



ICAO ปลดตรงแดงหน้าชื่อประเทศไทย...

หนุ่ยรายได้ธุรกิจสายการบินปี 2561 เจียด 3 แสนล้านบาท

CURRENT ISSUE

ปีที่ 23 ฉบับที่ 2875

วันที่ 9 ตุลาคม 2560

ประเด็นสำคัญ

- สถานการณ์ล่าสุด ICAO ได้ปลดตรงแดงหน้าชื่อประเทศไทยบนเว็บไซต์ของ ICAO หลังจากที่ได้ขึ้นธงแดงตั้งแต่ มิถุนายน ปี 2558 อันส่งผลให้ธุรกิจการบินของไทยต้องเผชิญกับความท้าทายที่หลากหลายนานมาแล้ว รวมถึงการที่ FAA ปรับลดอันดับมาตรฐานความปลอดภัยด้านการขนส่งทางอากาศเป็นระดับที่ต่ำกว่ามาตรฐาน (Category 2) ส่งผลให้ธุรกิจสายการบินของไทยมีค่าเสียโอกาสเกิดขึ้นกว่า 11,300 ล้านบาท ในระยะเวลา 2 ปี ที่ผ่านมา
- การปลดล็อกธงแดงของ ICAO น่าจะทำให้ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ รวมถึง FAA ยกเลิกการตั้งข้อจำกัดทางการบินที่มีต่อสายการบินของไทย ส่งผลให้สถานการณ์การบินของไทยเติบโตคึกคักยิ่งขึ้น โดย คาดว่าธุรกิจสายการบินของไทยในปี 2560 จะมีรายได้ 278,900 ล้านบาท และน่าจะแตะ 294,500 ล้านบาท ในปี 2561 มากกว่ากรณีที่ ICAO ยังคงติดธงแดง คิดเป็นมูลค่า 1,300 และ 8,400 ล้านบาท ตามลำดับ
- ผลจากการที่ ICAO ปลดตรงแดงจะเป็นแรงขับเคลื่อนความเชื่อมั่นต่อภาพรวมของอุตสาหกรรมการบินของไทย และจะสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางทางการบินภูมิภาคของไทยให้บรรลุเป้าหมาย กระทั่งก่อให้เกิดรากฐานสำคัญในการพัฒนาสู่ท่าอากาศยาน Aerotropolis ที่รัฐบาลได้ตั้งเป้าให้เป็นกลไกสำคัญในการผลักดัน EEC และเศรษฐกิจของประเทศในระยะข้างหน้า

นับว่าเป็นข่าวดีอย่างมากที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization หรือ ICAO) ได้ปลดตรงแดงหน้าชื่อประเทศไทยบนเว็บไซต์ของ ICAO หลังจากที่ได้ขึ้นธงแดงตั้งแต่ มิถุนายน ปี 2558 อันส่งผลให้ธุรกิจสายการบินของไทยต้องเผชิญกับความท้าทายที่หลากหลายนานอย่างต่อเนื่องตามมา ทั้งการปรับลดอันดับมาตรฐานความปลอดภัยด้านการขนส่งทางอากาศจากระดับปกติ (Category 1) เป็นระดับที่ต่ำกว่ามาตรฐาน (Category 2) ขององค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration หรือ FAA) และความคลางแคลงใจในมาตรฐานความปลอดภัยจากนานาชาติ จนนำไปสู่การที่เครื่องบินของไทยถูกตรวจสอบ ณ ลานจอด (Ramp Inspections) ในท่าอากาศยานต่างประเทศ เข้มข้นขึ้น โดยแม้ผลกระทบจะอยู่ในวงจำกัดเพียงถูกตั้งข้อจำกัดการปฏิบัติการทางการบินจากญี่ปุ่น และเกาหลีใต้จากกรณีปัญหา ICAO¹ และจากสหรัฐอเมริกากรณีปัญหา FAA² เท่านั้น แต่ผลกระทบทางด้านภาพลักษณ์

¹ Japan Civil Aviation Bureau (JCAB) ของญี่ปุ่นและKorea Office of Civil Aviation ของเกาหลีใต้ ห้ามทุกสายการบินของไทยที่ไปยังญี่ปุ่นและเกาหลีใต้เพิ่มเที่ยวบิน ปรับเปลี่ยนเส้นทาง และขนาดเครื่องบิน

