

วิกฤต'โบอิง 737 Max'

ทูบแบนรด์อเมริกา

กับข่าวต่างประเทศโพสต์ทูเดย์

หลังจากเกิดเหตุเครื่องบินรุ่นโบอิง 737 แม็กซ์ 8 ของสายการบินเอธิโอเปียแอร์ไลน์ส ตกหลังขึ้นบินได้เพียง 6 นาที เป็นเหตุให้เสียชีวิตยกลำ 157 ราย กว่า 40 ชาติทั่วโลกได้สั่งระงับใช้เครื่องบินรุ่น 737 แม็กซ์ 8 และแม็กซ์ 9 อีกรุ่นที่คล้ายกัน ด้วยเหตุผลด้านความปลอดภัย เนื่องจากหลายฝ่ายมองว่าอุบัติเหตุครั้งนี้อาจมีสาเหตุเดียวกับกรณีของไลออนแอร์เมื่อเดือน ต.ค.ปีที่แล้ว

แม้หลายชาติทั่วโลกเริ่มสั่งระงับการใช้ 737 แม็กซ์ ตั้งแต่วันจันทร์ แต่สำนักงานบริหารการบินแห่งชาติสหรัฐ (เอฟเอเอ) เพิ่งสั่งระงับเมื่อวันพุธ โดยให้เหตุผลว่า เพิ่งพบหลักฐานใหม่ว่าอุบัติเหตุทั้งสองรอบอาจมีสาเหตุเดียวกัน

วิกฤตของโบอิงในครั้งนี้อย่างไรก็ดี ไม่ได้กระทบแค่ตัวบริษัทเท่านั้น แต่ยังถือเป็นความพ่ายแพ้อันยับเยินของสหรัฐ เพราะโบอิงคือแบรนด์ที่มีความเป็นอเมริกันสูง และมีบทบาทสำคัญในการทำให้สหรัฐผงาดขึ้นเป็น 1 ใน 2 ผู้เล่นรายใหญ่ที่สุดของโลกในอุตสาหกรรมการบิน เคียงคู่ไปกับยุโรป ซึ่งมีแอร์บัส บริษัทการบินยักษ์ใหญ่

“แบรนด์ตกอยู่ในสถานะล่มสลาย และแบรนด์ที่ว่าไม่ใช่แค่โบอิง แต่เป็นอเมริกา” ซารา เนลสัน ประธานสมาคมพนักงานต้อนรับผู้โดยสารบนเครื่องบิน (เอเอฟเอ) กล่าว

ด้าน ไค ฟอน รุมอร์ นักวิเคราะห์บริษัทที่ปรึกษา โคเวน กล่าวว่า การประกาศของเอฟเอเอเมื่อวันอังคารที่ระบุว่าไม่พบปัญหาที่เป็นระบบ ทำให้โบอิงและ



เอฟเอเอเสียความน่าเชื่อถือไป

นิวยอร์กไทมส์ รายงานว่า สหภาพนักบินและลูกเรือในสหรัฐหลายกลุ่มได้แสดงความกังวลเรื่องการเมืองของเอฟเอเอ โดย เดนิส ทาเจอร์ โฆษกสหภาพนักบินของอเมริกันแอร์ไลน์ส กล่าวว่า สหภาพกังวลเรื่องกฎเกณฑ์ฝึกนักบินสำหรับรุ่นแม็กซ์มานานแล้ว เนื่องจากเอฟเอเอละเลยขั้นตอนเครื่องจำลองการบิน นำไปสู่ความสงสัยเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างเอฟเอเอและโบอิง

ปีเตอร์ เดอฟาซิโอ ประธานคณะกรรมการการฝ่ายคมนาคมและระบบโครงสร้างพื้นฐานของสภาผู้แทนราษฎรสหรัฐ กล่าวว่า ต้องมีการไต่สวนด้วยว่าทำไมเครื่องบินนี้ ซึ่งใช้ระบบความปลอดภัยที่ไม่เคยมีมาก่อน ถึงได้รับอนุญาตให้ใช้งานได้โดยไม่บังคับให้ฝึกอบรมนักบินเพิ่ม เช่นเดียวกับคณะกรรมการด้านพาณิชย์ของวุฒิสภาสหรัฐที่มีแผนจะเรียกให้การเร่งรัดภายในเดือน เม.ย.นี้

หวั่นโบอิงเสียตลาด 17 ล้านล้าน

ปัญหาด้านความปลอดภัยอาจจุดให้โบอิงเสียรายได้จากการขาย 737

แม็กซ์ โดยนิวยอร์กไทมส์ รายงานว่า ยอดสั่งซื้อเครื่องบินรุ่นนี้อยู่ที่ราว 4,600 ลำ คิดเป็นรายได้ 5.5 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐ (ราว 17.45 ล้านล้านบาท)

หุ้นของโบอิงยังร่วงหนักเกือบ 11% นับตั้งแต่เกิดเหตุ ขณะที่สายการบินหลายแห่งเริ่มกดดันให้โบอิงจ่ายค่าชดเชยจากการระงับใช้ ซึ่งการเช่าเครื่องบินรุ่นอื่นมาใช้งานแทนต้องมีค่าใช้จ่ายล้นละ 1 ล้านดอลลาร์ (ราว 31.74 ล้านบาท) สำหรับ 3 เดือน

