



ข่าวประจำสัปดาห์, TTC Mumbai

DITP
Department of International Trade Promotion
Ministry of Commerce, Thailand

โดยสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ เมืองมุมไบ ประเทศอินเดีย

สนามบินมุมไบเตรียมลดเที่ยวบินระหว่างประเทศ 265 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ตั้งแต่ 25 ตุลาคม 2569

ท่าอากาศยานนานาชาติฉัตรปตี ศิวาจี มหาราช (Chhatrapati Shivaji Maharaj International Airport: CSMIA) เมืองมุมไบ เตรียมลดเที่ยวบินขาออกระหว่างประเทศชั่วคราวจำนวน 265 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ตั้งแต่วันที่ 25 ตุลาคม 2569 เพื่อรองรับแผนการปรับปรุงและพัฒนาอาคารผู้โดยสาร 1 (T1) ปัจจุบัน มีสายการบินประมาณ 46 สายการบินให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศจากอาคารผู้โดยสาร 2 (T2) รวมประมาณ 770 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยบริษัท Mumbai International Airport Ltd. (MIAL) ได้ขอให้สายการบินระงับการให้บริการระหว่างประเทศชั่วคราวประมาณ 33% เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของ T2 สำหรับรองรับเที่ยวบินภายในประเทศที่จะย้ายมาจาก T1

สายการบินที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่ IndiGo 74 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ Air India 33 เที่ยวบิน/ Akasa Air 11 เที่ยวบิน/ Air India Express 7 เที่ยวบิน/ SpiceJet 5 เที่ยวบิน/ Emirates 10 เที่ยวบิน และ Etihad Airways 10 เที่ยวบิน การปรับปรุง T1 มีกำหนดเริ่มดำเนินการในเดือนมกราคม 2570 โดยอาจมีการพิจารณาย้ายเที่ยวบินระหว่างประเทศบางส่วนไปยังท่าอากาศยานนานาชาตินาวิมุมไบ (Navi Mumbai International Airport: NMIA) อย่างไรก็ตาม สายการบินต่าง ๆ ได้แสดงความกังวลเกี่ยวกับกระบวนการเปลี่ยนผ่านและผลกระทบเชิงพาณิชย์จากการย้ายเที่ยวบิน



สาเหตุสำคัญต่อการลดเที่ยวบินระหว่างประเทศ เนื่องด้วยบริษัท Mumbai International Airport Ltd. (MIAL) ผู้บริหารท่าอากาศยานนานาชาติ CSMIA ได้กำหนดให้สายการบินแจ้งภายในเวลา 16.00 น. ของวันที่ 6 ตุลาคม 2569 ว่าประสงค์จะระงับหรือย้ายเที่ยวบิน/ช่องเวลาการบิน (slots) ใดเป็นการชั่วคราว เพื่อรองรับการปรับปรุงการให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศและการย้ายเที่ยวบินภายในประเทศจากอาคารผู้โดยสาร 1 (T1) ทั้งนี้ หากสายการบินไม่แจ้งความประสงค์ภายในระยะเวลาที่กำหนด MIAL จะเป็นผู้พิจารณากำหนดช่องเวลาการบินที่จะปรับลดหรือระงับเองตามข้อจำกัดด้านการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

เหตุใดสนามบินมุมไบจึงต้องลดขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ ?

การลดเที่ยวบินระหว่างประเทศมีวัตถุประสงค์ เพื่อเพิ่มพื้นที่รองรับเที่ยวบินภายในประเทศ ที่จะย้ายออกจาก T1 ซึ่งตั้งอยู่ในย่าน Santacruz เมืองมุมไบ และมีกำหนดรื้อถอนและก่อสร้างใหม่ อย่างไรก็ตาม การปิด T1 จะไม่ดำเนินการพร้อมกันทั้งหมด โดยแผนพัฒนาจะเริ่มจากพื้นที่ส่วนเหนือของอาคาร Terminal 1B ซึ่งปัจจุบันรองรับผู้โดยสารประมาณ 5 ล้านคนต่อปี การย้ายเที่ยวบินจะดำเนินการเป็นระยะ โดยในระยะแรกจะย้ายประมาณหนึ่งในสามของเที่ยวบิน ตามด้วยอีกหนึ่งในสาม และคาดว่าจะดำเนินการย้ายทั้งหมดแล้วเสร็จภายในเดือน มกราคม 2570

