



สรุปข้อมูลข่าวสารอุตสาหกรรมการบินของไทย ประจำเดือนพฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ : ฉบับย่อ

แผนวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สถาบันการบินพลเรือน

สรุปข้อมูลข่าวสารอุตสาหกรรมการบินของไทยประจำเดือนพฤษภาคม ๒๕๕๘ นี้ เริ่มต้นจากการคาดการณ์ผลประกอบการของอุตสาหกรรมขนส่งทางอากาศในปี ๒๕๕๘ ของ สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) ซึ่งได้คาดการณ์ว่าผลกำไรสุทธิโดยภาพรวมของอุตสาหกรรมขนส่งทางอากาศจะอยู่ที่ ๒๙.๓ พันล้านเหรียญสหรัฐฯ จากรายได้รวม ๗๒๗ พันล้านเหรียญสหรัฐฯ เมื่อเปรียบเทียบกับผลสุทธิกำไร ๑๖.๔ พันล้านเหรียญสหรัฐฯ เมื่อปี ๒๕๕๗ โดยผลกำไรมากกว่าครึ่งหนึ่งหรือประมาณ ๑๕.๗ พันล้านเหรียญสหรัฐฯ คาดว่าจะมาจากสายการบินในภูมิภาคอเมริกาเหนือ ส่วนอัตราการบรรทุกผู้โดยสารในปี ๒๐๑๕ นี้ คาดว่าจะสูงถึงร้อยละ ๘๐.๒ และอัตรากำไรสุทธิเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ ๔ ทั้งนี้ โดยเฉลี่ยแล้ว สายการบินจะมีกำไร ๘.๒๗ เหรียญสหรัฐฯ ต่อผู้โดยสาร ๑ คน

อย่างไรก็ตาม IATA คาดการณ์ว่า ทุกภูมิภาคจะมีผลกำไรมากขึ้นกว่าในปี ๒๕๕๘ แต่ด้วยสภาพเศรษฐกิจที่แตกต่างกันอย่างมากในแต่ละภูมิภาค ทำให้ผลประกอบการของสายการบินในแต่ละภูมิภาคแตกต่างกันด้วย ทั้งนี้ ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลประกอบการของอุตสาหกรรมขนส่งทางอากาศ ได้แก่ เศรษฐกิจโลกที่เข้มแข็งขึ้น อัตราการขนส่งที่ดีขึ้น ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงลดต่ำลง และ เงินดอลลาร์สหรัฐฯ ที่แข็งค่าขึ้น

สำหรับประเด็นเรื่องผลการตรวจสอบขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Programme : USOAP) ซึ่งพบว่าประเทศไทยมีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concern : SSC) นั้น ล่าสุด คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบแผนแก้ไขปัญหามาตรฐานความปลอดภัยที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย ตามที่ ICAO เข้ามาตรวจสอบมาตรฐานของกรมการบินพลเรือน (บพ.) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอให้มีการดำเนินการ ๓ กรณีหลัก เพื่อแก้ไขสถานการณ์ด้านการบินของไทยให้สอดคล้องกับมาตรฐานของ ICAO ได้แก่

๑. การกำหนดกรอบอัตราค่าจ้างพนักงานราชการ และอัตราค่าตอบแทนพนักงานในกลุ่มงานเชี่ยวชาญพิเศษ กลุ่มงานวิชาชีพเฉพาะ และกลุ่มงานเทคนิคพิเศษของ บพ. เพิ่มขึ้นกรณีพิเศษ จำนวน ๔๘ อัตรา
๒. การปรับปรุงโครงสร้างบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานด้านการบินพลเรือน ตามข้อเสนอแนะของ ICAO ที่ให้แยกบทบาทการกำกับดูแล ออกจากบทบาทด้านการปฏิบัติอย่างชัดเจน โดยแบ่งเป็น ๔ หน่วยงานหลัก คือ
 - ๒.๑ ให้กระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานด้านนโยบาย (Policy)
 - ๒.๒ จัดตั้ง "สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย" เป็นหน่วยงานกำกับดูแล (Regulator)
 - ๒.๓ จัดตั้ง "กรมท่าอากาศยาน" เป็นหน่วยงานด้านการปฏิบัติการ (Operation) แทน บพ. เดิม
 - ๒.๔ ปรับปรุงหน่วยงานด้านการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุเป็นหน่วยงานกลางที่เป็นอิสระจากหน่วยงานกำกับดูแล โดยให้ขึ้นตรงต่อสำนักนายกรัฐมนตรี
๓. การแก้ไขปัญหาด้านกฎหมายให้สอดคล้องกับมาตรฐานของ ICAO

