



กระทรวงพาณิชย์

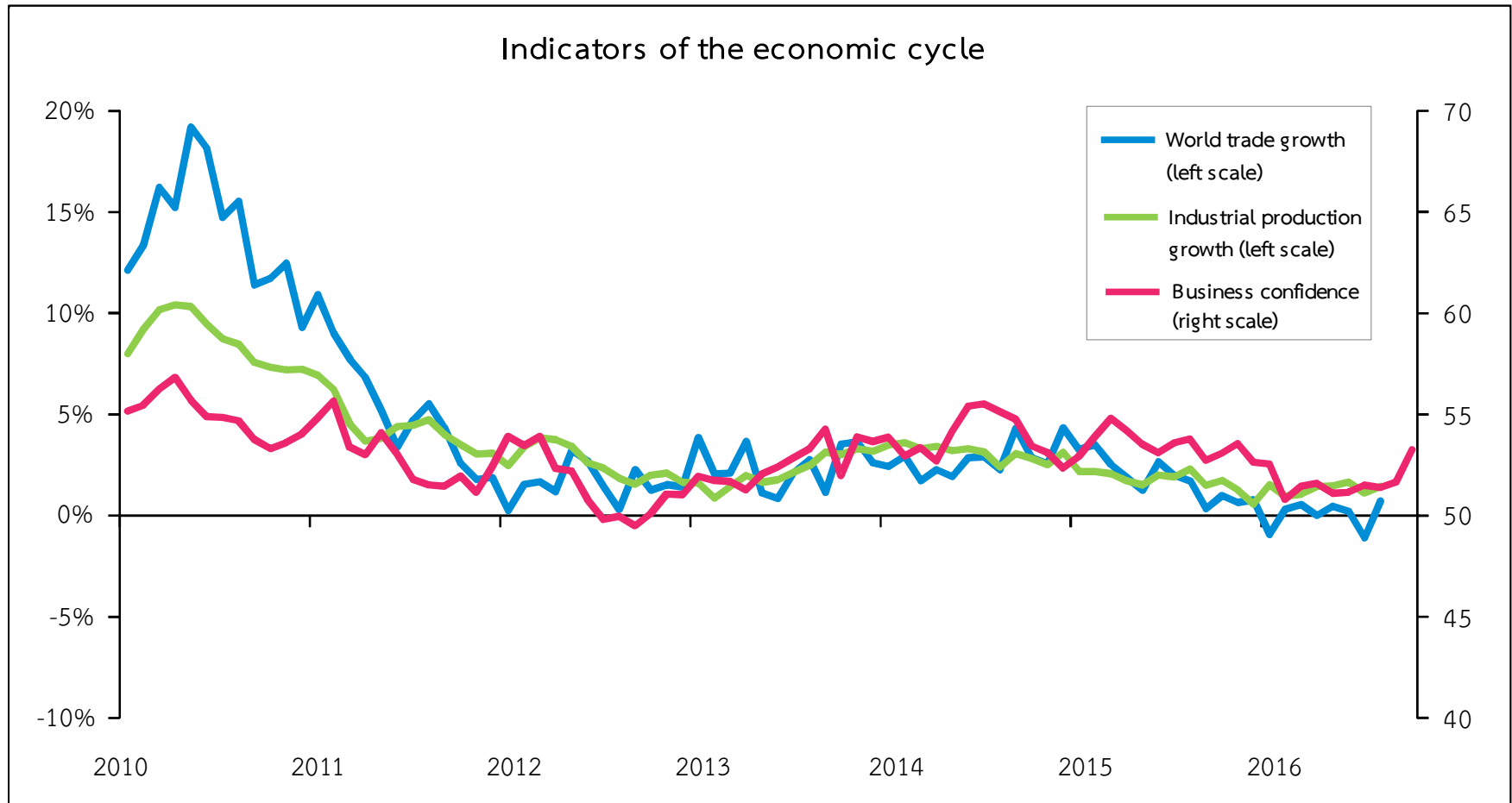


สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

การสัมมนา ครั้งที่ 1
เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
(23 สิงหาคม พ.ศ. 2560)



ความสัมพันธ์ของธุรกิจการบินกับแนวโน้มเศรษฐกิจโลก

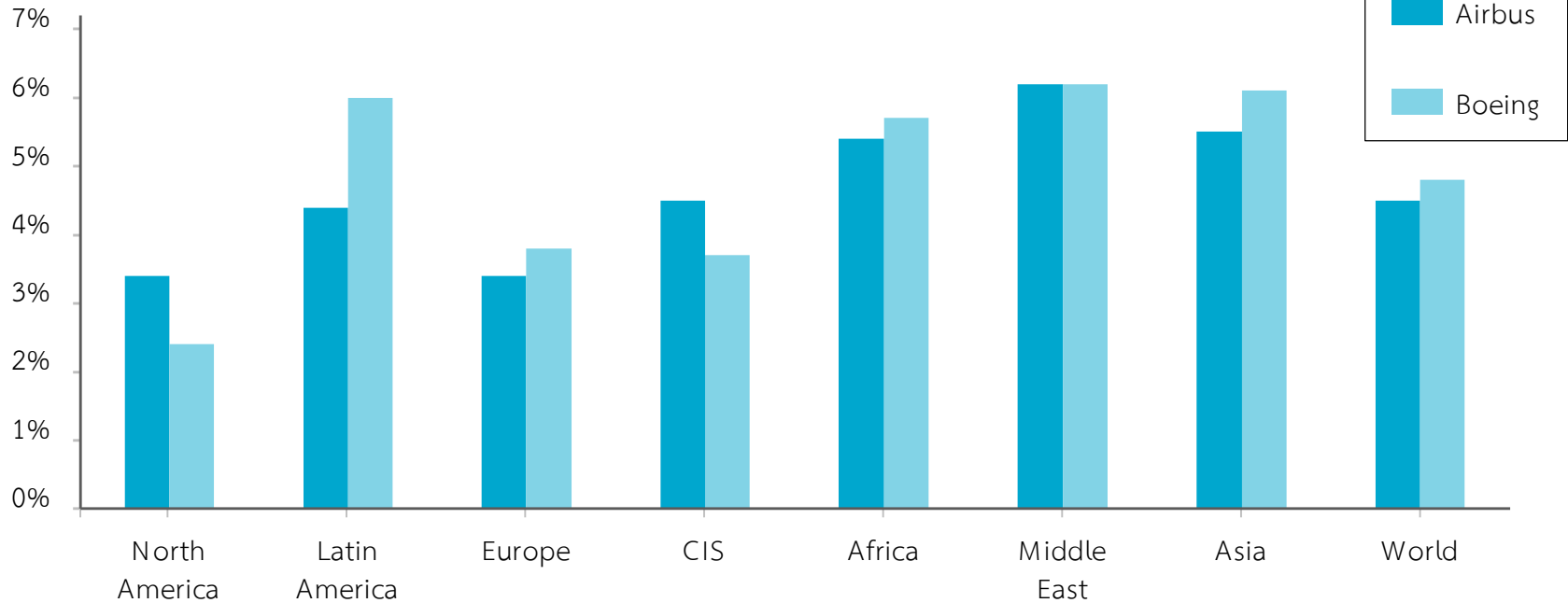


ที่มา : IATA, Markit, Haver (Netherland, CPB)

การเติบโตของธุรกิจการบินเป็นไปตามแนวโน้มเศรษฐกิจโลก

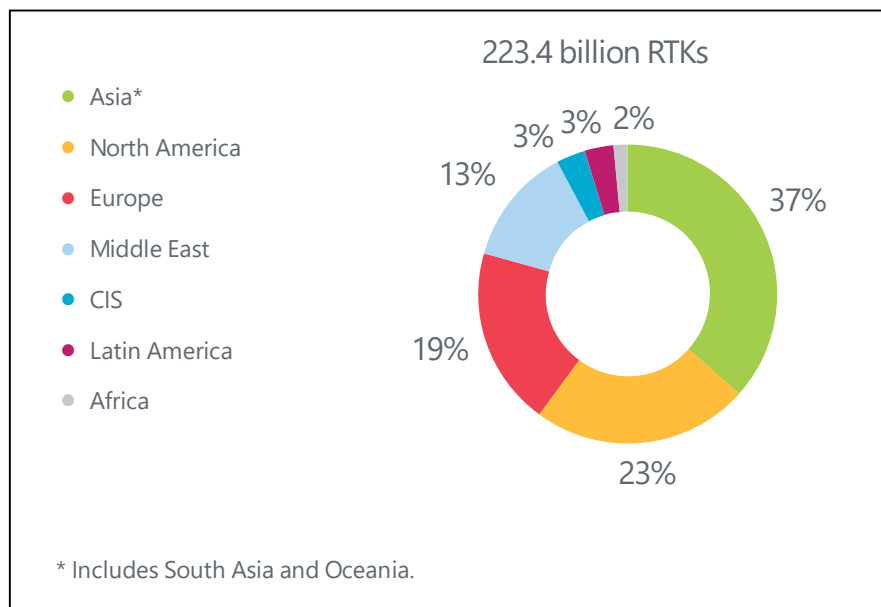
แนวโน้มการเติบโตของปริมาณผู้โดยสารในระยะ 20 ปีข้างหน้า

GROWTH RATE



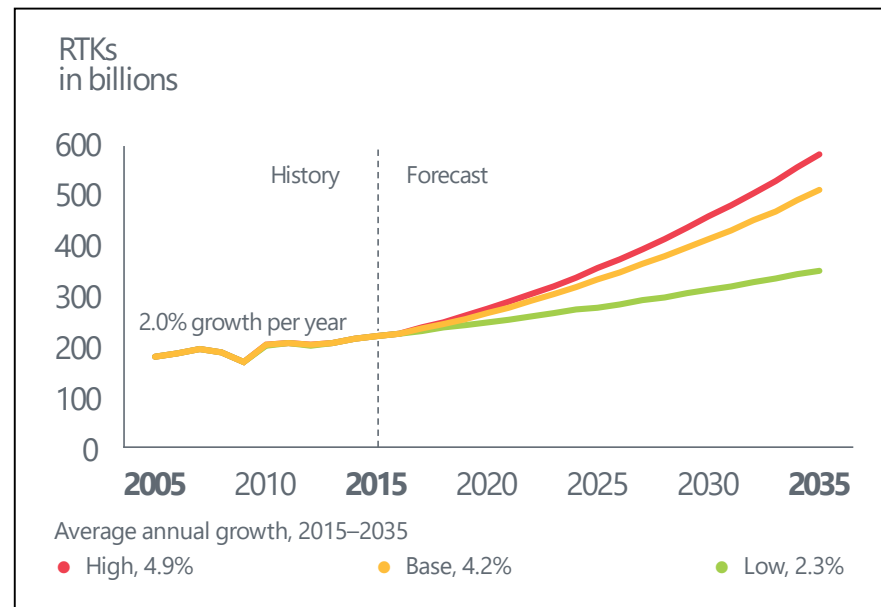
Source: Airbus, Boeing

Cargo Market Share



ที่มา : Boeing

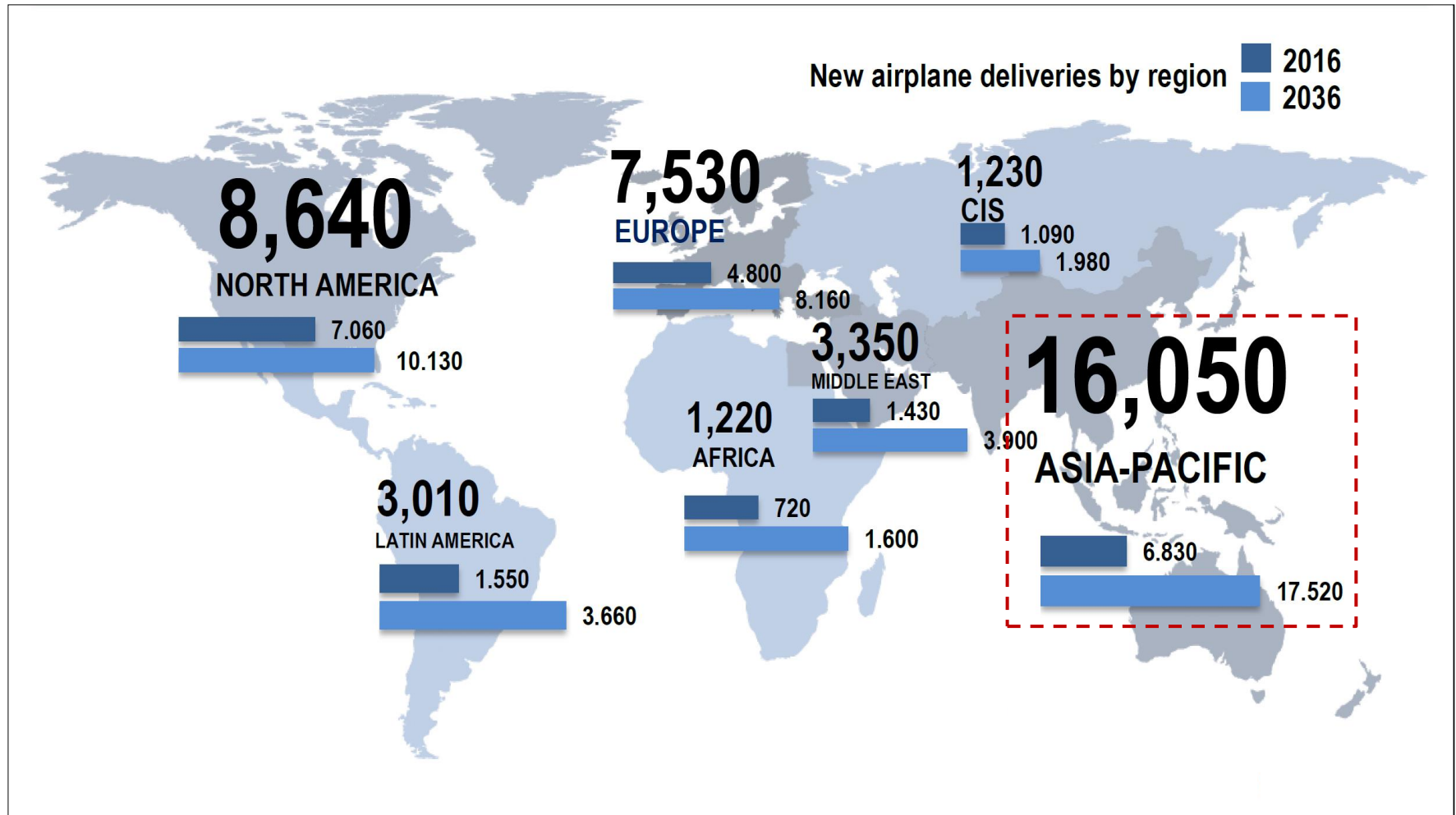
การคาดการณ์ของปริมาณ การขนส่งสินค้าทางอากาศในระยะ 20 ปี



ที่มา : Boeing

Note : RTKs (Revenue Ton-Kilometers)

