



ทิศทางการบินของไทยหลังการแจ้งเตือนของ ICAO



Highlight

- ตามที่มีกระแสข่าวความเป็นไปได้ที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรือ ICAO จะปรับลดอันดับความน่าเชื่อถือด้านความปลอดภัยของกรมการบินพลเรือนไทย อีไอซีมองว่าเหตุการณ์ดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อเนื้อหาให้สถาบันประเมินมาตรฐานอื่นๆ ทำการทบทวนมาตรฐานด้านความปลอดภัยทางการบินของไทย ดังจะเห็นได้จาก US FAA ขอเข้าตรวจสอบและประเมินไทยในเดือนกรกฎาคมที่จะถึงนี้
- อีไอซีประเมินหากไทยถูกปรับลดอันดับความน่าเชื่อถือจากสถาบันการบินนานาชาติ จะส่งผลกระทบต่อความน่าเชื่อถือและความนิยมต่อสายการบินของไทยและต่อเนื่องไปยังต้นทุนการดำเนินงานที่จะสูงขึ้น นอกจากนี้ สายการบินของไทยจะต้องเผชิญกับการแข่งขันที่เข้มข้นขึ้นจากเข้ามาของสายการบินต่างชาติ โดยสายการบินเช่าเหมาลำจะเป็นกลุ่มที่เสียเปรียบมากที่สุดเนื่องจากจะต้องได้รับการอนุมัติการบินเป็นรายกรณี ในขณะที่ สายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบและสายการบินต้นทุนต่ำที่ให้บริการเส้นทางระยะกลาง (medium haul) อาจมีข้อจำกัดในการขยายกิจการในอนาคต เนื่องจากไม่สามารถเพิ่มเที่ยวบินหรือเส้นทางบินใหม่ได้ โดยมีเพียงสายการบินต้นทุนต่ำที่ให้บริการภายในประเทศเท่านั้นที่จะได้รับผลกระทบน้อยที่สุด ทั้งนี้ ภาครัฐและภาคเอกชนควรร่วมมือกันเพื่อวางแผนแก้ไขจุดบกพร่องให้ทันทั่วทั้ง เพราะหากถูกปรับลดสถานะด้านความปลอดภัยแล้วอาจต้องใช้เวลาไม่น้อยกว่า 4 ปีเพื่อคืนสถานะกลับมา

การแจ้งเตือนของ ICAO ถึงความเป็นไปได้ในการปรับลดอันดับความน่าเชื่อถือด้านความปลอดภัยของกรมการบินพลเรือนไทยนั้นเป็นเพียงจุดเริ่มต้น ซึ่งหากเกิดขึ้นจริงอาจส่งผลให้สถาบันประเมินมาตรฐานอื่นๆ ทำการทบทวนมาตรฐานความปลอดภัยทางการบินของไทยเพิ่มเติม ภายหลังที่ ICAO เข้าตรวจสอบการดำเนินงานของกรมการบินพลเรือนของไทยเมื่อเดือนมกราคมที่ผ่านมาและได้แจ้งเตือนว่าอันดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของกรมการบินพลเรือนไทยอาจถูกปรับลดเป็นสถานะกลุ่มประเทศที่มีข้อบกพร่องอย่างมีนัยสำคัญด้านความปลอดภัย (Significant Safety Concern: SSC) ส่งผลให้ญี่ปุ่นและเกาหลีได้ประกาศสั่งห้ามเที่ยวบินเช่าเหมาลำบินเข้าประเทศในทันที โดยมีการอนุมัติให้ชั่วคราวในช่วงเทศกาลท่องเที่ยวระหว่างเดือนเมษายนและพฤษภาคม นอกจากนี้ เครื่องบินที่จดทะเบียนในประเทศไทยยังจะได้รับการตรวจสอบที่เข้มงวดขึ้นจากนานาชาติอีกด้วย อีไอซีคาดว่าคำตอบสนองดังกล่าวเป็นเพียงปฏิกิริยาตอบโต้เบื้องต้นเท่านั้น และการพิจารณาทบทวนอันดับความน่าเชื่อถือโดย ICAO อาจกระตุ้นให้สถาบันประเมินมาตรฐานแห่งอื่นๆ รวมถึง US FAA ของสหรัฐฯ และ EASA ของสหภาพยุโรปเข้าตรวจสอบเพิ่มเติมด้วย ดังจะเห็นได้จากตัวอย่างในปี 2008 ที่ US FAA ปรับลดอันดับความน่าเชื่อถือของฟิลิปปินส์ ICAO ได้ขอเข้าตรวจสอบและปรับลดอันดับเช่นกันในปี 2009 ซึ่งยัง