ความคืบหน้าในการดำเนินการแก้ไขปัญหาล้มเหลวอย่างมีนัยสำคัญต่อความปลอดภัยของ บพ. ในส่วนของการทบทวนการออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศนั้น บพ. ได้สรรหาบุคลากรเพื่อตรวจสอบใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Air Operator Certification : AOC) แล้ว ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการฝึกอบรมเพื่อเตรียมตัวเข้าตรวจมาตรฐานสายการบินที่ทำการบินระหว่างประเทศจำนวน ๒๘ สายการบิน และได้จัดทำคู่มือปฏิบัติการบินฉบับที่ ๑ และ ๒ รวมถึงคู่มือร่างระเบียบใบอนุญาตการตรวจสอบใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศฉบับใหม่เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

นอกจากนี้ บพ. ได้มีการปรับแผนการตรวจสอบสายการบินที่ทำการบินระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นจากแผนเดิม ๔ สายการบิน เป็น ๑๖ สายการบินตามที่ทาง ICAO ได้แจ้งมา ทั้งนี้ เนื่องจากสายการบินทั้ง ๑๖ สายการบินเป็นสายการบินหลักที่ให้บริการผู้โดยสารไปยังต่างประเทศ โดยการตรวจสอบดังกล่าวจะดำเนินการตามคู่มือการตรวจสอบฉบับใหม่ที่มีการปรับปรุงเสร็จตามมาตรฐาน ICAO

ส่วนการดำเนินการแก้ไขปัญหาล้มเหลวอย่างมีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย ในส่วนของการขนส่งสินค้าอันตรายนั้น บพ. อยู่ระหว่างการจัดทำคู่มือการขนส่งสินค้าอันตราย

สำหรับการแก้ไขข้อบกพร่องด้านบุคลากรนั้น บพ. ได้รับความร่วมมือจาก Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS) ร่วมจัดหลักสูตรการฝึกอบรม เพื่อให้ความรู้กับเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบด้านการกำกับดูแลความปลอดภัยของ บพ. และสายการบิน

อย่างไรก็ตาม แม้ว่า บพ. กำลังอยู่ในระหว่างการดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย แต่ประเด็นปัญหาดังกล่าว ก็ยังเป็นเหตุให้หน่วยงานด้านการบินพลเรือนและกรมการบินพลเรือนของหลายประเทศมีมาตรการพิเศษในการดำเนินการตรวจสอบด้านการบินของไทย

ในขณะที่ สำนักงานบริหารการบินแห่งชาติของสหภาพยุโรป (European Aviation Safety Agency : EASA) แจ้งว่าจะประกาศทำที่ต่อประเทศไทยในวันที่ ๒๕ มิถุนายนนี้ ซึ่งกระทรวงคมนาคม ได้ประเมินท่าทีของ EASA ไว้ ๓ รูปแบบ คือ การไม่ออกมาตรการแบนสายการบินจากไทยเพิ่มเติม การขอเข้ามาตรวจสอบการทำงานกรมการบินพลเรือนไทยก่อนออกประกาศ และสุดท้ายการลงโทษห้ามบินสายการบินจากไทย

นอกจากนี้ บพ. ยังมีแผนที่จะเดินทางไปยังประเทศสหรัฐอเมริกา เพื่อเข้าพบผู้อำนวยการของสำนักงานบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration : FAA) เพื่อทำความเข้าใจและชี้แจงให้ FAA รับทราบถึงความคืบหน้าในการดำเนินการแก้ไขปัญหาล้มเหลวที่ ICAO ตรวจข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัยด้านการบิน ทั้งนี้ FAA จะเดินทางเข้ามาตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินของไทยช่วงกลางเดือน กรกฎาคมนี้ หากไทยไม่ผ่านการตรวจสอบครั้งนี้ FAA อาจออกมาตรการห้ามสายการบินจากไทย หรือห้ามขยายจำนวนเที่ยวบิน เพิ่มขนาดเครื่อง และห้ามเปิดเส้นทางบินใหม่ๆ ไปยังสหรัฐอเมริกา

