



สรุปข้อมูลข่าวสารอุตสาหกรรมการบินของไทย ประจำเดือนกรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ : ฉบับย่อ

แผนกวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สถาบันการบินพลเรือน

หลังจากผลการตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Program: USOAP) จากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ตามมาด้วย ผลการพิจารณาของคณะกรรมการความปลอดภัยทางการบินของสหภาพยุโรป (EU Air Safety Committee) และล่าสุด การตรวจประเมินความปลอดภัยการบินระหว่างประเทศ (International Aviation Safety Assessment : IASA) ขององค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration : FAA) ซึ่งสรุปผลการตรวจสอบของคณะกรรมการการบินแห่งสหรัฐอเมริกาที่ตรวจสอบภายใต้โครงการการประเมินความปลอดภัยการบินระหว่างประเทศ ดังกล่าวได้ดังนี้

๑. สืบเนื่องจากประเทศไทยมีสายการบินที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Air Operator Certificate : AOC) และมีเที่ยวบินเข้าสหรัฐอเมริกา FAA จึงใช้สิทธิตรวจสอบการกำกับดูแลมาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินของกรมการบินพลเรือน (บพ.) ของไทย เพื่อให้มั่นใจว่าสายการบินที่เข้าและออกประเทศสหรัฐอเมริกา ได้รับใบอนุญาตอย่างถูกต้องจากองค์การกำกับดูแลของประเทศ และเป็นไปตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

๒. ในปี ๒๕๕๘ นี้ FAA มีกำหนดตรวจสอบมาตรฐานของ บพ. ระหว่างวันที่ ๑๓ - ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๕๘ รวมทั้งสายการบินของไทยอีก ๒ แห่ง ได้แก่ สายการบินไทย และ สายการบินบางกอกแอร์เวย์ ซึ่งเป็นสายการบินที่ทำการบินเข้าประเทศสหรัฐอเมริกา

๓. การตรวจสอบภายใต้โครงการการประเมินความปลอดภัยการบินระหว่างประเทศนี้ FAA ใช้กฎเกณฑ์และมาตรฐานของ ICAO ตามภาคผนวกที่ ๑ : Personnel Licensing ภาคผนวกที่ ๖ : Operation of Aircraft และภาคผนวกที่ ๘ : Airworthiness of Aircraft เป็นแนวทางการตรวจสอบ โดยผลการตรวจสอบ จะแบ่งตามมาตรฐานความปลอดภัยเป็น ๒ ประเภท คือ ประเภทที่ ๑ (Category ๑) ได้มาตรฐานของ ICAO ในการออกใบอนุญาต และทำการกำกับดูแลสายการบิน กับ ประเภทที่ ๒ (Category ๒) ไม่ได้มาตรฐานของ ICAO ในการออกใบอนุญาตและทำการกำกับดูแลสายการบิน โดย FAA จะแจ้งผลการตรวจสอบภายหลังจากการตรวจแล้ว ๔๕ วัน

๔. FAA ได้สรุปผลการตรวจให้ บพ. ทราบด้วยวาจา ๓ ด้าน ดังนี้

๑) จำนวนบุคลากรสำหรับการตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินมีไม่เพียงพอ และคุณสมบัติของบุคลากรที่จะตรวจสอบ ไม่ครบถ้วนตามจำนวนแบบอากาศยานที่ประเทศไทยมีใช้อยู่และมีการจดทะเบียนไว้

๒) แนวทางการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ (Technical Guidance) ยังขาดรายการปฏิบัติในบางเรื่อง ข้อมูลไม่ทันสมัย ไม่ครบถ้วน

๓) การตรวจติดตาม (Surveillance) ไม่ครบถ้วน ซึ่งเป็นผลจากบุคลากรไม่เพียงพอ

๕. FAA จะส่งผลการตรวจสอบมาให้ทราบอย่างเป็นทางการภายใน ๓๐ วัน นับจากวันที่ ๑๗

กรกฎาคม ๒๕๕๘

นอกจากนี้ องค์การความร่วมมือด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (EASA) จะมีการประชุมพิจารณาการตรวจกิจการบินของไทย ในวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ นี้ด้วย