ต่อเนื่องมาในปี 2010 ที่สหภาพยุโรป ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ ได้มีการสั่งห้ามสายการบินฟิลิปปินส์ให้บริการผ่านน่านฟ้าอีกด้วย

แม้ว่าจะพ้นจากการปรับลดอันดับความน่าเชื่อถือจาก ICAO ก็ยังไม่ควรนิ่งนอนใจ เพราะยังมีความเสี่ยงที่จะถูกปรับลดมาตรฐานด้านความปลอดภัยจากสถาบันอื่นๆ กรณีอินโดนีเซียเป็นบทเรียนที่น่าสนใจที่แม้ว่า ICAO จะตัดสินใจไม่ปรับลดสถานะความปลอดภัยทางการบินของอินโดนีเซียเป็น SCC แต่ก็ไม่สามารถยับยั้งการปรับลดอันดับของ US FAA และ EASA ได้ โดยในปัจจุบันสายการบินของอินโดนีเซียส่วนใหญ่ไม่ได้รับอนุญาตให้บินผ่านน่านฟ้าของสหภาพยุโรป

หากเกิดการปรับลดสถานะความปลอดภัยจะส่งผลให้เกิดการสูญเสียความนิยมจากผู้โดยสารโดยทันที จากบทเรียนของฟิลิปปินส์ทำให้เห็นภาพของผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ในทันทีที่มีการปรับลดสถานะความปลอดภัยของสถาบันการบินพลเรือน โดยในช่วงที่ถูกขึ้นบัญชีดำของสหภาพยุโรป Philippine Airlines ประสบภาวะสูญเสียความนิยมหลังจากยุโรปประกาศเตือนประชาชนถึงการปรับลดสถานะของสายการบินฟิลิปปินส์ แม้ว่าในขณะนั้นทางสายการบินไม่ได้ให้บริการในเส้นทางระหว่างประเทศฟิลิปปินส์และสหภาพยุโรปแล้วก็ตาม โดยสายการบินฟิลิปปินส์ได้สูญเสียฐานลูกค้าให้กับคู่แข่งที่เป็นสายการบินต่างชาติและสายการบินต้นทุนต่ำที่ให้บริการในเส้นทางเดียวกัน จนทำให้สัดส่วนของผู้ใช้บริการต่างชาติของสายการบินฟิลิปปินส์ลดลงมากกว่า 9% จาก 33% ในปี 2005 เหลือเพียง 24% ในปี 2013 นอกจากนี้ อัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมของผู้ใช้บริการต่างชาติหลังการปรับลดอันดับในช่วงปี 2010 ถึง 2013 ยังลดลงอย่างชัดเจนจนเหลือน้อยกว่า 2% ต่อปี ในขณะที่ก่อนการปรับลดอันดับในช่วงปี 2005-2008 บริษัทมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมสูงกว่า 5% ต่อปี อย่างไรก็ตาม ผลกระทบดังกล่าวไม่เป็นที่น่าแปลกใจเนื่องจากความปลอดภัยเป็นปัจจัยสำคัญที่ลูกค้าพิจารณาเลือกใช้บริการสายการบิน สำหรับกรณีของประเทศไทย การสูญเสียความนิยมจากผู้โดยสารจะส่งผลให้สายการบินเติมรูปแบบของไทยแข่งขันกับสายการบินของกลุ่มประเทศตะวันออกกลางได้ยากขึ้น โดยในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา สายการบินในกลุ่มดังกล่าวเป็นคู่แข่งใหม่ที่พยายามเจาะตลาดโดยการให้บริการในระดับพรีเมียมในราคาที่ไม่สูงมากนัก