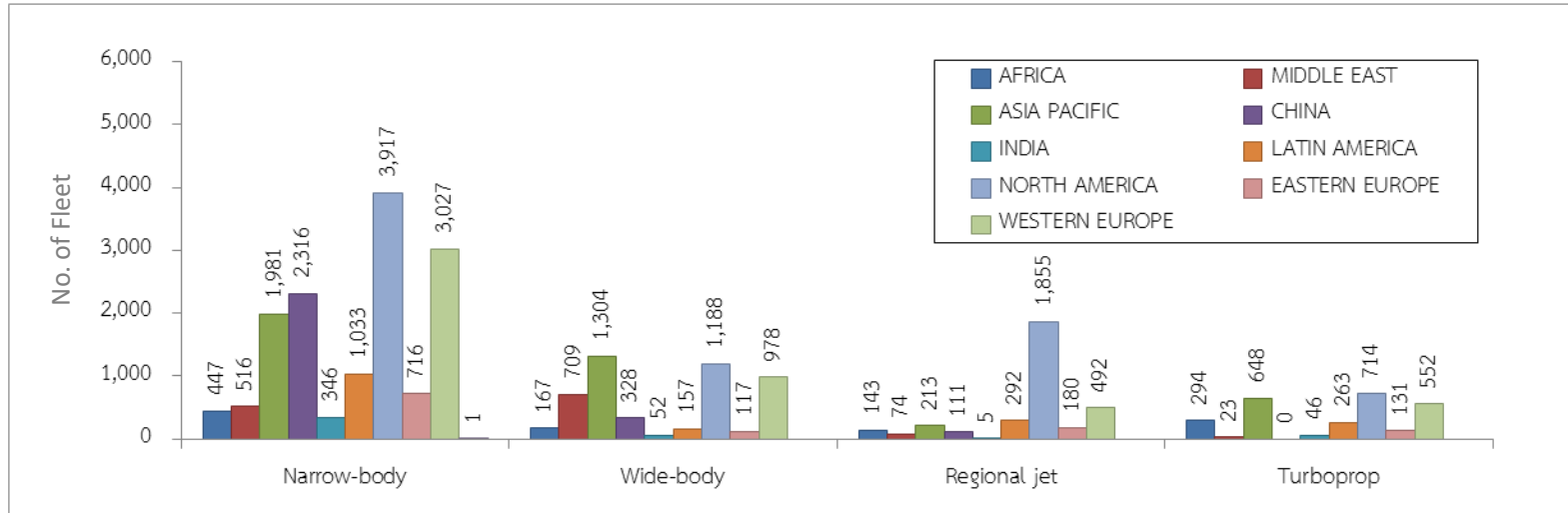
แนวโน้มจำนวนอากาศยานในระยะ 20 ปีข้างหน้า



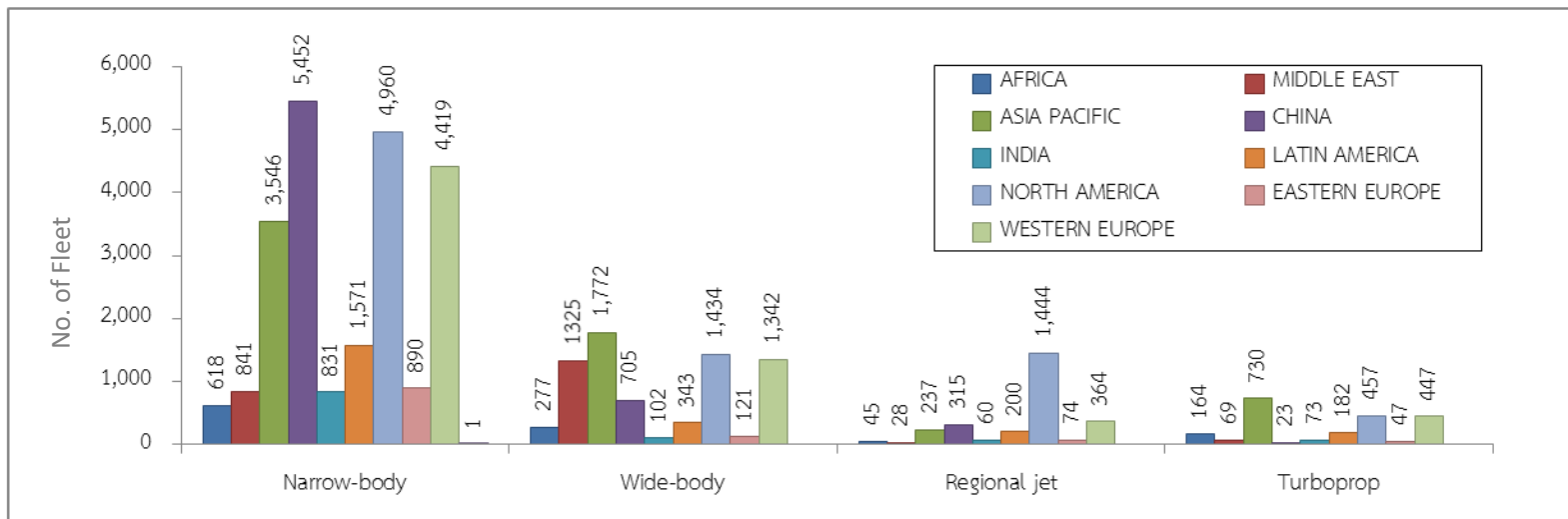
ที่มา : Boeing

แนวโน้มปริมาณอากาศยานใน Fleet ของภูมิภาคต่างๆ

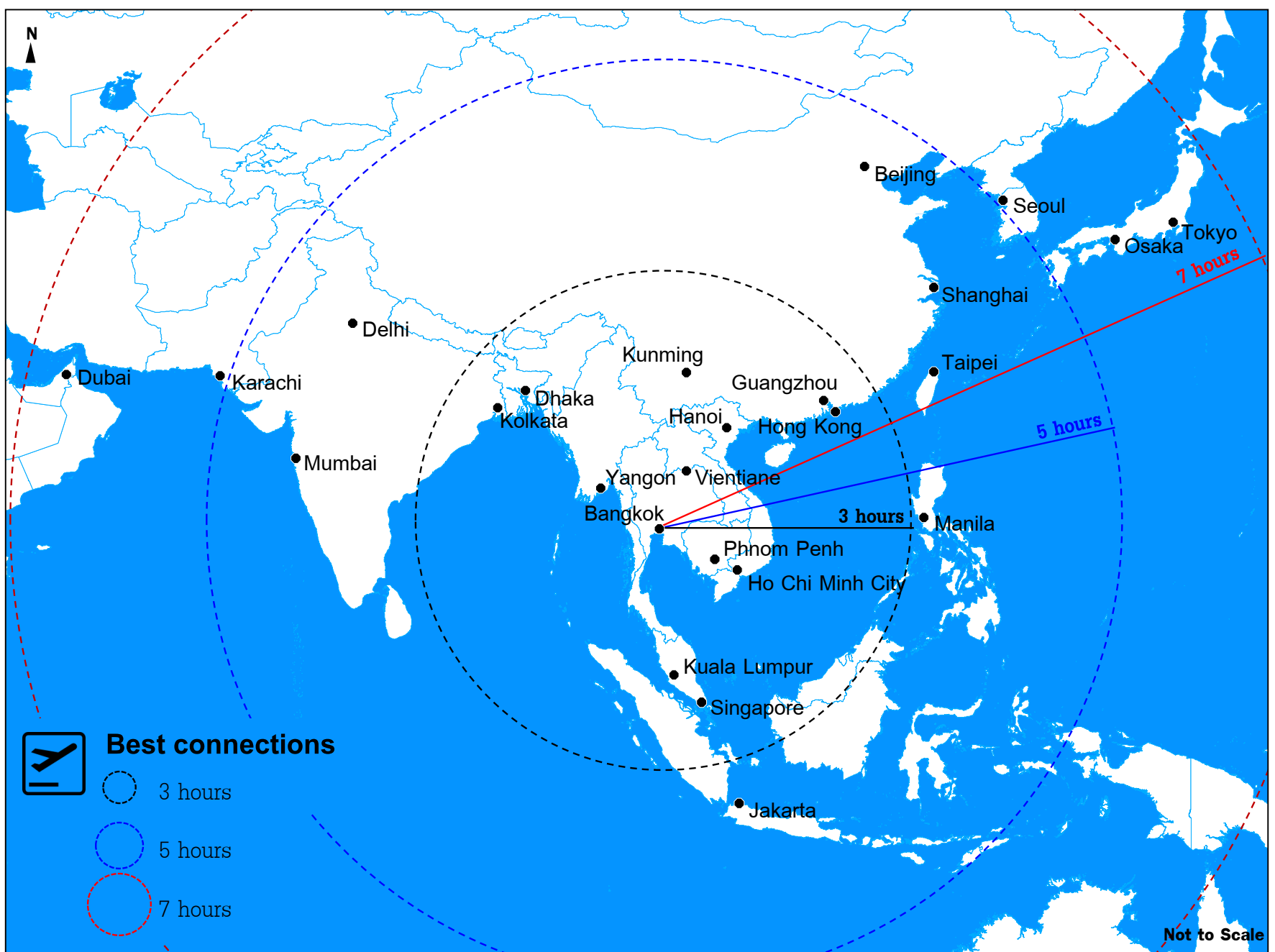
2017 Fleet



2027 Fleet



Source : Oliver Wyman Global Fleet and MRO Market Forecast



Strategic Location ของประเทศไทยในการเป็นศูนย์กลางการบิน

Regional

- อาเซียน
- จีน (ฮ่องกง)
- ญี่ปุ่น
- เกาหลีใต้

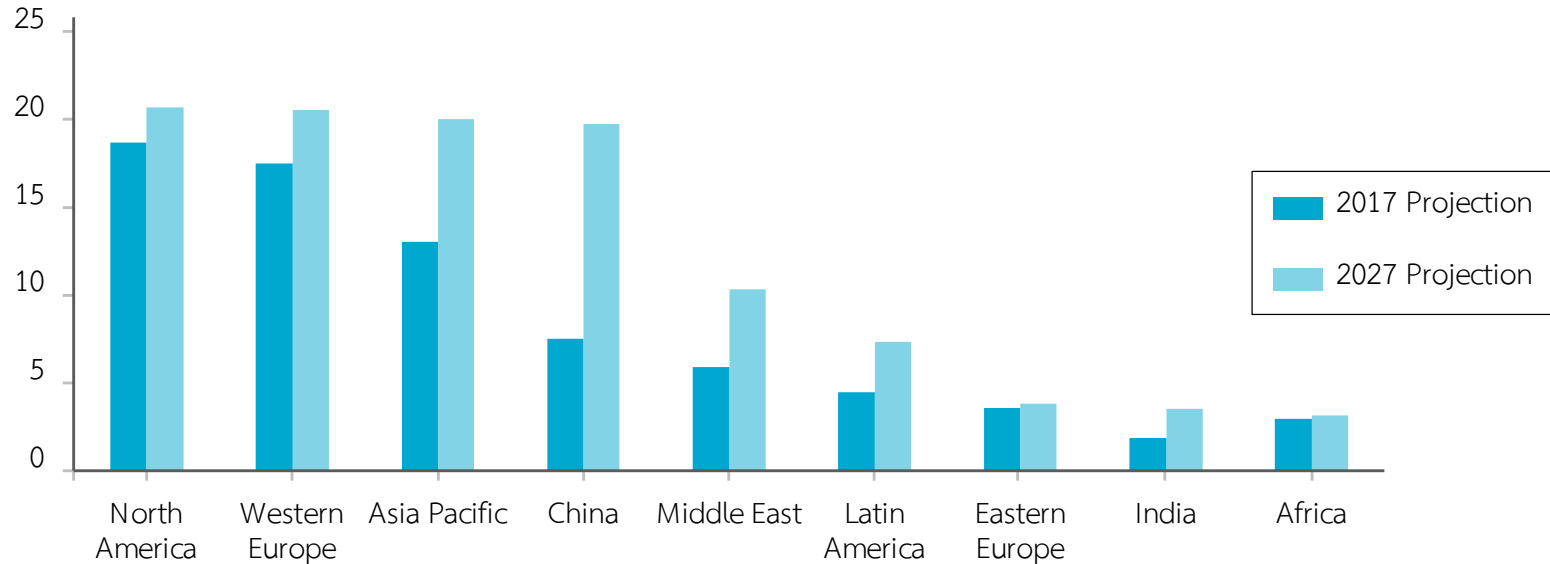
Long haul

- เอเชียใต้
- ตะวันออกกลาง
- ออสเตรเลียและนิวซีแลนด์
- ยุโรป
- อเมริกา
- แอฟริกา

เส้นทางการบินจากประเทศไทยไปยังภูมิภาคอื่นๆ

แนวโน้มการเติบโตของธุรกิจ MRO ในภูมิภาคต่างๆ

US DOLLARS (BN)

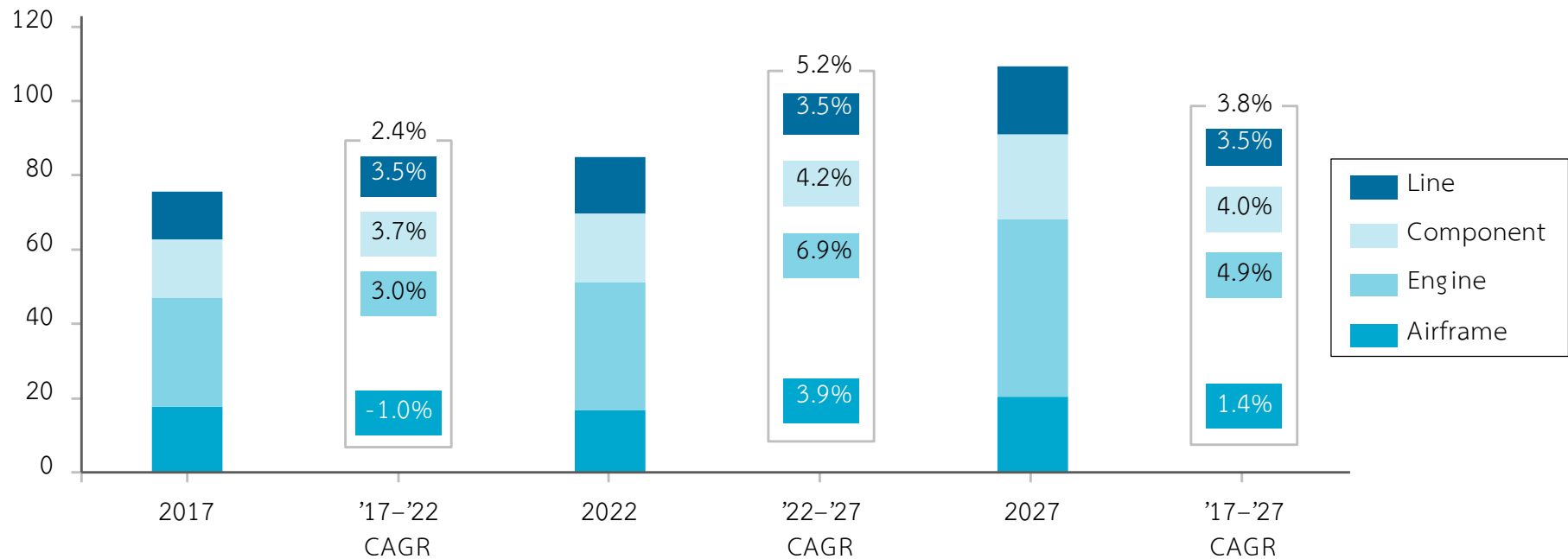


Source: Oliver Wyman Global Fleet & MRO Market Forecasts

แนวโน้มการเติบโตของธุรกิจการบินในจีนและ Asia Pacific จะทำให้เกิด Capacity Constraint ภายในประเทศ ส่งผลให้เกิดความต้องการใช้ฐาน MRO ในประเทศใกล้เคียง

