



สรุปข้อมูลข่าวสารอุตสาหกรรมการบินของไทย ประจำเดือนมิถุนายน พ.ศ. ๒๕๕๘ : ฉบับย่อ

แผนวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สถาบันการบินพลเรือน

สรุปข้อมูลข่าวสารอุตสาหกรรมการบินในเดือนมิถุนายนนี้ ยังคงเป็นประเด็นที่ต่อเนื่องมาจากเมื่อเดือนที่แล้ว นั่นคือ กรณีกรรมการบินพลเรือน (บพ.) ของประเทศไทยได้ถูกตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Program: USOAP) จากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) และพบข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concern: SSC) แต่เนื่องจาก บพ. ไม่สามารถแก้ไขปัญหานั้นที่ทาง ICAO ตรวจพบได้ภายในระยะเวลา ๙๐ วัน ล่าสุดนั้น ICAO ได้ขึ้นสัญลักษณ์ธงแดงหน้าชื่อประเทศไทยในเว็บไซต์สาธารณะของ ICAO แล้วเมื่อวันที่ ๑๘ มิถุนายน

นับตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ ที่ ICAO ตรวจพบว่าประเทศไทยมี SSC นั้น ประเทศไทยก็ได้รับการติดสัญลักษณ์ธงแดงเรื่องมาตรฐานการบินแล้ว ซึ่งแสดงถึงว่า จะต้องเร่งแก้ไข SSC โดยเร่งด่วน แต่ ICAO เผยแพร่ข้อมูลดังกล่าวให้แก่เฉพาะรัฐภาคีที่เป็นสมาชิกของ ICAO ได้รับทราบเท่านั้น อย่างไรก็ตาม เมื่อไทยไม่สามารถดำเนินการแก้ไข SSC ได้ตามกำหนด ICAO จึงดำเนินการในขั้นตอนแนวทางการปฏิบัติตามเอกสาร ICAO Doc ๙๗๓๕ Universal Safety Oversight Audit Programme Continuous Monitoring Manual คือ การเผยแพร่ข้อมูลมาตรฐานการบินของไทยที่ติดสัญลักษณ์ธงแดงนี้ไปสู่สาธารณะ

การตรวจพบ SSC ของ ICAO ในครั้งนี้ มีผลอย่างยิ่งต่อความเชื่อมั่นในด้านความปลอดภัยด้านการบินของไทยเป็นอย่างมาก และอาจส่งผลกระทบต่อความเป็นรูปธรรมกับสายการบินของไทยที่ต้องทำการบินไปยังต่างประเทศ ซึ่งนอกจากความเข้มงวดในการตรวจสอบสายการบินมากขึ้นแล้ว อาจรวมถึงการจำกัดสิทธิการบิน ทำให้ไม่สามารถเพิ่มเที่ยวบิน หรือขยายเส้นทางการบินได้ โดยเฉพาะสายการบินเช่าเหมาลำ

อย่างไรก็ตาม นอกจาก ICAO แล้ว ก็ยังมีอีก ๒ หน่วยงานที่จะเข้ามาพิจารณามาตรฐานการบินของไทย คือ องค์การความร่วมมือด้านการบินในกลุ่มสหภาพยุโรป (European Aviation Safety Agency : EASA) และ สำนักงานบริหารการบินแห่งชาติสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration : FAA)

ในส่วนของ EASA นั้น เมื่อวันที่ ๒๕ มิถุนายน คณะกรรมาธิการความปลอดภัยทางการบินของสหภาพยุโรป (EU Air Safety Committee) ได้มีการประกาศในเว็บไซต์ในเรื่องต่างๆ แต่ไม่มีประเด็นเกี่ยวกับประเทศไทย ซึ่งสรุปว่า ไม่มีมาตรการเพิ่มเติมกับสายการบินของไทยในการทำการบินเข้าประเทศกลุ่มอียู คือสายการบินของไทยสามารถทำการบินเข้าประเทศกลุ่มอียูได้ปกติตามเดิม ส่วนการที่สายการบินจะเพิ่มเที่ยวบินหรือเส้นทางบินใหม่อยู่ที่การเจรจาแต่ละประเทศ