การปรับลดอันดับความปลอดภัยและการระงับการเพิ่มเส้นทางบินเป็นระยะเวลานานจะส่งผลเสียต่อความสามารถในการแข่งขันของสายการบินเนื่องจากทำให้ต้นทุนการดำเนินงานสูงขึ้นและจำกัดโอกาสในการขยายธุรกิจ การสูญเสียความนิยมจากลูกค้าไม่ได้เป็นผลกระทบเดียวที่อาจเกิดขึ้นต่อสายการบินของไทยหากถูกปรับลดอันดับความปลอดภัย แต่จะประสบกับข้อจำกัดในขยายขอบเขตการให้บริการ เนื่องจากประเทศที่ถูกขึ้นบัญชีดำจะไม่สามารถเพิ่มเที่ยวบินหรือเพิ่มเส้นทางใหม่ได้ รวมทั้งสถานะทางการเงินอาจได้รับผลกระทบดังที่ปรากฏในกรณีสายการบินฟิลิปปินส์ที่รายได้เติบโตในอัตราเฉลี่ยสะสมเพียง 0.3% ต่อปี ในระหว่างปี 2008-2013 ที่ถูกปรับลดอันดับความปลอดภัย นอกจากนี้ ผลกำไรของสายการบินอาจลดลงจากการเพิ่มขึ้นของต้นทุนการดำเนินงาน อัตราค่าเช่าเครื่องบิน และเบี้ยประกัน ตลอดจนเงื่อนไขการซ่อมบำรุงที่มีความเข้มงวดมากขึ้นอีกด้วย

การคืนอันดับความปลอดภัยทางการบินอาจใช้เวลานานไม่ต่ำกว่า 4 ปี โดยจะต้องอาศัยความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนในการผลักดัน จากตัวอย่างในอดีตจะเห็นว่าการคืนอันดับความน่าเชื่อถือมีความเป็นไปได้ แต่กระบวนการดังกล่าวอาจต้องใช้เวลา เช่น ฟิลิปปินส์ อิสราเอล และอินเดีย ที่ใช้เวลาโดยเฉลี่ย 4 ปีในการเลื่อนอันดับมาเป็นประเภท 1 โดยถ้าให้มองว่าการที่จะผลักดันให้สถาบันประเมินมาตรฐานต่างๆ ปรับสถานะความปลอดภัยขึ้นจะต้องอาศัยการสนับสนุนจากทั้งภาครัฐและเอกชน ดังตัวอย่างในปี 2012 ที่ Philippine Airlines ได้จัดจ้างที่ปรึกษาด้านการบินจากสหรัฐฯ เพื่อจัดการอบรมและให้ความช่วยเหลือทางด้านเทคนิคแก่สถาบันการบินพลเรือนของประเทศ (CAAP) ตลอดจนจัดทำแผนงานดำเนินงานของ CAAP ที่จะรับรองผลการปฏิบัติงานที่มีความสอดคล้องกับมาตรฐาน ICAO โดยแผนงานดังกล่าวรวมถึงการจัดทำคู่มือการตรวจสอบ ข้อแนะนำเชิงเทคนิค และการปรับปรุงกฎระเบียบการบินพลเรือนของฟิลิปปินส์ด้วย โดยการจัดจ้างที่ปรึกษาในกรณีนี้ CAAP ไม่ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายใดๆ เนื่องจาก Philippine Airlines เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายให้ทั้งหมด



อย่างไรก็ดี ความสำเร็จของ CAAP และที่ปรึกษาในการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของอุตสาหกรรมการบินของฟิลิปปินส์ ส่งผลให้ ICAO ยกเลิกสถานะ SSC ของประเทศฟิลิปปินส์ในปี 2013 หรือภายในระยะเวลาเพียงหนึ่งปีหลังจากการจ้างที่ปรึกษาดังกล่าว โดยการเลื่อนอันดับครั้งนั้นทำให้รายได้สายการบินฟิลิปปินส์เพิ่มขึ้นถึง 36% ระหว่างปี 2013 และ 2014

