

บทที่ 3

ความเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจและ การขยายตัวของปริมาณสินค้าขนส่งทางอากาศ

3.1 การเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจของไทย

ความเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ อันเป็นผลเนื่องมาจากความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 6 ผลผลิตมวลรวมภายในประเทศ (Gross Demestic Product) ที่สูงกว่า 10% ในช่วงปี พ.ศ. 2532-2533 ทั้งนี้เป็นเพราะนโยบายภาครัฐบาลที่ให้การส่งเสริมอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกประสบความสำเร็จเกินความคาดหมาย ในขณะที่เดียวกันมูลค่าการนำเข้าก็สูงขึ้นด้วย เนื่องจากมีสินค้าทุนประเภทเครื่องจักร วัตถุดิบที่ใช้ในการผลิต และอื่น ๆ นำเข้ามากขึ้นเช่นกัน ตารางข้างล่างจะแสดงให้เห็นถึงอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของไทย

ตารางที่ 3.1 อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศไทย

ปี	GDP (พันล้านบาท)	Growth rate (%)
2532	1,857.0	12.2
2533	2,186.0	11.2
2534	2,507.0	8.5
2535	2,827.2	8.1
2536	3,163.9	8.3
2537	3,600.9	8.7
2538	4,138.9	8.6
2539	3,123.8	6.4

ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย , 2532 - 2539

ตารางที่ 3.2 มูลค่าการส่งออกสินค้าและการนำเข้าสินค้าของประเทศไทย

ปี	มูลค่าการส่งออก (ล้านบาท)	อัตราการเติบโต (%)	มูลค่าการนำเข้า (ล้านบาท)	อัตราการเติบโต (%)
2532	515,847	27.9	662,678	29.1
2533	589,795	14.2	852,981	28.7
2534	725,448	23.0	959,408	12.5
2535	824,736	13.7	1,033,244	7.7
2536	940,859	14.1	1,170,846	13.3
2537	1,137,731	20.9	1,369,260	16.9
2538	1,405,310	23.6	1,763,591	28.8
2539	1,412,111	0.3	1,832,836	3.9

ที่มา : กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์ , 2532 - 2539

ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 ซึ่งเริ่มในปี 2535 จนถึงปี 2539 นั้น มีวัตถุประสงค์หลักในอันที่จะยกฐานะของประเทศไทยให้เป็นประเทศในแนวหน้าและมีฐานะทางเศรษฐกิจที่แข็งแกร่งที่สุด ในกลุ่มประเทศอาเซียนด้วยกัน แผนฯ 7 จะเป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกต่อจากแผนฯ 6 เพื่อส่งเสริมการส่งออกของไทยให้แข็งแกร่งขึ้นในช่วง 5 ปีข้างหน้า ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยถูกจัดให้อยู่ในอันดับที่ 28 ของโลกตามลำดับมูลค่าการส่งออก การขยายตัวทางเศรษฐกิจของไทยในช่วงระยะแผนฯ 7 นี้มีเป้าหมายเท่ากับ 8.2 % ทั้งนี้ ข้อจำกัดประการหนึ่งที่ระบุคือ ความขาดแคลนในด้านโครงสร้างพื้นฐานการผลิต ซึ่งความต้องการจะอยู่ในระดับสูงตามการขยายตัวทางเศรษฐกิจ อย่างไรก็ตาม ภาครัฐบาลก็จะสร้างโอกาสให้การลงทุนของไทยมีความสามารถในการแข่งขันมากขึ้น และสนับสนุนภาคเอกชน เป็นหัวจักรในการส่งเสริมอุตสาหกรรมการค้าระหว่างประเทศและการลงทุน

ตารางที่ 3.3 มูลค่าการส่งออกสินค้าตามประเทศคู่ค้าที่สำคัญ

หน่วย : ล้านบาท

ปี	2532	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539
ญี่ปุ่น	87,996	101,453	131,052	144,393	159,479	194,274	236,101	237,523
ฮ่องกง	20,396	26,535	34,410	38,272	49,583	59,989	72,775	82,121
สิงคโปร์	36,844	43,345	59,619	71,686	112,844	155,051	197,320	171,042
ไต้หวัน	8,140	9,573	12,068	15,704	18,692	24,690	33,715	36,024
อังกฤษ	19,170	23,923	26,232	29,757	30,083	33,819	40,338	46,561

ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย , 2532 - 2539

3.2 การขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ

ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศที่ผ่านมา มีการขยายตัวในอัตราที่สูงมาก ทั้งนี้จะเป็นไปตามสภาวะทางเศรษฐกิจ และเป็นสัดส่วนโดยตรงกับมูลค่าการส่งออกและการนำเข้า สถิติปริมาณสินค้าขนส่งทางอากาศที่ทำอากาศยานกรุงเทพเป็นดังนี้

ตารางที่ 3.4 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ ณ ทำอากาศยานกรุงเทพ

ปี	ปริมาณสินค้า (ตัน)	มูลค่าสินค้าส่งออกทางอากาศ (ล้านบาท)
2532	908,000	115,435
2533	619,000	136,637
2534	719,000	165,728
2535	629,000	182,303
2536	942,917	223,111
2537	780,880	293,586
2538	625,295	369,910

ที่มา : Transport Statistics Data , 2536 - 2538

ตารางที่ 3.5 มูลค่าการส่งออกและปริมาณสินค้าส่งออกแยกตามประเภทการขนส่ง

หน่วย : ตัน

ปี	SEA		LAND		AIR		MAIL		TOTAL	
	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ
2532	384,450	32,009	13,890	1,120	115,435	908	2,072	14	515,847	34,051
2533	437,278	29,565	13,858	991	136,637	619	2,021	20	589,795	31,195
2534	540,491	30,649	17,268	1,234	165,728	719	1,960	1	725,448	32,603
2535	614,060	34,335	26,317	1,714	182,303	629	2,054	3	824,736	36,683
2536	689,510	33,855	26,369	1,883	223,111	942	1,868	1	940,859	36,682
2537	809,004	35,798	32,873	1,984	293,586	780	2,267	11	1,137,731	38,575
2538	982,798	42,485	46,169	2,104	369,910	625	5,153	94	1,404,030	45,308

ที่มา : Transport Statistics Data , 2536 - 2538

จากสถิติข้างต้นจะพบว่า มูลค่าการส่งออกของสินค้าที่ขนส่งทางอากาศจะประมาณเท่ากับ 24 % ของมูลค่าการส่งออกทั้งสิ้น ในช่วงเวลา 5 ปี ข้างหน้า ตามเป้าหมายทางเศรษฐกิจของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 ปริมาณการส่งออกสินค้าจะขยายตัวร้อยละ 14.7 ในขณะที่มูลค่าการส่งออกจะขยายตัวร้อยละ 9 ต่อปี จะเห็นได้ว่าเมื่อเทียบกับช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา มูลค่าการส่งออกตามที่คาดการณ์จะมีอัตราการเพิ่มที่ลดลง อย่างไรก็ตาม การขยายตัวของปริมาณสินค้ายังคงอยู่ในอัตราที่สูง แม้ว่าอัตราการเพิ่มจะลดลง โดยภาพรวมแล้วปริมาณสินค้าขนส่งทางอากาศจะยังคงเพิ่มสูงต่อไป ตามอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจของไทยโดยเฉพาะปริมาณสินค้าส่งออกทางอากาศ

