Air Transport Association จะร่วมกันจัดการประชุม the ๒๕th AVSEC (Aviation Security) World Conference เพื่อเตรียมการรับมือพร้อมทั้งหาแนวทางจัดการกับความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยที่กำลังเกิดขึ้น โดยเฉพาะในประเด็นเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยพื้นที่นอกเขตการบินในสนามบิน การแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างรัฐบาลประเทศต่างๆ การจัดการความเสี่ยงของการก่อการร้าย รวมทั้ง การป้องกันภัยคุกคามทางไซเบอร์

อีกหนึ่งประเด็นที่อุตสาหกรรมการบินต้องให้ความสำคัญ นั่นคือ เรื่องของสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นเรื่องที่ทุกภาคส่วนมีความเห็นสอดคล้องกัน ทั้ง ICAO IATA และ ACI โดยในส่วนของ IATA นั้น มองว่า จะต้องมีการดำเนินการสำหรับในเรื่องการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate change) โดยมีเป้าหมาย ได้แก่ การเพิ่มขึ้นของการชดเชยคาร์บอน (Carbon-neutral) ในปี ค.ศ. ๒๐๒๐ และ การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในปี ค.ศ. ๒๐๕๐ ให้มีปริมาณเหลือเป็นครึ่งหนึ่งของปริมาณในปี ค.ศ. ๒๐๐๕ ด้วย

ทั้งประเด็นเรื่องการรักษาความปลอดภัยการบิน และ สิ่งแวดล้อม นั้น เป็นเรื่องที่อุตสาหกรรมการบินของไทยต้องตระหนักถึงด้วย เนื่องจากเป็นเรื่องที่มีความเกี่ยวข้องโดยตรงและเป็นสิ่งที่อุตสาหกรรมการบินจะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์มาตรฐานด้วยเช่นกัน และอาจต้องมีการปรับตัว เช่น สายการบินอาจต้องจัดหาอากาศยานประหยัดพลังงานรูปแบบใหม่ รวมถึงมาตรการที่สอดคล้องกับกรอบความร่วมมือฉบับนี้ ซึ่งอาจส่งผลให้ต้นทุนโดยสารเครื่องบินมีราคาสูงขึ้น เป็นต้น

สำหรับอุตสาหกรรมการบินของไทยนั้น ในช่วงเดือนนี้ก็ยังคงมีข้อมูลเกี่ยวกับความก้าวหน้าในการแก้ปัญหามาตรฐานการบินพลเรือนของไทย โดย สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) จะดำเนินการตามขั้นตอนการออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศใหม่ (AOC Re-certification) ของสายการบินของไทย เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานของ ICAO ตั้งแต่วันที่ ๑๒ กันยายน ทั้งนี้ คาดว่าแล้วเสร็จทั้งหมดภายในเดือนมีนาคม ๒๕๖๐ หลังจากนั้นจะแจ้งให้ ICAO เข้ามาตรวจสอบการดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย (SSC) ของ กพท. ต่อไป

อย่างไรก็ตาม ในช่วงปลายเดือนกันยายนี้ จะครบกำหนด ๖ เดือนที่สำนักงานบริหารความปลอดภัยด้านการบินของสหภาพยุโรป (EASA) จะเข้ามาตรวจสอบการดำเนินการตามที่ ICAO ให้แก้ไข ซึ่ง กพท. จะต้องรายงานความก้าวหน้าในการแก้ไขปัญหาข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัยให้ EASA ทราบ นอกจากนี้ จะต้องรายงานความคืบหน้าดังกล่าวให้แก่สำนักงานบริหารการบินแห่งชาติของสหรัฐอเมริกา (FAA) ทราบด้วยเช่นกัน เพื่อตรวจสอบการกำกับดูแลมาตรฐานความปลอดภัยด้านการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ซึ่งถ้าผ่านการตรวจสอบ ก็จะเป็นผลให้ FAA ปรับมาตรฐานการบินของไทย จากเดิมที่ถูกปรับลดไปอยู่ใน Category ๒ ซึ่งหมายถึงต่ำกว่ามาตรฐานของ ICAO ให้ขึ้นเป็น Category ๑