แนวโน้มตลาด MRO จำแนกตาม Market Segment

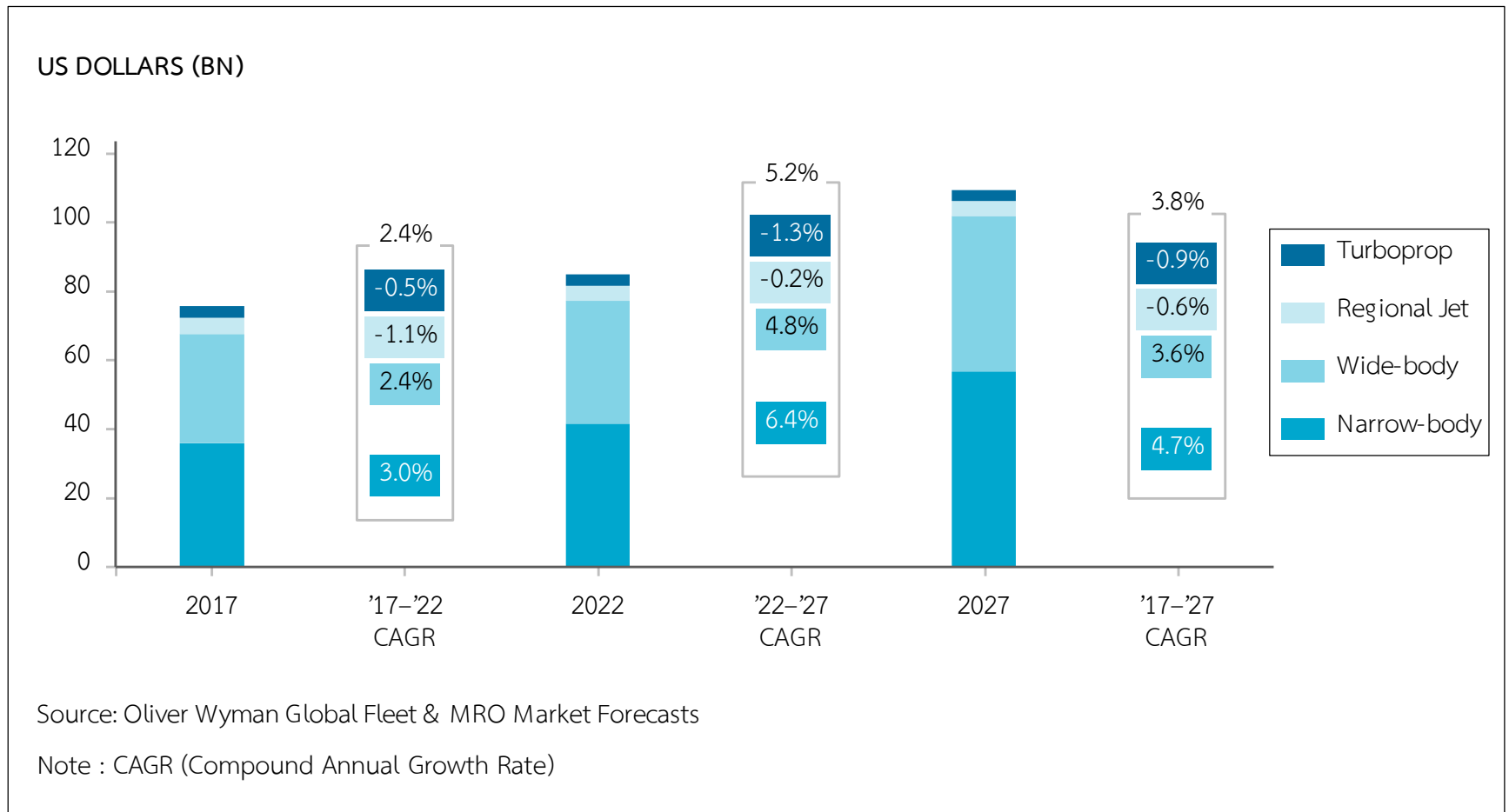
US DOLLARS (BN)



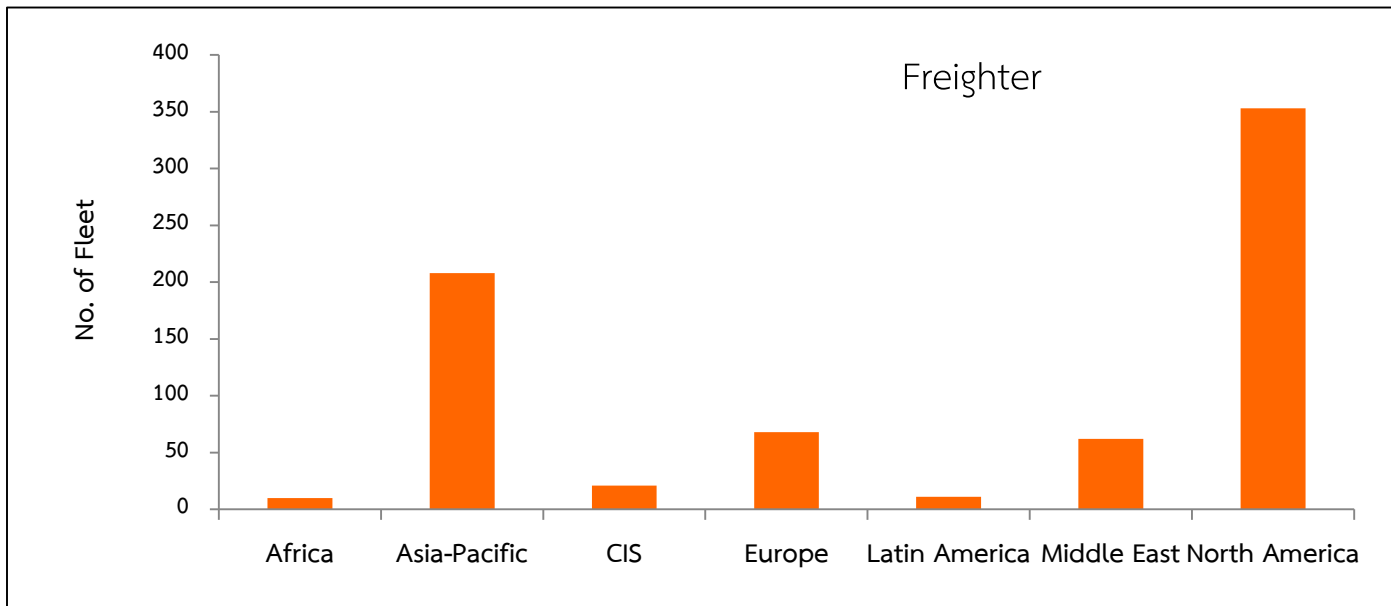
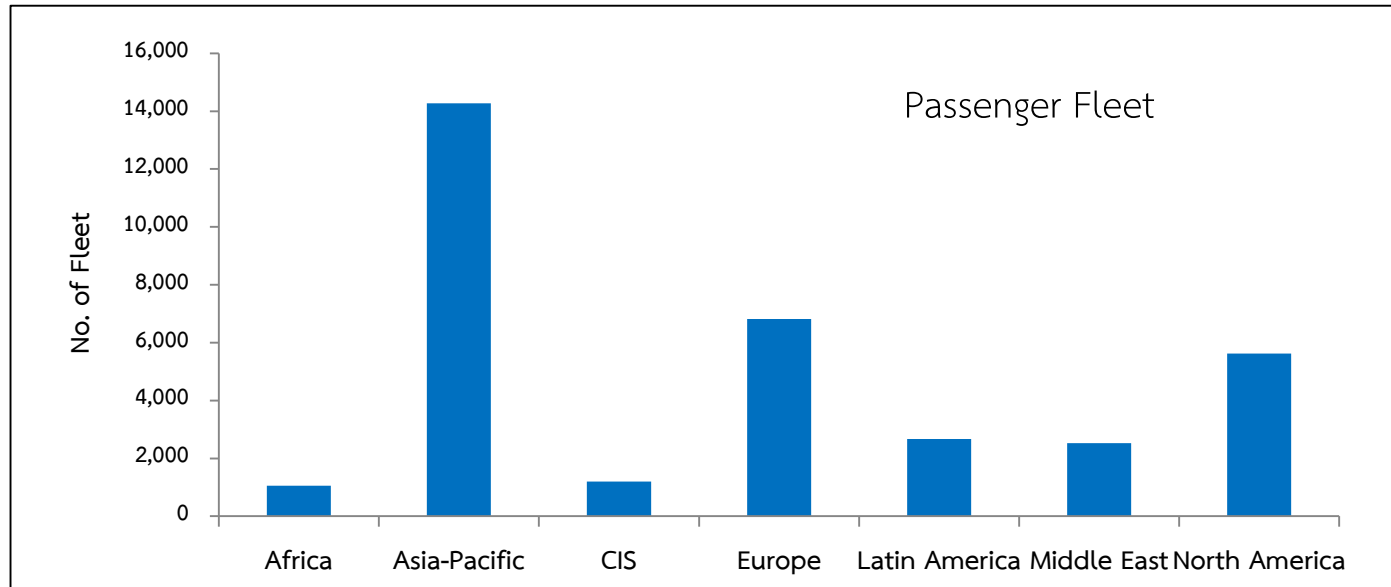
Source: Oliver Wyman Global Fleet & MRO Market Forecasts

Note : CAGR (Compound Annual Growth Rate)

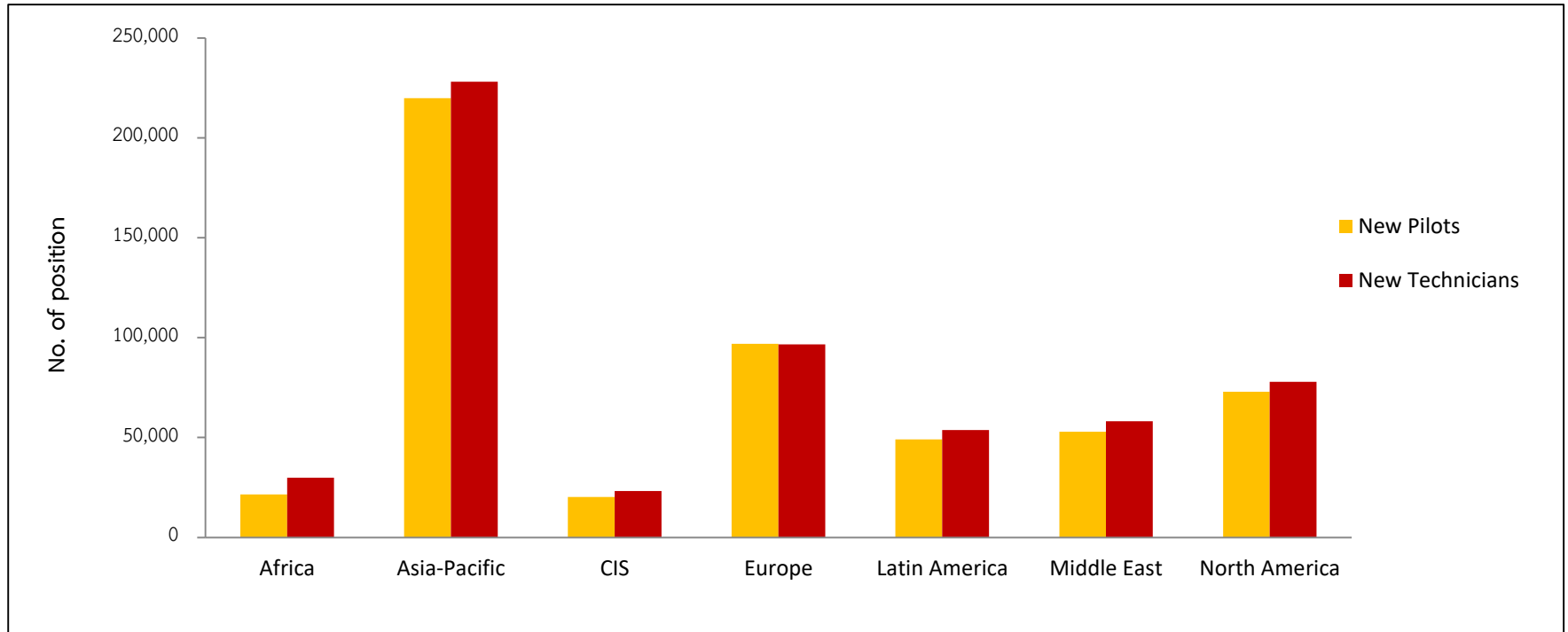
แนวโน้มตลาด MRO จำแนกตามประเภทอากาศยาน



แนวโน้มการเติบโตของปริมาณอากาศยานในระยะ 20 ปีข้างหน้า



แนวโน้มความต้องการนักบินและช่างซ่อมบำรุงอากาศยาน ในระยะ 20 ปีข้างหน้า



ความต้องการนักบินและช่างซ่อมบำรุงอากาศยานของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีแนวโน้มการเติบโตมากที่สุด

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

กำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ
เป้าหมาย ตัวชี้วัดที่เหมาะสม
ด้านการขนส่งทางอากาศ และ
ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่ง
ทางอากาศของประเทศไทย
ระยะ 10 ปี (ปี พ.ศ. 2562-2571)

จัดทำแผนแม่บทการขนส่ง
ทางอากาศของประเทศไทย
พ.ศ. 2562-2571 ครอบคลุม
ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่ง
ทางอากาศที่สำคัญ

จัดทำแนวทางการ
ขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติ
ได้อย่างเป็นรูปธรรม พร้อมทั้ง
จัดทำโครงการนำร่อง
การพัฒนาระบบการขนส่ง
ทางอากาศ จำนวน 2 โครงการ

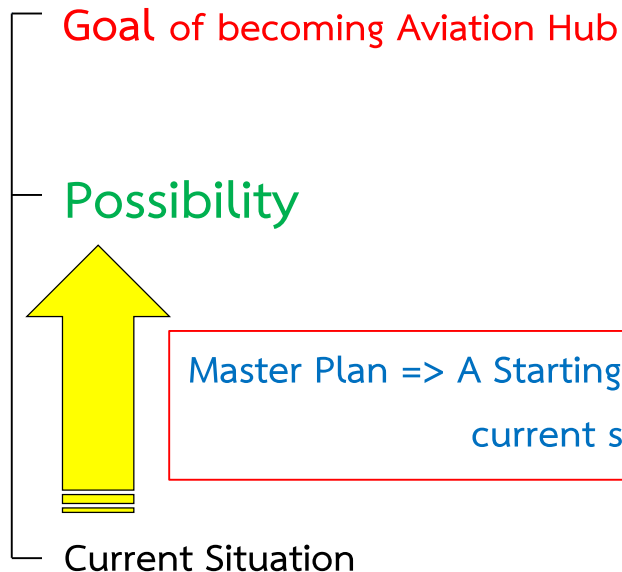
ปัจจัยเบื้องต้นในการเป็น Aviation Hub

ปัจจัยภายนอก

1. แนวโน้มเศรษฐกิจโลก
2. สภาพตลาดธุรกิจการบิน
3. สภาพตลาดของอุตสาหกรรมสนับสนุน
4. การแข่งขันกับประเทศใกล้เคียง

