



ต้นแอร์ไลน์

เจาะเมืองรองอาเซียน

6

เปิดเกมกวาดกราฟฟีก  
รายได้ท่องเที่ยว

# ต้นแอร์ไลน์เจาะเมืองรองอาเซียน เปิดเกมกวาดกราฟฟีก-รายได้ท่องเที่ยว

“อาคม” เตรียมขงที่ประชุมรัฐมนตรีคมนาคมอาเซียน หนุนแอร์ไลน์สเปิดเกมรุกขยายเส้นทางบินเชื่อมเมืองรองสู่เมืองรองในอาเซียนมากขึ้น ดันทำอากาศยานเมืองรองได้ กระจายกราฟฟีกแบ่งเบาความหนาแน่นจาก 4 ท่าอากาศยานหลักของไทย ดัน “ธรรคพล” ซีอีโอไทยแอร์เอเชีย หวัง “ชิงเกิลวีซ่า” แจ็งเกิด อาเซียนไทยรายได้ท่องเที่ยวได้เพิ่มอีก 4 เท่า

นายอาคม เดิมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กล่าวภายในงานเสวนา “Advancing Asean Single Aviation Market (ASAM)” The Seamless ASEAN Skies จัดโดยศูนย์วิจัยและบริการด้านการขนส่งทางอากาศ ภาควิชาวิศวกรรมการบินและอวกาศ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ว่า การพัฒนาอุตสาหกรรมการบินเป็น 1 ใน 5 อุตสาหกรรม new

S-curve ร่วมกับหุ่นยนต์ บริการการแพทย์ เคมีคอล และดิจิทัล ถือเป็นนโยบายสำคัญที่จะช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยในอีก 10-20 ปีข้างหน้า เพราะถนนทุกสายจะมุ่งหน้ามายังอาเซียนมากขึ้น ไทยจึงต้องเร่งตักตวงโอกาสนี้ไว้

อย่างไรก็ตาม พบว่าในธุรกิจทำอากาศยาน ปัจจุบันมีอัตราการใช้งานใน 4 ท่าอากาศยานหลักของไทยเต็มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร



ตลาดการบินร่วม - ม.เกษตรศาสตร์ได้เปิดเวทีระดมสมองจากหน่วยงานธุรกิจการบินในการเตรียมความพร้อมรับมือตลาดการบินร่วมอาเซียน เพื่อรวบรวมนำเสนอข้อมูลต่อภาครัฐในการกำหนดแนวทางและนโยบายต่อไป



แล้ว ทั้งสุวรรณภูมิ ดอนเมือง ภูเก็ต และเชียงใหม่ โดยทั้ง 4 ท่าอากาศยาน ยังอยู่ระหว่างการก่อสร้างเพิ่มเติม ต่างจากท่าอากาศยานซางงี้ ลิงคโพร ที่เปิดให้บริการอาคารผู้โดยสารหลังที่ 4 ไปแล้ว

นอกจากนี้ ไทยยังขาดการพัฒนาธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยาน (maintenance repair and overhaul : MRO) ทั้งที่มีสายการบินเข้ามาให้บริการจำนวนมาก โดยทางบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้เป็นหัวหน้าอยู่ระหว่างเจรจาธุรกิจศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานกับบริษัท แอร์บัสที่ทำอากาศยานอยู่ตะเภ่า ปัจจุบันธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยานในไทยทำได้ 975 ล้านเหรียญสหรัฐ (ราว 3.05 หมื่นล้านบาท) คิดเป็นเพียง 5% ของรายได้ของธุรกิจด้านนี้ในเอเชียทั้งหมด ซึ่งมีมูลค่ารวมกว่า 18,300 ล้านเหรียญสหรัฐ (ราว 5.71 แสนล้านบาท)

ขณะที่ธุรกิจรับจ้างผลิตสินค้า (OEM) ชิ้นส่วนและอุปกรณ์อากาศยานให้กับแบรนด์ต่าง ๆ ตามที่กำหนด ถือเป็นอีกธุรกิจที่ควรใช้โอกาสนี้เร่งพัฒนา เพื่อลดการนำเข้าชิ้นส่วนอากาศยานจากต่างประเทศในการซ่อมบำรุง ให้เกิดภาพอุตสาหกรรมการบินแบบครบวงจร สอดรับกับนโยบายไทยแลนด์ 4.0 และโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) ของรัฐบาล

“ในส่วนของการดูแลของกองทัพเรือ ได้วางเป้าหมายในการพัฒนาว่าจะสามารถขยายขีดการรองรับผู้โดยสารได้สูงสุด 60 ล้านคน ในปี 2576 พร้อมผลักดันให้เป็นมหานครแห่งการบิน เนื่องจากมีขนาดพื้นที่ใหญ่ถึง 6,000 ไร่ เอื้อต่อการพัฒนา และสามารถใช้เป็นระเบียบเศรษฐกิจเชื่อมโยงการท่องเที่ยว การค้า และพัฒนาเมืองในอนาคต”