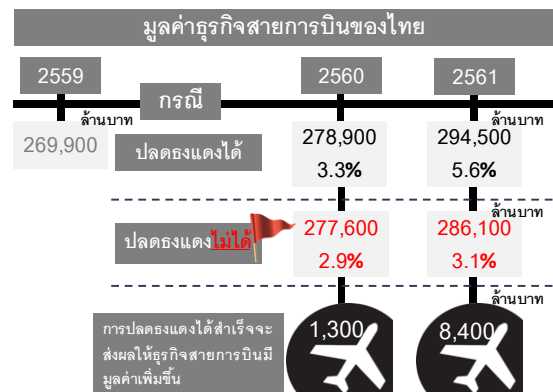
² FAA ตั้งข้อจำกัดต่อสายการบินที่ถูกจัดอันดับต่ำกว่ามาตรฐาน (Category 2) โดยห้ามเพิ่มเที่ยวบิน ปรับเปลี่ยนเส้นทาง และขนาดเครื่องบิน

มีซึ่งระยะเวลายาวนานกว่า 2 ปี เป็นอุปสรรคสำคัญต่อการเติบโตของธุรกิจสายการบินของไทย รวมถึงการที่ภาครัฐได้มุ่งเป้าให้อุตสาหกรรมการบินเป็นกลไกสำคัญในการผลักดัน EEC และเศรษฐกิจของประเทศในระยะข้างหน้า

จับตาท่าทีของญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และ FAA ภายหลัง ICAO ปลดธงแดงหน้าชื่อประเทศไทย คาดว่า จะส่งผลให้รายได้ของธุรกิจการบินในไตรมาสสุดท้ายของปีเพิ่มขึ้นกว่า 1,300 ล้านบาท

สำหรับผลกระทบที่มีต่อธุรกิจสายการบินของไทยที่เกิดจากการตั้งข้อจำกัดทางการบินนั้น เริ่มตั้งแต่ ICAO ได้มีคำเตือนเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยทางการบินของไทยให้แก่ภาคีสมาชิกทราบ คือ ตั้งแต่เดือนมีนาคม 2558 รวมระยะเวลาทั้งสิ้น 2 ปี 7 เดือน คิดเป็นมูลค่าค่าเสียหายโอกาสของสายการบินของไทยทั้งสิ้นกว่า 11,300 ล้านบาท โดย หลังจากนั้น คาดว่า ภาคีสมาชิกอย่างญี่ปุ่น และเกาหลีใต้³ น่าจะมีการยกเลิกการตั้งข้อจำกัดที่มีต่อสายการบินของไทย ส่งผลให้ไทยสามารถขยายตลาดการบินไปยังประเทศทั้งสองได้ภายในช่วงตารางบินฤดูหนาวปีนี้ (ปลายตุลาคม 2560-ปลายมีนาคม 2561) เช่นเดียวกับ FAA ที่น่าจะมีท่าทีต่อการปรับอันดับของสายการบินของไทยให้กลับมายุกระดับปกติ /Category1 (ได้มาตรฐานของ ICAO) ในเร็ววันนี้ ยังผลให้สายการบินของไทยสามารถกลับไปบินยังเส้นทางสหรัฐอเมริกา ซึ่งสอดคล้องกับแผนการดำเนินการของสายการบินที่ได้กำหนดไว้⁴ โดยคาดว่าจะสามารถกลับมาบินได้ภายในช่วงตารางบินฤดูร้อนปีหน้า (ปลายมีนาคม-ปลายตุลาคม 2561)

ดังนั้น ศูนย์วิจัยกสิกรไทย มองว่า สถานการณ์การบินของไทยในไตรมาสสุดท้ายของปี 2560 หลังจาก ICAO ปลดธงแดงหน้าชื่อประเทศไทยจะเติบโตอย่างคึกคักขึ้น จากเดิมที่ได้ทวีบทบาทที่น่าจับตามองในระยะที่ผ่านมา และผลดังกล่าวจะต่อเนื่องไปยังปี 2561 ให้ธุรกิจการบินของไทยเติบโตอย่างเต็มศักยภาพ โดย คาดว่า ธุรกิจสายการบินของไทยในปี 2560 จะมีรายได้ประมาณ 278,900 ล้านบาท และน่าจะแตะ 294,500 ล้านบาท ในปี 2561 มากกว่ากรณีที่ ICAO ยังคงติดธงแดง คิดเป็นมูลค่า 1,300 และ 8,400 ล้านบาท ตามลำดับ