การร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนเพื่อการแก้ไขปัญหามาตรฐานด้านความปลอดภัยก่อนการประกาศลดสถานะความปลอดภัย จะช่วยให้เกิดความมั่นใจต่อสายการบินและมาตรฐานการบินของประเทศได้อย่างแน่นอน เนื่องจาก ICAO ได้แจ้งเตือนการพิจารณาปรับลดสถานะความปลอดภัยเป็นการล่วงหน้า ไทยจึงมีโอกาสดำเนินการมาตรการแก้ไขต่างๆ ในช่วง 2-3 เดือนที่ผ่านมา เพื่อหลีกเลี่ยงการปรับลดอันดับความน่าเชื่อถือดังกล่าว โดยหนึ่งแนวทางที่กรมการบินพลเรือนได้ดำเนินการคือ การคัดเลือกผู้เชี่ยวชาญในอุตสาหกรรมการบินเพื่อเข้าร่วมพิจารณาแผนการแก้ไขปรับปรุงเพื่อนำเสนอต่อ ICAO ในเดือนกรกฎาคมนี้ ซึ่งคาดว่า สายการบินที่ให้บริการในประเทศไทยทั้งหมด 44 แห่ง จะได้รับการออกใบรับรองตามมาตรฐาน ICAO ฉบับใหม่หลังจากนั้น รวมทั้งมีการพิจารณาออกใบอนุญาตให้สายการบิน 7 แห่งให้สามารถขนส่งวัตถุอันตรายทั้งภายในและระหว่างประเทศได้ด้วย ในส่วนของมาตรการแก้ไขของภาคเอกชน สายการบินชั้นนำของไทย 4 แห่ง (การบินไทย บางกอกแอร์เวย์ส นกแอร์ และไทยแอร์เอเชีย) ได้ร่วมกันระดมเงินทุนจำนวน 17 ล้านบาท เพื่อการจัดจ้างที่ปรึกษาทางการบินต่างชาติเพื่อจัดการอบรมและให้ความช่วยเหลือทางเทคนิคต่อกรมการบินพลเรือนไทยและสายการบินที่จดทะเบียนในประเทศไทย ทั้งนี้ ความสำเร็จของความร่วมมือจากทั้งภาครัฐและเอกชนของไทยดังกล่าวจะปรากฏให้เห็นอย่างชัดเจนเมื่อ ICAO นำเสนอรายงานฉบับสมบูรณ์ และ US FAA เริ่มการตรวจสอบในเดือนกรกฎาคมที่จะถึงนี้

Implication

■ ไทยควรตระหนักถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นหากมีการปรับลดอันดับความปลอดภัยทางการบินและเตรียมพร้อมรับมือ

บทเรียนของฟิลิปปินส์ทำให้เห็นว่าการคืนสถานะสามารถทำได้ แต่กระบวนการดังกล่าวอาจต้องใช้เวลา โดยฟิลิปปินส์ใช้เวลาถึง 4 ปี ในการปรับปรุงมาตรฐานการบินเพื่อให้ ICAO ยกเลิกสถานะ SSC ในขณะเดียวกัน การเลื่อนอันดับเป็นประเภท 1 ของ US FAA ใช้เวลาถึง 6 ปี ดังนั้น อีไอซีแนะภาครัฐและเอกชนควรจับมือกันที่จะแก้ไขปัญหาอย่างจริงจังและรวดเร็ว

■ หากมีการปรับลดสถานะความปลอดภัยทางการบิน สายการบินของไทยจะเผชิญกับการสูญเสียรายได้และมีรายจ่ายที่สูงขึ้น รวมถึงการแข่งขันที่รุนแรงจากสายการบินต่างชาติ

นอกจากการสูญเสียความนิยมจากฐานลูกค้าทำให้จำนวนผู้โดยสารและรายได้ลดลงแล้ว สายการบินของไทยอาจต้องเผชิญกับต้นทุนการดำเนินงานที่สูงขึ้นจากการปรับเพิ่มค่าเช่าเครื่องบินและเบี้ยประกัน ตลอดจนเงื่อนไขการซ่อมบำรุงที่มีความเข้มงวดมากขึ้น รวมไปถึง ธุรกิจการบินจะมีการแข่งขันเพิ่มขึ้นจากการที่สายการบินต่างชาติเพิ่มบริการในเส้นทางการบินผ่านประเทศไทย เพื่อแย่งชิงส่วนแบ่งตลาดในส่วนที่สายการบินของไทยไม่สามารถรองรับได้อย่างทั่วถึง นอกจากนี้ สายการบินของไทยอาจต้องสูญเสียบุคลากรให้กับคู่แข่งต่างชาติที่มีความต้องการเพิ่มอัตรากำลังอีกด้วย ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาผลกระทบตามประเภทบริการการบินพบว่า ธุรกิจเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำจะได้รับผลกระทบมากที่สุด เนื่องจากจะต้องได้รับการอนุมัติการบินเป็นกรณี สำหรับสายการบินเต็มรูปแบบและสายการบินต้นทุนต่ำที่ให้บริการเส้นทางระยะกลางจะมีข้อจำกัดในการขยายกิจการเนื่องจากไม่สามารถเพิ่มเส้นทางบินใหม่หรือจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางเดิมได้ ในขณะที่สายการบินต้นทุนต่ำในประเทศจะเป็นกลุ่มที่ได้รับผลกระทบน้อยสุด