ในส่วน of ปริมาณการขนส่งสินค้าส่งออกทางอากาศของสายการบินไทย ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ ดังตารางที่ 3.6 จะเห็นได้ว่า ในการขนส่งสินค้าส่งออกทางอากาศทั้ง 7 ประเภทใหญ่ ๆ ที่สำคัญที่สายการบินไทยทำการขนส่งนั้น ปริมาณการขนส่งสินค้าส่งออกประเภทผักสดและผลไม้สด มีสัดส่วนของการขนส่งมากที่สุดเท่ากับ 33% โดยเฉลี่ย โดยมีปริมาณ 11,205.175 ตัน , 17,815.695 ตัน และ 27,195.072 ตัน ในปี 2532 , 2535 และ 2538 ตามลำดับ รองลงมาได้แก่การขนส่งสินค้าประเภทอาหารสด มีสัดส่วนของปริมาณการขนส่งโดยเฉลี่ยเท่ากับ 20% โดยมีปริมาณ 7,289.778 ตัน 9,731.389 ตัน และ 13,641.668 ตัน ในปี 2532, 2535 และ 2538 ตามลำดับ และสินค้าส่งออกประเภทดอกไม้

สด มีสัดส่วนการขนส่งสินค้าเท่ากับ 7% โดยเฉลี่ย โดยมีปริมาณ 3,364.681 ตัน 4,460.194 ตัน และ 2,903.882 ตัน ในปี 2532, 2535, และ 2538 ตามลำดับ

ตารางที่ 3.6 ปริมาณการขนส่งสินค้าส่งออก 7 ประเภทหลักของสายการบินไทย
ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ ปี 2532 - 2538

หน่วย: ตัน

สินค้า	2532	2533	2534	2535	2536	2537	2538
ผักสด&ผลไม้สด	11,205.175	13,142.238	14,580.811	17,815.695	20,353.461	24,996.422	27,195.072
กล้วยไม้สด	3,364.681	3,619.333	4,110.405	4,460.194	3,485.268	2,733.156	2,903.882
อาหารสด	7,289.778	7,557.468	9,658.007	9,731.389	14,474.824	14,515.753	13,641.668
เสื้อผ้าสำเร็จรูป	3,589.037	4,562.695	4,116.260	3,718.169	3,645.355	3,767.387	3,612.972
อุปกรณ์ไฟฟ้า	3,327.917	2,949.555	3,212.948	4,727.324	4,791.210	7,992.167	9,565.211
สินค้านรวม	6,113.175	7,997.357	8,618.652	6,409.357	7,200.112	10,329.905	15,494.378
สินค้าอื่น ๆ	3,251.630	3,909.136	4,750.142	5,208.643	5,509.839	6,431.157	8,003.943
รวม	38,141.393	43,737.782	49,047.225	52,070.771	59,460.069	70,765.947	80,417.126

ที่มา : กองคลังสินค้าบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) , 2532 - 2538

3.3 ค่าระวางการขนส่งสินค้าทางอากาศ

สินค้าที่ถูกขนส่งทางอากาศจะเสียค่าใช้จ่ายที่เรียกว่า ค่าระวางสินค้า หรือ Freight Charge โดยทางบริษัทสายการบิน หรือตัวแทนของสายการบิน จะทำการคิดค่าระวางสินค้า ณ จุดต้นทางของสินค้าที่ส่ง ซึ่งจะลงบันทึกไว้ใน Air Waybill เพื่อเป็นหลักฐานการจ่ายเงิน

การคิดค่าระวางสินค้าจะใช้ น้ำหนักสินค้าที่นำมาคำนวณ (Chargeable Weight) คูณกับ อัตราค่าระวางสินค้า (Applicable Rate) โดยที่อัตราค่าระวางสินค้านั้นจะเป็นจำนวนเงินของประเทศต้นทาง และเป็นอัตราต่อน้ำหนัก 1 กิโลกรัมซึ่งจะถูกแบ่งออกเป็น 4 ชนิดคือ

1. General Cargo Rate คืออัตราค่าระวางสินค้าที่คิดกับสินค้าทั่วไป มิได้มีการระบุเจาะจงในสินค้าใด อัตราค่าระวางชนิดนี้ประกอบไปด้วย

-Normal Rate เป็นอัตราที่คิดกับสินค้าที่มีน้ำหนักน้อยกว่า 45 กิโลกรัม

-Quantity Rate จะเป็นอัตราที่คิดกับสินค้าที่มีน้ำหนักมากกว่า 45 กิโลกรัม โดยอัตรานี้จะเป็นส่วนลดให้กับลูกค้า คือยิ่งส่งสินค้ามาก ก็จะได้รับอัตราค่าระวางที่ถูกลง ซึ่งอาจมีส่วนลดมากกว่าหนึ่งอัตราก็ได้

2. Specific Commodity Rate เป็นอัตราค่าระวางสินค้าที่คิดกับสินค้าบางประเภทที่มีการส่งออกเป็นประจำระหว่างเมืองคู่ค้าต้นทางกับเมืองคู่ค้าปลายทาง โดยทางรัฐบาลของประเทศคู่ค้านั้นจะเป็นผู้สนับสนุน และอนุมัติอัตราค่าระวางของสินค้าที่ระบุ (Specific Commodity) เป็นประเภทๆไปว่าสินค้าใดบ้างที่จะได้รับการคิดอัตราค่าระวางชนิดนี้ ซึ่งเป็นอัตราที่ถูกมาก เพราะอัตราค่าระวางนี้เปรียบเสมือน เป็นตัวส่งเสริมการส่งออกของสินค้าชนิดนั้นๆ นั่นเอง Rate ชนิดนี้จะมี Code เป็นตัวเลข 4 หลัก ซึ่งจะบอกถึงชนิดของสินค้านั้นๆเช่น 0007 คืออัตราค่าระวางสำหรับสินค้าที่เป็นผักสด และผลไม้ เท่านั้น เป็นต้น

3. Class Rate คืออัตราค่าระวางที่สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ

- Surcharge การคิดเพิ่มเป็นเปอร์เซ็นต์จากอัตราค่าระวางปกติ ซึ่งจะคิดกับสินค้าบางประเทศเท่านั้นคือ สินค้าที่มีมูลค่า (Valuable Cargo) สัตว์ที่มีชีวิต (Live Animal) และศพมนุษย์ (Human Remains) เพราะสินค้าจำพวกนี้เป็นสินค้าที่มีความเสี่ยงต่อการสูญหายหรือเสียหายสูงมาก เพราะฉะนั้นสินค้านี้จึงถูกเอาใจใส่เป็นพิเศษ มากกว่าสินค้าอื่นๆ ดังนั้น อัตราค่าระวางจึงคิดเพิ่มมากขึ้นไปด้วย

- Reduction คืออัตราค่าระวางสินค้าที่ถูกคิดลดลงเป็นเปอร์เซ็นต์จากอัตราปกติ โดยคิดกับสินค้า 2 กลุ่ม คือ

1. หนังสือพิมพ์ หนังสือรายปักษ์ รายสัปดาห์ หนังสือและอุปกรณ์ที่ใช้สำหรับอ่านของคนตาบอด

