



สรุปข้อมูลข่าวสารอุตสาหกรรมการบินของไทย ประจำเดือนเมษายน พ.ศ. ๒๕๕๘ : ฉบับย่อ

แผนวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สถาบันการบินพลเรือน

ข้อมูลข่าวสารอุตสาหกรรมการบินของไทย ประจำเดือนเมษายน ๒๕๕๘ นี้ เริ่มต้นด้วยข่าวของสถาบันการบินพลเรือน (สบพ.) ซึ่งได้ผ่านการรับรองการเข้าเป็นสมาชิกประเภท Full Member โครงการ TRAINAIR PLUS จากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) โดยได้รับมอบประกาศนียบัตรรับรองในการประชุมสัมมนา Global Aviation Training and TRAINAIR PLUS Symposium ณ กรุงดับลิน สาธารณรัฐไอร์แลนด์

ปัจจุบันมีประเทศที่ผ่านการรับรองเป็นสมาชิกประเภท Full Member จำนวนทั้งสิ้น ๒๙ ประเทศ จากสมาชิกทั่วโลก ๗๙ ประเทศ ซึ่งในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีจำนวน ๖ ประเทศ ที่ได้รับการรับรองเป็นสมาชิก ได้แก่ จีน ญี่ปุ่น อินโดนีเซีย ศรีลังกา อินเดีย และไทย โดยประเทศไทยได้รับการรับรองเป็นสมาชิก Full Member พร้อมกับสหรัฐอเมริกา และ ฝรั่งเศส

อย่างไรก็ตาม ในประเด็นอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องมาตรฐานของ ICAO ที่อุตสาหกรรมการบินของไทยยังคงต้องเฝ้าจับตามองอย่างใกล้ชิด ก็ยังคงเป็นเรื่องเกี่ยวกับความคืบหน้าในการแก้ไขข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concern : SSC) ตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Program : USOAP) ของ ICAO ซึ่งล่าสุดนั้น ICAO มีหนังสือแจ้งว่า วันที่ ๑๘ มิถุนายนนี้ ICAO จะเผยแพร่ผลการตรวจสอบข้อบกพร่องความปลอดภัยด้านการบินของกรมการบินพลเรือน (บพ.) ของไทย ลงในเว็บไซต์ ICAO (Public website) ซึ่งจะทำให้ภาคีสมาชิกของ ICAO และทุกประเทศทั่วโลกได้รับทราบ ดังนั้น บพ. จะต้องเร่งรัดการแก้ไขข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concern : SSC) โดยเร่งดำเนินการปรับปรุงแผนการแก้ไขข้อบกพร่อง (Corrective Action Plan) ฉบับใหม่ส่งให้ ICAO พิจารณาล่วงหน้า ๗-๑๔ วันก่อนถึงกำหนดดังกล่าว พร้อมทั้งเร่งดำเนินการตามแผนการแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าว

แม้ว่าจะมีหลายปัจจัยที่สนับสนุนการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินของไทย ไม่ว่าจะเป็นสถานการณ์ทางการเมืองที่มีความมั่นคงขึ้น ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ลดลง จากประมาณ ๑๒๐ เหรียญสหรัฐต่อแกลลอนเมื่อปีก่อน เหลือเพียงประมาณ ๘๐ เหรียญสหรัฐต่อแกลลอน รวมไปถึงปริมาณความต้องการเดินทางขนส่งทางอากาศที่มีเพิ่มมากขึ้น แต่ผลการตรวจสอบของ ICAO ตามโครงการ USOAP นี้ นับเป็นปัจจัยลบที่มีผลกระทบอย่างมากต่ออุตสาหกรรมการบินของไทย และหากไทยไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้ทันในกรอบเวลาดังกล่าว จะส่งผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของไทยอย่างมาก โดยเฉพาะผู้ประกอบการทั้งสายการบินและธุรกิจท่องเที่ยว ทั้งนี้ สิ่งที่เกิดขึ้นตามมานั้น อาจส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของบริษัทท่องเที่ยวต่างๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ที่มีต่อสายการบินของไทย และการใช้บริการเช่าเหมาลำสาย

การบินต่างชาตินี้เพิ่มมากขึ้น เพื่อป้องกันมิให้เกิดปัญหา โดยเฉพาะในฤดูกาลท่องเที่ยวปลายปีนี้ ทั้งนี้ หากมองในอีกมุมหนึ่งก็จะพบว่า ผลการตรวจสอบของ ICAO ในครั้งนี้ ก็จะเป็นจุดเปลี่ยนของอุตสาหกรรมการบินไปสู่การสร้างการแข่งขันของการบินพลเรือนของไทยในหลายๆ องค์ประกอบด้วย โดยเฉพาะ บพ. ของไทย และ สายการบินของไทย