ในขณะที่ FAA จะเดินทางมาตรวจสอบมาตรฐานทางการบินของไทย ในวันที่ ๑๓-๑๗ กรกฎาคม นี้

ดังนั้น บพ. ของไทย จะต้องเร่งดำเนินการแก้ไขปัญหา SSC ให้เสร็จสิ้นภายในกรอบเวลาที่ตั้งไว้ โดยสรุปแนวทางการดำเนินการ เป็น ๓ ระยะ คือ



๑. แผนระยะสั้น จะดำเนินการแก้ไขตามแผนการแก้ไข (Collective Action Plan: CAP) ที่จะเข้าตรวจสอบใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOC) ของทั้ง ๒๘ สายการบิน ซึ่ง บพ. จะต้องจัดทำแผนคู่มือการปฏิบัติงานในส่วนของกลุ่มตรวจสอบการปฏิบัติการบิน (Flight Operations Inspector Manual: FOIM) และคู่มือการตรวจสอบมาตรฐานสายการบิน (Air Operator Certificate Requirements: AOCR) ในขณะเดียวกัน จะ

ดำเนินการฝึกอบรมบุคลากร และเตรียมการจัดจ้างผู้เชี่ยวชาญต่างชาติมาช่วยในตรวจสอบมาตรฐานสายการบินเพื่อออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOC) ใหม่ (Re-certification) ให้กับทั้ง ๒๘ สายการบินนั้น คาดว่าจะเริ่มดำเนินการในช่วงเดือนสิงหาคม-ตุลาคม ๒๕๕๘ นี้ โดย บพ. คาดว่า จะเชิญทาง ICAO เข้ามาตรวจสอบอีกครั้งหนึ่งประมาณเดือนพฤศจิกายน-ธันวาคม ๒๕๕๘

ส่วนในด้านการออกใบอนุญาตขนส่งสินค้าอันตรายนั้น หลังจากที่ได้สั่งพักการใช้ใบอนุญาตขนส่งสินค้าอันตราย จำนวน ๗ สายการบิน จากจำนวนทั้งหมด ๙ สายการบินที่ดำเนินการขนส่งสินค้าอันตรายแล้ว บพ. ก็ได้ดำเนินการจัดทำคู่มือในการขนส่งสินค้าอันตรายฉบับใหม่แล้วเสร็จ ขณะนี้กำลังอยู่ในระหว่างการสรรหาบุคลากรผู้เชี่ยวชาญในด้านนี้ เพื่อดำเนินการเรื่องการออกใบอนุญาตในการขนส่งสินค้าอันตรายต่อไป

๒. แผนระยะกลาง จะเป็นการปรับโครงสร้าง บพ. เพื่อให้ได้มาตรฐาน โดยแยกเป็น ๔ หน่วยประกอบด้วย

- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ทำหน้าที่กำกับดูแลธุรกิจการบิน ทั้งสายการบินและสนามบิน สังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี
- กรมการท่าอากาศยาน สังกัดกระทรวงคมนาคม ทำหน้าที่บริหารสนามบินของกรมการบินพลเรือนเดิม ๒๘ แห่ง
- สำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของเรือและอากาศยานที่ประสบภัย
- สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัย

รวมทั้งการพิจารณาปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ... (ทั้งฉบับ) จากพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ให้สอดคล้องกับมาตรฐานของ มีความทันสมัย สอดคล้องกับการเติบโตของธุรกิจการบิน การกำกับดูแล การบริหารความปลอดภัย

๓. แผนระยะยาว จะเป็นการวางยุทธศาสตร์อุตสาหกรรมการบิน โดยกระทรวงคมนาคมจะจัดทำแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย (ปี พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๗๐) เป็นบูรณาการหน่วยงานทางด้านการบิน

นอกเหนือจากปัญหาเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยทางการบินของไทยที่ไม่ผ่านการตรวจของ ICAO แล้ว อุตสาหกรรมการบินของไทยในขณะนี้ ยังต้องเผชิญความเสี่ยงจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโรคทางเดินหายใจตะวันออกกลาง (MERS) หรือไวรัสเมอร์ส อีกด้วย ซึ่งสถานการณ์ดังกล่าว มีผลอย่างยิ่งต่อ

ความเชื่อมั่นของผู้โดยสาร ดังเช่นที่เคยเกิดขึ้นในช่วงที่มีการแพร่ระบาดของไวรัสอีโบล่า หรือ ไวรัสไข้หวัดใหญ่นก

อาจกล่าวได้ว่า ความท้าทายของอุตสาหกรรมการบินของไทยในช่วงครึ่งปีหลังนี้ ก็คือ การสร้างความเชื่อมั่นต่ออุตสาหกรรมการบินของไทย ทั้งความเชื่อมั่นในเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยการบิน โดยการดำเนินการแก้ไข SSC ของ ICAO ให้แล้วเสร็จตามกรอบระยะเวลาที่ ICAO กำหนด รวมทั้งการเตรียมพร้อมสำหรับการตรวจสอบมาตรฐานการบินของ FAA ต่อไป ซึ่งจะมีผลต่อเนื่องโดยตรงกับธุรกิจสายการบินของไทย โดยเฉพาะขีดความสามารถในการเพิ่มเส้นทางบิน เพิ่มความถี่ และความเชื่อมั่นต่อความปลอดภัยในการบินของผู้โดยสาร รวมทั้งการควบคุมการแพร่ระบาดของไวรัสเมอร์สอย่างเด็ดขาด

อย่างไรก็ตาม แม้ในช่วงปีนี้จะเป็่ในช่วงวิกฤตสำหรับอุตสาหกรรมการบินของไทย แต่แนวโน้มในอนาคตคาดว่าจะยังคงดีอยู่ จากข้อมูลการคาดการณ์ตลาดโลกของแอร์บัส (Global Market Forecast) ระบุว่า ในอีก ๒๐ ปีข้างหน้า (ปี พ.ศ.๒๕๕๘-๒๕๗๗) ปริมาณผู้โดยสารเครื่องบินทั่วโลกจะเติบโตขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ ๔.๖ ต่อปี โดยในปี พ.ศ.๒๕๗๗ เครื่องบินขนส่งผู้โดยสารและเครื่องบินขนส่งสินค้าจะมีจำนวนเพิ่มขึ้นมากกว่าหนึ่งเท่าตัว จากปัจจุบัน ๑๙,๐๐๐ ลำ เป็น ๓๘,๕๐๐ ลำ ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกจะเป็นผู้นำด้านการจราจรทางอากาศของโลก และประเทศจีนจะกลายเป็นตลาดการบินที่มีขนาดใหญ่ที่สุด

จากแนวโน้มการขยายตัวดังกล่าว เป็นแนวทางให้กับอุตสาหกรรมการบินของไทยทุกภาคส่วนในการเตรียมความพร้อมในการเพิ่มศักยภาพการดำเนินงาน

ในส่วนของท่านอากาศยานของไทยนั้น บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) จะดำเนินการปรับปรุงแผนแม่บทพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง ฉบับใหม่ คาดว่าการปรับปรุงแผนจะแล้วเสร็จในปีหน้า และเมื่อดำเนินการเสร็จสิ้นตามแผนทั้งโครงการ คาดว่า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะสามารถรองรับผู้โดยสารได้เพิ่มจาก ๔๕ ล้านคนเป็น ๘๐ ล้านคนต่อปี ขณะที่ท่าอากาศยานดอนเมือง จะสามารถรองรับผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้นจาก ๑๘.๕ ล้านคน เป็น ๔๐ ล้านคนต่อปี ซึ่งคาดว่าจะรองรับผู้โดยสารได้ถึงปี พ.ศ.๒๕๗๔

นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคมยังได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (Memorandum of Cooperation: MOC) กับกองทัพเรือ (ทร.) เมื่อวันที่ ๓ มิถุนายนที่ผ่านมา ในการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ ๓ อีกด้วย

ในด้านการบริการการเดินทางนั้น บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ก็ได้ลงนามบันทึกข้อตกลงพัฒนาระบบข้อมูลภูมิศาสตร์ด้านการบินด้วยเทคโนโลยีอวกาศร่วมกับสำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ (องค์การมหาชน) หรือ GISTDA เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพบริการการเดินทางอากาศให้มีความแม่นยำในการนำร่องและนำร่องของอากาศยาน รวมทั้งส่งเสริมความปลอดภัยสูงสุดในการเดินทางทางอากาศ

ขณะที่ด้านอุตสาหกรรมชิ้นส่วนอากาศยานของไทยนั้น ก็ได้รับการสนับสนุนอย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรม โดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) ได้กำหนดให้อุตสาหกรรมอากาศยานเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมเป้าหมายที่บีโอไอจะเร่งส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดการลงทุน ทั้งด้านการผลิตชิ้นส่วน เครื่องใช้และอุปกรณ์

สำหรับความก้าวหน้าในเรื่องเทคโนโลยีทางการบินนั้น มีประเด็นที่น่าสนใจ ๒ เรื่อง ดังนี้

เรื่องแรก ได้แก่ กลุ่มแอร์เอเชียได้สั่งซื้อ Airbus Smarter Fleet electronic Flight Folder (eFF) ซึ่งเป็นซอฟต์แวร์ที่จะช่วยให้นักบินเข้าถึงเอกสารการบินได้จากทุกที่ อีกทั้งซอฟต์แวร์นี้ยังช่วยจัดการเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการบินในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ได้ ซึ่งเป็นไปตามเป้าหมายของแอร์เอเชียที่จะนำเทคโนโลยีมาช่วยพัฒนาระบบงาน

เรื่องที่สอง ได้แก่ การนำระบบโซลูชันไอทีมาใช้งานในด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดย ลูฟท์ฮันซา कार्गो ได้เริ่มใช้งาน iCargo โซลูชันไอทีของ IBS ในที่ทำการ ๑๒๐ แห่งภายในเครือข่ายของสายการบิน เพื่อบริหารจัดการการขนส่งสินค้าทางอากาศทั่วโลกของลูฟท์ฮันซา कार्गो ไปยังจุดหมายปลายทางกว่า ๓๐๐ แห่ง ในประเทศต่างๆ ๑๐๐ ประเทศ เพื่อข้อมูลข่าวสารที่ราบรื่น ความรวดเร็วของธุรกิจ ซึ่งในอนาคต อาจมีการพัฒนา ไปสู่การใช้ e-Freight และการแปลงธุรกิจเป็นระบบดิจิทัล ซึ่งนับเป็นการเพิ่มความแข็งแกร่งให้กับอุตสาหกรรมสายการบิน

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

แหล่งข้อมูล :

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

Disclaimer : ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จัดทำเพื่อใช้ประโยชน์ในกิจการของ สบพ. และเผยแพร่ทั่วไป โดยจัดทำขึ้นจากแหล่งข้อมูลต่างๆที่น่าเชื่อถือ แต่อาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ หรือความสมบูรณ์เพื่อใช้ในทางการค้าหรือประโยชน์อื่นใด สบพ. อาจเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงข้อมูลได้โดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ทั้งนี้ผู้ใช้ข้อมูลต้องใช้ความระมัดระวังในการใช้ข้อมูลต่างๆ ด้วยวิจารณญาณของตนเองและรับผิดชอบในความเสี่ยงเอง สบพ. จะไม่รับผิดชอบต่อผู้ใช้หรือบุคคลใดในความเสียหายใดจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จึงไม่ถือว่าเป็นการให้ความเห็นหรือคำแนะนำในการตัดสินใจทางธุรกิจแต่อย่างใดทั้งสิ้น