ในส่วนของที่ประชุมคณะกรรมการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กปร.) ได้เห็นชอบ ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการออกใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ (Air Operator License : AOL) ใหม่ ซึ่งมีการปรับหลักเกณฑ์เงื่อนไขใหม่เพื่อความโปร่งใสและรัดกุมมากขึ้นและสามารถคัดเลือกให้ผู้ประกอบการที่มีความพร้อมและศักยภาพทางธุรกิจ สำหรับในประเด็นอื่นๆ ที่ กปร. เห็นชอบ ได้แก่ การแก้ไขข้อบังคับ กปร. เรื่อง การกำหนดอายุสูงสุดของพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ จากเดิมไม่เกิน ๖๐ ปี เป็นไม่เกิน ๖๓ ปี

เช่นเดียวกับในกรณีของนักบิน ซึ่งปัจจุบันเกิดปัญหาการขาดแคลนนักบิน เนื่องจากธุรกิจสายการบินมีการขยายตัวอย่างมาก โดยเฉพาะตลาดการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ทางกระทรวงคมนาคมเตรียมเสนอใช้อำนาจของหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ตามมาตรา ๔๔ ของร่างรัฐธรรมนูญฉบับชั่วคราวเพื่อแก้ปัญหาขาดแคลนนักบิน โดยให้นักบินที่อายุเกิน ๖๐ ปี หรือที่เกษียณอายุไปแล้ว สามารถปฏิบัติหน้าที่ในหน่วยงานราชการหรือรัฐวิสาหกิจได้ และครอบคลุมไปถึงครูการบินด้วย

ในส่วนของสถาบันการบินพลเรือน (สบพ.) ซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบเรื่องการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการบินของประเทศไทยนั้น ได้เปิดการฝึกอบรมหลักสูตรนักบินพาณิชย์ตรี-เครื่องบิน รุ่นที่ ๑๐๕ และหลักสูตรนักบินพาณิชย์ตรี - เฮลิคอปเตอร์ รุ่นที่ ๔๘ โดยมีศิษย์การบินจำนวนรวมทั้งหมด ๒๖ คน ประกอบด้วย ซึ่งแบ่งเป็น ศิษย์การบินทุนกองทัพเรือ ศิษย์การบินทุนกองบินตำรวจ และศิษย์การบินทุนส่วนตัว สำหรับการผลิตบุคลากรด้านการบินในส่วนภาคพื้นนั้น สบพ. ก็ได้ดำเนินการผลิตบัณฑิตด้านการบิน และได้จัดพิธีมอบประกาศนียบัตรหลักสูตรวิชาภาคพื้น ประจำปี ๒๕๕๙ ให้แก่บัณฑิตหลักสูตรวิชาภาคพื้นของ สบพ. รวมจำนวน ๕๑๑ คน นอกจากนี้ สบพ. ยังได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือด้านการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน ร่วมกับกรมฝนหลวงและการบินเกษตร เพื่อยกระดับมาตรฐานบุคลากรด้านการบินของไทยอีกด้วย

เช่นเดียวกับ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ลงนามข้อตกลง (Letter of Agreement : LOA) การปฏิบัติงานด้านอุตุนิยมวิทยาการบินร่วมกับกรมอุตุนิยมวิทยาภายใต้โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ หรือ โครงการ Tmcs ซึ่งจะเป็นความร่วมมือแลกเปลี่ยนข้อมูลสภาพอากาศที่จะนำมาช่วยสร้างประสิทธิภาพ มีการจัดการจราจรทางอากาศ โดยการแลกเปลี่ยนข้อมูลจะพัฒนาไปสู่การรายงานสภาพอากาศแบบ Real Time ที่จะช่วยให้การจัดการต่างๆ เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