ในประเด็นการตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยทางการบินของไทยนี้ ศูนย์วิจัยเศรษฐกิจและธุรกิจธนาคารไทยพาณิชย์ (Economic Intelligence Center : EIC) ได้วิเคราะห์กรณีศึกษาจากการที่กรมการบินพลเรือนของฟิลิปปินส์ไม่ผ่านการตรวจสอบของ FAA และถูกปรับลดสถานะทางการบินพลเรือนของประเทศฟิลิปปินส์จากประเภท ๑ เป็นประเภท ๒ ในปี ค.ศ.๒๐๐๘ ซึ่งหลังจากนั้น ในปี ค.ศ.๒๐๐๙ ICAO ก็ได้ขอเข้าตรวจสอบและพบข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัยเช่นกัน และต่อมาในปี ค.ศ.๒๐๑๐ EASA ได้สรุปผลการประเมินว่า กรมการบินพลเรือนของฟิลิปปินส์ขาดมาตรการในการตรวจสอบและกำกับความปลอดภัยการบินพลเรือน โดยอ้างอิงผลการตรวจสอบของ US FAA ในปี ๒๐๐๘ และ ICAO ในปี ๒๐๐๙ จึงทำให้สายการบินที่

จดทะเบียนในฟิลิปปินส์ถูกขึ้นบัญชีดำของสหภาพยุโรป ซึ่งเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับกรณีของประเทศไทย จะพบว่า หากมีการปรับลดสถานะความปลอดภัยทางการบิน ก็มีความเป็นไปได้ที่จะมีความเสี่ยงที่จะในการเกิดปัญหาในแบบเดียวกับประเทศฟิลิปปินส์ โดยเฉพาะการสูญเสียความน่าเชื่อถือในเรื่องความปลอดภัยในการบิน และการสูญเสียส่วนแบ่งตลาดให้กับสายการบินต่างประเทศที่เป็นคู่แข่งของสายการบินของไทยเช่นสายการบินของกลุ่มประเทศตะวันออกกลางได้ รวมถึงการขาดโอกาสในการขยายธุรกิจ เนื่องจากไม่สามารถขยายเส้นทางบิน หรือเพิ่มความถี่ในการบินไปยังบางประเทศ นอกจากนี้ สายการบินของไทยอาจต้องสูญเสียบุคลากรให้กับคู่แข่งต่างชาติที่มีความต้องการเพิ่มอัตรากำลังอีกด้วย

นอกจากนี้ EIC ได้เสนอแนะว่า ปัจจัยสำคัญในการจัดการกับปัญหาดังกล่าวได้สำเร็จ คือ การร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนเพื่อการแก้ไขปัญหามาตรฐานด้านความปลอดภัยอย่างจริงจังและรวดเร็ว ก่อนการประกาศลดสถานะความปลอดภัยจะช่วยให้เกิดความมั่นใจต่อสายการบินและมาตรฐานการบินของประเทศ

อย่างไรก็ตาม นอกเหนือจากการตรวจสอบของ ICAO ตามโครงการ USOAP แล้ว ในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ ประเทศไทยก็ยังต้องรับการตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบและกำกับดูแลระบบการรักษาความปลอดภัยสากล (USAP) ด้วย

ดังนั้น กระทรวงคมนาคมจึงได้มีการทบทวน “นโยบายการเปิดเสรีการบิน” (Open Skies Policy) เนื่องจากพบว่านโยบายดังกล่าว ส่งผลกระทบต่อห้วงอากาศของไทยที่มีขีดจำกัดและมีความแออัด ทำให้เกิดผลกระทบกับความมั่นคงและความปลอดภัยด้านการบิน ดังนั้น นโยบายการเปิดเสรีการบินดังกล่าว จะปรับเปลี่ยนเป็น “การเปิดเสรีแบบมีเงื่อนไข” (Open Skies Under Condition) โดยจะต้องพิจารณาถึงขีดความสามารถที่แท้จริงในการรองรับปริมาณเที่ยวบิน รวมทั้งการนำเทคโนโลยีมาช่วยในการบริหารจัดการปริมาณการจราจรทางอากาศ ซึ่งจะต้องมีการจัดทำแผนปฏิบัติการ เพื่อกำหนดจำนวนเที่ยวบินที่จะเข้าประเทศไทย และขีดความสามารถรองรับในแต่ละสนามบิน ทั้งนี้ แผนปฏิบัติการดังกล่าวจะได้ข้อสรุปภายในกันยายนนี้

