



รายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง มาตรการส่งเสริมและเพิ่มศักยภาพ การขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย



ของ คณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา
สำนักกรรมการ ๑
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา



รายงานการพิจารณาศึกษา
เรื่อง
มาตรการส่งเสริมและเพิ่มศักยภาพ
การขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย

ของ
คณะกรรมการการคมนาคม
วุฒิสภา



สำนักกรรมการ ๑
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา



(สำเนา)

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ คณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา

ที่ สว.๐๐๐๙.๐๙/(ร.๑)

วันที่ ๑๒ มกราคม ๒๕๖๕

เรื่อง รายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง มาตรการส่งเสริมและเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าทางอากาศ
ของไทย

กราบเรียน ประธานวุฒิสภา

ด้วยในคราวประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ ๑๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันอังคารที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๖๒ ที่ประชุมวุฒิสภาได้ลงมติตั้งคณะกรรมการสามัญประจำสภาตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๗๘ วรรคสอง (๔) ซึ่งคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา เป็นคณะกรรมการสามัญประจำวุฒิสภาคณะหนึ่ง มีหน้าที่และอำนาจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ กระทู้กิจการ พิจารณา สอบหาข้อเท็จจริง หรือศึกษาเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับการคมนาคม ทั้งการจราจรทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ทางอวกาศ การขนส่งมวลชน การขนส่งสินค้า การพาณิชย์นาวี โครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงไทยเชื่อมโยงโลก พิจารณาศึกษา ติดตาม เสนอแนะ และเร่งรัดการปฏิรูปประเทศ และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ที่อยู่ในหน้าที่และอำนาจ และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งปัจจุบันกรรมการคณะนี้ ประกอบด้วย

- | | |
|-------------------------------|--------------------------------|
| ๑. พลเอก ยอดยุทธ บุญญาธิการ | ประธานคณะกรรมการ |
| ๒. พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ | รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง |
| ๓. นายกำพล เลิศเกียรติดำรงค์ | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง |
| ๔. พลเอก ธวัชชัย สมุทรสาคร | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม |
| ๕. นายวิรัตน์ เกสสมบูรณ์ | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่ |
| ๖. นางจิรดา สงฆ์ประชา | เลขานุการคณะกรรมการ |
| ๗. นายสุวรรณ เลิศปัญญาโรจน์ | รองเลขานุการคณะกรรมการ |
| ๘. นายชากีร์ พิทักษ์คุมพล | โฆษกคณะกรรมการ |
| ๙. หม่อมหลวงสกุล มาลากุล | รองโฆษกคณะกรรมการ |
| ๑๐. พลตรี กลชัย สุวรรณบูรณ์ | ที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๑๑. นายอุปทิศ ปาจริยางกูร | ที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๑๒. นายสุรสิทธิ์ ตรีทอง | ที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๑๓. นายอมร นิลเปรม | ที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๑๔. พลเรือเอก ชุมนุม อัจวงษ์ | กรรมการ |
| ๑๕. พลเอก เทพพงศ์ ทิพยจันทร์ | กรรมการ |
| ๑๖. พลเรือเอก พัลลภ ตมิศานนท์ | กรรมการ |
| ๑๗. นายสุรเดช จิรฐิติเจริญ | กรรมการ |
| ๑๘. นายเกี่ยว แก้วสุทอ | กรรมการ |
| ๑๙. นายถาวร เทพวิมลเพชรกุล | กรรมการ |

บัดนี้ ...

บัดนี้ คณะกรรมการได้ดำเนินการพิจารณาศึกษา เรื่อง มาตรการส่งเสริมและเพิ่มศักยภาพ การขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย เสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงขอรายงานผลการพิจารณาศึกษาเรื่องดังกล่าว ต่อวุฒิสภา ตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙๘

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดทราบและนำเสนอรายงานของคณะกรรมการต่อที่ประชุม วุฒิสภาต่อไป

(ลงชื่อ) พลเอก ยอดยุทธ บุญญาธิการ
(ยอดยุทธ บุญญาธิการ)
ประธานคณะกรรมการการคมนาคม
วุฒิสภา

สำเนาถูกต้อง



(นางสาวลักษณพรพรณ แสงสีทอง)

ผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการการคมนาคม
วุฒิสภา



(นายชูพงศ์ สายสร้อย)

ผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการการคมนาคม
วุฒิสภา

กลุ่มงานคณะกรรมการการคมนาคม
สำนักกรรมการ ๑ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
โทรศัพท์ ๐ ๒๘๓๑ ๙๑๕๓

สันติภาพ พิมพ์
ลักษณพรพรณ/ยุวดี ทาน



รายนาม

คณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา



พลเอก ยอดยุทธ บุญญาธิการ
ประธานคณะกรรมการ



พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ
รองประธานคณะกรรมการ
คนที่หนึ่ง



นายกำพล เลิศเกียรติดำรงค์
รองประธานคณะกรรมการ
คนที่สอง



พลเอก ธวัชชัย สมุทรสาคร
รองประธานคณะกรรมการ
คนที่สาม



นายวิรัตน์ เกสสมบูรณ์
รองประธานคณะกรรมการ
คนที่สี่



นางจिरดา สงฆ์ประชา
เลขาธิการคณะกรรมการ



นายสุวรรณ เลิศปัญญาโรจน์
รองเลขาธิการคณะกรรมการ



นายชาเกียรติ พิทักษ์คุณพล
โฆษกคณะกรรมการ



หม่อมหลวงสกุล มาลากุล
รองโฆษกคณะกรรมการ



พลตรี กลชัย สุวรรณบูรณ์
ที่ปรึกษาคณะกรรมการ



นายอุปกิต ปาจารย์
ที่ปรึกษาคณะกรรมการ



นายสุรสิทธิ์ ตรีทอง
ที่ปรึกษาคณะกรรมการ



นายอมร นิลเปรม
ที่ปรึกษาคณะกรรมการ



พลเรือเอก ชุมนุม อางวงศ์
กรรมการ



พลเอก เทพพงศ์ ทิพยจันทร์
กรรมการ



พลเรือเอก พัลลภ ตมิศานนท์
กรรมการ



นายสุรเดช จิรฐิติเจริญ
กรรมการ



นายเกียรติ แก้วสุท
กรรมการ



นายถาวร เทพวิมลเพชรกุล
กรรมการ



รายนาม

คณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ



นายกำพล เลิศเกียรติดำรงค์
รองประธานฯ คนที่หนึ่ง



พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ
ประธานคณะอนุกรรมการ



นายเกี้ยว แก้วสุท
รองประธานฯ คนที่สอง



พลอากาศเอก อิทธิศักดิ์ นาคะวิสุทธิ
อนุกรรมการ



พลอากาศตรี วีระศักดิ์ นवलปลด
อนุกรรมการ



พลอากาศเอก อภิศักดิ์ บุญเพื่อน
เลขานุการคณะอนุกรรมการ



นาวาอากาศเอก จิรพล เกื้อดวง
อนุกรรมการ



นาวาอากาศเอก กันต์พัฒน์ มังคละศิริ
อนุกรรมการ



นาวาอากาศโท ณัฐ โหมาศวิน
อนุกรรมการ



ดร. ศิริพร เย็นเปี่ยม
อนุกรรมการ



รองศาสตราจารย์รยงสา ษุติกรทวีสิน
อนุกรรมการ



เรืออากาศตรี สนวน มิ่งเจริญ
อนุกรรมการ



พลอากาศเอก มนต์ รูปขจร
ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ



ร้อยโท อธิศักดิ์ พัดชื่นใจ
ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ



นายยงยศ แก้วเขียว
ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ



พลเอก สุนัย สัมปตตะวนิช
ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ



พลเรือเอก ชัยวัฒน์ ศรีอักษรินทร์
ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ



พลอากาศเอก ดิเรก พรหมประยูร
ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ



ดร. วาสนา คงสกุลทรัพย์
ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ



พลอากาศเอก ชูชัย ดุลยโกเมศ
ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ



พลอากาศเอก ทศพล สร้างเนตร
ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ



นายศุภจิตร์ สิงหน
ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ



รายนาม

คณะกรรมการศึกษาด้านการเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน โดยมาตรการส่งเสริมและเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าทางอากาศ