ปัจจัยภายใน

1. นโยบายที่ชัดเจน เสถียรภาพของรัฐบาล และความร่วมมือในการลงทุนของภาครัฐ
2. ศักยภาพของหน่วยงานของรัฐ
3. ศักยภาพขององค์กรกำกับดูแล
4. ประสิทธิภาพของกลไกกำกับดูแล
5. ศักยภาพของผู้ประกอบการสายการบินและธุรกิจ/อุตสาหกรรมสนับสนุน
6. ศักยภาพบุคลากรและกลไกการผลิตบุคลากร
7. ศักยภาพของฐานธุรกิจบริการและฐานการผลิต



นโยบายและแผนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านการขนส่งทางอากาศ

ยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี



แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564)

ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบโลจิสติกส์

Thailand 4.0 การพัฒนา New S-Curve สร้าง 5 อุตสาหกรรมใหม่แห่งอนาคต

- การบินและโลจิสติกส์

ยุทธศาสตร์ที่ 10 ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา

- สนับสนุนความร่วมมือในการลงทุน เพื่อให้ประเทศไทยเป็นฐานเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนที่สำคัญ เชื่อมโยงตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ โดยเฉพาะในอนุภูมิภาคและภูมิภาคอาเซียน

แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2560-2564)

- พัฒนาการเดินทางเข้าสู่ประเทศไทยโดยเส้นทางคมนาคมทางอากาศ เช่น การปรับปรุงท่าอากาศยานนานาชาติ และการเพิ่มเที่ยวบินตรงจากต่างประเทศไปยังเมืองท่องเที่ยวหลักในประเทศไทย

การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)



นโยบายการส่งเสริมการลงทุนของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI)

- สนับสนุนการลงทุน MRO ในพื้นที่ท่าอากาศยานอู่ตะเภา
- สนับสนุนการลงทุนภาคอุตสาหกรรมและการท่องเที่ยว

- ส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมอากาศยาน
- ส่งเสริมการลงทุนในรูปแบบคลัสเตอร์

การศึกษารูปแบบการพัฒนาสาขาขนส่งทางอากาศของต่างประเทศ



ประเด็นสำคัญที่ได้จากการทบทวนงานศึกษาการขนส่งทางอากาศ

แผนยุทธศาสตร์และนโยบายด้านการบินของประเทศต่างๆ

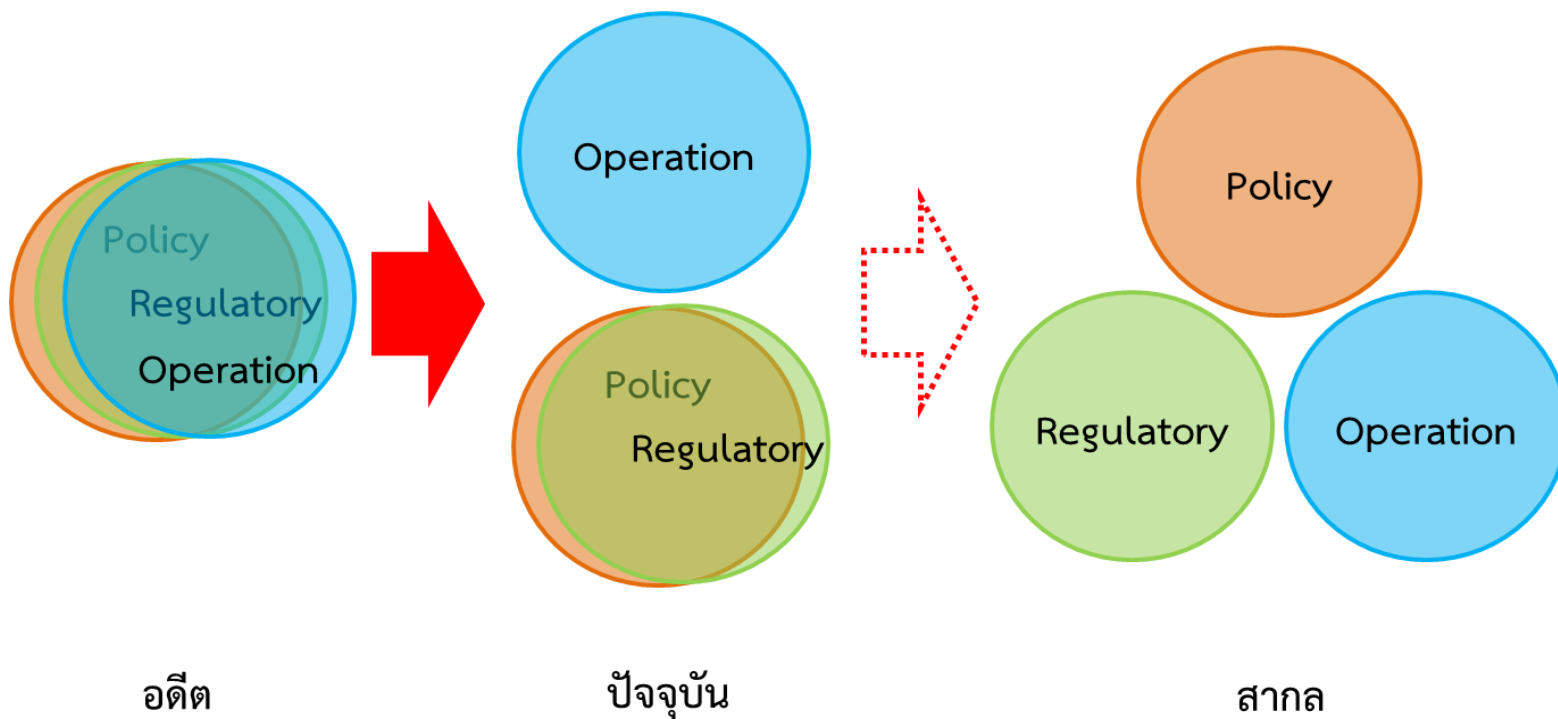
การวางยุทธศาสตร์สาขาขนส่งทางอากาศ

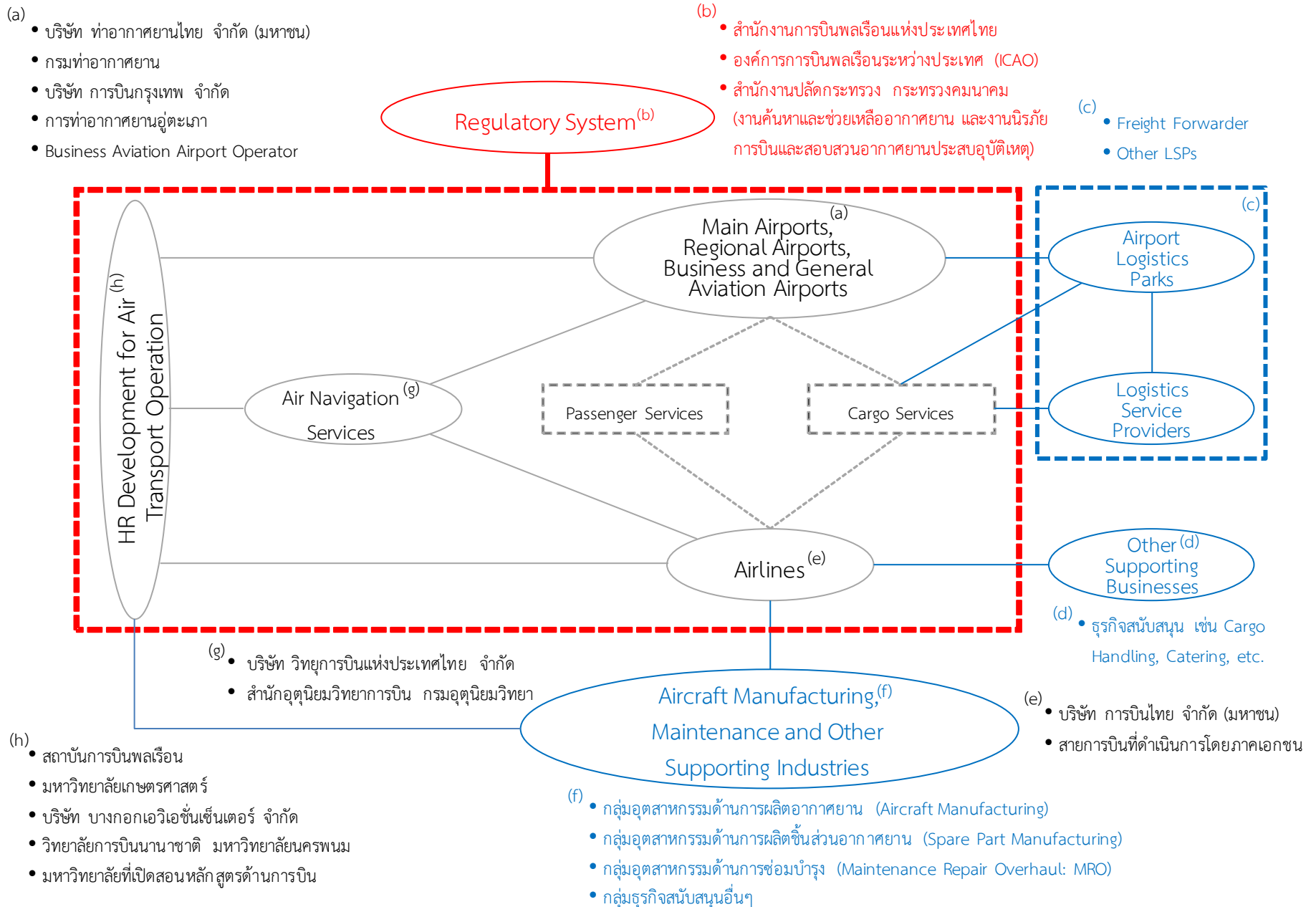
มีการกำหนดเป้าหมายในการ :

- เพิ่มศักยภาพในการเชื่อมต่อระหว่างประเทศเพื่อกระตุ้นกิจกรรมทางเศรษฐกิจในประเทศ
- พัฒนาสาขาขนส่งทางอากาศ เพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรม การขนส่ง และการท่องเที่ยวของประเทศ
- เชื่อมต่อระหว่างประเทศ เพื่อเปิดตลาดการค้า และการสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่เศรษฐกิจภายในประเทศ

- ส่วนใหญ่มีการดำเนินการในประเทศที่ตลาดด้านการบินยังไม่เติบโตเต็มที่ (Pre-Mature Market) ซึ่งทำให้ภาครัฐยังต้องเข้าไปแทรกแซงกลไกการพัฒนา
- สำหรับประเทศที่ตลาดด้านการบินเติบโตเต็มที่แล้ว รัฐบาลจะปล่อยให้ธุรกิจการบินวิวัฒนาการไปตามกลไกตลาด โดยเน้นในด้านการกำกับดูแลความปลอดภัยและความมั่นคง และเกิดการแข่งขันที่เป็นธรรมในการดำเนินธุรกิจ
- เน้นความสำคัญความเป็นอิสระ ธรรมชาติ และความรับผิดชอบต่อผลของการกระทำของหน่วยงานกำกับดูแล เพื่อสร้างความน่าเชื่อถือของระบบ
- มุ่งเน้นที่การพัฒนาท่าอากาศยานเป็นหลัก เพื่อให้สามารถรองรับความต้องการเดินทางและการขนส่งที่เพิ่มขึ้นในอนาคต
- มุ่งเน้นการสร้างตลาดการบินที่สายการบินสามารถแข่งขันกันได้อย่างเป็นธรรม และการสร้างบรรยากาศการลงทุน เพื่อดึงดูดให้เกิดการลงทุนในธุรกิจการบิน

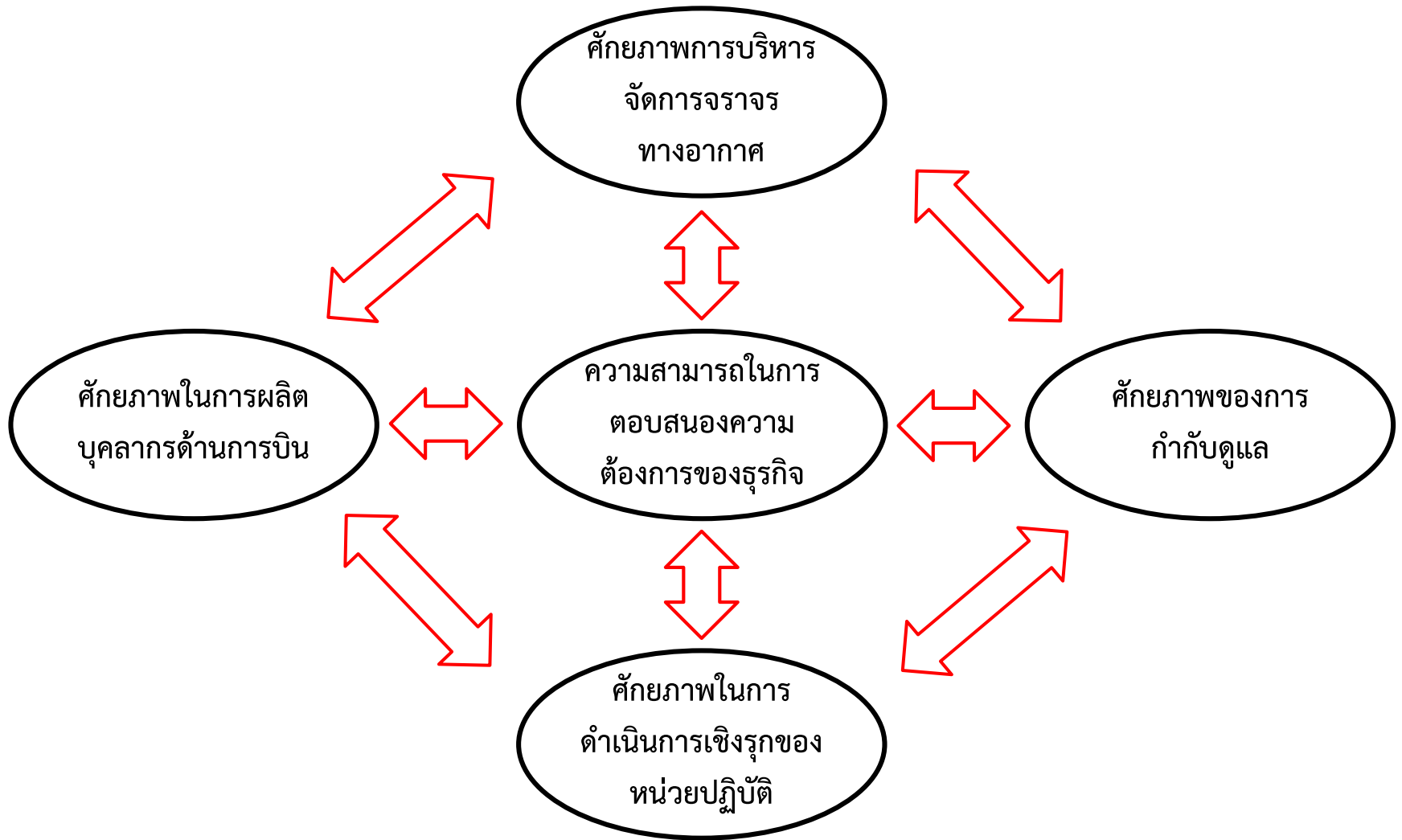
การปรับปรุงโครงสร้างของหน่วยงานในสาขาการขนส่งทางอากาศและการบิน





องค์ประกอบต่าง ๆ ของสาขากการขนส่งทางอากาศ

ปัจจัย 5 ประการที่เป็นรากฐานของปัญหาและอุปสรรค ในการพัฒนาสาขาขนส่งทางอากาศ



Thailand at a Crossroad...

