

การคลายล็อกของประเทศจีนตั้งแต่วันที่ 8 มกราคม ก็เหมือนท่ามบแตก มีนักท่องเที่ยวชาวจีนทะลักเข้ามาสู่เป้าหมายการเดินทางอันดับ 1 คือประเทศไทยอย่างล้นหลาม

ข้อมูลจากบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทยระบุว่า ช่วงตรุษจีนระหว่าง 19-25 ม.ค.ปีนี้ มีเที่ยวบินจากจีนเข้ามาไทยถึง 240 เที่ยวบิน เฉลี่ยแล้ววันละ 34 เที่ยวบิน

ตามประเมินของบวท.จะมีเที่ยวบินจากจีนตลอดเดือน ม.ค.จำนวน 1,160 เที่ยวบิน และประเมินทั้งปีจะมีเที่ยวบินจีนเข้ามารวมทั้งสิ้น 36,896 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นเป็น 2 เท่าจากปีก่อน

ทว่าอนิจจา! ขณะที่เครื่องบินจีนไหลมาเทมาเข้าประเทศไทย แต่เครื่องบินไทยไปจีนยังมีน้อยมาก และในอนาคตอันใกล้ที่จีนจะเปิดประเทศเต็มรูป การบินไทยของเรา ก็ยากจะไปทำการบินปกติในเส้นทางที่เคยเป็นเส้นทางเส้นทองกับเขาได้

เหตุผลสั้น ๆ ง่ายนิดเดียว คือ ไม่มีเครื่องบินจะไปบิน เพราะขณะนี้เหลือเครื่องบินประจำการเพียงแค่ 44 ลำ เท่านั้น จากเคยมีประจำการก่อนโควิดอยู่กว่า 90 ลำ

เครื่องบิน 44 ลำที่มีใช้งาน ประกอบด้วยแอร์บัส A330-300 จำนวน 3 ลำ, แอร์บัส A350-900 จำนวน 12 ลำ, โบอิง 777-200 อีอาร์ 6 ลำ, โบอิง 777-300 อีอาร์ 17 ลำ, โบอิง 787-8 จำนวน 6 ลำ และโบอิง 787-9 จำนวน 2 ลำ

เครื่องบินโบอิงจัมโบ้ 747-400 จำนวน 10 ลำที่น่าจะมาก็คือสถานการณ์เครื่องบินขาดแคลนได้ ก็ได้ทำการขายไปแล้วเป็นมูลค่าราว 2,000 กว่าล้านบาท

ส่วนเครื่องบินแอร์บัส A340-500 “มรดกบาป” ขายปลดระวาง 5 ลำได้เงินมาแค่ 350 ล้านบาทเอง และขายให้



● ชัยชัย สวณวงศ์
chanchai2001.kh@gmail.com

โอกาส(ที่หลุดลอย)ของTHAI

กองทัพอากาศ 1 ลำก่อนหน้านั้น คงเหลืออีก 4 ลำยังรอการขายต่อไป

แอร์บัส A380 จำนวน 6 ลำ ขึ้นบัญชีรอขาย นำเสียดายที่จอดแช่สุวรรณภูมิไว้เฉย ๆ

ตารางการบินในเส้นทางทำเงินเวลานี้อันได้แก่ลอนดอน ปารีส แฟรงก์เฟิร์ต โตเกียว ฮอกไกโด และโซล เป็นต้น มีเครื่องบินไทยบินแค่วันละไฟลต์/ 1 เส้นทาง เพราะจำนวนเครื่องบินใช้งานไม่พอเพียง

ด้วยเหตุนี้ จึงไม่ต้องสงสัยเลยว่า การจองตั๋วการบินไทยทุกวัน “โอเวอร์บุ๊ก” อันยากลำบากมากในทุกเส้นทาง ซึ่งทั้งที่นั่งไม่ได้และราคาก็แพงขึ้นมาก