นายกำพล เลิศเกียรติดำรงค์
หัวหน้าคณะกรรมการ



พลอากาศเอก อธิศักดิ์ นาคะวิสุทธิ
รองหัวหน้าคณะกรรมการ



นายพุดพิงศ์ ปราสาททองไอสถ
คณะกรรมการ



รองศาสตราจารย์ภัทรพงษ์ ฆาสุขกิจ
คณะกรรมการ



นายนิธิตร์ สุขมนัส
คณะกรรมการ



เรืออากาศตรี สมอง มิ่งเจริญ
คณะกรรมการ



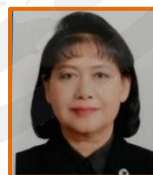
นายสมชาย พ่วงทอง
คณะกรรมการ



นายศุกฤกษ์ แปลกตุ้
คณะกรรมการ



นายปกชนก ทับเที่ยง
คณะกรรมการ



นางสาวลักษณิรยา คณานุรักษ์
คณะกรรมการ



พลอากาศเอก อธิศักดิ์ บุญเฟื่อน
คณะกรรมการและเลขานุการ



รองศาสตราจารย์อรปภา ชุติกรวิสิลิน
คณะกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ



นางสาวจากรกร แม้นจริง
คณะกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ



รายงานการพิจารณาศึกษา
เรื่อง “มาตรการส่งเสริมและเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย”
ของ
คณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา

ด้วยในคราวประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ ๑๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) เมื่อวันอังคารที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๖๒ ที่ประชุมวุฒิสภาได้ลงมติตั้งคณะกรรมการการคมนาคม ซึ่งเป็นคณะกรรมการสามัญประจำวุฒิสภา ตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๗๘ วรรคสอง (๔) มีหน้าที่และอำนาจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ กระทู้กิจการ พิจารณาสอบหาข้อเท็จจริง หรือศึกษาเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับการคมนาคม ทั้งการจราจรทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ทางอวกาศ การขนส่งมวลชน การขนส่งสินค้า การพาณิชย์นาวี โครงสร้างพื้นฐานเชื่อมไทยเชื่อมโลก พิจารณาศึกษา ติดตาม เสนอแนะ และเร่งรัดการปฏิรูปประเทศ และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่อยู่ในหน้าที่และอำนาจ และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

บัดนี้ คณะกรรมการได้ดำเนินการพิจารณาศึกษา เรื่อง “มาตรการส่งเสริมและเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย” เสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงขอรายงานผลการพิจารณาศึกษาเรื่องดังกล่าวต่อวุฒิสภาตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙๘ ดังนี้

๑. การดำเนินงาน

๑.๑ คณะกรรมการได้มีมติเลือกตำแหน่งต่าง ๆ ดังนี้

๑.๑.๑ พลเอก ยอดยุทธ บุญญาธิการ	ประธานคณะกรรมการ
๑.๑.๒ พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ	รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง
๑.๑.๓ นายกำพล เลิศเกียรติดำรงค์	รองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง
๑.๑.๔ พลเอก ธวัชชัย สมุทรสาคร	รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม
๑.๑.๕ นายวิรัตน์ เกสสมบูรณ์	รองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่
๑.๑.๖ นางจिता สงษ์ประชา	เลขานุการคณะกรรมการ
๑.๑.๗ นายเกี้ยว แก้วสุทอ	รองเลขานุการคณะกรรมการ
๑.๑.๘ นายชาภิย์ พิทักษ์कुมล	โฆษกคณะกรรมการ
๑.๑.๙ หม่อมหลวงสกุล มาลากุล	รองโฆษกคณะกรรมการ
๑.๑.๑๐ พลอากาศเอก มนัส รูปขจร	ประธานที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑.๑.๑๑ พลตรี กลชัย สุวรรณบูรณ์	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑.๑.๑๒ นายอุปกิต ปาจริยางกูร	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑.๑.๑๓ นายสุรสิทธิ์ ตรีทอง	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑.๑.๑๔ นายอมร นิลเปรม	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ





๑.๑.๑๕ พลเรือเอก ชุมมน อัจวงษ์	กรรมการ
๑.๑.๑๖ พลเอก เทพพงศ์ ทิพยจันทร์	กรรมการ
๑.๑.๑๗ ร้อยเอก ประยุทธ์ เสาวคนธ์	กรรมการ
๑.๑.๑๘ พลเรือเอก พัลลภ ตมิศานนท์	กรรมการ
๑.๑.๑๙ นายสุรเดช จิรฐิติเจริญ	กรรมการ