2. สัมภาระของผู้โดยสารที่เดินทางจากเมืองต้นทางไปยังเมืองปลายทางจริง โดยที่สัมภาระนั้นผู้โดยสารไม่ต้องการจะขนด้วยตัวเอง เนื่องจากอาจจะถูกปรับ ในกรณีที่ผู้โดยสารมีจำนวนน้ำหนักของสัมภาระเกินกว่าที่สายการบินอนุญาตให้ขนขึ้นเครื่องบินได้ เช่นผู้โดยสารมีสัมภาระบรรจุอยู่ในกระเป๋าจำนวน 2 ใบ น้ำหนัก 60 กิโลกรัม แต่สายการบินอนุญาตให้ขนไปได้ 20 กิโลกรัมต่อคน สำหรับชั้นบริการแบบประหยัด ดังนั้นผู้โดยสารจะต้องเสียเงินค่าน้ำหนักเกิน 40 กิโลกรัมซึ่งจะแพงมาก ผู้โดยสารจึงอาจจะเลือกขนส่งเป็นสินค้าทางอากาศได้แทนที่จะเสียค่าปรับในจำนวนน้ำหนักส่วนเกินนั้น เพราะจะจ่ายถูกกว่า

4. ค่าระวางสำหรับสินค้าที่จัดส่งในรูปคอนเทนเนอร์หรือภาชนะบรรจุสินค้า ผู้ส่งอาจซื้อพื้นที่ระวางตามขนาดของภาชนะบรรจุสินค้า ซึ่งได้กำหนดขึ้นโดยเฉพาะ การใช้อัตราประเภทดังกล่าว จะต้องได้รับการยินยอมจากรัฐบาลและฝ่ายที่เกี่ยวข้องด้วย จึงมิได้มีการใช้อยู่โดยทั่วไป

ในการคำนวณค่าระวางสินค้านั้น จะมีหนังสือที่ใช้ในการหาอัตราค่าระวางสินค้าเรียกว่า The Air Cargo Tariff (TACT) ซึ่งจะมีไว้เพื่อหาอัตราค่าระวางระหว่างเมืองต้นทาง ไปยังเมืองปลายทาง โดยจะทำการหา Specific Commodity Rate ก่อน ถ้าหากไม่มี Rate ชนิดนี้มาให้ ขั้นต่อไปก็ดูว่าสินค้าที่ส่งนั้นเป็นประเภทที่จัดอยู่ใน Surcharge หรือ Reduction (Class Rate) หรือไม่ ถ้าไม่ใช่ General Cargo Rate จะถูกนำมาใช้ต่อไป เมื่อคำนวณค่าระวางสินค้าเสร็จแล้ว จำเป็นต้องดูด้วยว่า ค่าระวางที่ได้ การคิดคำนวณมานั้น ต้องไม่ต่ำกว่าจำนวนน้อยสุดที่จะคิดค่าระวางสินค้า (Minimum Charge) ถ้าหากต่ำกว่า จะถูกเรียกเก็บเงินเป็นจำนวนที่ระบุไว้สำหรับ Minimum Charge ถ้าหากไม่ต่ำกว่าก็จะเรียกเก็บค่าระวางจากจำนวนที่คำนวณได้นั้น

ตัวอย่าง อัตราค่าระวางกรุงเทพฯ-ฮ่องกง

อัตราขั้นต่ำ	600.00 บาท
อัตราปกติ	44.00 บาท ต่อ กก.
อัตราค่อน้ำหนัก 45 ก.ก. ขึ้นไป	32.00 บาท ต่อ กก.
<u>หมายเหตุ</u> อัตราอาจเปลี่ยนแปลงได้	

ตัวอย่าง

ค่าระวางสำหรับสินค้าที่มีการกำหนดค่าระวางเป็นพิเศษ กรุงเทพฯ-ฮ่องกง			
ประเภทสินค้า		น้ำหนักขั้นต่ำ	อัตราค่าระวาง
อาหาร	0006	100	16.00 บาท ต่อ กก.
ทุเรียน/ลำไย	0028	100	13.00 บาท ต่อ กก.
กล้วยไม้	1429	45	21.00 บาท ต่อ กก.
สินค้าหัตถกรรม	3150	100	20.00 บาท ต่อ กก.

การชำระค่าระวาง

ผู้ส่งสินค้าทางอากาศสามารถชำระค่าระวางได้หลายวิธี คือ

1. ชำระ ณ ต้นทาง ผู้ส่งเป็นผู้ชำระค่าระวาง
2. ชำระ ณ ปลายทาง ค่าระวางชำระโดยผู้รับปลายทาง
3. ชำระมูลค่าสินค้าและค่าระวาง ณ ปลายทาง ผู้รับที่ปลายทางเป็นผู้ชำระเช่นกัน

แต่อย่างไรก็ตาม ผู้ส่งจะเลือกชำระค่าระวางโดยวิธีใด ต้องดูระเบียบข้อบังคับของประเทศปลายทางหรือของสายการบิน ด้วยว่ามีข้อห้ามสำหรับวิธีหนึ่งวิธีใดอย่างไรหรือไม่ด้วย เช่น รัฐบาลอังกฤษยอมรับวิธีที่ 2 ส่วนวิธีที่ 3 มีข้อห้ามเฉพาะสินค้าที่จัดส่งเข้าในสหราชอาณาจักรโดยสายการบินแควนตัสของออสเตรเลีย สำหรับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน รัฐบาลเนปาล พม่า และศรีลังกา ยอมรับวิธีแรกเท่านั้น ไม่ยอมรับทั้งวิธีที่ 2 และวิธีที่ 3 เป็นต้น

การคำนวณค่าระวางบรรทุกเป็นได้ 2 ลักษณะ ดังนี้

1. คิดตามจำนวนน้ำหนักที่เป็นจริง
2. คิดตามปริมาตร

การคิดค่าระวางต้องนำผลการคำนวณน้ำหนักทั้งสองมาเปรียบเทียบกันแล้วคิดค่าระวางจากน้ำหนักที่สูงสุดที่ได้จากการเปรียบเทียบ

ตัวอย่าง มีสินค้าอยู่ 5 กล่อง ขนาด 100x80x90 ซม. น้ำหนักรวม 460 กก. น้ำหนักสำหรับที่จะคิดค่าธรรมเนียมจะเป็นอย่างไร

วิธีคำนวณ

$$\begin{aligned} \text{น้ำหนักตามปริมาตร} &= \frac{\text{จำนวนสินค้า} \times \text{ขนาดของสินค้า}}{6,000 \text{ ลูกบาศก์ ซม.}} \\ &= \frac{5 \times (100 \times 80 \times 90)}{6,000} \end{aligned}$$

$$\text{น้ำหนักปริมาตร} = 600 \text{ กก.}$$

การคิดค่าธรรมเนียมของสินค้าตามตัวอย่างข้างต้น คิดจาก น้ำหนักตามปริมาตรคือ 600 กก. เนื่องจากสินค้าน้ำหนักจริงเบาบางเปลืองพื้นที่จึงจำเป็นต้องคิดตามปริมาตร