ที่มา: คำนวณโดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย

หมายเหตุ 1: มูลค่าธุรกิจสายการบินของไทยประมาณการจากรายได้ของสายการบินพาณิชย์ที่จดทะเบียนในไทยรายใหญ่จำนวน 8 สายการบิน

หมายเหตุ 2: มูลค่าธุรกิจสายการบินของไทยในกรณีที่ปลดธงแดงได้ประมาณการโดยมีสมมติฐานว่า

2.1 สายการบินของไทยเริ่มขยายเส้นทางการบินไปยังญี่ปุ่นและเกาหลีใต้ใน 2 เดือนสุดท้ายของปี 2560 โดยสายการบินสามารถขอตารางบินจากประเทศปลายทางได้ภายในช่วงตารางบินฤดูหนาว (ปลายเดือนตุลาคม) ได้ทัน

2.2 สายการบินของไทยกลับไปบินเส้นทางสหรัฐอเมริกาในไตรมาสที่ 2 ของปี 2561

นอกจากนี้ ผลจากการที่ ICAO ปลดธงแดง ยังจะเป็นการเรียกความเชื่อมั่นให้กลับมาสู่ธุรกิจสายการบินของไทย และเป็นปัจจัยสนับสนุนสำคัญให้กับนโยบายของภาครัฐซึ่งวางแผนให้

ที่ไปยังสหรัฐอเมริกา และทำ Code Share กับสายการบินของสหรัฐอเมริกา

³ ICAO มีบทบาทเพียงแจ้งผลการตรวจสอบให้ภาคีสมาชิกทั้ง 191 ประเทศรับรู้ ซึ่งการมีมาตรการต่อสายการบินของไทยขึ้นอยู่กับดุลพินิจของประเทศนั้นๆ

⁴ สหรัฐอเมริกาไม่ได้ห้ามเที่ยวบินของไทยเข้าประเทศ แต่เนื่องจากสายการบินของไทยได้ยกเลิกเส้นทางการบินไปยังสหรัฐอเมริกาเมื่อเดือนตุลาคม 2558 ก่อนที่ FAA จะประกาศลดอันดับมาตรฐานความปลอดภัยเมื่อเดือนธันวาคม 2558 ส่งผลให้เกิดข้อจำกัดในการขอทำการบินใหม่

อุตสาหกรรมการบินเป็นฟันเฟืองหลักในการผลักดันโครงการ EEC หรือ เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ให้สามารถเกิดขึ้นได้ผ่านโครงการเมืองการบิน หรือ อู่ตะเภา Aerotropolis อีกด้วย

ความเชื่อมั่นในมาตรฐานความปลอดภัยทางการบินของไทย ...

รากฐานสำคัญสู่การพัฒนาอู่ตะเภา Aerotropolis

อู่ตะเภา Aerotropolis หรือ เมืองการบิน เป็นโครงการยุทธศาสตร์ที่รัฐบาลคาดหวังให้เป็นกลไกหลักในการพัฒนา EEC ซึ่งถูกตั้งเป้าให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจเพื่อดึงดูดการลงทุนอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมระดับสูง อันจะเป็นการยกระดับขีดความสามารถของประเทศ หลังจากที่ไทยต้องเผชิญภัยการชะลอตัวของเศรษฐกิจในระยะที่ผ่านมา โดยอู่ตะเภา Aerotropolis จะเป็นการใช้จุดเด่นจากการเชื่อมโยงของท่าอากาศยานอู่ตะเภาดึงดูดการลงทุน ที่จะก่อให้เกิดเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจโดยมีท่าอากาศยานเป็นแกนหลักให้ธุรกิจและอุตสาหกรรมในรัศมีโดยรอบพึ่งพา โดยความเชื่อมโยงของท่าอากาศยาน นอกจากจะนำมาซึ่งจำนวนเที่ยวบิน นักท่องเที่ยว และสินค้าที่ขนส่งทางอากาศ ที่นำไปสู่การพัฒนาเชิงพาณิชย์แล้ว ยังจะดึงดูดเม็ดเงินการลงทุนขนาดใหญ่จากต่างประเทศในอุตสาหกรรมที่หวังพึ่งพาท่าอากาศยานในการเชื่อมโยงไปยังซัพพลายเออร์และตลาดสำคัญต่างๆ ทั่วโลกได้