จากความสำคัญของประเด็นนี้ ล่าสุด คณะรัฐมนตรีจึงมีมติเห็นชอบตามที่กระทรวงการต่างประเทศเสนอแต่งตั้งเอกอัครราชทูต ณ กรุงออตตาวา ดำรงตำแหน่งผู้แทนถาวรไทยประจำ ICAO โดยตำแหน่งจนกว่าจะมีการแจ้งเปลี่ยนแปลงแก้ไข

นอกจากนี้ ในช่วงประมาณต้นเดือนพฤษภาคมนี้ องค์การการบินพลเรือนของจีน (Civil Aviation Administration of China : CAAC) จะมาตรวจสอบมาตรฐานการบินพลเรือนของไทย เช่นเดียวกับสำนักงานบริหารการบินแห่งชาติของสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration : FAA) ซึ่งก็จะมาตรวจสอบมาตรฐานด้านการออกใบอนุญาตการบิน อากาศยาน และนักบิน ของไทย ประมาณเดือนกรกฎาคมนี้

จากนั้น ในปี พ.ศ.๒๕๕๙-๒๕๖๐ ประเทศไทยก็จะได้รับการตรวจสอบระบบมาตรฐานรักษาความปลอดภัย ตามโครงการตรวจสอบและกำกับดูแลระบบรักษาความปลอดภัยสากล (The Universal Security Audit Programme : USAP) โดย ICAO ได้แจ้งมายัง บพ. เพื่อขอทำการตรวจสอบสายการบินและท่าอากาศยานของไทย ตามโครงการ USAP เป็นโครงการต่อเนื่องของ ICAO หลังจากที่ได้มาตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยของกรมการบินพลเรือน (USOAP) ไปแล้ว หากประเทศไทยไม่ผ่านการตรวจตามเกณฑ์ของ USAP ก็อาจทำให้สายการบินต่างชาติอาจไม่ทำการบินมายังสนามบินของไทย

อย่างไรก็ตาม ในเรื่องของความปลอดภัยทางการบินนี้ นับเป็นสิ่งที่สำคัญที่สุดสำหรับทุกองค์ประกอบของอุตสาหกรรมการบินทั่วโลก ล่าสุด สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (The International Air Transport Association : IATA) ได้มีมาตรการใหม่สำหรับการตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยการบินภายใต้โครงการ IATA Standard Safety Assessment (ISSA) ซึ่งเป็นโครงการที่ในเบื้องต้นถูกสร้างขึ้นมาเพื่อตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยทางการบินของสายการบินที่ทำการบินด้วยเครื่องบินที่มี maximum take-off weight (MTOW) ต่ำกว่า ๕,๗๐๐ กิโลกรัม ซึ่งสายการบินที่ทำการบินด้วยเครื่องบินดังกล่าวจะไม่มีคุณสมบัติตามเกณฑ์ของ IATA ที่จะสามารถเข้าร่วมการตรวจสอบตามโครงการ IATA Operational Safety Audit (IOSA) ได้ เช่น บริษัทสายการบินที่ให้เช่าเครื่องบินเจ็ทส่วนตัว เป็นต้น

โครงการ ISSA เกิดขึ้นเนื่องจาก IATA มีแนวความเห็นว่ ผู้ให้บริการอากาศยานทุกประเภทควรมีมาตรฐานด้านความปลอดภัยทางการบิน รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกด้านความปลอดภัยการบินให้พร้อมและจะต้องได้รับการตรวจสอบและประเมินความปลอดภัยดังกล่าวด้วย

นอกจากนี้ IATA และ EASA ยังได้ร่วมกันออกเอกสารเผยแพร่ถึงข้อกำหนดใหม่ในการฝึกนักบินเพื่อป้องกันการเกิดสถานการณ์การสูญเสียการควบคุม (Loss of Control) โดยข้อกำหนด Upset Prevention and Recovery Training (UPRT) นี้ มีเป้าหมายเพื่อพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยด้วยการลดอุบัติเหตุจาก

การสูญเสียการควบคุมในระหว่างทำการบิน (loss of control in-flight : LOC-I) ข้อกำหนดดังกล่าวนี้ เป็นไปตามมาตรฐานและแนวทางการปฏิบัติที่ควรตาม ICAO ซึ่งได้รับการพัฒนาขึ้นโดย EASA และผู้เชี่ยวชาญในอุตสาหกรรมการบิน ทั้งนี้ สายการบินของยุโรป รวมทั้งบริษัทผู้ให้บริการเครื่องบินบิสซิเนสเจ็ททั้งหมด จะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดนี้ภายในเดือนเมษายน ๒๕๕๙ ขณะนี้ คณะทำงานเฉพาะกิจในเรื่องการฝึกอบรมนักบินของ IATA กำลังอยู่ในระหว่างการพัฒนารายละเอียดแนวทางการปฏิบัติสำหรับข้อกำหนดดังกล่าวนี้