Status Quo



- Tourism Hub, Low Transfer, Low Cargo
- No Paradigm Shift in Aviation Sector Management
- No Investment Required
- *Aviation Hub Status WILL fade away*

Training Hub



- Hub for Training of Aviation related Personnel
- **Minimum** Paradigm Shift in Aviation Sector Management
- Investment Required for Training Facilities and Trainers
- *Aviation Hub Status MAY fade away*

Transfer Hub



- Hub for Transfer of passenger and cargo
- **MAJOR** Paradigm Shift in Aviation Sector Management
- **MAJOR** Investment Required for Infrastructure
- **MAJOR** Changes in Regulations
- *Aviation Hub Status STIMULATED*

Global Aviation Hub

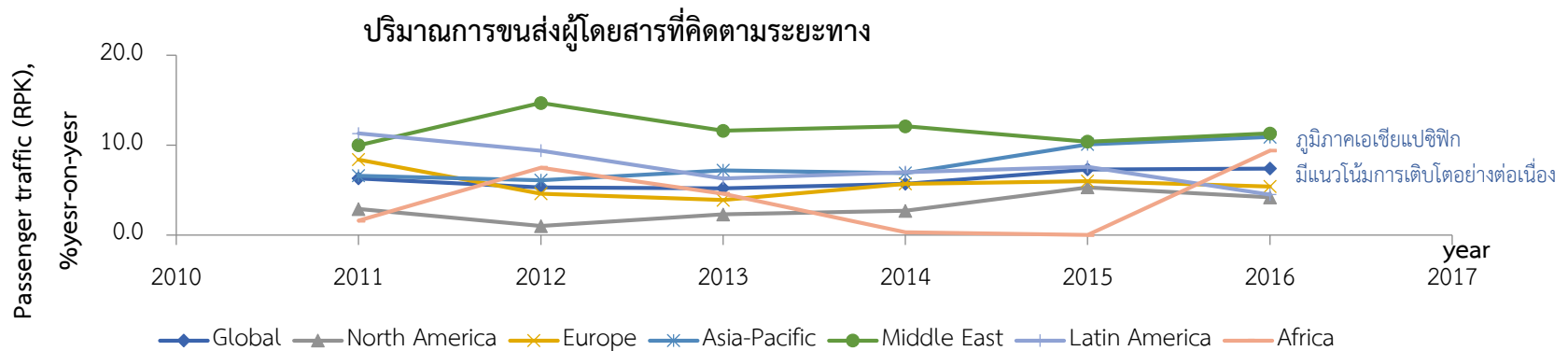


- Hub for Transfer of passenger and cargo, MRO activities, and Parts Manufacturing
- **MAJOR** Paradigm Shift in Aviation Sector Management
- **MAJOR** Investment Required for Infrastructure
- **MAJOR** Changes in Regulations
- **MAJOR** Marketing and FDI Boost
- *Aviation Hub Status OPTIMISED*

การขนส่งทางอากาศของโลกและภูมิภาค

แนวโน้มปริมาณการขนส่งทางอากาศทั่วโลกมีทิศทางที่ดีต่อกลุ่มประเทศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก

- ปี พ.ศ. 2559 จำนวนผู้โดยสารเที่ยวบินแบบ Scheduled Flight ที่ 3,773 ล้านคน และปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ 53.9 ล้านตัน และคาดการณ์แนวโน้มการเติบโตเพิ่มขึ้นที่ร้อยละ 5.1 และ 3.5 ตามลำดับ
- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารที่คิดตามระยะทางในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยระหว่างของปีพ.ศ. 2554-2559 อยู่ที่ร้อยละ 8.4



ที่มา: ICAO revised data 2010-15. IATA estimates for regions in 2011-16

การเดินทางทางอากาศในปี พ.ศ. 2558-2559 ในภูมิภาคเอเชีย

- เส้นทางการเดินทางจากต้นทางและปลายทางสูงที่สุดในโลก 10 ลำดับแรกเกิดขึ้นในภูมิภาคเอเชียถึง 7 อันดับ
- เส้นทางการเดินทางภายในประเทศของจีนมีการขยายตัวสูงที่สุด รองลงมาได้แก่ อินโดนีเซีย อินเดีย ไทย เวียดนาม ตามลำดับ

การขนส่งทางอากาศของประเทศไทย

ประเทศไทยมีท่าอากาศยานทั้งหมด 38 แห่ง ซึ่งมีท่าอากาศยานสำคัญที่รองรับเที่ยวบินได้สูงสุด ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมือง

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็น International Hub สำหรับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ปัจจุบันมีสายการบินเข้ามาให้บริการขนส่งมากกว่า 100 สายการบิน

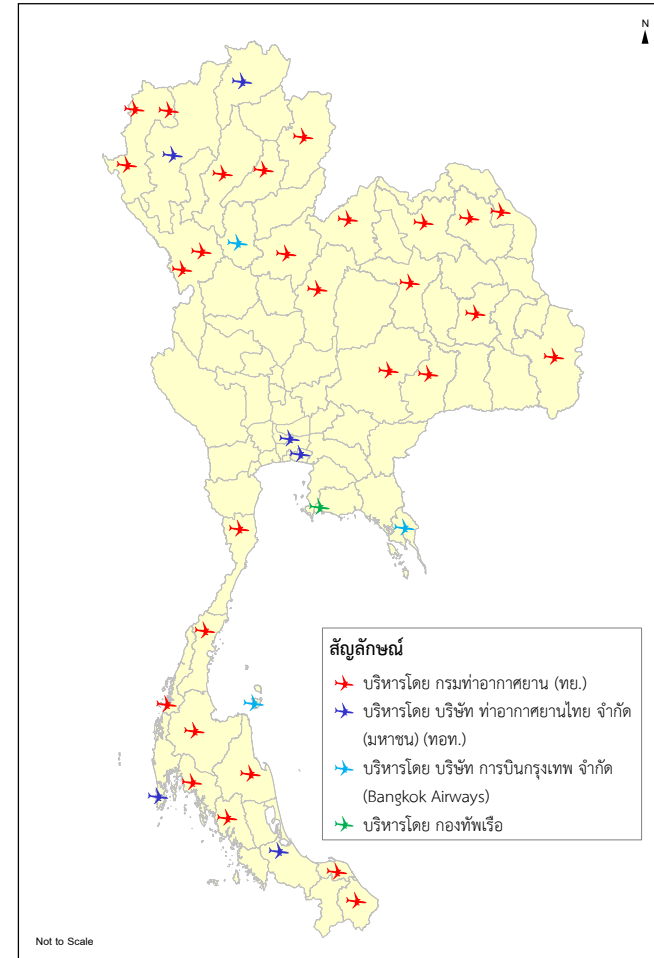
สายการบินหลักที่ใช้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พ.ศ. 2558

อันดับ	สายการบิน	สัดส่วนการให้บริการที่ท่าอากาศยาน (ร้อยละ)
International: Top 10		
1	THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO.LTD.	32.85
2	EMIRATES AIRLINES	4.5
3	CATHAY PACIFIC AIRWAYS	4.08
4	CHINA SOUTHERN AIRLINES	2.81
5	BANGKOK AIRWAYS	2.61
6	QATAR AIRWAYS COMPANY	2.53
7	HONG KONG AIRLINES LTD	2.23
8	SINGAPORE AIRLINES LIMITED	1.89
9	CHINA EASTERN AIRLINES	1.81
10	CHINA AIRLINES	1.77
Domestic: Top 5		
1	THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO.LTD.	38.83
2	BANGKOK AIRWAYS	38.17
3	THAI SMILE	22.96
4	THAI FLYING SERVICES	0.03
5	THAI AIR ASIA (TRANSIT ONLY)	0.01

ท่าอากาศยานดอนเมืองรองรับเที่ยวบินของสายการบินต้นทุนต่ำเป็นหลัก และใช้เป็นจุดเชื่อมต่อไปยังประเทศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก

สายการบินหลักที่ใช้บริการท่าอากาศยานดอนเมือง พ.ศ. 2558

อันดับ	สายการบิน	สัดส่วนการให้บริการที่ท่าอากาศยาน (ร้อยละ)
1	THAI AIR ASIA (FD)	48.53
2	THAI AIR ASIA X (XJ)	9.1
3	AIR ASIA	7.66
4	ORIENTTHAI AIRLINES CO.LTD.	5.96
5	INDONESIA AIR ASIA	4.63
6	NOK AIR	4.34
7	SABAIDEE AIRWAYS (NEW GEN)	3.59
8	SCOOT AIRLINES	3.11
9	SIAM AIR TRANSPORT	2.46
10	MALINDO AIR	2.18



การเปรียบเทียบศักยภาพปัจจุบันและหลังแผนพัฒนาท่าอากาศยาน

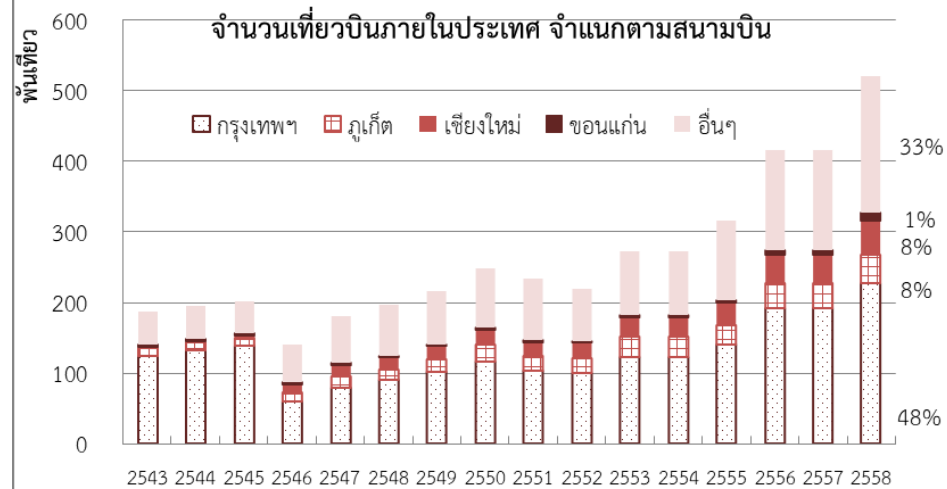
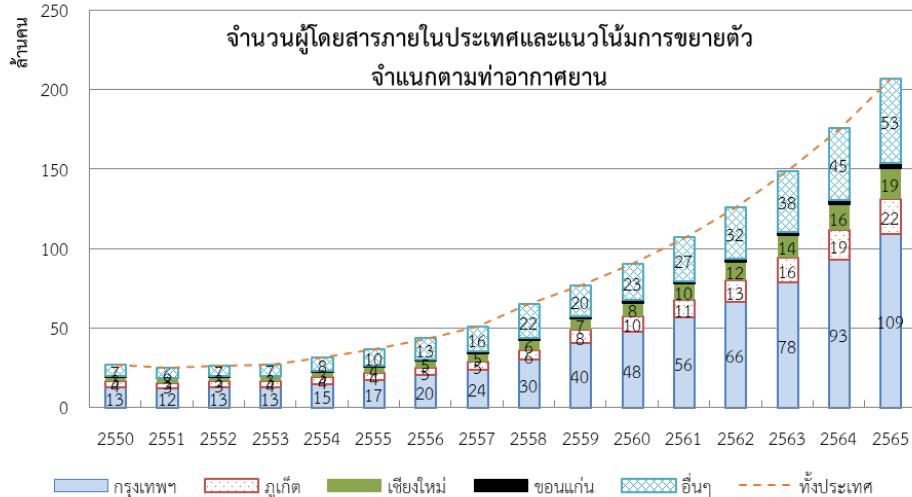
ท่าอากาศยาน	ปริมาณผู้โดยสารในปัจจุบัน (พ.ศ.2559)	ขีดความสามารถการรองรับผู้โดยสาร	
		ปัจจุบัน	หลังทำตามแผนพัฒนา
สุวรรณภูมิ	55.9 ล้านคน	45.0 ล้านคนต่อปี	60.0 ล้านคนต่อปี
เชียงใหม่	9.4 ล้านคน	8.0 ล้านคนต่อปี	11.0 ล้านคนต่อปี
ภูเก็ต	15.0 ล้านคน	6.5 ล้านคนต่อปี	12.5 ล้านคนต่อปี
ขอนแก่น	1.5 ล้านคน	2.9 ล้านคนต่อปี	4.0 ล้านคนต่อปี
กระบี่	4.1 ล้านคน	3.7 ล้านคนต่อปี	8.0 ล้านคนต่อปี
แม่สอด	0.2 ล้านคน	0.5 ล้านคนต่อปี	1.5 ล้านคนต่อปี
น่าน	0.4 ล้านคน	0.3 ล้านคนต่อปี	4.0 ล้านคนต่อปี
นราธิวาส	0.3 ล้านคน	0.9 ล้านคนต่อปี	1.0 ล้านคนต่อปี

- ท่าอากาศยานในการบริหารงานของ ทอท. ที่ต้องรองรับการใช้บริการค่อนข้างสูง เช่น สุวรรณภูมิ ภูเก็ต และเชียงใหม่ ถือเป็นวาระเร่งด่วนที่ต้องหาทางแก้ไขปัญหาคความแออัดอย่างเร่งด่วน
- กรมท่าอากาศยานมีแผนการพัฒนาศักยภาพของท่าอากาศยานภูมิภาค ซึ่งสามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารได้สูงที่สุด คืออยู่ระหว่าง 6,000 ถึง 8,000 คนต่อวัน หรือคิดเป็น 2.3 ถึง 3.7 ล้านคนต่อปี
- รวมทั้งควรเพิ่มบทบาทท่าอากาศยานอุตะเถา เพื่อเป็นการเพิ่มศักยภาพด้านการคมนาคมทางอากาศของประเทศ และเป็นโอกาสที่ประเทศไทยจะได้แสดงถึงศักยภาพและความพร้อมในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศได้อย่างมีประสิทธิภาพ

สัดส่วนการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศภายในประเทศ

จำนวนผู้โดยสารขยายตัว 18% ต่อปี (BOI, 2016)