นายอคมกล่าวด้วยว่า ด้านธุรกิจสายการบิน กลุ่มอาเซียนถือเป็นตลาดเป้าหมายของสหภาพยุโรป (อียู) ซึ่งอยากทำตลาดการบินร่วม (single

aviation market) แบบบล็อกบูบล็อก ขณะนี้ยังอยู่ระหว่างการเจรจาอย่างต่อเนื่อง เพราะเห็นว่าอาเซียนเป็นตลาดการบินขนาดใหญ่ มีปริมาณทราฟฟิกเติบโตมหาศาล อย่างไรก็ตาม มองว่ากลุ่มอาเซียนต้องเร่งพัฒนาตลาดการบินร่วมระหว่างกลุ่มอาเซียนด้วยกันให้ดีขึ้นกว่านี้ เพราะที่ผ่านมายังเป็นแค่การเชื่อมเที่ยวบินระหว่างเมืองหลักกับเมืองหลักเท่านั้น จึงเตรียมนำเสนอให้เชื่อมต่อเที่ยวบินระหว่างเมืองหลักสู่เมืองรอง และเมืองรองสู่เมืองรองภายในกลุ่มประเทศอาเซียนด้วยกันมากขึ้น

อย่างเช่น สามเหลี่ยมเศรษฐกิจ อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย ถือเป็นพื้นที่ที่ต้องการส่งเสริมให้บินจากเมืองรองสู่เมืองรองของแต่ละประเทศมากขึ้น เพราะไทยมีท่าอากาศยานที่มีศักยภาพในการยกระดับเป็นท่าอากาศยานนานาชาติกระจายอยู่ทุกภาค เช่น กระบี่ สมุทรสงคราม ชุมพร เบตง ในภาคใต้, ขอนแก่น และอุดรธานี ในภาคอีสาน และลำปาง กับแม่สอด (ตาก) ในภาคเหนือ โดยบางแห่งเป็นท่าอากาศยานนานาชาติอยู่แล้ว ขณะเดียวกัน อาเซียนต้องร่วมกันพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและระบบรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยาน รองรับนโยบายนานฟ้าเสรี ให้เป็นไปตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารในการเดินทางเชื่อมต่อเที่ยวบิน

“ไทยเตรียมนำเรื่องการส่งเสริมเปิดเที่ยวบินเชื่อมเมืองรองในอาเซียนมากขึ้น เสนอต่อที่ประชุมระดับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและเจ้าหน้าที่ระดับอาวุโสของกระทรวงในกลุ่มประเทศอาเซียน ซึ่งจะจัดขึ้นในช่วงปลายปี 2561”

นายธรรคพลฐ์ แบลเวลด์ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร สายการบินไทยแอร์เอเชีย กล่าวว่า นโยบายเปิดนานฟ้าเสรีเป็นสิ่งที่ติดอยู่แล้ว เห็นได้จาก 10 ปีที่แล้ว จีนถูกมองว่าเป็นประเทศที่ปิดตัว

เองมาก แต่กลับเป็นประเทศแรก ๆ ที่ใช้นโยบายนานฟ้าเสรีในทุกเมือง ยกเว้น 3 เมืองหลักอย่างกรุงปักกิ่ง เชียงไฮ้ และกว่างโจว แต่ปัจจุบันได้ผ่อนคลายเป็นเปิดครบทุกเมืองแล้ว ส่งผลดีต่อภาคท่องเที่ยวของประเทศไทย ทำให้ชาวจีนเดินทางมาไทยจำนวนมาก โดยไทยแอร์เอเชียเป็นหนึ่งในสายการบินที่เข้าไปรุกขยายเส้นทางบินสู่จีน และอยากเห็นอินเดียใช้นโยบายนี้เช่นกัน แต่ปัจจุบันยังยึดการเจรจาสิทธิการบินแบบทวิภาคีอยู่ ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวจีนและอินเดียที่มาไทยแตกต่างกันมาก

“สิ่งที่อยากเห็นมาก ๆ คือ การผลักดันซิงเกิลวีซ่า ให้นักท่องเที่ยวจากอาเซียนสามารถเที่ยวแบบเชื่อมโยงภายในอาเซียนได้อย่างสะดวกสบาย หากเกิดได้จริงจะช่วยกระตุ้นอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวให้เติบโตได้อีก 3-4 เท่า”

ทั้งนี้ ยังอยากเห็นการเติบโตของเที่ยวบินจากต่างประเทศสู่เมืองรองในไทยมากขึ้น คาดว่าภายใน 2-3 ปีนี้ การบินเมืองรองจะแข็งแรง และช่วยกระจายรายได้ไม่ให้กระจุกตัวเฉพาะท่าอากาศยานในเมืองหลัก โดยไทยแอร์เอเชียตั้งใจจะบินให้ครบทุกท่าอากาศยานในประเทศไทย ไม่กลัวขาดทุน แม้เป็นสิ่งที่ต้องเผชิญในช่วงแรกของการทำการบินสู่เมืองรอง เพราะถือว่าเป็นสิ่งที่ต้องช่วยกัน เมื่อดำเนินการไปสักระยะ ติมาณต์ความต้องการบินในเมืองรองเหล่านั้นจะตามมาเอง