



อะไรจะเกิดขึ้นต่อไป หลัง ICAO ปลดล็อกแดง?

Event

- องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ประกาศปลดตรงแดงประเทศไทยจากประเทศที่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัยด้านการบิน (SSC) หลังจาก ICAO เข้ามาตรวจสอบไทยในช่วงเดือนกันยายนที่ผ่านมา โดยการปลดตรงแดง จะส่งผลให้สายการบินสัญชาติไทยสามารถเปิดเส้นทางใหม่ เพิ่มความถี่เที่ยวบิน เปลี่ยนขนาดเครื่องบินและให้บริการแบบเช่าเหมาลำ (Chartered flight) ในประเทศที่มีมาตรการออกมาระงับการบิน เช่น ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ทั้งนี้ ICAO ได้ปักธงแดงไทยตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2015 จากปัญหาด้านการกำกับดูแลด้านมาตรฐานความปลอดภัยการบินพลเรือน จึงส่งผลให้ไทยจัดตั้งหน่วยงานกำกับดูแลใหม่คือ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) เพื่อแก้ไขปัญหา 2 ส่วนหลักคือ การออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศใหม่ (AOC Certification) และการแก้ไขข้อบกพร่อง SSC 33 ข้อ

Analysis

- **ไอโอซีมองว่าการปลดล็อกแดงจะส่งผลดีต่อไทยทั้งในอุตสาหกรรมการบินและการท่องเที่ยว** สำหรับอุตสาหกรรมการบิน การปลดตรงแดงจะช่วยสร้างความเชื่อถือของหน่วยงานด้านการบินของไทย และสร้างความเชื่อมั่นต่อนักท่องเที่ยวในการเลือกใช้สายการบินสัญชาติไทย อีกทั้งยังอาจส่งผลให้สำนักงานบริหารองค์การการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (FAA) ปรับเพิ่มระดับมาตรฐานด้านการบินของไทยจากประเภท 2 ซึ่งห้ามการเปิดเส้นทางใหม่ในสหรัฐ เป็นประเภท 1 ดังเดิมก่อนถูกปักธงแดง สำหรับอุตสาหกรรมท่องเที่ยว จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมาไทยมีแนวโน้มจะปรับเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะการเดินทางในรูปแบบการเช่าเหมาลำ เนื่องจากหลายสายการบินที่ได้ AOC recertification สามารถกลับมาให้บริการได้แล้ว
- **การแข่งขันระหว่างสายการบินมีแนวโน้มรุนแรงยิ่งขึ้นจากการเปิดเส้นทางใหม่และการขาดแคลนบุคลากร** ซึ่งในช่วง 3 เดือนที่ผ่านมา มีหลายสายการบินเตรียมเปิดให้บริการในเส้นทางยอดนิยม เช่น ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ จากสนามบินหลักอย่าง สุวรรณภูมิและดอนเมืองหรือจากสนามบินรองอื่นๆ เช่น อุตะภา เชียงใหม่ ภูเก็ต นอกจากนี้ การเพิ่มขึ้นของเที่ยวบินยังส่งผลให้เกิดการแข่งขันเพื่อแย่งชิงบุคลากรด้านการบิน เช่น นักบิน แอร์โฮสเตส วิศวกร และช่างเทคนิค เป็นต้น

Implication

- **ไอโอซีมองข้อจำกัดจากปัญหาด้าน time slot และความจุของสนามบินทั้งในไทยและต่างประเทศ** อาจทำให้การเพิ่มความถี่และเปิดเที่ยวบินใหม่ไม่ราบรื่นนัก ในปัจจุบันสนามบินในไทยหลายแห่งเริ่มมี time slot ที่หนาแน่นแล้ว ประกอบกับจำนวนผู้โดยสารที่เกินขีดความสามารถในการรองรับ ในขณะเดียวกัน สนามบินในต่างประเทศ โดยเฉพาะสนามบินในเส้นทางที่ได้รับความนิยม เช่น นาริตะของญี่ปุ่น และอินชอนของเกาหลีใต้ ก็ประสบกับปัญหาที่คล้ายคลึงกัน ทำให้การเพิ่มความถี่และขยายเส้นทางอาจทำได้ไม่ถนัดนัก



- แผนการพัฒนาไทยสู่การเป็นศูนย์กลางการบิน (Aeropolis) และศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO) มีโอกาสประสบความสำเร็จเพิ่มสูงขึ้น นอกจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมด้านการบินแล้ว การที่ CAAT สามารถปรับปรุงให้มีมาตรฐานในระดับโลกได้ จะช่วยสร้างภาพลักษณ์ ความเชื่อมั่นและดึงดูดผู้ประกอบการต่างชาติให้เข้ามาลงทุนในโครงการทั้งสองมากยิ่งขึ้น

โดย : ปุณณภพ ตันติปิฎก (punyapob.tantipidok@scb.co.th)

Economic Intelligence Center (EIC)

ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)

EIC Online: www.scbeic.com

Line: [@scbeic](https://www.line.me/tv/scbeic)