เที่ยวบินภายในประเทศกระจุกตัวที่กรุงเทพฯ



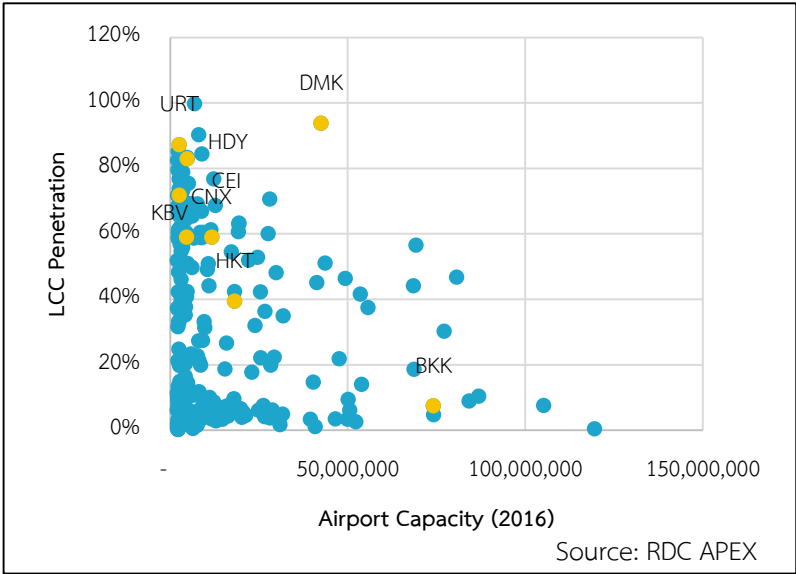
- การขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศของท่าอากาศยานในกรุงเทพฯ กล่าวคือดอนเมืองและสุวรรณภูมิ มีสัดส่วนสูงที่สุดในประเทศ หรือคิดเป็นร้อยละ 53 ของทั้งหมด
- ท่าอากาศยานในภูมิภาคที่มีสัดส่วนการขนส่งผู้โดยสารที่สูง ได้แก่ ภูเก็ต และเชียงใหม่ ตามลำดับ โดยการใช้บริการท่าอากาศยานของภาคอีสาน มีการขยายตัวเพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 30 ในปี 2558 เช่น ท่าอากาศยานขอนแก่น ฯลฯ
- หากการขยายตัวของการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศยังอยู่ที่ร้อยละ 18 ต่อปี ปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารทางอากาศภายในประเทศในปี 2565 มีแนวโน้มสูงกว่า 200 ล้านคนต่อปี

- กรุงเทพฯ ยังคงเป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานที่มีจำนวนเที่ยวบินภายในประเทศสูงที่สุด (ร้อยละ 48 ของทั้งหมด) โดยเฉพาะท่าอากาศยานดอนเมือง
- ท่าอากาศยานภูมิภาคอย่างภูเก็ตและเชียงใหม่ ที่เป็นจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยว มีสัดส่วนจำนวนเที่ยวบินภายในประเทศอยู่ที่ร้อยละ 16 ของทั้งหมด

การขยายตัวของ Low-cost Carriers และ Network Route Gap กับประเทศจีน

สัดส่วนการให้บริการของสายการบิน Low-cost Carriers (LCCs) ในท่าอากาศยานของไทย

- ท่าอากาศยานดอนเมืองมีสัดส่วนสูงที่สุดในประเทศ (ร้อยละ 94 ของทั้งหมดที่ให้บริการในท่าอากาศยาน)
- ท่าอากาศยานในประเทศไทยมีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 44 สูงกว่าค่าเฉลี่ยของเอเชีย ซึ่งอยู่ที่ร้อยละ 25 แสดงว่าโอกาสขยายตัวของการเดินทางระหว่างประเทศค่อนข้างดี



การพิจารณา Network Route Gap

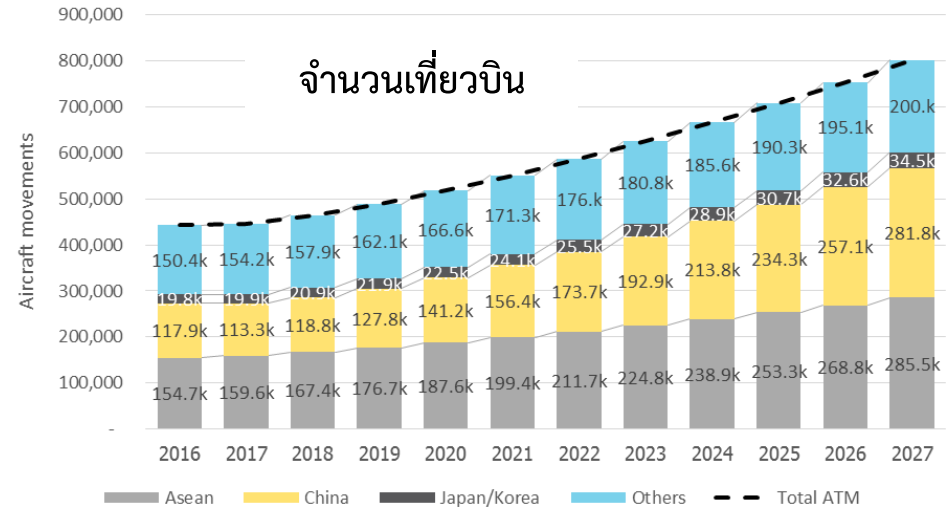
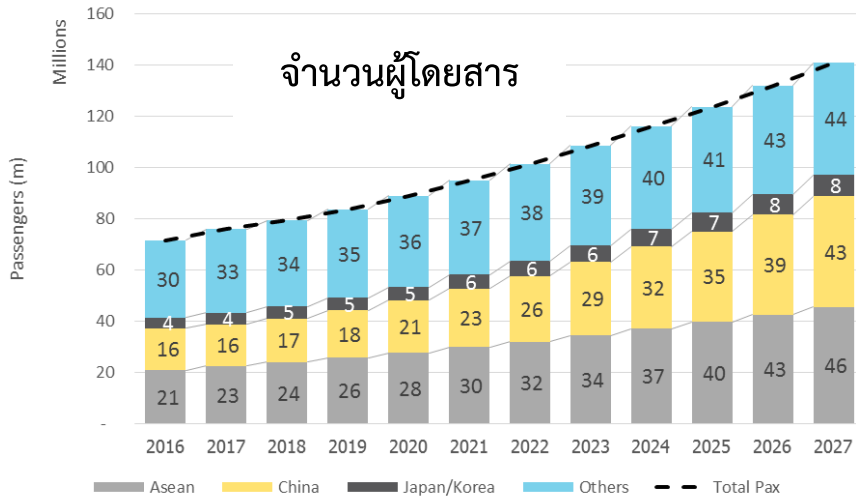
- ไทยมีจำนวนเที่ยวบินรายสัปดาห์ไปยังประเทศจีนสูงเป็นอันดับที่ 2 รองจากญี่ปุ่น แสดงถึงโอกาสในการขยายตัวจากการใช้บริการของกลุ่มลูกค้าชาวจีนที่มีรายได้ปานกลาง ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีการขยายตัวของจำนวนประชากรอย่างต่อเนื่อง

Country	Shanghai	Beijing	Guangzhou	Xiamen	Chengdu	Kunming	Shenzhen	Hangzhou	Qingdao	Nanjing	Chongqing	Wuhan	Tianjin	Dalian	Fuzhou	Others	Total
Japan	503	149	49	15	21	0	19	28	42	21	4	16	37	61	11	103	1078
Thailand	189	70	129	25	69	74	58	42	8	36	51	42	16	2	21	214	1046
Republic of Korea	188	119	48	11	14	6	25	23	118	18	9	8	39	42	0	304	971
Hong Kong	249	140	14	42	39	21	0	45	14	35	21	19	18	7	21	177	861
Chinese Taipei	123	30	22	90	13	8	28	22	8	18	12	12	7	6	21	248	668
Malaysia	48	27	99	18	11	16	38	11	0	3	5	20	0	0	14	55	365
Singapore	70	33	63	21	28	9	26	13	5	14	14	7	5	0	11	45	364
Vietnam	42	29	101	7	16	17	20	10	0	5	10	3	5	1	0	47	312
Macao	53	22	0	14	10	0	21	28	0	7	6	7	7	0	3	37	215
Philippines	34	16	40	33	14	6	0	2	0	0	3	0	0	0	9	12	168
Cambodia	25	6	46	2	7	12	11	2	0	0	3	1	2	0	2	30	149

ผลการคาดการณ์ (กรณีฐาน)

การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศ

ภาพรวมประเทศ

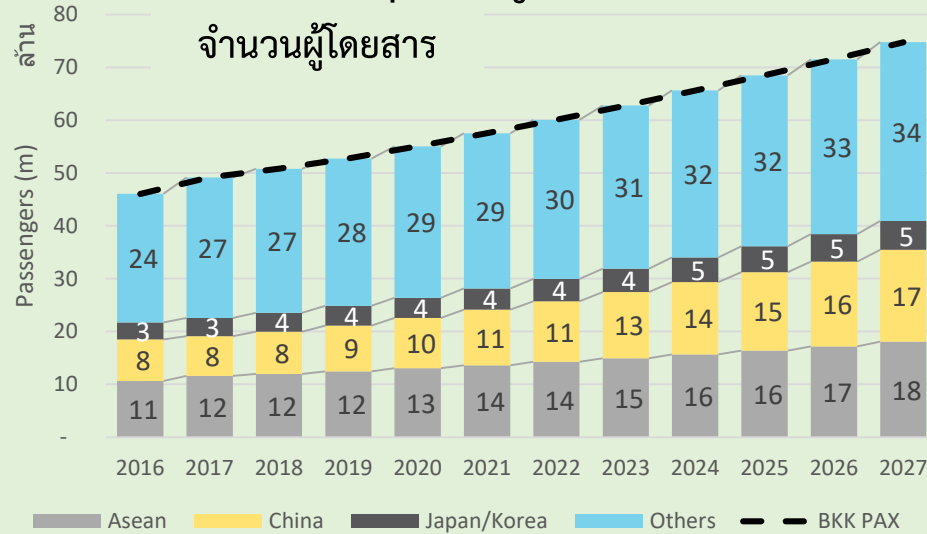


- การขยายตัวของการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศทั้งหมดอยู่ที่ร้อยละ 6.35 ต่อปี ในช่วงปี พ.ศ. 2559-2570 และอยู่ที่ร้อยละ 6.39 ต่อปี ในช่วงปี พ.ศ. 2560-2570 สอดคล้องกับการคาดการณ์ของหน่วยงานต่างๆ ในภูมิภาค
- นโยบายการเปิดน่านฟ้าระหว่างไทยและจีน มีอิทธิพลสำคัญต่อการขยายตัวในการพยากรณ์ โดยคาดการณ์การขยายตัวในช่วงปี พ.ศ. 2559-2570 ไว้ที่ร้อยละ 9.2 ต่อปี รองลงมาคือผลของการขยายตัวของตลาดการบินของภูมิภาคอาเซียน และการขยายตัวในการเดินทางทางอากาศของญี่ปุ่นและเกาหลี ซึ่งอยู่ที่ร้อยละ 7.4 และร้อยละ 6.9 ต่อปี ตามลำดับ
- การขยายตัวของการขนส่งผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมืองอยู่ที่ร้อยละ 4.5 และร้อยละ 7.5 ต่อปี ตามลำดับ ในช่วงปี พ.ศ. 2559-2570 โดยได้รับอิทธิพลส่วนใหญ่มาจากการขยายตัวของการเดินทางจากประเทศจีน

ผลการคาดการณ์ (กรณีฐาน) : การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศ

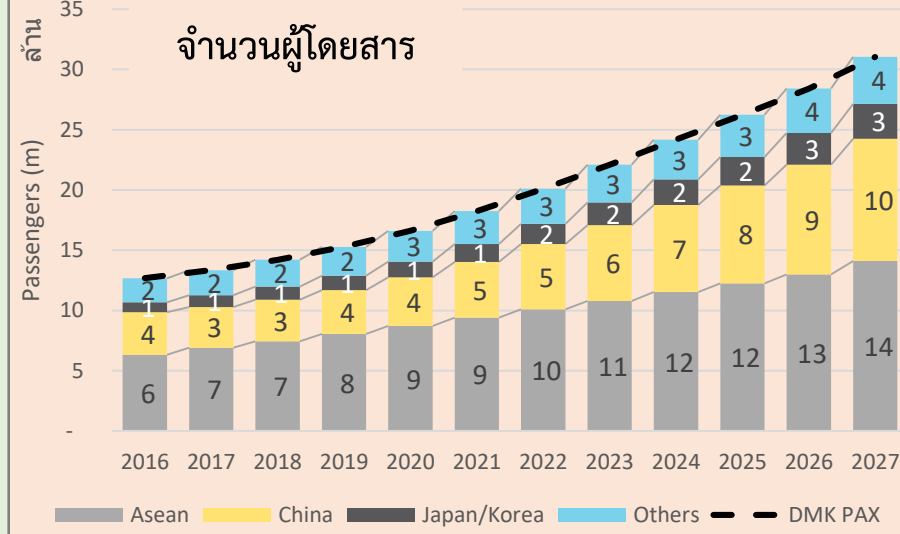
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