อนึ่ง นายเกี้ยว แก้วสุทอ ได้ขอลาออกจากตำแหน่งกรรมการ ตั้งแต่วันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ เป็นต้นไป และในคราวประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ ๒๒ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) เป็นพิเศษ วันจันทร์ที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ ที่ประชุมวุฒิสภาได้มีมติตั้งนายสุวรรณ เลิศปัญญาโรจน์ เป็นกรรมการ แทนตำแหน่งที่ว่าง

ต่อมา ร้อยเอก ประยุทธ์ เสาวคนธ์ ได้ขอลาออกจากตำแหน่งกรรมการ ตั้งแต่วันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ เป็นต้นไป และในคราวประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ ๖ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันอังคารที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๖๔ ที่ประชุมวุฒิสภาได้มีมติตั้งนายเกี้ยว แก้วสุทอ เป็นกรรมการ แทนตำแหน่งที่ว่าง

ต่อมา พลอากาศเอก มนัส รูปขจร ได้ขอลาออกจากตำแหน่งสมาชิกวุฒิสภา ตั้งแต่วันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เป็นต้นไป เป็นเหตุให้พ้นจากตำแหน่งกรรมการ ตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๑๐๒ (๔) และในคราวประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ ๑๐ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) วันจันทร์ที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๖๔ ที่ประชุมวุฒิสภาได้มีมติตั้งนายถาวร เทพวิมลเพชรกุล เป็นกรรมการ แทนตำแหน่งที่ว่าง

๑.๒ คณะกรรมการได้มีมติแต่งตั้งผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการ ตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๘๗ วรรคสี่ ดังนี้

๑.๒.๑ นางสาวลักษณพรณ แสงสีทอง	นิติกรชำนาญการพิเศษ สำนักกรรมการ ๑
๑.๒.๒ นายชูพงศ์ สายสร้อย	นิติกรชำนาญการ สำนักกรรมการ ๑

๑.๓ คณะกรรมการได้มีมติตั้งคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ ในคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา เพื่อทำหน้าที่พิจารณาศึกษา ติดตาม แนวทางการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งทางอากาศของประเทศให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ทั้งนี้ ตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๘๙ ซึ่งปัจจุบันอนุกรรมการคณะนี้ ประกอบด้วย

๑.๓.๑ พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ	ประธานคณะอนุกรรมการ
๑.๓.๒ นายกำพล เลิศเกียรติดำรงค์	รองประธานคณะอนุกรรมการ คนที่หนึ่ง
๑.๓.๓ นายเกี้ยว แก้วสุทอ	รองประธานคณะอนุกรรมการ คนที่สอง
๑.๓.๔ พลอากาศเอก อธิศักดิ์ นาคะวิสุทธิ์	อนุกรรมการ
๑.๓.๕ พลอากาศตรี วีระศักดิ์ นวลปลอด	อนุกรรมการ





- | | | |
|--------|------------------------------------|------------------------|
| ๑.๓.๖ | นาวาอากาศเอก จิรพล เกื้อด้วง | อนุกรรมการ |
| ๑.๓.๗ | นาวาอากาศเอก กัณฑ์พัฒน์ มังคละศิริ | อนุกรรมการ |
| ๑.๓.๘ | นาวาอากาศโท ญัฐ โหมาศวิน | อนุกรรมการ |
| ๑.๓.๙ | นางศิริพร เย็นเปี่ยม | อนุกรรมการ |
| ๑.๓.๑๐ | รองศาสตราจารย์อรปภา ชูติกรทวีสิน | อนุกรรมการ |
| ๑.๓.๑๑ | เรืออากาศตรี สมอง มิ่งเจริญ | อนุกรรมการ |
| ๑.๓.๑๒ | พลอากาศเอก อภิศักดิ์ บุญเผื่อน | เลขานุการคณะอนุกรรมการ |
| ๑.๓.๑๓ | พลอากาศเอก มนัส รูปขจร | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| ๑.๓.๑๔ | ร้อยโท อธิศักดิ์ พัดชื่นใจ | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| ๑.๓.๑๕ | นายยงยศ แก้วเขียว | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| ๑.๓.๑๖ | พลเอก สุนัย สัมปัตตะวนิช | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| ๑.๓.๑๗ | พลเรือเอก ชัยวัฒน์ ศรีอักษรินทร์ | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| ๑.๓.๑๘ | พลอากาศเอก ดิเรก พรหมประยูร | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| ๑.๓.๑๙ | นางวาสนา คงสกุลทรัพย์ | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| ๑.๓.๒๐ | พลอากาศเอก ชูชัย ดุลยโกเมศ | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| ๑.๓.๒๑ | พลอากาศเอก ทศพล สง่าเนตร | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| ๑.๓.๒๒ | นายศุภจิตร์ สิงหนุ | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |

๑.๔ คณะกรรมการได้มีมติตั้งคณะทำงานศึกษาด้านการเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน โดยมาตรการส่งเสริมและเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าทางอากาศ ในคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ ซึ่งปัจจุบันคณะทำงานคณะนี้ ประกอบด้วย

- | | | |
|--------|-----------------------------------|-----------------------------|
| ๑.๔.๑ | นายกำพล เลิศเกียรติดำรงค์ | หัวหน้าคณะทำงาน |
| ๑.๔.๒ | พลอากาศเอก อธิศักดิ์ นาคะวิสุทธิ์ | รองหัวหน้าคณะทำงาน |
| ๑.๔.๓ | เรืออากาศตรี สมอง มิ่งเจริญ | คณะทำงาน |
| ๑.๔.๔ | รองศาสตราจารย์ภัทรพงษ์ ผาสุขกิจ | คณะทำงาน |
| ๑.๔.๕ | นายนิธิธร สุขมนัส | คณะทำงาน |
| ๑.๔.๖ | นายพุดพิงศ์ ปราสาททองไอสถ | คณะทำงาน |
| ๑.๔.๗ | นายญัฐชัย สิทธิภาพธนยศ | คณะทำงาน |
| ๑.๔.๘ | นายสมชาย พ่วงทอง | คณะทำงาน |
| ๑.๔.๙ | นายศุภฤกษ์ แปลกตู้ | คณะทำงาน |
| ๑.๔.๑๐ | นายภปกชนก ทับเที่ยง | คณะทำงาน |
| ๑.๔.๑๑ | นางสาวลักษณิรายา คณานุรักษ์ | คณะทำงาน |
| ๑.๔.๑๒ | พลอากาศเอก อภิศักดิ์ บุญเผื่อน | คณะทำงานและเลขานุการ |
| ๑.๔.๑๓ | รองศาสตราจารย์อรปภา ชูติกรทวีสิน | คณะทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ |
| ๑.๔.๑๔ | นางสาวจารุกร แม้นจริง | คณะทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ |





๒. วิธีการพิจารณาศึกษา

๒.๑ คณะกรรมาธิการได้มอบหมายให้คณะอนุกรรมาธิการด้านการคมนาคมทางอากาศพิจารณาศึกษาและจัดทำรายงานการพิจารณาศึกษาในเรื่องดังกล่าว โดยคณะอนุกรรมาธิการได้จัดให้มีการประชุม จำนวน ๑๑ ครั้ง ดังนี้

- ๒.๑.๑ ครั้งที่ ๗/๒๕๖๔ วันอังคารที่ ๑๖ มีนาคม ๒๕๖๔
- ๒.๑.๒ ครั้งที่ ๘/๒๕๖๔ วันจันทร์ที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๖๔
- ๒.๑.๓ ครั้งที่ ๑๒/๒๕๖๔ วันพุธที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๖๔
- ๒.๑.๔ ครั้งที่ ๑๖/๒๕๖๔ วันพุธที่ ๔ สิงหาคม ๒๕๖๔
- ๒.๑.๕ ครั้งที่ ๑๘/๒๕๖๔ วันพุธที่ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๔
- ๒.๑.๖ ครั้งที่ ๑๙/๒๕๖๔ วันพุธที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๔
- ๒.๑.๗ ครั้งที่ ๒๐/๒๕๖๔ วันพุธที่ ๘ กันยายน ๒๕๖๔
- ๒.๑.๘ ครั้งที่ ๒๒/๒๕๖๔ วันพุธที่ ๒๒ กันยายน ๒๕๖๔
- ๒.๑.๙ ครั้งที่ ๒๓/๒๕๖๔ วันศุกร์ที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๔
- ๒.๑.๑๐ ครั้งที่ ๒๖/๒๕๖๔ วันพุธที่ ๒๐ ตุลาคม ๒๕๖๔
- ๒.๑.๑๑ ครั้งที่ ๓๐/๒๕๖๔ วันพุธที่ ๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๔