ด้าน นิกเกอิ เอเชียัน รีวิว รายงานว่า กระทรวงคมนาคมเกาหลีใต้สั่งห้ามสายการบินในประเทศรับมอบ 737 แม็กซ์ 8 ถ้ายังรับประกันความปลอดภัยไม่ได้ โดยสายการบินเกาหลีใต้หลายแห่งมีกำหนดรับมอบรวม 14 ลำในปี

ขณะที่การบินไทยระบุว่าจะไม่พิจารณา 737 แม็กซ์ ในแผนจัดซื้อเครื่องบินใหม่

38 ลำ เช่นเดียวกับสายการบินเวียดนามที่ลงนามสั่งซื้อเมื่อเดือนที่แล้ว ระบุว่า จะตัดสินใจเรื่องข้อตกลงเมื่อระบุนสาเหตุได้ และมีสายการบินอีกหลายแห่งในเอเชียที่กำลังทบทวนหรือขอเลื่อนการทำข้อตกลง ซึ่งเป็นสัญญาณที่ชัดเจนว่าโบอิงอาจเสียลูกค้าในเอเชีย ตลาดการบินที่เติบโตเร็วที่สุดในโลก

อย่างไรก็ดี ผู้บริหารและนักวิเคราะห์ในอุตสาหกรรมการบิน คาดการณ์ว่าสายการบินอาจลังเลที่จะขอยกเลิกดีลจริง เนื่องจากวางมัดจำแล้ว 20% ของราคาเครื่องที่ 120 ล้านดอลลาร์ (ราว 3,807 ล้านบาท)

จีนกำหนดมาตรฐานใหม่

ท่ามกลางปัญหารุมเร้าอุตสาหกรรมการบินสหรัฐ นิวยอร์กไทมส์ รายงานว่า อุตสาหกรรมการบินจีนที่เคยมีประวัติไม่ดี และต้องขอความช่วยเหลือจากเอฟเอเอ ได้กลายมาเป็นผู้ทำให้โลกระงับ 737 แมกซ์ หลังสำนักงานการบินพลเรือนจีน (ซีเอเอซี) ออกคำสั่งห้ามสายการบินในประเทศใช้เครื่องบินรุ่นดังกล่าวภายในระยะเวลาไม่ถึง 20 ชั่วโมง หลังเกิดเหตุเมื่อวันอาทิตย์

“ในอดีตเรามักจะปฏิบัติตามเอฟเอเอ ถ้าเอฟเอเอสั่งระงับ เราก็จะระงับ” หลินจีเจีย ที่ปรึกษาด้านการบินของมหาวิทยาลัยเซี่ยเหอเหมินในจีน กล่าวพร้อมระบุว่า การตัดสินใจของซีเอเอซีที่ขึงล้งระงับเองเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญ

ก่อนหน้านี้ สายการบินหลายแห่งของจีนได้จัดฝึกอบรมนักบินพิเศษเรื่อง

การรับมือกับระบบควบคุมเครื่องบิน นับตั้งแต่เกิดเหตุไลออนแอร์ แต่ยังไม่มีความท้าทายว่าจีนจะรักษาประวัติด้านความปลอดภัยให้ต่อเนื่องในช่วงที่การบินกำลังขยายตัวอย่างรวดเร็วได้หรือไม่

มีโอกาสซ้ำไลออนแอร์สูง

แดเนียล เอลเวลล์ รักษาการผู้อำนวยการเอฟเอเอ กล่าวว่า หลังจากทบทวนข้อมูล เอฟเอเอพบว่าข้อมูลของเที่ยวบินเอธิโอเปียแอร์ไลน์ส ไกล่เคียงและคล้ายกับเที่ยวบินของไลออนแอร์ ซึ่งสอดคล้องกับ มาร์ก การ์โน รัฐมนตรีคมนาคมแคนาดา ที่กล่าวว่า แคนาดาตัดสินใจระงับการใช้ 737 แมกซ์ หลังพบหลักฐานจากดาวเทียมว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นรอบล่าสุดมีส่วนคล้ายกับของไลออนแอร์

ด้าน เทโวลเด เกเบรมาเรียม ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (ซีอีโอ) สายการบินเอธิโอเปียแอร์ไลน์ส เปิดเผยกับวอลสตรีท เจอร์นัล ว่า นักบินบนเที่ยวบินที่เกิดอุบัติเหตุได้รายงานปัญหาเกี่ยวกับการควบคุมเครื่อง และต้องการวนกลับสนามบิน แต่ไม่ได้ระบุสาเหตุอื่นเพิ่มเติม เช่น การบินชนนก

ทั้งนี้ บลูมเบิร์ก รายงานว่า โบอิงได้เพิ่มระบบ MCAS ซึ่งช่วยป้องกันการเกิดภาวะร่วงตกเนื่องจากสูญเสียความสามารถในการยกตัวและบิน แต่ในกรณีของไลออนแอร์ ตัวเซ็นเซอร์ที่วัดค่าผิดพลาดเพียงตัวเดียวกลับทำให้เกิดปัญหาในการควบคุมก่อนดิ่งลงสู่ทะเลชวา ■