ในส่วนของ บพ. เอง กองมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ได้จัดทำแผนการตรวจสอบการบินประจำปีของ บพ. โดยจะทำการลงพื้นที่ที่ตรวจสอบบินต่างๆ ในประเทศ ทั้งที่อยู่ในความดูแลของ บพ. บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) และ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เพื่อตรวจสอบการดำเนินงานว่าเป็นไปตามมาตรฐานสากลหรือไม่ ซึ่งการตรวจสอบจะเป็นไปตามแนวทางของโครงการตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Universal Security Audit Programme: USAP)

แม้ว่าจะมีการปรับเปลี่ยนมาตรการการรักษาความปลอดภัย เพื่อเพิ่มความสะดวกในการเดินทางให้แก่ผู้โดยสารก็ตาม แต่ก็ต้องพิจารณาประกอบกันทั้งเรื่องของ Security และ Facilitation (FAL Programme) เพื่อรองรับการที่ ICAO เข้ามาตรวจโครงการตรวจสอบและกำกับดูแลระบบรักษาความปลอดภัยสากลภายในสนามบิน ในปี พ.ศ.๒๕๕๙

อย่างไรก็ตาม ปัญหาของมาตรฐานการบินของไทยส่วนหนึ่งมาจากเรื่องบุคลากรด้านการบิน ดังนั้น กระทรวงคมนาคมจึงจะเข้าไปตรวจสอบถึงแนวทางที่จะยกระดับมาตรฐานการผลิตบุคลากรด้านการบิน รวมทั้งจะเข้าไปศึกษาโดยละเอียดว่าบุคลากรที่ต้องการในอุตสาหกรรมครอบคลุมงานทุกด้าน โดยทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมการบิน โดยต้องกำหนดแผนการดำเนินงานที่ชัดเจน และเร่งพัฒนาบุคลากรด้านการบินอย่างต่อเนื่อง ทั้งบุคลากรด้านนักบิน, บุคลากรด้านการซ่อมบำรุง บุคลากรด้านการบริการ รวมทั้ง บุคลากรที่เป็นผู้กำกับดูแล ทั้งนี้ บุคลากรต้องได้รับการฝึกอบรมด้านการบินภายใต้มาตรฐานสากลเพื่อยกระดับบุคลากรด้านการบินของไทยเทียบเท่ามาตรฐานสากล

ในฐานะที่ สบพ. เป็นหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการบินของไทย จึงต้องพิจารณาในประเด็นนี้ ซึ่งเป็นเรื่องสำคัญระดับชาติและเป็นนโยบายของกระทรวงคมนาคม โดยเฉพาะในเรื่องมาตรฐานของบุคลากรด้านการบิน ซึ่งเป็นสิ่งที่ต้องให้ความสำคัญเป็นที่สุด

ในด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศนั้น สายการบินไทยแอร์เอเชีย ยังได้มีการทำความร่วมมือกับ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ จัดตั้งศูนย์บริการส่งออกสินค้าเกษตรแบบเบ็ดเสร็จ ที่อาคารคลังสินค้า ๒ ท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อสนับสนุนการส่งออกสินค้าภาคการเกษตร ตลอดจนเป็นการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางอากาศ เพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งจะมีการส่งออกสินค้าทางอากาศเติบโตขึ้นอีกมาก คาดว่าจะเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการได้ในวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๘ นี้

ในส่วนของการจัดการจราจรทางอากาศนั้น จากปัญหาคollision avoidance ที่รบกวนคลื่นวิทยุการบิน ทำให้อากาศยานประสบปัญหาขาดความต่อเนื่องในการรับสัญญาณจากวิทยุเครื่องช่วยเดินอากาศ รวมถึงส่งผลกระทบต่อการบินทางบนอากาศทำให้เกิดความผิดพลาดในการนำอากาศยานลงสู่สนามบิน และอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ล่าสุดนั้น คณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.) และ กระทรวงคมนาคม ได้ลงนามในการบันทึกความร่วมมือเพื่อร่วมกันแก้ไขปัญหาวิทยุภาคพื้นราบ การสื่อสารการบินและวิทยุเครื่องช่วยเดินอากาศอย่างบูรณาการ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดต่อการเดินอากาศ

ในปัจจุบันการบินได้เข้าไปมีบทบาทในหลายๆ วงการ นอกเหนือจากการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศในภาวะปกติแล้ว ปัจจุบัน การบินยังได้เข้าไปมีบทบาทสำคัญทางการแพทย์ด้วย ข้อมูลจาก สถาบันการแพทย์ฉุกเฉิน