นอกเหนือจากความเสี่ยงด้านความปลอดภัยทางการบินที่อุตสาหกรรมการบินโลกต้องให้ความสำคัญอย่างยิ่งแล้ว ความเสี่ยงที่สำคัญอีกหนึ่งเรื่องที่อุตสาหกรรมการบินต้องพิจารณาและเตรียมความพร้อมไว้ ก็คือการขาดแคลนบุคลากรด้านการบิน โดยเฉพาะในสายงานนักบิน

จากความต้องการของผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มสายการบินต้นทุนต่ำ ทำให้เกิดสถานการณ์ขาดแคลนนักบินที่ทำให้หลายสายการบินต้องยกเลิกเที่ยวบินไปหลายพันเที่ยวเมื่อปีที่แล้ว ปัญหาการขาดแคลนนักบินนี้ เริ่มเป็นที่ประจักษ์ชัดเจนขึ้น โดยล่าสุด กระทรวงคมนาคมแห่งญี่ปุ่นได้ประกาศขยายอายุเกษียณของกัปตันและนักบินผู้ช่วยของสายการบินพาณิชย์ในประเทศ จากเดิมที่ ๖๕ ปี เพิ่มเป็น ๖๗ ปี โดยให้ขึ้นบินได้จนถึงวันเกิดครบรอบ ๖๘ ปี ทั้งนี้ เพื่อแก้ปัญหการขาดแคลนนักบิน และให้มีผลบังคับใช้ทันที

สำหรับประเทศไทยก็ต้องเตรียมความพร้อมในเรื่องนี้ด้วย เนื่องจากอุตสาหกรรมการบินของไทยและภูมิภาคมีการขยายตัวอย่างมาก โดยเฉพาะการเกิดขึ้นของสายการบินต้นทุนต่ำ การขยายฝูงบินเพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น และการแข่งขันในธุรกิจการบินที่มีความรุนแรงมากขึ้น นอกจากนี้ ปัญหาเรื่องสมอลไทลของนักบินไทยไปยังสายการบินต่างชาติ โดยเฉพาะสายการบินในภูมิภาคตะวันออกกลาง

สำหรับสายงานอื่นที่ควรต้องมีการเตรียมความพร้อม เพื่อป้องกันการเกิดปัญหาการขาดแคลนบุคลากร นอกเหนือจากนักบิน ได้แก่ สายงานช่างอากาศยาน ดังจะเห็นได้จาก ผลการศึกษาที่พบว่า ปริมาณความต้องการซ่อมบำรุงอากาศยานและค่าใช้จ่ายในการซ่อมระหว่างปี ๒๕๕๘-๒๕๖๗ ประเทศไทยจะมีมูลค่าสูงถึง ๓๕๐,๔๖๐ ล้านบาท มีอัตราเติบโตในปี ๒๕๕๘ ประมาณร้อยละ ๖.๔ หรือมีมูลค่าประมาณ ๒๕,๔๔๓ ล้านบาท ดังนั้น การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งในเบื้องต้นคาดว่าจะเป็นการพัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานที่ทำอากาศยานนานาชาติอยู่ตะเภา ทั้งนี้ หากการพัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานเป็นไปตามแผนที่วางไว้ ความต้องการบุคลากรด้านช่างอากาศยานก็จะมีมากขึ้นตามไปด้วย ดังนั้น การเตรียมความพร้อมสำหรับช่างอากาศยานให้มีคุณภาพและปริมาณที่เพียงพอต่อการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินของไทย

สำหรับในประเด็นสุดท้ายของเดือนเมษายน ๒๕๕๘ นี้ ได้แก่ การแข่งขันโครงการ 'Fly Your Ideas' ของแอร์บัส ซึ่งเป็นโครงการที่จัดขึ้นทุกๆ ๒ ปี ภายใต้ความร่วมมือขององค์การยูเนสโก โดยเปิดโอกาสให้นักศึกษาได้แข่งขัน โดยนำความรู้และวิจัยจากการเรียนในห้องเรียนมาทดลองปฏิบัติจริง เพื่อพัฒนานวัตกรรมเพื่อการบินในอนาคต โดยแอร์บัสได้นำหลักการการทำงานเป็นทีมของผู้เชี่ยวชาญ มาสร้างสรรค์เป็นโจทย์ให้นักศึกษาสามารถเลือกหัวข้อแนวคิดได้ทั้งหมด ๖ หัวข้อ ได้แก่ ความมีประสิทธิภาพ ประสิทธิภาพของผู้โดยสาร พลังงาน การเติบโตที่สามารถจ่ายได้ การเติบโตทางด้านการจราจร และความเป็นมิตรต่อชุมชน