จำนวนผู้โดยสาร

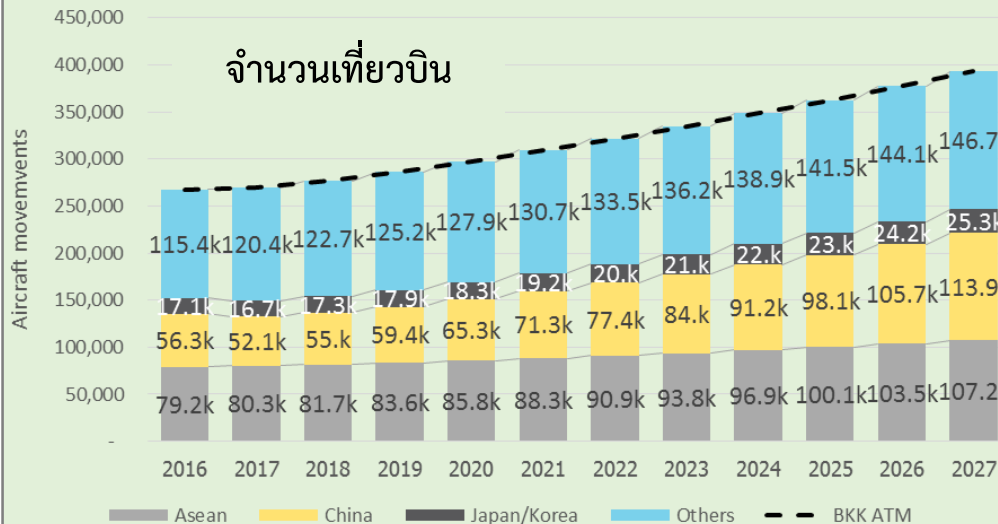


ท่าอากาศยานดอนเมือง

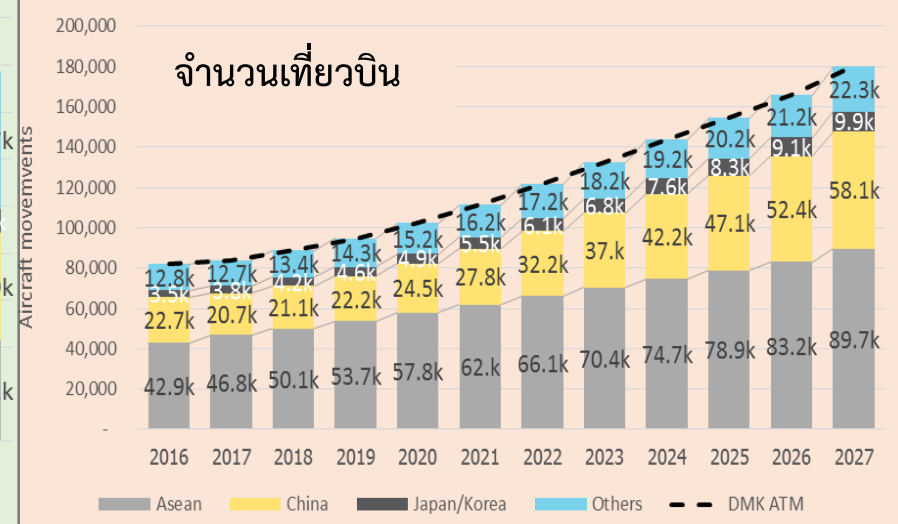
จำนวนผู้โดยสาร



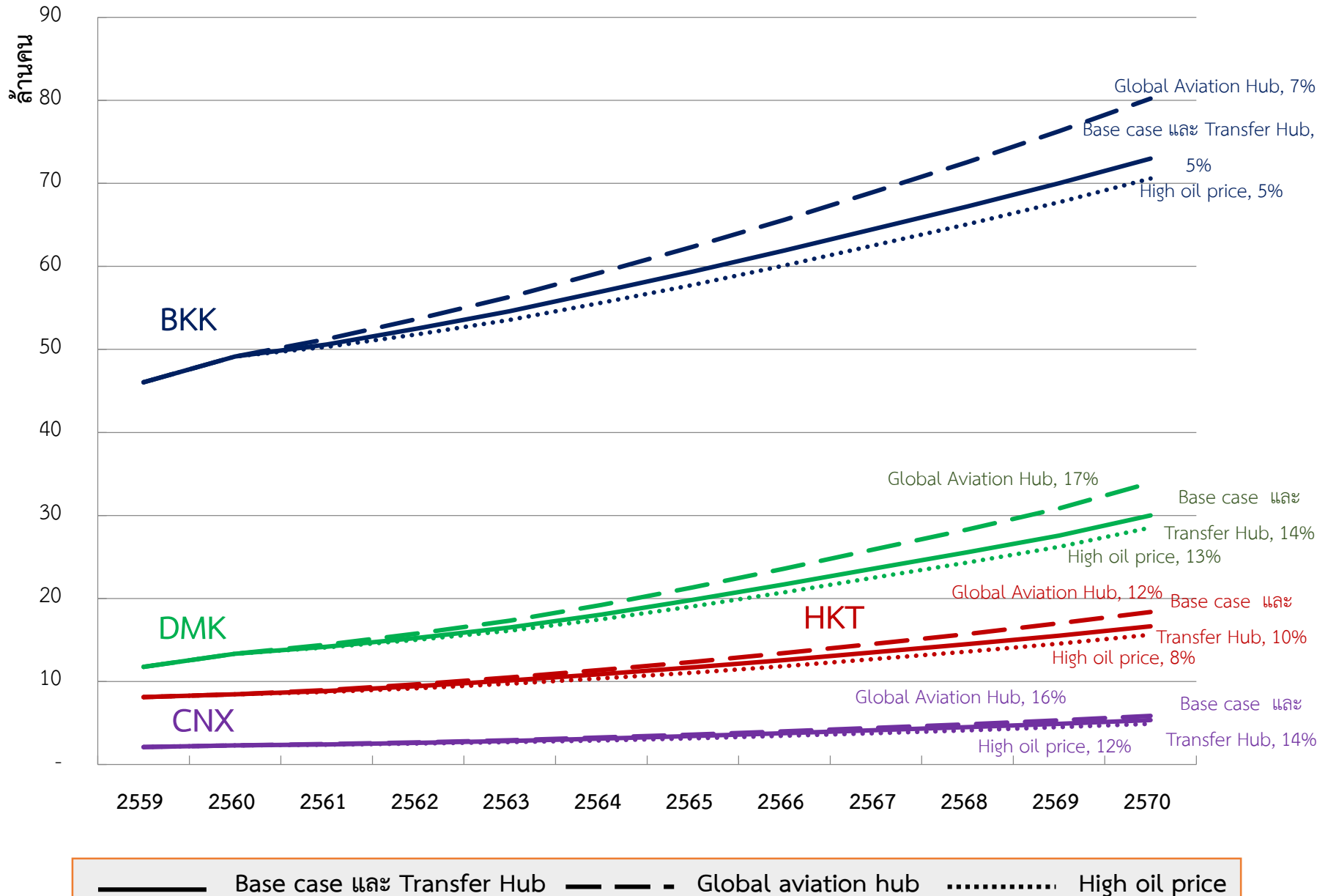
จำนวนเที่ยวบิน



จำนวนเที่ยวบิน



การคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศภายใต้แต่ละสถานการณ์



S

Strength (จุดแข็ง)

1. การเป็นจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยว
2. การเป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานที่มีคุณภาพ
3. ภูมิศาสตร์ที่ตั้งที่ได้เปรียบทางยุทธศาสตร์
4. การดำเนินนโยบายการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและพัฒนาระบบขนส่งมวลชนโดยภาครัฐร่วมมือกับเอกชน
5. ภาคเอกชนมีศักยภาพในการดำเนินธุรกิจการขนส่งทางอากาศ และธุรกิจต่อเนื่อง
6. การมีนโยบายส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ EEC และส่วนอื่นๆ ของประเทศ เพื่อกระตุ้นการเติบโตทางเศรษฐกิจ
7. ท่าอากาศยานส่วนภูมิภาคหลายแห่งมีความพร้อมในเชิงกายภาพ และสามารถพัฒนาเป็นโรงเรียนฝึกสอนนักบิน

W

Weakness (จุดอ่อน)

1. การกำกับดูแลการบินไม่เป็นไปตามมาตรฐาน
2. บทบาทหน้าที่และกระบวนการทำงานของหน่วยงานภาครัฐไม่ได้มุ่งเน้นตอบสนองความต้องการขององค์กรธุรกิจการบิน
3. กฎหมาย และระเบียบการปฏิบัติของแต่ละองค์กรไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ธุรกิจและไม่ตอบสนองเป้าหมายในการพัฒนาอุตสาหกรรมขนส่งทางอากาศในภาพรวม
4. นโยบายและสิทธิประโยชน์ที่เอกชนได้รับจริง ไม่เอื้อต่อการลงทุน
5. กระบวนการจัดสรรทรัพยากรยังมีผลประโยชน์ทับซ้อน
6. การบริหารจัดการขนส่งทางอากาศยังไม่ผ่านเกณฑ์ของ ICAO
7. การขาดแคลนบุคลากรของธุรกิจการบิน (เช่น ครูฝึก ช่างซ่อมบำรุงอากาศยาน นักบิน)
8. การรวบรวมและบูรณาการข้อมูลและสถิติเพื่อวางแผนการขนส่งและอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ
9. การจัดการท่าอากาศยานยังไม่เกิดประสิทธิภาพสูงสุด (ยังมีข้อจำกัดในการบริหารจัดการ)
10. การบริหารจัดการจราจรทางอากาศยังไม่เกิดประสิทธิภาพสูงสุด
11. การอำนวยความสะดวกในการเดินทางเข้าออกท่าอากาศยานยังไม่สามารถตอบสนองผู้ใช้บริการ
12. การจัดการขนส่งสินค้าและ Free Zone ยังไม่เกิดประสิทธิภาพสูงสุด
13. การดำเนินการของท่าอากาศยานมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน

ปัจจัยภายนอก



Opportunity (โอกาส)

1. ความต้องการในการเดินทางและขนส่งทางอากาศทั่วโลกเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก
2. ความต้องการศูนย์ซ่อมอากาศยาน (MRO) ที่มีมากกว่า Supply ในปัจจุบัน
3. ความต้องการในการเดินทางและการขนส่งทางบกต่อเนื่องกับทางอากาศของประเทศในกลุ่ม CLMV ผ่านท่าอากาศยานของไทย (ท่าอากาศยานภูมิภาค)
4. ความต้องการบุคลากรด้านการบินเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง



Threat (ข้อจำกัด)

1. ข้อกำหนดด้าน Safety & Security ที่มีแนวโน้มที่เข้มงวดมากขึ้น
2. การแข่งขันที่สูงขึ้นของธุรกิจการบิน ทั้งในด้านท่าอากาศยานและสายการบิน
3. ปัญหาการจราจรทางถนนที่ติดขัดและแออัดบริเวณท่าอากาศยานหลัก
4. การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการบิน
5. ธุรกิจการบินเป็นศาสตร์ที่ต้องใช้ความรู้ความสามารถเฉพาะทางและถูกควบคุมด้วยใบอนุญาตการประกอบอาชีพ (License)
6. ผลกระทบที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม
7. สภาพการรับรู้ข่าวสารที่ไม่ได้ผ่านการคัดกรองจาก Social Media ของผู้ใช้บริการ

การเปรียบเทียบกลยุทธ์การพัฒนากับทางเลือกทิศทางการพัฒนาสาขาขนส่งทางอากาศ

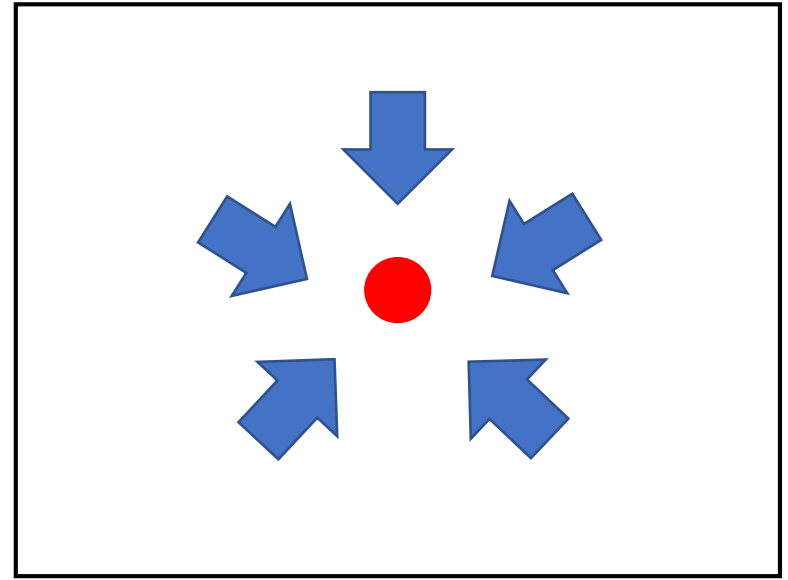
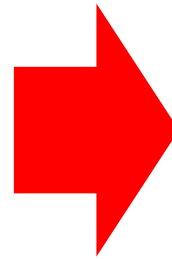
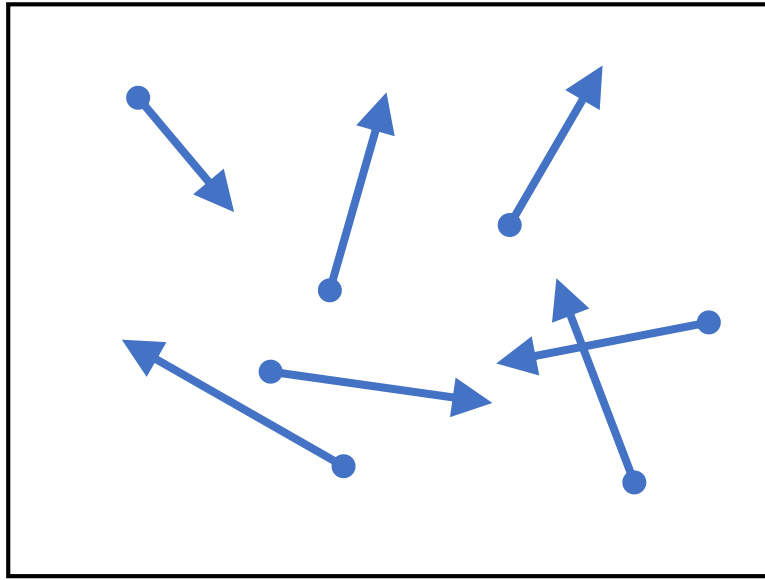
กลยุทธ์การพัฒนา	ทางเลือกทิศทางการพัฒนา			
	Status Quo	Training Hub	Transfer Hub	Global Aviation Hub
กลยุทธ์เชิงรุก				
ส่งเสริมการบริการขนส่งสินค้าและการเดินทางของนักท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยว	√		√	√
พัฒนาท่าอากาศยานอุตะเถาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์		√		√
ผลักดันให้เกิด Airport Logistics Park ในประเทศไทย			√	√
สนับสนุนการลงทุนพัฒนาศูนย์ซ่อมอากาศยาน (MRO) และอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน				√
พัฒนาประสิทธิภาพรองรับผู้โดยสารและสินค้าของท่าอากาศยานภูมิภาค			√	√
พัฒนาท่าอากาศยานส่วนภูมิภาคให้สามารถผลิตบุคลากรด้านการบินให้เพียงพอกับความต้องการที่เพิ่มขึ้น		√	√	√
กลยุทธ์เชิงพัฒนา				
จ้างบุคลากรต่างประเทศที่มีประสบการณ์มาชั่วคราว และจัดหลักสูตรการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง	√	√	√	√
สร้างบรรยากาศการลงทุน (PPP, FDI) ตามนโยบาย มาตรการส่งเสริมการลงทุนและดำเนินการในทางปฏิบัติสอดคล้องกัน และยืดหยุ่นต่อการดำเนินธุรกิจ			√	√
จัดให้มีกระบวนการตรวจปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จสำหรับการขนส่งสินค้าท่าอากาศยานภูมิภาค			√	√
จัดระบบการจราจรและการจัดการของท่าอากาศยานที่มีอยู่			√	√
จัดระบบการจราจรทางอากาศและห้วงอากาศให้มีประสิทธิภาพ			√	√
จัดให้มีแผนพัฒนาที่ชัดเจน ครอบคลุม เหมาะสม และผลักดันให้ดำเนินการตามกรอบเวลา		√	√	√

การเปรียบเทียบกลยุทธ์การพัฒนากับทางเลือกทิศทางการพัฒนาสาขาขนส่งทางอากาศ

กลยุทธ์การพัฒนา	ทางเลือกทิศทางการพัฒนา			
	Status Quo	Training Hub	Transfer Hub	Global Aviation Hub
กลยุทธ์เชิงป้องกัน				
สร้างความเข้มแข็งให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการบินและธุรกิจต่อเนื่อง				√
พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวใหม่ ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวก ให้เข้าถึงได้ง่าย และปลอดภัย			√	√
ประชาสัมพันธ์และสร้างช่องทางรับรู้ทั้งแหล่งท่องเที่ยวปัจจุบันและสถานที่ใหม่ๆ โดยเชื่อมโยงกับธุรกิจการบิน			√	√
สนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มในกิจกรรมโลจิสติกส์ทางอากาศและอุตสาหกรรมมูลค่าสูง			√	√
พัฒนาท่าอากาศยานให้เกิดประสิทธิภาพในการให้บริการสูงสุด		√	√	√
กลยุทธ์เชิงรับ				
ปรับการดำเนินงานให้เป็นไปตามระเบียบของ ICAO	√	√	√	√
ให้ภาครัฐทำหน้าที่เป็นผู้อำนวยความสะดวก (Facilitator) สามารถส่งเสริมธุรกิจการบิน ท่าอากาศยาน ธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ภายใต้หลักความปลอดภัยตามมาตรฐานการบินของโลก			√	√
ปรับโครงสร้างการกำกับดูแล อำนาจ บทบาท หน้าที่และระเบียบปฏิบัติขององค์กรที่เกี่ยวข้อง ไม่ให้ขัดแย้งกัน			√	√
แก้ไข ปรับปรุงกฎหมาย และกฎระเบียบให้เป็นสากล			√	√
ให้องค์กรที่เกี่ยวข้องปฏิบัติงานโดยยึดหลักธรรมาภิบาล ดำเนินกิจการตามหลักนิติธรรม โปร่งใส และมีความรับผิดชอบต่อสังคม			√	√
การจัดตั้ง และพัฒนาท่าอากาศยานและดำเนินการภายใน ต้องเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม			√	√
กำหนดให้ระบบขนส่งสาธารณะทั้งระบบรางและรถโดยสารประจำทางอย่างเหมาะสมกับสภาพความต้องการในการเดินทางในการเข้าออกท่าอากาศยาน	√	√	√	√
จัดตั้งศูนย์ระบบข้อมูลและสถิติที่เกี่ยวข้องเพื่อการวางแผนพัฒนา		√	√	√