สรุปข้อมูลข่าวสารอุตสาหกรรมการบินของไทยประจำเดือนกันยายน ๒๕๕๙ นี้ ได้นำเสนอข้อมูลที่ น่าสนใจจาก ACI ซึ่งแสดงให้เห็นภาพรวมของอุตสาหกรรมการบินในปีี้และแนวโน้มในอนาคตที่ยังคงมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยมีปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญอย่างปริมาณความต้องการขนส่งทางอากาศในตลาดเกิดใหม่ การแข่งขันที่รุนแรงขึ้น และการเกิดขึ้นของสายการบินต้นทุนต่ำ รวมทั้ง ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับการขยายตัวอย่างไรก็ตาม ปัจจัยเสี่ยงอย่างความไม่สงบทางการเมืองในภูมิภาคต่างๆ การก่อการร้ายและภัยคุกคามการบิน ก็เป็นความท้าทายที่อุตสาหกรรมการบินอาจต้อง

เผชิญ นอกจากนี้ ประเด็นเรื่อง การรักษาความปลอดภัยการบิน และ สิ่งแวดล้อม เป็นประเด็นที่อุตสาหกรรมการบินทุกภาคส่วนจะต้องให้ความสำคัญอย่างมาก อุตสาหกรรมการบินของไทยก็เช่นกัน

นอกจากนี้ ในส่วนของอุตสาหกรรมการบินของไทยนั้น ยังคงเป็นเรื่องของการดำเนินการเพื่อปลดล็อกธงแดงของ ICAO ซึ่งมีความก้าวหน้าในการดำเนินการตามแผนอย่างเป็นรูปธรรม ทั้งในเรื่องการออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศใหม่ (AOC Re-certification) ให้แก่สายการบินของไทย และ การปรับปรุงกฎหมายการบินของไทย ซึ่งจะต้องรายงานความก้าวหน้าในการดำเนินการให้ทั้ง EASA และ FAA ทราบเพื่อตรวจสอบการดำเนินการเพื่อแก้ปัญหาข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัยของไทยด้วย นอกจากนี้แล้ว ประเด็นที่อุตสาหกรรมการบินของไทยต้องให้ความสำคัญเป็นอย่างมากก็คือ ความพร้อมของบุคลากรด้านการบินเพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินในอนาคต ซึ่งเป็นความท้าทายที่ไทยอาจต้องเผชิญต่อไป

แหล่งข้อมูล :

เว็บไซต์องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ	เว็บไซต์สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ
เว็บไซต์ Airport Council International	เว็บไซต์กระทรวงคมนาคม
เว็บไซต์สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	เว็บไซต์บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
เว็บไซต์บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	เว็บไซต์บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
เว็บไซต์ข่าวของสื่อมวลชนต่างๆ	

CIVIL AVIATION TRAINING CENTER

Disclaimer : ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จัดทำเพื่อใช้ประโยชน์ในกิจการของ สบพ. และเผยแพร่ทั่วไป โดยจัดทำขึ้นจากแหล่งข้อมูลต่างๆที่น่าเชื่อถือ แต่มีอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ หรือความสมบูรณ์เพื่อใช้ในการค้าหรือประโยชน์อื่นใด สบพ. อาจเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงข้อมูลได้โดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ทั้งนี้ผู้ใช้ข้อมูลต้องใช้ความระมัดระวังในการใช้ข้อมูลต่างๆ ด้วยวิจารณญาณของตนเองและรับผิดชอบในความเสียหายเอง สบพ. จะไม่รับผิดชอบผู้ใช้หรือบุคคลใดในความเสียหายใดจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จึงไม่ถือว่าการให้ความเห็นหรือคำแนะนำในการตัดสินใจทางธุรกิจ แต่อย่างใดทั้งสิ้น