การปลดธงแดงหน้าชื่อประเทศไทยของ ICAO จะเป็นแรงขับเคลื่อนความเชื่อมั่นต่อภาพรวมของอุตสาหกรรมการบินของไทย โดย ICAO จะยืนยันถึงการมีการกำกับดูแลที่ดีของรัฐบาลในด้านมาตรฐานทางการบินซึ่งรวมถึงการเดินอากาศ สนามบิน และการบริการภาคพื้นดิน ที่จะสอดคล้องกับความมุ่งมั่นที่จะเป็นศูนย์กลางทางการบินภูมิภาคของไทย อันจะสะท้อนผลไปยังห่วงโซ่การผลิตของอุตสาหกรรมการบินโดยรวมอย่าง ธุรกิจบริการภาคพื้นดิน ธุรกิจคลังสินค้า อุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance, Repair, and Overhaul: MRO) และอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยานให้ขยายตัวไปในทิศทางเดียวกัน กระทั่งผลักดันให้อู่ตะเภา Aerotropolis สามารถเกิดขึ้นได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยปัจจุบันก็ได้มีกลุ่มทุนขนาดใหญ่ระดับโลกทั้งจากจีน ฝรั่งเศส และสวีเดน ให้ความสนใจเข้ามาลงทุนธุรกิจโลจิสติกส์ ธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยาน และธุรกิจผลิตชิ้นส่วนอากาศยานในพื้นที่บ้างแล้ว นอกจากนี้ ในระยะข้างหน้า อู่ตะเภา Aerotropolis จะช่วยดึงดูดเม็ดเงินลงทุนในอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมซึ่งส่วนใหญ่พึ่งพาการขนส่งทางอากาศเป็นหลัก อันจะเป็นรากฐานสำคัญในการพัฒนา EEC ต่อไปในอนาคต

โดยสรุป การปลดธงแดงหน้าชื่อประเทศไทยนั้น ไม่เพียงแต่จะส่งผลบวกต่อธุรกิจสายการบินเท่านั้น แต่ยังเป็นส่วนสำคัญต่อภาคอุตสาหกรรมการบินโดยรวมของไทย ซึ่งนับเป็นหัวใจสำคัญในการสร้างเมืองการบินที่จะใช้เป็นแกนหลักเพื่อดึงดูดการลงทุนและนวัตกรรมจากต่างชาติ อันจะปฏิรูปภาคการผลิตไทยไปสู่ยุคดิจิทัล เทคโนโลยี นำมาซึ่งผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ยั่งยืน และมีมูลค่าอีกมหาศาลที่ยากจะประเมินได้



Disclaimer

รายงานวิจัยฉบับนี้จัดทำเพื่อเผยแพร่ทั่วไป โดยจัดทำขึ้นจากแหล่งข้อมูลต่างๆ ที่น่าเชื่อถือ แต่บริษัทฯ มิอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ หรือความสมบูรณ์เพื่อใช้ในทางการค้าหรือประโยชน์อื่นใด บริษัทฯ อาจมีการเปลี่ยนแปลงปรับปรุงข้อมูลได้ตลอดเวลาโดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ทั้งนี้ผู้ใช้ข้อมูลต้องใช้ความระมัดระวังในการใช้ข้อมูลต่างๆ ด้วยวิจารณญาณของตนเองและรับผิดชอบในความเสี่ยงเองทั้งสิ้น บริษัทฯ จะไม่รับผิดชอบต่อผู้ใช้หรือบุคคลใดในความเสียหายใดจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จึงไม่ถือว่าเป็นการให้ความเห็นหรือคำแนะนำในการตัดสินใจทางธุรกิจ แต่อย่างใดทั้งสิ้น