

นอกจากเรื่องการปรับลดอัตราค่าโดยสารรถไฟแล้ว กระทรวงคมนาคมยังมีปัญหาท้าทายอีก 2 เรื่องใหญ่ รอเจ้ากระทรวงคนใหม่มาจัดการ นั่นคือเรื่องการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และการซื้อฝูงบินใหม่ 38 ลำของการบินไทย

เรื่องเทอร์มินัล 2 ที่ยื้อกันไปยื้อกันมา ฝ่ายที่คัดค้านก็อ้างเหตุผลเพียงแค่ว่า ไม่เป็นไปตามแผนแม่บท ซึ่งยังไม่ถึงเวลาจะสร้างเทอร์มินัล 2 ต้องรอสร้างอาคารเทียบจอดเครื่องบิน (Satellite) และทางวิ่งที่ 3 เสร็จเสียก่อน

แต่ฝ่ายที่สนับสนุน ก็คือฝ่ายผู้อำนวยการ AOT และบอร์ดยืนยันว่า คงจะรอต่อไป ไม่สร้างเทอร์มินัล 2 เห็นจะไม่ได้แล้ว เพราะขณะนี้ต้องแบกรับผู้โดยสารแน่นขนัดเกินขนาด

เฟสที่ 1 ของสุวรรณภูมินะ รองรับผู้โดยสารได้แค่ 45 ล้านคนเท่านั้น แต่ขณะนี้ผู้โดยสารล้นทะลักมาถึง 60 ล้านคน คงจะรอเรียงลำดับงานให้เป็นไปตามแผนแม่บทไม่ได้เสียแล้วกับสนามบินที่อัดแน่นเป็นปลากระป๋องเช่นนี้

เรื่องนี้จะตัดสินง่ายนะครับท่านเจ้ากระทรวงศักดิ์สยาม ชิดชอบ หรือจะเป็นถาวร เสนเนียม รมช.ผู้ดูแล AOT เพราะเป็นรัฐวิสาหกิจที่มีความมั่นคงทางการเงินเป็นอันมาก

การขยายอาคารหลังที่ 2 ไม่วันใดก็วันหนึ่งต้องทำอยู่แล้ว ปัญหาทางการเงินที่ไม่มี จะมั่วรีรออะไรกันเล่า ในทางตรงกันข้าม หากไม่ทำสิ จะเกิดความเสียหายมากมายที่ปล่อยให้สนามบินแห่งชาติ แออัดรวกับปลากระป๋อง

อีกประการหนึ่ง ทางฝ่ายบริหาร AOT ก็มีผลสำรวจผู้ใช้คือสายการบินต่าง ๆ มาแล้วด้วยว่า มีความต้องการให้สร้างเทอร์มินัลที่ 2 โดยเร็ว

ส่วนอีกเรื่องหนึ่งก็คือการซื้อเครื่องบินของการบินไทย รักคุณเท่าฟ้าเราเนี่ยแหละครับ

ท่ามกลางธุรกิจการบินที่แข่งเดือด ในระดับลัทธิชั่วร้ายด้วยกัน สายการบินจากตะวันออกกลางตลอดจนใต้หวัน



การบินไทยซื้อเครื่องบิน

ญี่ปุ่น หรือฮ่องกง เข้ามากระชับพื้นที่ของการบินไทยมากยิ่งขึ้น ขณะเดียวกันสายการบินโลว์คอสต์ทั้งหลาย ก็เริ่มขยับบินเส้นทางที่ยาวขึ้น เสมือนบินล้อมกรอบสายการบินแห่งชาติยังงี้ยังงั้น

ปัญหาการแข่งขันคือโจทย์ใหญ่ที่สุดสำหรับการบินไทยในวันนี้ และโจทย์ที่ใหญ่ที่สุดของการแข่งขันก็คือเครื่องบิน

หนึ่ง.ต้องมีจำนวนเครื่องบินที่เพียงพอต่อความต้องการไม่ขาดแคลน สอง.ต้องมีที่นั่งและสิ่งอำนวยความสะดวกทันสมัย และสาม.ต้องมีความหลากหลายของแบบเครื่องบินในการใช้งานตามฤดูกาลเดินทาง

การบินไทยดูจะขาดแคลน (ไม่มีเกิน) ทั้ง 3 ข้อไปแล้ว เรื่องจำนวนเครื่องบิน ซึ่งขณะนี้มีฝูงบินอยู่ 102 ลำ บินในเส้นทางครอบคลุม 77 เมืองทั่วโลก แต่มีเครื่องบินที่ถึงคิวรอปลดระวางอยู่แล้วถึง 31 ลำ