๒.๒ คณะกรรมาธิการได้เชิญผู้เกี่ยวข้องมาให้ข้อมูลข้อเท็จจริงประกอบการพิจารณาศึกษาของคณะอนุกรรมาธิการ ดังนี้

๒.๒.๑ กลุ่มบริษัทบางกอกไปพลท์เซอร์วิสเสส

- | | |
|-------------------------|-------------------------------------|
| ๑. Mr. Stewart Sinclair | กรรมการผู้จัดการ |
| ๒. Mr. Crispin Morris | ผู้จัดการใหญ่ทั่วไป |
| ๓. นายพินิจ นันทวรรณกุล | ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการคลังสินค้า |

๒.๒.๒ สมาคมขนส่งสินค้านำเข้าและส่งออก

- | | |
|----------------|-----------|
| - นายสุนทร ผจญ | นายกสมาคม |
|----------------|-----------|

๒.๒.๓ สมาคมขนส่งสินค้าเร่งด่วนไทย

- | | |
|----------------------------|--------------|
| ๑. นางนวลศรี ว่องไวทยกรกุล | นายกสมาคม |
| ๒. นายสุพจน์ วลีอิทธิกุล | อุปนายกสมาคม |

๒.๒.๔ สมาคมขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ไทย

- | | |
|-----------------------|-----------|
| - นางปิยะนุช สัมฤทธิ์ | นายกสมาคม |
|-----------------------|-----------|

๒.๒.๕ สมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย

- | | |
|-------------------------------|----------------|
| ๑. นายนิธิธร สุขมนัส | นายกสมาคม |
| ๒. นางสาววาสนี เจียมอนุกุลกิจ | ผู้จัดการสมาคม |

๒.๒.๖ สมาคมผู้ค้าและส่งออกผลไม้ไทย

- | | |
|-----------------------------|-----------|
| - นายสัญญาชัย ปุระณะชัยศิริ | นายกสมาคม |
|-----------------------------|-----------|





๒.๒.๗ สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
- นายวิฑูรย์ สันติบุญญรัตน์ นายกสมาคม

๒.๒.๘ สมาคมสายการบินประเทศไทย
- นางสาวอณัญญา เนตรประไพ ผู้แทนสมาคม

๒.๒.๙ สมาพันธ์ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย
๑. นายสุวิทย์ รัตนจินดา ประธานสมาพันธ์
๒. นายวิฑูรย์ สันติบุญญรัตน์ เลขาธิการสมาพันธ์

๒.๓ คณะกรรมาธิการได้รับความอนุเคราะห์ข้อมูลใช้ในการพิจารณาศึกษาจากหน่วยงาน

ดังนี้

- ๒.๓.๑ กรมท่าอากาศยาน
- ๒.๓.๒ กรมศุลกากร
- ๒.๓.๓ กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ
- ๒.๓.๔ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ๒.๓.๕ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
- ๒.๓.๖ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

๒.๔ คณะกรรมาธิการได้มีมติเดินทางไปศึกษาดูงานเพื่อนำข้อมูลใช้ประกอบการพิจารณา
ศึกษา ดังนี้

๒.๔.๑ การเดินทางไปศึกษาดูงานเพื่อติดตามโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง
ระยะที่ ๓ การให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศ เที่ยวบินระหว่างประเทศ และทิศทางการพัฒนาพื้นที่
อาคารคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง เมื่อวันที่ ๒๖ ตุลาคม ๒๕๖๔

๒.๔.๒ การเดินทางไปศึกษาดูงานเพื่อติดตามโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
ตามแผนแม่บท ความพร้อมในการรองรับการเปิดประเทศ การเปิดเที่ยวบินภายในประเทศ มาตรการ
รองรับนักท่องเที่ยว ทิศทางการพัฒนาพื้นที่เขตปลอดอากรและการแก้ไขปัญหาการจราจรหน้าคลังสินค้า
ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๔