จากนั้นให้นำน้ำหนักตามปริมาตร คูณด้วยอัตราค่าธรรมเนียมของสินค้าชนิดนั้น ผลลัพธ์คือ “ค่าธรรมเนียม” จากต้นทางถึงปลายทาง

วิธีการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมทางอากาศในทางปฏิบัติ

สมาคมผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association - IATA) ที่มีสายการบินประจำชาติของประเทศต่าง ๆ เป็นสมาชิกอยู่นั้น จะพิจารณาถึงการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมของสายการบินต่าง ๆ และเสนอให้ทางราชการของประเทศนั้นเพื่ออนุมัติใช้ต่อไป โดยรัฐบาลของประเทศต่าง ๆ สามารถเสนออัตราค่าธรรมเนียมสำหรับสินค้าบางชนิดให้ IATA พิจารณาเพื่อยอมรับให้อยู่ในอัตราของ IATA ได้ โดยต้องมีเหตุผลที่เหมาะสม เช่น เพื่อช่วยให้การขนส่งทางอากาศสำหรับสินค้าเกษตร ซึ่งเป็นสินค้าส่งออกสำคัญของประเทศกำลังพัฒนามีความเป็นไปได้ เนื่องจากสินค้าเหล่านี้มีราคาต่ำและมีปริมาณต่อหนึ่งหน่วยน้ำหนักมาก

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อข้อกำหนดและเปลี่ยนแปลงค่าระวางทางอากาศ

ปัจจัยที่สำคัญที่มีผลกระทบต่อข้อกำหนดและเปลี่ยนแปลงอัตราค่าระวางขนส่งทางอากาศ โดยทั่วไปจะคล้ายคลึงกับการขนส่งด้านอื่น ซึ่งสรุปได้ดังนี้

1. น้ำหนัก และปริมาณสินค้าที่ขนส่ง
2. ระยะทางหรือเส้นทางการขนส่ง
3. ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง
4. ชนิดสินค้า

จากโครงสร้างต้นทุนการดำเนินการในตารางที่ 3.7 จะเห็นว่า ค่าเช่าเครื่องบินและค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นรายการต้นทุนที่สำคัญที่สุด 2 รายการ โดยมีสัดส่วนร้อยละ 47.7 และร้อยละ 29.7 ของต้นทุนรวม ตามลำดับ ดังนั้น ในการกำหนดอัตราค่าระวางขนส่งทางอากาศ ถ้าการบินไทยใช้วิธีบวกกำไรกับต้นทุน (cost plus pricing) เมื่อใดที่ค่าเช่า หรือราคาเครื่องบิน หรือราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเปลี่ยนแปลง ก็จะมีผลทำให้อัตราค่าระวางทางอากาศเปลี่ยนแปลงไปในขนาดที่ใกล้เคียงกัน

ตารางที่ 3.7 โครงสร้างค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ การขนส่งสินค้าโดยเครื่องบินขนส่ง
สินค้าโดยเฉพาะ (Pure Freighter)

รายการค่าใช้จ่าย	ร้อยละของค่าใช้จ่ายรวม
ค่าธรรมเนียมของตัวแทน	8.4
ลูกค้ายกเลิกการใช้บริการที่จองไว้ หรือกรณีที่ไม่ได้คาดคิด	0.2
ต้นทุนแปรผันที่ขึ้นกับรายรับจากการให้บริการขนส่ง	8.6
ค่าจ้างนักบิน	1.5
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง (รวมภาษี)	29.7
ค่าธรรมเนียมสนามบิน	4.2
ค่าธรรมเนียมวิทยุติดต่อ	2.9
ค่าธรรมเนียมขนถ่ายสินค้า	1.7
ต้นทุนแปรผันที่ไม่ขึ้นกับรายรับจากการให้บริการขนส่ง	40.0
ต้นทุนแปรผันโดยตรงรวม	48.6
ค่าใช้จ่ายสำนักงานสาขา	0.7
ต้นทุนคงที่	0.7
<u>ต้นทุนโดยตรงรวม 1</u>	<u>49.3</u>
ค่าเช่าเครื่องบิน	47.7
<u>ต้นทุนโดยตรงรวม 2</u>	<u>97.0</u>
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั่วไป	0.4
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานภาคพื้นดิน	0.1
ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด	1.5
ค่าใช้จ่ายด้านการบริหาร	1.0
<u>ค่าใช้จ่ายโดยอ้อมรวม</u>	<u>3.0</u>
ต้นทุนรวม	100.0

ที่มา : ศูนย์วิจัยกฎหมายและการพัฒนา คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2534

อัตราค่าระวางทางอากาศในประเทศไทย

เมื่อรัฐบาลไทยได้เล็งเห็นความสำคัญของการส่งออกผักและผลไม้สด โดยการขยายตลาดไปยังประเทศยุโรป และญี่ปุ่น ซึ่งมีความจำเป็นต้องใช้การขนส่งทางอากาศ นอกจากนี้ยังเป็นการช่วยเกษตรกรผู้ปลูกของไทยด้วย รัฐบาลจึงพยายามหาทางลดต้นทุนการขนส่งทางอากาศให้ต่ำลง เพื่อที่สินค้าผักและผลไม้สดของไทยจะสามารถแข่งขันในตลาดต่างประเทศได้ โดยรัฐบาลได้กำหนดอัตราค่าระวางขนส่งทางอากาศเป็นพิเศษสำหรับผักและผลไม้สด ซึ่งเรียกทั่วไปว่า Government Ordered Rate (GOR) ซึ่งรัฐบาลไทยสามารถผลักดันให้สมาคมผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ยอมรับเป็นอัตราของสมาคมได้ในที่สุด ซึ่งอัตราค่าระวางสำหรับผักและผลไม้สดดังกล่าวจะต่ำกว่าอัตราสำหรับสินค้าชนิดอื่น ๆ โดยมีอัตราระวางต่ำกว่าสินค้าอื่น ๆ อย่างไรก็ตาม อัตราค่าระวางดังกล่าวนี้เป็นอัตราที่กำหนดอย่างเป็นทางการ อัตราที่ผู้ส่งออกต้องจ่ายจริงมักจะสูงกว่านั้น โดยเฉพาะในช่วงฤดูกาลที่ผักและผลไม้ส่งออกสู่ตลาดมากและมีความต้องการระวางขนส่งทางอากาศมาก ปัญหาดังกล่าวนี้จะเกิดขึ้นเฉพาะบางเส้นทางการบิน เช่น ฮองกง เป็นต้น ซึ่งอัตราค่าระวางที่ผู้ส่งออกซื้อจากตัวแทนจะสูงเป็นประมาณสองเท่าตัวของอัตราที่กำหนดเป็นทางการ ในทางตรงกันข้ามในช่วงนอกฤดูกาลอัตราค่าระวางที่ซื้อจากตัวแทนอาจต่ำกว่าอัตราที่กำหนดเป็นทางการ