■ การปรับลดอันดับความปลอดภัยของการบินในไทยจะมีผลกระทบเล็กน้อยต่อผู้โดยสาร สนามบิน และอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของไทย อีไอซีคาดว่าผู้โดยสารจะยังคงได้รับผลประโยชน์จากราคาตั๋วเครื่องบินที่ปรับลดลงอย่างต่อเนื่อง จากการแข่งขันในปัจจุบันที่ทวีความรุนแรงขึ้นเรื่อยๆ นอกจากนี้ สนามบินภายในประเทศและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจะได้รับผลกระทบเพียงเล็กน้อยเนื่องจากสายการบินอื่นๆ สามารถเข้ามาทดแทนบริการของสายการบินของไทย ดังกรณีของฟิลิปปินส์และอินโดนีเซียที่ถูกปรับลดอันดับความปลอดภัยด้านการบิน แต่กลับพบว่าจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติปรับเพิ่มขึ้นในช่วงเวลาดังกล่าว โดยนักท่องเที่ยวจากทวีปยุโรปเดินทางเข้าอินโดนีเซียเพิ่มขึ้นถึง 10% ต่อปี ในช่วงที่ EASA ได้สั่งห้ามสายการบินทะเบียนอินโดนีเซียบินเข้ายุโรป เป็นต้น

รูปที่ 1: เกณฑ์การกำกับและตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยการบินพลเรือนของ ICAO และ US FAA มีความใกล้เคียงกัน

	องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO): มาตรฐานการกำกับดูแลความปลอดภัยการบินพลเรือน	สำนักงานบริหารการบินแห่งชาติ (US FAA): มาตรฐานการประเมินความปลอดภัยการบินนานาชาติ
เกณฑ์การตรวจสอบ	1. กฎหมายหลักและกฎระเบียบการบินพลเรือน 2. โครงสร้างหน่วยงานและหน้าที่การกำกับดูแลความปลอดภัย 3. การออกใบอนุญาตให้เจ้าหน้าที่ 4. การปฏิบัติการบินของอากาศยาน 5. สมควรเดินอากาศของอากาศยาน 6. การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ ของอากาศยาน 7. การบริการการเดินอากาศ 8. สนามบินและการช่วยเดินอากาศภาคพื้นดิน	1. กฎหมายหลักการบินพลเรือน 2. กฎระเบียบการปฏิบัติงาน 3. ระบบการดำเนินงานของกรมการบินพลเรือนและบทบาทในการดูแลความปลอดภัย 4. คุณสมบัติและการอบรมเจ้าหน้าที่ทางเทคนิค 5. ข้อเสนอแนะทางเทคนิค 6. ข้อกำหนดในการออกใบรับรอง 7. ข้อกำหนดในการติดตามตรวจสอบ 8. การแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัย
การปรับสถานะเมื่อไม่ผ่านการประเมิน	ข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย (SSC)	"ประเภทสอง" หรืออยู่ใน "บัญชีเฝ้ามอง"

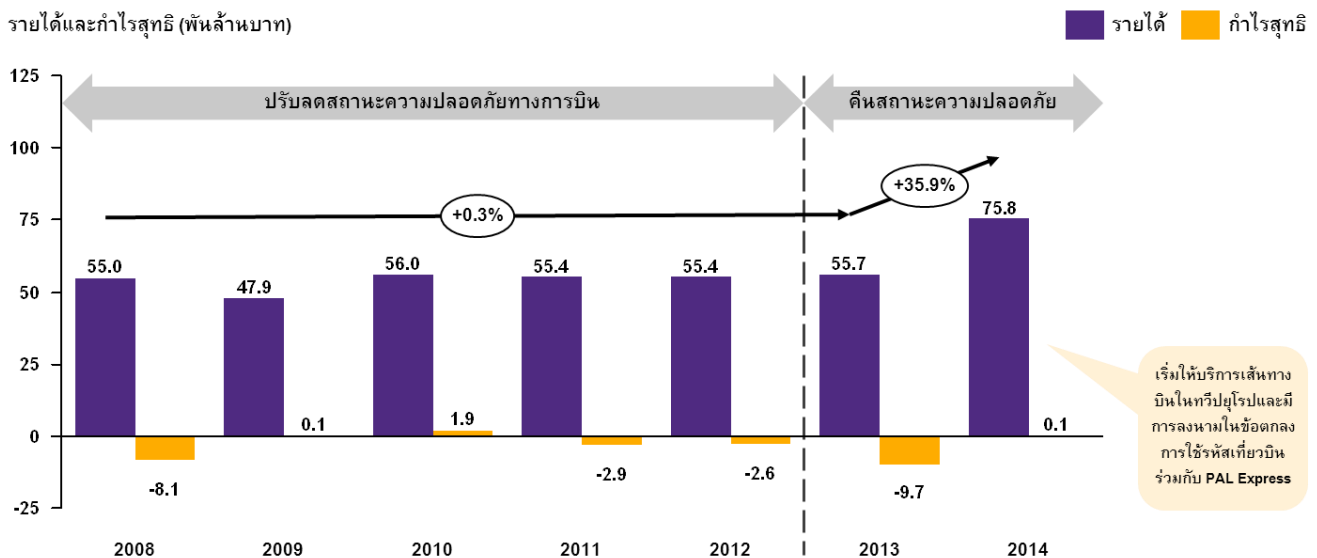
ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ ICAO และ US FAA