อีกหนึ่งเรื่องที่ต้องสาทรากรรมการบินของไทยต้องให้ความสำคัญ คือ ปัญหาการขาดแคลนบุคลากรด้านการบิน ซึ่ง สบพ. ในฐานะหน่วยงานที่รับผิดชอบการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการบินของไทย ระบุว่า ปัจจุบันประเทศไทยกำลังเกิดปัญหาขาดแคลนบุคลากรด้านการบินอย่างหนัก โดยเฉพาะอาชีพที่ต้องใช้ความเชี่ยวชาญเฉพาะทางสูง เช่น นักบิน ช่างอากาศยาน วิศวกรด้านการบิน ผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ ที่ยังผลิตได้จำนวนจำกัด ไม่เพียงพอต่อความต้องการของสายการบินต่างๆ นอกจากนี้ ยังประสบปัญหาสมองไหลอีกด้วย ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกของไทยในอนาคต หากไทยต้องการไทยเป็นศูนย์กลางการบินจะต้องมีการวางแผนพัฒนาบุคลากรควบคู่กับการลงทุนในด้านโครงสร้างพื้นฐานด้วย

โดยภาพรวมอุตสาหกรรมการบินในปี ๒๕๕๘ มีแนวโน้มเป็นไปในทิศทางที่ดี แม้ว่าภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิกจะยังคงมีความท้าทายจากการชะลอตัวของการขนส่งสินค้าทางอากาศ และแม้ว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ลดลงเป็นปัจจัยบวก แต่เงินดอลลาร์ที่แข็งค่าขึ้นก็ทำให้กำไรของภูมิภาคนี้ลดลงไปด้วย สำหรับประเทศไทยนั้น ยังคงมีเรื่องใหญ่ที่ต้องดำเนินการแก้ไขโดยด่วนที่สุด คือ การแก้ปัญหาข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัยตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากลของ ICAO เพื่อไม่ให้เกิดเป็นปัญหาลูกกลามมากขึ้น ดังเช่นกรณีศึกษาปัญหาที่เคยเกิดขึ้นกับการบินพลเรือนของประเทศฟิลิปปินส์ที่เคยถูกลดระดับความน่าเชื่อถือจากหน่วยงานด้านการบินพลเรือนระดับนานาชาติ นอกจากนี้ ประเทศไทยยังต้องเตรียมพร้อมรับการตรวจสอบตามโครงการ USAP ในปี พ.ศ.๒๕๕๙ นี้ด้วย อย่างไรก็ตาม การแก้ปัญหา

ดังกล่าวนี้ ต้องดำเนินการแก้ไขทั้งระบบของอุตสาหกรรมการบิน และต้องพัฒนาไปด้วยกัน เพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาแบบเดิมขึ้นอีก

หากท่านต้องการข้อมูลสรุปข่าวสารอุตสาหกรรมการบินของไทยประจำเดือนพฤษภาคม ๒๕๕๘ ฉบับเต็ม สามารถติดต่อได้ที่ chaluntip@catc.or.th โดยกรุณาแจ้งชื่อ-สกุล หน่วยงานสังกัด และวัตถุประสงค์การใช้ข้อมูล เพื่อสถาบันการบินพลเรือนจะได้เก็บรวบรวมเป็นสถิติข้อมูลต่อไป

แหล่งข้อมูล :

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

Disclaimer : ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จัดทำเพื่อใช้ประโยชน์ในกิจการของ สบพ. และเผยแพร่ทั่วไป โดยจัดทำขึ้นจากแหล่งข้อมูลต่างๆที่น่าเชื่อถือ แต่มีอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ หรือความสมบูรณ์เพื่อใช้ในการการค้าหรือประโยชน์อื่นใด สบพ. อาจเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงข้อมูลได้โดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ทั้งนี้ผู้ใช้อข้อมูลต้องใช้ความระมัดระวังในการใช้ข้อมูลต่างๆ ด้วยวิจารณญาณของตนเองและรับผิดชอบในความเสียหายเอง สบพ. จะไม่รับผิดชอบต่อผู้หรือบุคคลใดในความเสียหายใดจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จึงไม่ถือว่าเป็นการให้ความเห็นหรือคำแนะนำในการตัดสินใจทางธุรกิจแต่อย่างใดทั้งสิ้น