โดยหลักการแล้วอัตราค่าระวางทางอากาศที่เหมาะสมสำหรับผัก และผลไม้สด ควรเป็นอัตราที่ต่ำพอที่จะทำให้ผู้ส่งออกของไทยสามารถแข่งขันกับประเทศอื่น ๆ ในตลาดที่สำคัญได้ ในขณะเดียวกัน ควรเป็นอัตราที่เปิดโอกาสให้สายการบินมีกำไรบ้าง มิเช่นนั้นผู้ส่งออกผักและผลไม้สดอาจมีปัญหาในการหาระวางขนส่ง ทั้งนี้ เนื่องจากสายการบินโดยทั่วไปนิยมที่จะเลือกขนส่งสินค้าที่มีอัตราค่าระวางสูงมากกว่าสินค้าที่มีอัตราค่าระวางต่ำ ยกเว้นกรณีที่มีระวางเหลือหรือถูกกำหนดจากรัฐบาลให้ขนส่งผักและผลไม้สด เช่น ในกรณีของสายการบินไทย ซึ่งต้องรับผิดชอบขนส่งผักและผลไม้สดที่ส่งออกของไทยประมาณร้อยละ 35 ของปริมาณส่งออกทั้งหมด ในขณะที่อีกร้อยละ 65 เป็นการขนส่งออกโดยสายการบินอื่น ๆ ทั้งหมดรวมกัน

ตารางที่ 3.8 ค่าระวางการขนส่งสินค้าบางประเภทในแต่ละประเทศ ปี 2532 - 2538

หน่วย : บาท

ฮ่องกง	นน.ขั้นต่ำ	2532	2533	2534	2535	2536	2537	2538
สินค้าทั่วไป	M	600	600	600	600	600	600	600
	N	41	41	44	44	44	44	44
	45	30	30	32	32	32	32	32
อาหาร	100	-	-	-	16	16	16	16
	250	14	14	15	-	-	-	-
ผัก&ผลไม้	100	12	12	13	13	13	13	13
ดอกไม้	45	20	20	21	21	21	21	21
ญี่ปุ่น	นน.ขั้นต่ำ	2532	2533	2534	2535	2536	2537	2538
สินค้าทั่วไป	M	700	700	700	700	700	700	700
	N	95	95	102	102	102	102	102
	45	71	71	76	76	76	76	76
อาหาร	100	53	53	57	57	57	57	57
	500	39	39	-	-	-	-	-
ผัก&ผลไม้	100	-	-	-	35	35	38	38
	250	32	32	34	-	-	-	-
	500	30	30	-	-	-	-	-
ดอกไม้	45	42	42	45	45	45	45	45
	100	40	40	43	43	43	43	43
	250	38	38	-	-	-	-	-
	500	34	34	-	-	-	-	-

ตารางที่ 3.8 (ต่อ)

อังกฤษ	นน.ขั้นต่ำ	2532	2533	2534	2535	2536	2537	2538
สินค้าทั่วไป	M	1320	1320	1320	1320	1320	1320	1320
	N	186	186	199	209	209	209	209
	45	140	140	150	157	157	157	157
	250	76	76	81	86	86	86	86
	500	71	71	76	80	80	80	80
ผัก&ผลไม้	100	56	56	60	63	63	63	63
	500	44	44	-	-	-	-	-
	750	42	42	-	-	-	-	-
	1000	40	40	-	-	-	-	-
ดอกไม้	45	78	78	83	88	88	88	88
	100	74	74	79	83	83	83	83
	250	70	70	-	-	-	-	-
	500	63	63	-	-	-	-	-
สิงคโปร์	นน.ขั้นต่ำ	2532	2533	2534	2535	2536	2537	2538
สินค้าทั่วไป	M	600	600	600	600	600	600	600
	N	31	31	33	33	33	33	33
	45	23	23	25	25	25	25	25
ผัก&ผลไม้	100	-	-	-	13	13	13	13
	250	12	12	13	-	-	-	-
	500	11	11	-	-	-	-	-
	1000	10	10	-	-	-	-	-
ดอกไม้	45	20	20	21	21	21	21	21
	100	19	19	20	20	20	20	20
	250	18	18	-	-	-	-	-

ตารางที่ 3.8 (ต่อ)

ได้วัน	นน.ขั้นต่ำ	2532	2533	2534	2535	2536	2537	2538
สินค้าทั่วไป	M	600	600	600	600	600	600	600
	N	56	56	60	60	60	60	60
	45	42	42	45	45	45	45	45
อาหาร	500	25	25	27	28	28	28	28
ผัก&ผลไม้	100	-	-	-	28	18	18	18
	250	25	25	27	-	-	-	-
	500	24	24	-	-	-	-	-
	1000	23	23	-	-	-	-	-
ดอกไม้	45	35	35	37	37	37	37	37
	100	34	34	36	36	36	36	36
	250	32	32	-	-	-	-	-

ที่มา : The Air Cargo Tariff (TACT) , 2532 - 2538

3.4 ความสามารถในการขนส่งสินค้า

เส้นทางการบิน

ตั้งแต่เริ่มทำการบินระหว่างประเทศในปี 2503 เป็นต้นมา กิจการการขนส่งสินค้าส่งออกทางอากาศของสายการบินไทย ได้ประสบความสำเร็จอย่างน่าพอใจ เส้นทางการบินของสายการบินไทยก็ขยายเพิ่มขึ้นทุกปี จนถึงบัดนี้ การบินไทยได้บินสู่เมืองสำคัญต่าง ๆ กว่า 72 จุดบินใน 37 ประเทศ ซึ่งเส้นทางดังกล่าวเหล่านี้บินออกจากกรุงเทพฯ ครอบคลุมไปถึงอาณาบริเวณ 4 ทวีป ทั่วโลก คือ เอเชีย ยุโรป ออสเตรเลีย และสหรัฐอเมริกา

ตารางที่ 3.9 เส้นทางการบินและจำนวนเที่ยวบินของสายการบินไทย

Route	Aircraft	Frequency each way per week
Europe		
Bangkok - Amsterdam - Athens - Brussels - Copenhagen - Frankfurt - London - Madrid - Paris - Rome - Stockholm - Zurich - Istanbul	B747 DC10-ER MD11	49
Australia / New Zealand		
Bangkok - Auckland - Brisbane - Melbourne - Perth - Sydney	MD11 A300-600	10
North America		
Bangkok - Los Angeles	B747	4
Aisa & Middle East		
Bangkok - Bandar Seri Begawan - Beijing - Calcutta - Colombo - Delhi - Dhaka - Dubai - Denpasar - Fukuoka - Hanoi - Hong Kong - Ho Chi Minh City - Jakarta - Karachi - Kathmandu - Kuala Lumpur - Kunming - Kaohsiung - Lahore - Manila - Muscat - Nagoya - Guangzhou - Osaka - Penang - Phnom Penh - Shanghai - Seoul - Singapore - Taipei - Tokyo - Vientiane - Yangon	B747 DC10-ER MD11 A300-600 A330-300 B737-400	308

ที่มา : บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) , 2538

จำนวนเที่ยวบิน

จำนวนเที่ยวบินที่สายการบินไทยทำการขนส่งสินค้าส่งออก พบว่ามีค่าเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ต่อปี ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2529 ถึง ปีงบประมาณ 2539 โดยในปีงบประมาณ 2539 จำนวนเที่ยวบินของการบินไทยมีจำนวนถึง 17,867 เที่ยวบิน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณก่อนถึงร้อยละ 10 ในขณะที่จำนวนเที่ยวบินของสายการบินอื่นๆ เพิ่มขึ้นร้อยละ 4 ดังแสดงให้เห็นในตารางที่ 3.10