ที่นั่งชั้นธุรกิจไปญี่ปุ่นเมื่อก่อน 5-6 หมื่นบาท เดียวนี้ 80,000-100,000 บาท พวกบัตรทองแลกไมล์หมดสิทธิ์ ต้องเข้าคิวรอแบบไม่มีอนาคต

ผมถึงว่ามันน่าเสียดายนัก ที่ยามนี้ ควรจะมีเครื่องบินประທံความขาดแคลนได้ เช่นโบอิง 747-400 ที่ยังพอใช้ได้จำนวน 10 ลำ แต่ละลำมีความจุเกือบ 400 ที่นั่ง รวมแล้วก็เกือบ 4 พันที่นั่งบิน แต่ก็นั่นแหละ ฝ่ายบริหารการบินไทยแจ้งว่าได้ขายไปแล้ว

ขายได้ละเต็ดน้ำหรือเปล่า และจะส่งมอบกันเมื่อไหร่ก็
ไม่รู้ หากยังไม่มีความแน่นอน ก็น่าจะเรียกกลับมาบินต่อ
“ขายเครื่องบินขณะยังบินได้บนฟ้า ยังไงก็น่าจะได้ราคา
ดีกว่าเครื่องบินจอดแช่คาสนามบิน” หรือกว่า
ส่วนเครื่องบินแอร์บัส A380 ความจุ 500 ที่นั่งจำนวน 6
ลำที่จอดแช่รอขึ้นทะเบียนขายนั้นม้วนน้ำเสียตาย “โคตร ๆ” เลย
เครื่องบิน 6 ลำก็ 3,000 ที่นั่ง สามารถแก้ขัดแก้เบาได้ไม่น้อย
เลยนะ ท่านผู้บริหารแผนฟื้นฟูและท่านผู้บริหารการบินไทย
เครื่องบินเก่า ระหว่างจอดแช่รอการขาย กับบินขึ้นฟ้า
รอการขาย อย่างไหนจะขายได้ราคาดีกว่ากัน
เครื่องบินจอดแช่โดยไม่มีรายได้ ไหนจะต้องตั้งด้อยค่า
ทางบัญชีไปทุกปี และไหนจะเสื่อมสภาพไปทุกที คนจะซื้อ
ก็ยิ่งต้องกดราคาเพื่อกันเงินก้อนหนึ่งไปฟื้นฟูบูรณะอยู่ดี
คำชี้แจงอย่างไม่มีเป็นการของผู้บริหารการบินไทย
คือ เครื่องแอร์บัส A380 เป็นเครื่องบิน 4 เครื่องยนต์
ทำให้มีต้นทุนค่าน้ำมันที่สูงมาก นอกจากนี้จำนวนที่นั่ง 500
ที่นั่งก็ไม่เคยเต็ม ทำให้ขาดทุนมาตลอด
เอ๊ะ! เรื่องที่นั่งไม่เต็มมันเป็นเรื่องการบริหาร เกี่ยว
อะไรกันเนี่ยกับการไม่เอา A380 ขึ้นบิน และอย่างที่ว่า
ขายเครื่องบินที่ยังบินได้บนฟ้ากับจอดแช่รอขาย อย่างไหน
จะขายได้ราคาดีกว่ากัน
ยอมเอา A380 ขึ้นบิน อาจจะขาดทุนบ้าง แต่ก็
คุ้มค่าอย่างมากในการแก้ปัญหาเครื่องบินขาดแคลนขณะนี้
และเหนืออื่นใดนี่คือโอกาสที่ต้องคว้าเอาไว้ในสถานการณ์
เปิดน่านฟ้าโลกอีกครั้งหลังโควิด
แม้แต่อำนาจเครื่องบินขาดแคลนยันต์ แล้วปล่อยโอกาส
ของหลุดลอย แล้วชาตินี้ชาติไหนจะได้ฟื้นฟูการบินไทย
กันเล่า ■