ในปีนี้มีทีมเข้าร่วมแข่งขันทั้งสิ้น ๕๐๐ ทีม และมีทีมผู้ผ่านเข้ารอบที่ ๒ รวม ๑๐๐ ทีม โดยมีทีมไทยเข้ารอบด้วย ๒ ทีม ได้แก่ทีม ๑๐-Thirty และทีม Cii MAV-II โดยทั้งสองทีมนั้นมาจากภาควิชาวิศวกรรมการบินและอวกาศ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สำหรับในเดือนเมษายนนี้ จะเห็นว่าความเคลื่อนไหวของอุตสาหกรรมการบินโลกในเรื่องเกี่ยวกับความปลอดภัยในการบินนั้น ยังคงมีอย่างต่อเนื่องและมีการยกระดับเรื่องความปลอดภัยให้มีมาตรฐานเพิ่มมากขึ้น ดังนั้น เรื่องของการดำเนินการตามมาตรฐานของ ICAO ในองค์ประกอบต่างๆ ยังคงเป็นเรื่องที่อุตสาหกรรมการบินของไทยต้องให้ความสำคัญอย่างมาก ในองค์ประกอบที่ประเทศไทยสามารถผ่านมาตรฐานของ ICAO อย่างเช่น ในด้านการฝึกอบรมที่ สบพ. สามารถผ่านเข้าเป็นสมาชิกประเภท Full Member โครงการ TRAINAIR PLUS ของ ICAO นั้น ก็ควรรักษามาตรฐานนี้ไว้ให้ได้ ในขณะที่ การแก้ไขข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย ตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (USOAP) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ยังคงเป็นประเด็นที่อุตสาหกรรมการบินทุกภาคส่วนล้วนให้ความสำคัญและต้องร่วมกันแก้ไขปัญหาดังกล่าวนี้โดยด่วน เพื่อป้องกันผลกระทบที่จะเกิดขึ้นตามมาหากปัญหานี้ยังไม่สามารถแก้ไขได้ตามกำหนดระยะเวลา โดยเฉพาะผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและสายการบินของไทย อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยก็ยังคงต้องเตรียมความพร้อมรับการตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบและกำกับดูแลระบบรักษาความปลอดภัยสากล (The Universal Security Audit Programme : USAP) ต่อไปด้วย นอกจากนี้ ยังต้องติดตามความก้าวหน้าในเรื่องความปลอดภัยทางการบินอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้การดำเนินการของประเทศไทยเป็นไปตามมาตรฐานสากล

CIVIL AVIATION TRAINING CENTER

หากท่านต้องการข้อมูลสรุปข่าวสารอุตสาหกรรมการบินของไทยประจำเดือนเมษายน ๒๕๕๘ ฉบับเต็ม สามารถติดต่อได้ที่ chaluntip@catc.or.th โดยกรุณาแจ้งชื่อ-สกุล หน่วยงานสังกัด และวัตถุประสงค์การขอใช้ข้อมูล เพื่อสถาบันการบินพลเรือนจะได้เก็บรวบรวมเป็นสถิติข้อมูลต่อไป

แหล่งข้อมูล :

เว็บไซต์สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ	เว็บไซต์กระทรวงคมนาคม	เว็บไซต์บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
เว็บไซต์บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	เว็บไซต์กรมการบินพลเรือน	เว็บไซต์บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
เว็บไซต์ข่าวของสื่อมวลชนต่างๆ		

Disclaimer : ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จัดทำเพื่อใช้ประโยชน์ในกิจการของ สบพ. และเผยแพร่ทั่วไป โดยจัดทำขึ้นจากแหล่งข้อมูลต่างๆที่น่าเชื่อถือ แต่มีอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ หรือความสมบูรณ์เพื่อใช้ในการค้าหรือประโยชน์อื่นใด สบพ. อาจเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงข้อมูลได้โดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ทั้งนี้ผู้ใช้ข้อมูลต้องใช้ความระมัดระวังในการใช้ข้อมูลต่างๆ ด้วยวิจารณญาณของตนเองและรับผิดชอบในความเสี่ยงเอง สบพ. จะไม่รับผิดชอบผู้ใช้หรือบุคคลใดในความเสียหายใดจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จึงไม่ถือว่าเป็นการให้ความเห็นหรือคำแนะนำในการตัดสินใจทางธุรกิจแต่อย่างใดทั้งสิ้น