ตารางที่ 3.10 จำนวนเที่ยวบินที่ออกจากท่าอากาศยานกรุงเทพในรอบ 11 ปี

ปี	TG	ILY	Other Airlines	ILY	Total	ILY
2529	7,189	112	9,434	108	16,623	110
2530	7,669	107	10,807	115	18,476	111
2531	9,081	118	13,292	123	22,373	121
2532	10,550	116	15,253	115	25,803	115
2533	11,776	112	19,524	128	31,300	121
2534	12,733	108	22,212	114	34,945	112
2535	13,373	105	24,107	109	37,480	107
2536	14,295	107	24,423	101	38,718	103
2537	15,144	106	26,041	107	41,185	106
2538	16,180	107	26,094	100	42,274	103
2539	17,867	110	27,134	104	45,001	106
เฉลี่ย %		+ 10 %		+ 10 %		+ 10 %

ที่มา : กองคลังสินค้า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) , 2539

จำนวนเครื่องบินโดยสารที่การบินไทยใช้ในการบริการ

การบินไทยกำลังย่างก้าวเข้าสู่ช่วงวิวัฒนาการด้านฝูงบินอย่างขนานใหญ่ ในระหว่างปีงบประมาณ 2537/2538 บริษัทจะนำเครื่องบินใหม่ แอร์บัส แบบ เอ 330-300 ที่ทันสมัยที่สุดจำนวนหกเครื่องเข้าประจำการ ซึ่งจะสามารถเพิ่มผลผลิตได้กว่าร้อยละ 15 ณ ปีงบประมาณ 2538/2539 จะนำเครื่องบินเข้าฝูงบินอีกหกลำ ประกอบด้วยเครื่องบินแบบโบอิง 747-400 หนึ่งลำ เครื่องโบอิง 777 แบบใหม่สุดสามลำและเครื่องบินแบบเอ 330 สองลำ ทั้งนี้จะลดอายุเฉลี่ยของฝูงบินลง เมื่อมีการปลดเครื่องบินไอพ่นรุ่นเก่าออกไป ขณะนี้อายุเฉลี่ยของฝูงบินของการบินไทยคือ 6.47 ปี นับว่าต่ำอยู่แล้วเมื่อเทียบกับมาตรฐานโดยเฉลี่ยของอุตสาหกรรมการบินของโลก นับตั้งแต่เดือนเมษายน 2538 ฝูงบินของการบินไทยจะมีเครื่องบินทั้งสิ้น 74 ลำ จากขนาดใหญ่สุดคือโบอิง 747-400 ซึ่งมี 405 ที่นั่ง ใช้บินบริการระหว่างทวีป แคลิฟอร์เนีย จนถึงเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 42 ซึ่งมีเพียง 46 ที่นั่ง ใช้บินบริการภายในประเทศ

แบบเครื่องบินในฝูงบินนั้น วิวัฒนาการมาเพื่อสนองความต้องการที่แตกต่างกัน เส้นทางบินตรงระหว่างกรุงเทพฯ และลอนดอน ระยะทาง 9,540 กม. เวลาบิน 11.12 ชม. มีผู้โดยสารหนาแน่นจึงใช้เครื่องบินแบบ 747 ขนาดใหญ่บินทุกวัน วิวัฒนาการล่าสุดด้านฝูงบินของการบินไทย ขณะนี้ซึ่งน่าสนใจได้แก่ การสั่งซื้อเครื่องบินแบบใหม่ขนาดใหญ่เพิ่มอีกสองแบบ คือ เครื่องบินแอร์บัสเอ 330-300 มีที่นั่งผู้โดยสาร 315 ที่ ติดตั้งด้วยเครื่องยนต์แบบแพร์ตแอนด์วิตนีย์พีดับลิว 4164 (Pratt and Whitnev PW 4164) ซึ่งเริ่มให้บริการตั้งแต่เดือนธันวาคม 2537 ใช้บริการเส้นทางสำคัญๆ ในภาคพื้นเอเชีย และภายในปี 2539 จะรับเครื่องบินแบบเอ 330 เข้ามาทั้งสิ้นรวมแปดลำ ส่วนเครื่องบินแบบโบอิง 777 นั้นการบินไทยมีแผนที่จะซื้อแปดลำระหว่างปี 2539 และ 2541 เพื่อให้บริการเส้นทางบินภายในภาคพื้นเอเชีย แบบที่การบินไทยสั่งนั้นมี 356 ที่นั่ง

ตารางที่ 3.11 จำนวนเครื่องบินที่ใช้ในการบริการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

Aircraft	2538	2537	2536	2535	2534
B747-400	8	7	6	4	3
B747-300	2	2	2	2	2
B747-200	6	6	6	6	6
MD-11	4	4	4	4	2
A330-300	6	-	-	-	-
A300-600	16	16	15	14	11
A300-B4	7	8	8	8	8
A300-B4-100 (leased)	-	-	-	-	2
A300-B4(leased)	4	4	4	4	4
A310-200	2	2	2	2	2
A310-300	-	-	-	-	-
A310-300(leased)	-	-	-	1	2
B737-400	7	7	7	6	3
B737-200	-	-	3	3	3
ATR-72	2	2	2	2	2
ATR-42	2	2	2	2	2
CL601-3A-ER(leased)	-	1	1	1	-
DC-10-30ER	3	-	-	3	3
Bae 146-100(leased)	-	-	-	-	1
Bae 146-300(leased)	-	-	-	-	2
Bae 146-300	5	-	-	5	2
TOTAL	74	61	62	67	60

ที่มา : Annual Report 1994/95 Thai Airways International Public Company Limited

แผนพัฒนาฝูงบิน

ตารางที่ 3.12 แผนพัฒนาฝูงบินของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

เครื่องบิน	จำนวนเครื่องบิน ณ 30 ก.ย. 38	จำนวนเครื่อง บินที่ปลด	จำนวนเครื่องบิน ที่จะรับมอบ	จำนวนเครื่องบิน ที่จะสั่งซื้อเพิ่ม	จำนวนเครื่องบิน ณ 30 ก.ย. 43
ATR	4	4	-	-	-
Bae 146-300	5	5	-	-	-
B737-400/500	7	-	-	4	11
A300-B4	11	11	-	-	-
A310-200	2	-	-	-	2
A300-600	16	-	-	5	21
A300-300	6	-	2	4	12
DC-10-30ER	3	3	-	-	-
MD-11	4	-	-	-	4
B747-200	6	6	-	-	-
B747-300	2	2	-	-	-
B747-400	8	-	4	2	14
B777-200	-	-	8	-	8
B777-300	-	-	-	6	6
รวม	74	31	14	21	78