แห่งชาติ ระบุว่า สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติมีแผนพัฒนาระบบปฏิบัติการฉุกเฉินทางอากาศ รวมทั้งมีการพัฒนาศูนย์ประสานการลำเลียงผู้ป่วยฉุกเฉิน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการช่วยเหลือผู้ป่วยฉุกเฉิน

นอกเหนือจากวงการแพทย์แล้ว เทคโนโลยีการบินเริ่มได้รับพัฒนาขึ้นให้สามารถนำไปใช้ประโยชน์ในวงการเกษตรกรรมได้มากขึ้นด้วย ล่าสุดนั้น ภาควิชาวิศวกรรมการบินและอวกาศ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ได้พัฒนาอากาศยานไร้คนขับ รุ่นยามาฮา อาร์แม็กซ์ สำหรับใช้ในงานด้านการเกษตร พัฒนาพืชเศรษฐกิจหลักของประเทศไทย ๕ ชนิด คือ ข้าว มันสำปะหลัง ข้าวโพด อ้อย และ สับปะรด โดยได้ดำเนินการออกแบบ ดัดแปลง และปรับปรุงอุปกรณ์ของอากาศยานไร้คนขับ รุ่นยามาฮา อาร์แม็กซ์ เพื่อใช้ในงานสนับสนุนองค์ความรู้ด้านการเกษตร ความสัมพันธ์ของปริมาณการใช้ปุ๋ย ยาฆ่าแมลง ตลอดจนเมล็ดพืชพันธุ์สำหรับพื้นที่เพาะปลูกต่างๆ ที่ถูกต้องแม่นยำ และความมีเสถียรภาพยิ่ง

โครงการด้านการพัฒนานวัตกรรมการบินที่น่าสนใจ ได้แก่ จัดการประกวดโครงการ "นวัตกรรมเพื่อสิ่งแวดล้อมในอุตสาหกรรมการบิน" ครั้งที่ ๒ (TG Travel Green Innovation) โดยบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ร่วมกับ สำนักงานนวัตกรรมแห่งชาติ (องค์การมหาชน) และ แอร์บัส เปิดโอกาสให้นักศึกษาจากสถาบันอุดมศึกษาต่างๆ ส่งผลงานที่นำเสนอแนวคิดการสร้างสรรค์นวัตกรรมอุตสาหกรรมการบิน ที่มุ่งเน้นนวัตกรรมการบินที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Aviation Innovation) เข้าประกวด การตัดสินผลงานแบ่งเป็น ๓ ประเภท ดังนี้

๑. การออกแบบทางวิศวกรรมสำหรับอากาศยานเพื่อการพาณิชย์ นำเสนอแนวคิดเพื่อสร้างสรรค์นวัตกรรมที่สนับสนุนการออกแบบผลิตอากาศยานเพื่อการพาณิชย์, โครงสร้าง และ/หรือ ระบบต่างๆ ของอากาศยานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

๒. การออกแบบผลิตภัณฑ์และสิ่งอำนวยความสะดวกภายในอากาศยานเพื่อการพาณิชย์ นำเสนอแนวคิดเพื่อสร้างสรรค์นวัตกรรมการออกแบบผลิตอุปกรณ์และ/หรือสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นต่อการบริการในห้องโดยสารที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

๓. การออกแบบการบริการในธุรกิจสายการบิน นำเสนอแนวคิดเพื่อสร้างสรรค์นวัตกรรมที่พัฒนารูปแบบการบริการในด้านต่างๆ ของธุรกิจสายการบิน โดยมุ่งเน้นการเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้ ผู้ที่สนใจส่งโครงการเข้าประกวด สามารถส่งแนวคิดผลงานได้ระหว่างวันที่ ๑๖ กรกฎาคม - ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๘ ประกาศผลผู้เข้ารอบในเดือนธันวาคม ๒๕๕๘ นี้

แหล่งข้อมูล :

เว็บไซต์องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

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 ด้วยวิจารณญาณของตนเองและรับผิดชอบในความเสียหาย สบพ. จะไม่รับผิดชอบผู้ใช้หรือบุคคลใดในความเสียหายใดจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จึงไม่ถือว่าเป็นการให้ความเห็นหรือคำแนะนำในการตัดสินใจทางธุรกิจแต่อย่างใดทั้งสิ้น