นอกจากการทยอยโอนผู้โดยสารภายในประเทศประมาณ 5 ล้านคน ไปยัง NMIA เป็นการชั่วคราวแล้ว ผู้โดยสารอีกประมาณ 10 ล้านคน หรือสองในสามของทั้งหมด จะยังคงใช้บริการ T1 ต่อไป ปัจจุบัน T1 รองรับเที่ยวบินประมาณ 950 เที่ยวบินต่อวัน ก่อนหน้านั้นในช่วงต้นเดือนตุลาคม 2569 หน่วยงานบริหารสนามบินได้แจ้งให้สายการบินที่ให้บริการจาก T1 เลือกว่าจะย้ายการดำเนินงานไปยัง NMIA หรือระงับการให้บริการชั่วคราวตั้งแต่วันที่ 25 ตุลาคม 2569 ทั้งนี้ MIAL ระบุว่า การปรับปรุง T1 ถูกเลื่อนออกไปก่อนหน้านี้ เนื่องจากยังไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกทางการบินอื่นที่สามารถรองรับการดำเนินงานได้อย่างเพียงพอ นอกจากนี้ ผู้บริหารสนามบินได้ยืนยันต่อสายการบินว่า สิทธิในช่องเวลาการบินเดิม (historic slot rights) จะได้รับการคืนให้เมื่ออาคารผู้โดยสารแห่งใหม่เปิดให้บริการ โดยคาดว่า T1 แห่งใหม่จะเปิดดำเนินการในปี 2572-2573

ข้อมูลเพิ่มเติม

1. การรื้อถอนจะจำกัดเฉพาะส่วนหนึ่งของอาคาร Terminal 1B ซึ่งรองรับผู้โดยสารประมาณ 5 ล้านคนต่อปี โดยดำเนินการเป็นระยะ แบ่งเป็น 3 ช่วง ช่วงแรกและช่วงที่สองจะทยอยย้ายเที่ยวบิน ส่วนการย้ายเต็มรูปแบบคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนมกราคม 2570 ผู้โดยสารภายในประเทศที่ได้รับผลกระทบ 5 ล้านคนต่อปีจะถูกกระจายไปยังสนามบินนานาชาติ นีวมุมไบ (NMIA) อย่างไรก็ตาม ท่าอากาศยานนานาชาติ นีวมุมไบ (NMIA) ได้เริ่มดำเนินการเชิงพาณิชย์อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2568 และอาจเข้ามารองรับเที่ยวบินบางส่วนในช่วงการเปลี่ยนผ่าน ขณะที่การปรับปรุง T1 คาดว่าจะใช้เวลาประมาณ 4 ปี

2. การบินไทยขยายเที่ยวบินเส้นทางอินเดีย: การบินไทยได้เปิดเผยแผนการดำเนินงานโดยใช้เครื่องบินแบบ Airbus A321neo ใน 5 เส้นทางหลัก ได้แก่ 1) นิวเดลี (DEL) เพิ่มความถี่เป็น 4 เที่ยวบินต่อวัน หรือ 28 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ 2) ไฮเดอราบัด (HYD) 3) กัลกัตตา (CCU) ซึ่งปรับเพิ่มเป็น 10 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ 4) เบงกอลูรู (BLR) และ 5) เจนไน (MAA) ซึ่งปรับเพิ่มเป็น 11 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ อนึ่ง นอกจากการขยายเครือข่ายดังกล่าวแล้ว การบินไทยยังอยู่ระหว่างการเจรจาเพื่อสร้างความร่วมมือเพิ่มเติมกับสายการบินอินดิโก (IndiGo) ซึ่งจะเป็นปัจจัยสำคัญในการเสริมความแข็งแกร่งของเครือข่ายการบินในภูมิภาคต่อไป

ผลกระทบทางเศรษฐกิจและความท้าทาย

1. มาตรการเร่งผลักดันให้มีการใช้ประโยชน์จากสนามบินนานาชาติ นีวมุมไบ เพิ่มขึ้นในครั้งนี ชี้ให้เห็นว่าแผนการพัฒนาระบบสนามบินคู่ของมหานครมุมไบกำลังเดินหน้าเร็วขึ้นกว่าที่คาดการณ์ไว้ ซึ่งเมื่อโครงสร้างพื้นฐานทั้งสองแห่งพัฒนาเต็มรูปแบบและทำงานประสานกันอย่างสมบูรณ์แล้ว จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับทั้งผู้โดยสารและสินค้าของมุมไบได้อย่างมีนัยสำคัญในระยะยาว