ที่มา : บริษัทเงินทุนหลักทรัพย์ ภัทรธนกิจ (มหาชน) , 2539

การบินไทยได้วางแผนพัฒนาฝูงบินให้สอดคล้องกับแผนการบิน โดยพิจารณาถึง การขยายปริมาณการผลิตให้เพียงพอแก่ความต้องการด้านการตลาดและมุ่งเน้นที่จะดำเนินการปรับปรุงฝูงบินให้มีแบบเครื่องบินเครื่องยนต์ และนักบินให้น้อยลงและเป็นมาตรฐาน เดียวกันในระยะยาว ซึ่งการลดแบบของเครื่องบินเครื่องยนต์และนักบินจาก 14/11/12 แบบ ให้เป็น 6/6/6 แบบนั้น จะทำให้การบินไทยดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนของปฏิบัติการบินและการซ่อมบำรุง และเป็นการลดต้นทุนในการ ดำเนินงานด้วย โดยจากจำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นปี 2537/38 จำนวน 74 ลำ การบินไทยจะ ทำการปลดออกจำนวน 31 ลำ รับมอบในส่วนที่สั่งซื้อแล้วจำนวน 14 ลำ ประกอบกับที่ได้ รับอนุมัติให้สั่งซื้อในครั้งนี้อีกจำนวน 21 ลำ รวมเป็นเครื่องบินในปีสุดท้ายของแผนคือ ปี 2542/43 จำนวน 78 ลำ เครื่องบินที่การบินไทยจะทำการปลดออกนั้นประกอบด้วยเครื่องบิน ที่มีอายุการใช้งานมากจำนวน 17 ลำ และเป็นเครื่องบินที่ปลดออกเพื่อลดแบบและความ เหมาะสมกับสภาวะการตลาดจำนวน 14 ลำ โดยมีรายละเอียดของแผนพัฒนาฝูงบินดังตาราง ที่ 3.12 ข้างต้น

ความจุของเครื่องบิน

ปัจจุบันได้มีการปรับปรุงและพัฒนาให้เครื่องบินที่ผลิตขึ้นใหม่มีประสิทธิภาพใน การบินสูง และยังสามารถรับน้ำหนักบรรทุกผู้โดยสารและสินค้าได้มากขึ้นอีกด้วย เครื่อง บินที่ใช้กันในขณะนี้อาจแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ ประเภทที่บรรทุกได้ทั้งผู้โดยสารและสิน ค้า กับ ประเภทที่บรรทุกสินค้าเพียงอย่างเดียว สำหรับประเภทที่ 2 มีการนำมาใช้ในสายการ บินบางสายเท่านั้น โดยคำนึงถึงผลตอบแทนที่จะได้รับจากการนำมาใช้เป็นสำคัญ ส่วน ประเภทแรกคือชนิดที่สามารถบรรทุกได้ทั้งผู้โดยสารและสินค้า ปัจจุบันสายการบินต่าง ๆ นิยมใช้กันมาก เนื่องจากใช้ประโยชน์ได้หลายทางกว่า และยังสามารถรับน้ำหนักบรรทุกได้ ไม่น้อยอีกด้วย ดังจะแสดงให้เห็นในตารางที่ 3.13

ตารางที่ 3.13 การเปรียบเทียบความจุของเครื่องบินประเภทต่าง ๆ

ประเภทของเครื่องบิน	ความจุ	
	ปริมาตร (ม ³)	นน.บรรทุก (ตัน)
B747-400	85.00	14.00
B747-300	85.00	14.50
B747-200	85.00	15.10
A330-300	70.00	13.00
A300-600	60.00	12.50
A300-B4	54.00	10.90
A310-200	51.00	7.20
B737-400	30.00	3.00
B737-200	30.00	2.20
SH360-200	5.00	0.40
SH330-200	2.00	0.10

ที่มา : กองคลังสินค้า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) , 2536

3.5 อาคารคลังสินค้า

คลังสินค้าการบินไทย ซึ่งเป็นหน่วยงานที่ให้การสนับสนุนการขายระวางการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์รวมทั้งสนองนโยบายของภาครัฐบาล โดยการให้บริการจัดการสินค้าส่งออก สินค้านำเข้า และสินค้าผ่านแดน ที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ การบริการประกอบด้วย การตรวจรับสินค้า การขนถ่ายสินค้า การจัดเก็บสินค้า และการจัดเตรียมสินค้าขึ้นเครื่องบินให้กับสายการบินต่าง ๆ ที่ใช้ท่าอากาศยานกรุงเทพ เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าส่งออกต่อไปยังประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก สินค้าส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าทั่วไปและสินค้า

ทางการเกษตร อาคารคลังสินค้าปัจจุบันบริษัท การบินไทย ได้เช่าจากการทำอากาศยาน แห่งประเทศไทย และได้เริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี พ.ศ. 2528 ภายในอาคารคลังสินค้าได้ติดตั้งอุปกรณ์ขนส่งและจัดเก็บที่ทันสมัย เพื่ออำนวยความสะดวกและให้บริการที่ดี ดังนั้น จึงมีสายการบินต่าง ๆ มาใช้บริการคลังสินค้ามากขึ้นทุกปี จนสูงถึง 81 สายการบินในปัจจุบัน โดยแบ่งออกเป็นสายบินที่มีเส้นทางบินประจำ 62 สายการบิน และเป็นสายการบินเช่าเหมาลำ 19 สายการบิน รวมทั้งการเพิ่มขึ้นของจำนวนเครื่องบินในฝูงบินของบริษัทฯ จากการขยายเส้นทางการบินอีกด้วย

ปัจจุบันขนาดของอาคารคลังสินค้าการบินไทย คิดเป็นพื้นที่ในการปฏิบัติงานทั้งสิ้น 64,400 ตารางเมตร โดยแบ่งออกเป็น 2 อาคาร คลังสินค้าอาคารที่ 1 มีพื้นที่เท่ากับ 37,400 ตารางเมตร และคลังสินค้าอาคารที่ 2 มีพื้นที่เท่ากับ 27,000 ตารางเมตร มีขีดความสามารถสูงสุดในการให้บริการจัดการสินค้า (Terminal Capacity) เท่ากับ 772,800 คันต่อปี โดยมีอัตราการให้บริการเชิงพื้นที่เท่ากับ 12 คันต่อตารางเมตรต่อปี ซึ่งเป็นอัตราที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้กำหนดไว้สูงสุด อัตราการใช้งานดังกล่าว ณ อาคารคลังสินค้าการบินไทย ณ ทำอากาศยานกรุงเทพได้เพิ่มสูงขึ้นตลอดเวลาจากปีพ.ศ. 2529 ซึ่งมีค่าเท่ากับ 5.5 คันต่อตารางเมตรต่อปี และได้เพิ่มสูงขึ้นมาเป็น 11.5 คันต่อตารางเมตรต่อปี ในปี พ.ศ. 2534 ดังตารางที่ 3.14 ทั้งนี้ไม่ได้รวมถึงสินค้าอุตสาหกรรมขนาดใหญ่บางส่วน ที่ได้ใช้พื้นที่ภายนอกอาคารคลังสินค้าใกล้กับบริเวณลานจอดเครื่องบินเป็นที่จัดเก็บสินค้า

ตารางที่ 3.14 ความสามารถในการบริการจัดการสินค้าของอาคารคลังสินค้าการบินไทย

ปีพ.ศ.	ปริมาณสินค้า (ตัน)	อัตราการให้บริการ(ตัน/ตรม./ปี)
2529	167,053	5.5
2530	197,872	6.5
2531	237,184	7.8
2532	277,879	9.2
2533	335,172	11.1
2534	348,843	11.5
2535	373,756	9.9
2536	420,201	11.2
2537	489,119	11.1