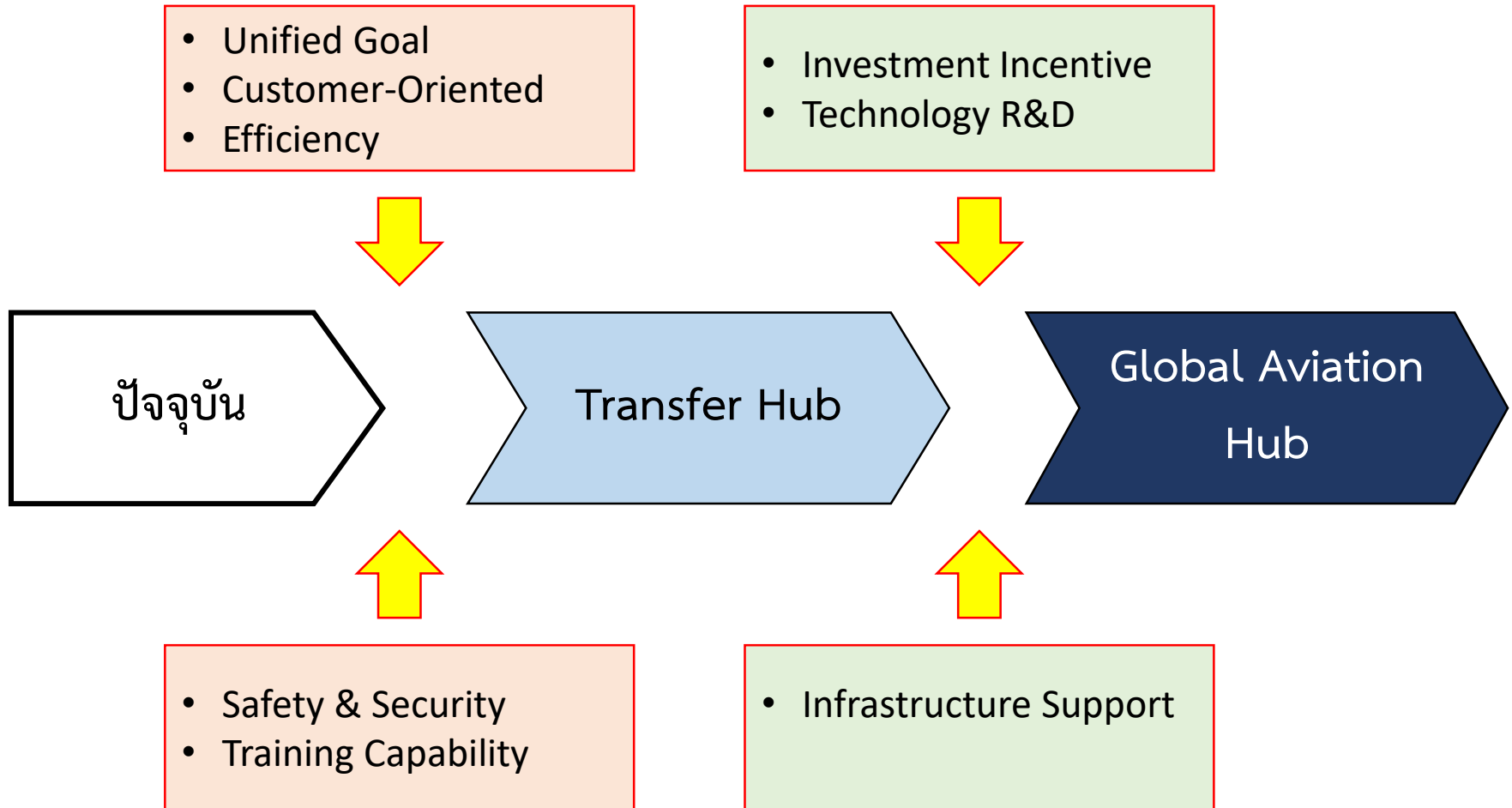
ทิศทางการพัฒนาสาขาขนส่งทางอากาศของไทย

สู่การเป็น Global Aviation Hub



เป้าหมายหลัก : เป็นศูนย์กลางของธุรกิจการบินของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก โดยใช้ประโยชน์จากการเป็นจุดหมายปลายทางและจุดเปลี่ยนถ่ายที่สำคัญของภูมิภาค เพื่อเอื้อต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO) และอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน

กระบวนการสู่การเป็น Global Aviation Hub



ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งทางอากาศของประเทศไทย



ทิศทางการกำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมายด้าน :

การพัฒนาระบบท่าอากาศยาน

การเพิ่ม Capacity ของการขนส่งทางอากาศ และการใช้ประโยชน์ (Utilisation) ของท่าอากาศยานอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

- การผลักดันให้ดำเนินงานตามแผนพัฒนาท่าอากาศยานตามกรอบระยะเวลา
- การสร้างบรรยากาศการดำเนินงานในท่าอากาศยานให้เป็นลักษณะ Customer Oriented
- พัฒนาระบบ Smart Airport เพื่อให้ผู้ใช้บริการเกิดความสะดวกรวดสบาย

การจัดหาระบบขนส่งมวลชนที่ได้มาตรฐานให้เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้

- จัดหาระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมกับสภาพความต้องการการเดินทางเข้าออกท่าอากาศยาน เพื่อขยายขีดความสามารถในการรองรับการเชื่อมต่อท่าอากาศยานเข้าสู่เมือง
- จัดการจราจรเข้าออกท่าอากาศยาน เพื่อช่วยลดความแออัดและมลพิษทางอากาศ

การสร้างเชื่อมั่นด้านความปลอดภัยให้ได้การยอมรับในระดับสากล

- การจัดหายุทธศาสตร์และเครื่องมืออุปกรณ์รักษาความปลอดภัยให้เพียงพอเพื่อรักษาความปลอดภัยอย่างเข้มงวด
- การปรับปรุงเทคโนโลยีทั้ง Landside และ Airside เพื่อเพิ่มความรวดเร็วในการตรวจค้น

ทิศทางการกำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมายด้าน :

การพัฒนาธุรกิจการบิน

การแข่งขันที่เป็นธรรมเพื่อดึงดูด
ให้เกิดการลงทุน

- การวางนโยบายด้านการบินควรอยู่ในบทบาทความรับผิดชอบขององค์กรกำกับดูแลที่ไม่ทำให้เกิด Conflict of Interest
- การให้สิทธิพิเศษแก่สายการบินอย่างเท่าเทียมกัน ทั้งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศ เพื่อเป็นแรงจูงใจในการใช้บริการ
- สร้างบรรยากาศการลงทุนเพื่อดึงดูดให้เกิดการลงทุน ให้มีความสอดคล้องกันระหว่างนโยบายและการปฏิบัติต่อผู้ลงทุนภาคเอกชน

ปรับปรุง กฎ ระเบียบด้าน
ภาษีอากรและภาษีมูลค่าเพิ่ม

- ให้ภาครัฐทำหน้าที่เป็นผู้อำนวยความสะดวก (Facilitator) สามารถส่งเสริมธุรกิจการบิน ท่าอากาศยานและธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ภายใต้หลักความปลอดภัยตามมาตรฐานการบินของโลก
- บูรณาการกระบวนการตรวจสอบและให้ใบอนุญาตต่างๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เกิดความสะดวกและคล่องตัวแก่สายการบินและผู้ประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ทางอากาศ
- สนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มในกิจกรรมโลจิสติกส์ทางอากาศและอุตสาหกรรมมูลค่าสูง

การพัฒนาธุรกิจ MRO และ
อุตสาหกรรมชิ้นส่วน
อากาศยาน ภายใต้เงื่อนไขที่
สามารถดึงดูดการลงทุนที่ดีกว่า
ประเทศคู่แข่ง

- ส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนอากาศยานและธุรกิจด้านการซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO) โดยให้สิทธิประโยชน์แก่อุตสาหกรรมการบินตามประเภทกิจการ
- เปิดโอกาสชาวต่างชาติสามารถลงทุนและถือหุ้นในสัดส่วนที่มากขึ้น เพื่อดึงดูดชาวต่างชาติให้มาลงทุนในประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น
- ส่งเสริมการจัดตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนา เพื่อสร้างองค์ความรู้ด้านเทคโนโลยีอากาศยานและการบิน

ทิศทางการกำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมายด้าน :

การพัฒนาระบบการบริหารจราจรทางอากาศ

การเพิ่มศักยภาพการบริหาร จัดการจราจรทางอากาศ

- การพัฒนาระบบการเดินอากาศ (Air Navigation System) ให้เกิดความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับ (Capacity)
- การพัฒนาการบริหารจัดการระบบห้วงอากาศให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับประเทศ

การพัฒนาระบบ การเดินอากาศ (Air Navigation System)

- กำหนดนโยบายการพัฒนาระบบการเดินอากาศในระดับประเทศที่ครอบคลุม กำหนดหน้าที่ของทุกหน่วยงานให้ชัดเจน
- จัดทำแผนพัฒนาในทุกด้านที่เกี่ยวข้อง กำหนดเป้าหมายและระยะเวลาอย่างเหมาะสม รวมถึงการติดตามความก้าวหน้า

การพัฒนาระบบห้วงอากาศ

- กำหนดบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งด้านพลเรือนและด้านทหาร
- กำหนดกฎระเบียบ มาตรฐาน หลักเกณฑ์ การกำหนดห้วงอากาศและการบริหารจัดการ
- บริหารจัดการห้วงอากาศให้เกิดประโยชน์สูงสุดในทุกมิติ โดยยึดหลักการ Flexible Use of Airspace (FUA) ตามแนวทางของ ICAO

ทิศทางการกำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมายด้าน : การพัฒนาองค์กร กำกับ และกฎหมายเพื่อส่งเสริมและกำกับดูแลกิจการการขนส่งทางอากาศ

การพัฒนาระบบ การกำกับดูแล

- ถ่ายมอบอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบของภาครัฐที่จำเป็นให้กับหน่วยงานกำกับดูแลอย่างเหมาะสมครบถ้วน ผ่านระบบกฎหมายหลัก โดยหน่วยงานกำกับดูแลจะต้องสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ปราศจากการแทรกแซงจากภายนอกหรือการเมือง
- ระบบกฎระเบียบ มาตรฐาน ที่เพียงพอสำหรับใช้เป็นเครื่องมือในการกำกับดูแล สามารถจัดทำแก้ไข และบังคับใช้กฎระเบียบ มาตรฐาน ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ในกรอบเวลาที่เหมาะสม
- ระบบโครงสร้างองค์กรที่เหมาะสม สนับสนุนให้หน่วยงานสามารถปฏิบัติหน้าที่ตามความรับผิดชอบได้อย่างต่อเนื่อง มีกระบวนการสรรหาบประมาณที่เพียงพอสำหรับการดำเนินงาน มีขีดความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่กำกับดูแลได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- มีคู่มือปฏิบัติงาน แนวทางการทำงาน รวมทั้งอุปกรณ์เครื่องมือที่จำเป็นให้กับเจ้าหน้าที่ วิธีปฏิบัติในการทำงานถูกกำหนดอย่างชัดเจนและครบถ้วน คุณสมบัติของบุคลากรในแต่ละตำแหน่งถูกกำหนดอย่างเหมาะสมกับหน้าที่ความรับผิดชอบ รวมถึงมีการฝึกอบรมให้กับเจ้าหน้าที่เพื่อคงความรู้ความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่

การพัฒนาการกำกับดูแล ด้านเศรษฐกิจ

- กำหนดนโยบายการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศด้านเศรษฐกิจให้ชัดเจนทั้งในระดับประเทศ และระหว่างประเทศ
- สร้างบรรยากาศการพัฒนากฎหมายและระบบการกำกับดูแลร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน
- สร้างระบบและรูปแบบการอบรมเพื่อพัฒนาบุคลากรทางกฎหมายและการกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจ

การพัฒนาการกำกับดูแล ด้านเทคนิค

- สร้างระบบกฎระเบียบการบิน (Civil Aviation Regulation) ที่มีประสิทธิภาพ
- กำหนดรูปแบบกฎระเบียบการบินให้สอดคล้องกับแนวทางสากล

ทิศทางการกำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมายด้าน :

การพัฒนาบุคลากรทางอากาศ

การผลิตบุคลากรด้านการบินให้เพียงพอต่อความต้องการในอนาคต ทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ

- สถาบันผลิตและฝึกอบรมบุคลากรต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกในการเรียน/การฝึกอบรม (สถานที่เหมาะสมและเพียงพอ อุปกรณ์การเรียน/การฝึกอบรมที่ทันสมัย)
- จำนวนผู้ฝึกสอนต้องมีเพียงพอกับจำนวนบุคลากรที่ต้องการผลิต รวมทั้งต้องมีความรู้ความสามารถและมีประสบการณ์ในสายงานนั้นๆ
- ปรับอัตราค่าตอบแทนให้เหมาะสม รวมทั้งจัดหาสวัสดิการเพื่อเป็นแรงจูงใจผู้ฝึกสอน
- พัฒนาท่าอากาศยานส่วนภูมิภาคให้สามารถผลิตบุคลากรด้านการบินได้

การบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการผลิตบุคลากรให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน

- ผลักดันให้เกิดความร่วมมือกันระหว่างสถาบันผลิต ศูนย์ฝึกอบรมของภาครัฐและเอกชน และสายการบิน เพื่อให้สามารถผลิตบุคลากรที่มีคุณภาพและเป็นมาตรฐานเดียวกัน

การควบคุมมาตรฐานการผลิต/ฝึกอบรม และการพัฒนาศักยภาพบุคลากร

- การควบคุมมาตรฐานของหลักสูตรในเชิงคุณภาพ โดยเฉพาะกลุ่มผู้ถือใบอนุญาต (License) เนื่องจากเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อมาตรฐานและความปลอดภัยในการบิน
- พัฒนาทักษะภาษาอังกฤษของบุคลากรให้อยู่ในมาตรฐานสากล เนื่องจากเป็นทักษะที่สำคัญและเป็นภาษาหลักในการสื่อสารในการปฏิบัติงานในอุตสาหกรรมการบิน