2. จากการปรับลดเที่ยวบินระหว่างประเทศลงร้อยละ 33 ย่อมส่งผลกระทบโดยตรงต่อความยืดหยุ่นในการบริหารจัดการสินค้าทางอากาศ เนื่องจากพื้นที่ระวางสินค้า (Cargo Capacity) ในเที่ยวบินโดยสารมีแนวโน้มลดลงตามไปด้วย ซึ่งอาจสร้างแรงกดดันให้อัตราค่าระวางขนส่งทางอากาศปรับตัวสูงขึ้นในช่วงระยะเปลี่ยนผ่าน นอกจากนี้ ระยะเวลาการขนส่งอาจยืดออกไปและมีความไม่แน่นอนเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากสินค้าบางส่วนจำเป็นต้องเปลี่ยนเส้นทางไปยังสนามบินทางเลือก เช่น เดลี เบงกอลูรู ไฮเดอราบัด หรือ นีวมุมไบ ซึ่งส่งผลให้เกิดต้นทุนการขนส่งทางบกและระยะเวลาในการดำเนินพิธีการศุลกากรเพิ่มเติมตามมาอีกด้วย

ข้อคิดเห็น

1. มาตรการลดเที่ยวบินครั้งนี้มีลักษณะเป็นการบริหารจัดการในระยะเปลี่ยนผ่านที่มีกำหนดเวลาชัดเจน มิใช่การลดขีดความสามารถแบบถาวร โดยมีกรอบเวลาผูกพันกับการรื้อถอนและก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 1 (T1) แห่งใหม่ ซึ่งคาดว่าจะใช้เวลาประมาณ 4 ปี ทั้งนี้ มาตรการดังกล่าวได้รับการคัดค้านจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) สะท้อนว่ากรอบเวลาที่บริษัท Mumbai International Airport Limited (MIAL) กำหนดไว้อาจมีการเปลี่ยนแปลงหรือเจรจาต่อรองเพิ่มเติมก่อนวันที่ 25 ตุลาคม 2569 อย่างไรก็ดี ท่ามกลางความไม่แน่นอนดังกล่าว การบินไทยได้ปรับเพิ่มความถี่เที่ยวบินในเส้นทางประเทศไทย-อินเดียตั้งแต่วันที่ 25 ตุลาคม 2569 โดยใช้เครื่องบินแบบ Airbus A321neo ครอบคลุม 5 เส้นทางหลัก ได้แก่ นิวเดลี (DEL) ไฮเดอราบัด (HYD) กัลกัตตา (CCU) เบงกอลูรู (BLR) และเจนไน (MAA) อีกทั้งยังอยู่ระหว่างการเจรจาสร้างความร่วมมือเพิ่มเติมกับสายการบิน IndiGo ซึ่งนับเป็นโอกาสสำคัญที่ผู้ประกอบการไทยสามารถใช้เครือข่ายที่ขยายตัวนี้เป็นทางเลือกทดแทนหรือกระจายความเสี่ยงจากผลกระทบของสนามบินมุมไบได้

2. อย่างไรก็ดี ผู้ประกอบการไทย ควรศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมและให้ความสำคัญ ดังนี้ (1) ติดตามประกาศรายละเอียดของเวลาบินที่สายการบินแต่ละรายหลังวันที่ 6 ตุลาคม 2569 โดยเฉพาะว่าเส้นทางมุมไบ-กรุงเทพฯ ของ IndiGo จะได้รับผลกระทบหรือไม่ (2) ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกไทยที่ใช้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศผ่านมุมไบควรวางแผนการจองระวางล่วงหน้ามากขึ้น โดยเฉพาะสินค้าที่มีความอ่อนไหวด้านเวลาหรือสินค้าเน่าเสียง่าย และควรเตรียมเส้นทางสำรอง รวมถึงพิจารณาใช้เที่ยวบินของการบินไทยที่มีความถี่เพิ่มขึ้นเป็นทางเลือกหลัก (3) ควรเปรียบเทียบต้นทุนโลจิสติกส์รวมที่อาจเพิ่มขึ้นหากต้องเปลี่ยนเส้นทาง และ (4) สำหรับสินค้าที่ไม่เร่งด่วนและมีปริมาณมาก ควรพิจารณาทางเลือกในการขนส่งทางทะเล เพื่อลดความเสี่ยงจากความไม่แน่นอนด้านตารางบิน

ที่มา: 1. The Indian Express – "Why Mumbai airport is cutting 265 weekly international flights, and what's next" (3 ต.ค. 2569); indianexpress.com
2. The Economic Times / PTI – "Airlines need to cut 265 weekly international flights connecting Mumbai airport from Oct 25" (2 ต.ค. 2569); economictimes.com

ปฏิเสธ: การเผยแพร่ข้อมูลในที่นี้มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการให้ข้อมูลแก่ผู้สนใจเท่านั้น สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ เมืองมุมไบ จะไม่รับผิดชอบต่อความเสียหายใดๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการนำข้อมูลนี้ไปใช้