ที่มา : กองคลังสินค้า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) , 2537

อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกที่ให้บริการภายในอาคารคลังสินค้าของการบินไทยมีดังนี้ ETV (Elevated Transfer Vehicle) เป็นระบบการจัดเก็บสินค้า สามารถจัดเก็บสินค้าที่บรรจุใน Container/Pallet แล้วได้ 240 Pallets หรือ 480 Containers TV (Transfer Vehicle) เป็นอุปกรณ์ใช้สำหรับรับสินค้าส่งออก จำพวก ผักสด ผลไม้ สินค้าแช่เย็น สัตว์มีชีวิต COMPUTER เป็นอุปกรณ์ใช้สำหรับส่งโทรเลข ข่าวสาร ทำรายการสินค้า (Manifest) และอื่น ๆ FLOOR SCALE ใช้สำหรับรับชั่งสินค้าทั่วไป ปัจจุบันมีอยู่ 3 เครื่อง ห้องเก็บสินค้าอันตราย (Dangerous Goods) ห้องเก็บสัตว์มีชีวิต ห้องเย็นสามารถปรับอุณหภูมิได้ตามต้องการ ห้องเก็บสินค้ามีค่า ห้องเก็บศพ ห้องเก็บเอกสารทางการทูต (Diplomatic Mail)

ตารางที่ 3.15 พื้นที่ของคลังสินค้าและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในคลังสินค้าการบินไทย

EXPORT AND TRANSIT CARGO	
1. TERMINAL AREA	21,600 sqm.
1.1 Acceptance and Inspection	8,200 sqm.
- Existing Acceptance and Inspection	1,050 sqm.
- New Acceptance and Inspection	7,200 sqm.
1.2 Storage	2,800 sqm.
1.3 Break-down & Sorting	800 sqm.
1.4 Build-up	7,700 sqm.
1.5 Other	3,200 sqm.
2. CARGO LINE UP	3,900 sqm.
3. TRUCK PARKING	10,000 sqm.
4. EXPORT AND TRANSIT CARGO HANDLING EQUIPMENT	
4.1 Diesel Towed Tractor	3 units
4.2 Electric Towed Tractor	8 units
4.3 Hand Pallet Truck (2 tons)	6 units
4.4 Electric Pallet Truck (2 tons)	8 units (all are rental)
4.5 Electric Reach Truck (2 tons)	14 units (7 rental)
4.6 Electric Forklift Lansing (4&6 tons)	7 units
4.7 Diesel Forklift (4,6 & 7 tons)	5 units (all are rental)
4.8 Electric Transportor (4 tons)	6 units
4.9 10-tons Floor Scale	7 units
4.10 Dimensional Weighing Scale	1 unit
Weighing capacity : 100 kgs/peice	
4.11 Dock Leveler	1 unit
4.12 Loading Pit	4 units / 4 pallets cap.
4.13 X-ray Machine	1 unit
5. ULD HANDLING SYSTEM	
5.1 Empty ULD Storage System (for container only)	180 containers
5.2 Empty Pallet Storage (conventional racking)	15 Racks / 60 locations /
each rack : 4 levels , 2.53m x 3.5m x 2.8m (w x l x h)	est. 600 pallets
5.3 Transferred Vehicle (TV) System	2 units
a. transfer vehicle	2 units

b. working deck (1 pallet or 2 containers per deck)	22 decks
c. transfered deck (long & short queue line)	4 decks
5.4 Elevated Transfer Vehicle (ETV) System	
a. elevated transfer vehicle	2 units
b. storage deck (capacity : 200 pallets or 405 containers)	205 loc.
Remark : - for container only	5 loc.
- for vulnerable cargo (1 pallet or 2 containers per location)	6 loc.
- cool room (1 pallet or 2 containers per location)	3 loc.
c. workstation (1 pallet or 2 containers per location)	20 workstations
d. transfered deck at airside	27 decks
e. transfered deck from workstation (or operating area) to ETV.	5 decks
6. EXPORT AND TRANSIT WAREHOUSE (convent. racking)	
6.1 General Cargo	1,220 loc.
6.2 Vulnerable Cargo	20 loc.
6.3 Diplomatic	24 loc.
6.4 Heavy Cargo	8 locations
7. EXPORT AND TRANSIT CARGO FACILITIES	
7.1 Cool Room	8 units
- For Loose Cargo	3 units / 62.7 sqm. /
(RFZ 5 : 3.80 x 5.60 x 2.50 , RFZ 7 : 3.80 x 5.60 x 3.80 , RFZ 8 : 3.60 x 5.60 x 3.80 , Unit in metre)	198.2 cu.m
- For ULD Cargo	2 units / 2 pallets /
(RFZ 4 & RFZ 6 : 3.60 x 5.60 x 2.10 , Unit in metre)	4 containers
- For ULD Cargo (at ETV System)	3 units / 3 pallets /
(ETV cool romm ; A011 , A021 & A061 : 3.30 x 4.82 x 2.70 ,Unit in metre)	6 containers
- ETV cool room	12 containers
: 3.30 x 4.82 x 2.70 , Unit in metre	
7.2 Storage Room (for Valuable cargo)	2 units / 85 sqm.
7.3 Truck Dock	47 docks
IMPORT CARGO	
1. IMPORT TERMINAL AREA	15,800 sqm.
1.1 Tally	200 sqm.
1.2 Storage	9,800 sqm.

1.3 Inspection	1,100 sqm.
1.4 Delivery	350 sqm.
1.5 Others	4,400 sqm.
additional storage area :	
1.6 Airside Space for Import Storage Area (temporary)	1,000 sqm.
1.7 Overtime Goods Warehouse (Out-airport Rental Warehouse)	1,400 sqm.
2. IMPORT CARGO HANDLING EQUIPMENT	
2.1 Hand Pallet Truck	15 units
2.2 Electric Pallet Truck	6 units (all are rental)
2.3 Electric Reach Truck (2 tons)	9 units (7 rental)
2.4 Electric Forklift Lansing (6 & 4 tons)	5 units (4 rental)
2.5 Diesel Forklift (6 tons)	1 unit
3. IMPORT CARGO HANDLING FACILITIES	
3.1 Cool Room (for loose cargo) (RFZ 1 & RFZ 2 : 3.28 x 3.28 x 2.12 , RFZ 3 : 2.06 x 3.28 x 2.12 , Unit in metre)	3 units / 28 sqm. / 60 cu.m.
3.2 Strong Room	4 units / 120 sqm.
- for valuable cargo	3 units / 90 sqm.
- for diplomatic	1 unit / 30 sqm.
3.3 DGR Room (conventional racking)	84 loc.
3.4 HUM Room	1 unit / 24 sqm.
3.5 AVI Room	1 unit / 78 sqm.
3.6 Truck Dock	22 docks
4. IMPORT WAREHOUSE (Coventional Racking)	
4.1 General Cargo (medium & small shipment)	2,096 loc.
4.2 Vulnerable Cargo	426 loc.
4.3 Heavy Cargo	54 loc.
5. IMPORT WAREHOUSE (Automated Storage / Retrieval System)	
5.1 Minishipment Storage System (Carousel)	2 units
5.2 High-bay Storage System	1 units