เครื่องบิน 31 ลำดังกล่าว นอกจากเป็นเครื่องบินเก่าที่ใช้มานานแล้ว ก็ยังมีปัญหาเรื่องที่นั่งและสิ่งอำนวยความสะดวก แม้แต่ที่นั่งชั้นธุรกิจก็ยังเป็นรุ่นก้าวข้ามและ “นอนโหล” อยู่เลย ซึ่งเครื่องบินหลัง ๆ มาตั้งแต่โบอิง 787 แอร์บัส 380 และแอร์บัส 350 เป็นเครื่องบินที่ได้รับการปรับปรุงมาแล้ว

ข่าวหุ้น Khao Hoon Circulation: 90,000 Ad Rate: 850	Section: First Section/บทความ						
	วันที่: ศุกร์ 2 สิงหาคม 2562						
	ปีที่: 25		ฉบับที่: 6265		หน้า: 2(บน)		
	Col.Inch: 50.66		Ad Value: 43,061		PRValue (x3): 129,183		
	คอลัมน์: ชีพายุ ทะลุฟ้า: การบินไทยซื้อเครื่องบิน						
						คลิป: ขาว-ดำ	

ในฝูงบินการบินไทยเวลานี้ มีแต่เครื่องบินลำตัวกว้าง ไม่มีเครื่องบินลำตัวแคบ บรรทุกผู้โดยสารประมาณ 100 กว่าคน เช่น โบอิง 737 หรือแอร์บัส 320-321 ประจำการอยู่เลย จึงเป็นเหตุให้ต้องใช้เครื่องบินลำใหญ่ไปรับผู้โดยสารจำนวนน้อยนิดที่ลดลงตามฤดูกาล อันเป็นการไม่คุ้มค่าในการบริหารต้นทุนเป็นอย่างยิ่ง

ทางฝ่ายบริหารการบินไทยได้ยื่นแผนจัดซื้อเครื่องบิน 38 ลำต่อกระทรวงคมนาคมตั้งแต่ช่วงรัฐบาลเก่า เป็นเครื่องบินทดแทนปลดระวาง 31 ลำ และเป็นเครื่องบินที่จะนำไปใช้บินเส้นทางใหม่แค่ 7 ลำ คงเป็นเรื่องต้องไปทำความเข้าใจกับคณะรัฐบาลใหม่พอสมควร

ซ้ำร้าย สถานการณ์ล่าสุดเกี่ยวกับนโยบายการเปิดน่านฟ้าการบินเสรี ซึ่งมุ่งเน้นไปที่การกระตุ้นรายได้จากภาคท่องเที่ยว ก็ยังมีดฟ้าครีมีฝน ไม่แน่ชัดว่าจะเป็นประโยชน์ต่อสายการบินแห่งชาตินี้น้อยกว่า มากกว่า หรือเทียบเท่า การที่ต้องอ้าแขนต้อนรับ “แอร์ไลน์ต่างชาติ” อย่างอบอุ่นหรือไม่อย่างไร

จริงอยู่ ด้วยหลักการที่ว่านี้ การบินไทยสามารถไปแข่งขันเพื่อช่วงชิงตลาดในต่างแดนได้มากขึ้นเช่นกัน ตามแต่เงื่อนไข หรือข้อตกลงที่รัฐบาลของประเทศนั้น ๆ มีร่วมกับประเทศไทย

แต่สำคัญที่สุด! คือแม้โชคดีได้รับข้อแลกเปลี่ยนแบบแฟร์ ๆ หากมีเครื่องบินในฝูงไม่เพียงพอไปเพิ่มเที่ยวบินในบางเส้นทางเดิม หรือ เส้นทางใหม่ที่มีศักยภาพ มันก็คงไร้ค่า ไม่มีความหมาย เสมือนหนึ่งมีปืนแต่ไร้กระสุน

หน้าซ้ายยังอาจนำพาการบินไทยไปตกอยู่ในสถานการณ์ที่ยากลำบาก กลายเป็นแสนสาหัสกว่าเดิมอีกจะไม่ว่า!!

แผนซื้อเครื่องบินใหม่ 38 ลำ นับเป็นความจำเป็นเพื่อการอยู่รอดและการแข่งขันของการบินไทย ควรได้รับการอนุมัติ แม้ผลประโยชน์จะยังขาดทุนอยู่ก็ตาม ■