รูปที่ 2: สหภาพยุโรปประกาศห้ามการให้บริการของสายการบินที่ขึ้นทะเบียนในฟิลิปปินส์ เมื่อฟิลิปปินส์ไม่ผ่านการประเมินของ US FAA และ ICAO

ปีที่มีการตรวจสอบ	สถาบันการตรวจสอบ	ผลการตรวจสอบเบื้องต้น	มาตรการของสถาบัน ตรวจสอบ	ปีที่มีการยกเลิก มาตรการ
2008	US FAA	ไม่สามารถดำเนินการตามมาตรฐานความปลอดภัยนานาชาติของ ICAO โดยมีรายการข้อบกพร่อง ดังนี้ - ความน่าเชื่อถือในการออกใบรับรองต่าง ๆ เช่น ใบรับรองการมาตรฐานระบบงาน หรือใบรับรองสภาพความเหมาะสมการบินของเครื่องบิน - คุณสมบัติและการอบรมของเจ้าหน้าที่ตรวจสอบและเจ้าหน้าที่เทคนิคที่สำคัญ - หน้าที่การกำกับและดูแลความปลอดภัย - การเก็บข้อมูล ฯลฯ	ปรับลดสถานะการบินพลเรือนของประเทศฟิลิปปินส์จากประเภท 1 เป็นประเภท 2	2014
2009	ICAO	ตรวจพบข้อบกพร่องด้านความปลอดภัย 88 รายการ ซึ่งเกี่ยวข้องกับข้อกำหนดการตรวจสอบ 278 ข้อจากทั้งหมด 987 ข้อ ซึ่งทำให้สัดส่วนการดำเนินงานที่ตรงตามมาตรฐานความปลอดภัยการบินถึง 28%	พบข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัยของสถาบันการบินพลเรือนฟิลิปปินส์	2013
2010	EASA	สรุปผลการประเมินว่า ประเทศฟิลิปปินส์ขาดมาตรการในการตรวจสอบและกำกับความปลอดภัยการบินพลเรือน โดยอ้างอิงผลการตรวจสอบของ US FAA ในปี 2008 และ ICAO ในปี 2009	สายการบินที่จดทะเบียนในฟิลิปปินส์ถูกขึ้นบัญชีดำของสหภาพยุโรป	2013

ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ Presidential Communications Operations Office ภายใต้ US FAA ที่อ้างอิงจาก Wallace Business Forum

รูปที่ 3: รายได้ของสายการบินฟิลิปปินส์เติบโตได้น้อยและมีผลกำไรลดลงในช่วงที่มีการปรับลดสถานะความปลอดภัยทางการบิน



ที่มา : การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ CAPA

โดย : วิสสุตา แจ้งประจักษ์ (wisuta.jaengprajak@scb.co.th)
SCB Economic Intelligence Center (EIC)
EIC Online: www.scbeic.com

Disclaimer: The information contained in this report has been obtained from sources believed to be reliable. However, neither we nor any of our respective affiliates, employees or representatives make any representation or warranty, express or implied, as to the accuracy or completeness of any of the information contained in this report, and we and our respective affiliates, employees or representatives expressly disclaim any and all liability relating to or resulting from the use of this report or such information by the recipient or other persons in whatever manner. Any opinions presented herein represent our subjective views and our current estimates and judgments based on various assumptions that may be subject to change without notice, and may not prove to be correct. This report is for the recipient's information only. It does not represent or constitute any advice, offer, recommendation, or solicitation by us and should not be relied upon as such. We, or any of our associates, may also have an interest in the companies mentioned herein.