๓. ผลการพิจารณาศึกษา

คณะกรรมาธิการขอรายงานผลการพิจารณาศึกษา เรื่อง มาตรการส่งเสริมและเพิ่ม
ศักยภาพการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย โดยคณะกรรมาธิการได้มอบหมายให้คณะอนุกรรมาธิการ
ด้านการคมนาคมทางอากาศดำเนินการพิจารณาศึกษากรณีดังกล่าว ซึ่งคณะกรรมาธิการได้พิจารณา
รายงานของคณะอนุกรรมาธิการด้วยความละเอียดรอบคอบแล้ว และได้มีมติให้ความเห็นชอบกับรายงาน
ดังกล่าว โดยถือเป็นรายงานการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมาธิการ





จากผลการพิจารณาศึกษาเรื่องดังกล่าวข้างต้น คณะกรรมการธิการจึงขอเสนอรายงานการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมการธิการโดยมีรายละเอียดตามรายงานท้ายนี้ เพื่อให้วุฒิสภาได้พิจารณาหากวุฒิสภาให้ความเห็นชอบด้วยกับผลการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมการธิการ ขอได้โปรดแจ้งไปยังคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาและดำเนินการตามแต่เห็นสมควรต่อไป ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ของประเทศชาติและประชาชนสืบไป

(นางจिरดา สงฆ์ประชา)

เลขานุการคณะกรรมการการคมนาคม
วุฒิสภา





บทสรุปผู้บริหาร

การพิจารณาศึกษาเรื่อง “มาตรการส่งเสริมและเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย” มีความสำคัญจำเป็นเร่งด่วนในช่วงเศรษฐกิจโลกและอุตสาหกรรมการบินเริ่มฟื้นตัว ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน มุ่งพัฒนาบนพื้นฐาน “สร้างคุณค่าใหม่ในอนาคต” ด้วยการเพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการ พัฒนาคู่มือใหม่ รวมถึงปรับรูปแบบธุรกิจ เพื่อตอบสนองความต้องการของตลาด ผสมผสานกับยุทธศาสตร์ที่รองรับอนาคต พร้อมทั้งการส่งเสริมและสนับสนุนจากภาครัฐ ให้ประเทศไทยสามารถสร้างฐานรายได้และการจ้างงานใหม่ ขยายโอกาสทางการค้าและการลงทุนในเวทีโลก แผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศ ระยะ ๑๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๗๖) แนวทางในการพัฒนาธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน และยังสอดคล้องกับแผนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ ในด้านการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ความเท่าเทียมและการเติบโตอย่างมีส่วนร่วม

ผลการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ ในคณะกรรมการธิการการคมนาคม วุฒิสภา ได้นำเสนอมาตรการส่งเสริมการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้า (Cargo Airlines) และมาตรการเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจเชิงนโยบายในการฟื้นฟูอุตสาหกรรมการบินหลังภาวะวิกฤตแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ เพื่อให้การขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยที่เป็นส่วนหนึ่งในห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ของอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าสามารถสร้างห่วงโซ่แห่งคุณค่า (Value Chain) ให้กับภาคบริการ ภาคเกษตร และภาคอุตสาหกรรม รวมถึงสร้างความแข็งแกร่งแก่ระบบเศรษฐกิจของประเทศ

ความเป็นมาและความสำคัญ

การขนส่งสินค้าทางอากาศมีบทบาทสำคัญต่อระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในการช่วยขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจโลก และยังเป็นหนึ่งในกลไกหลักที่ทวีความสำคัญมากขึ้น เนื่องจากเป็นรูปแบบการขนส่งที่สามารถตอบสนองต่อเงื่อนไขของธุรกิจการค้าระหว่างประเทศในวิถีชีวิตปกติใหม่ (New Normal) และวิถีชีวิตถัดไป (Next Normal) หลังโควิด-๑๙ ที่ต้องการความรวดเร็ว ปลอดภัย แม่นยำ และเป็นหัวใจของธุรกิจขนส่งสินค้า

ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศทั่วโลก ตั้งแต่ปี ๒๕๔๗ - ๒๕๖๒ เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เมื่อพิจารณาสถิติระหว่างปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒ จะเห็นได้ว่าช่วง ๕ ปีก่อนวิกฤตโควิด-๑๙ มีปริมาณการขนส่งสินค้าเฉลี่ยปีละ ๕๙.๕๘ ล้านเมตริกตัน และในปี ๒๕๖๓ ต่อเนื่องถึงไตรมาสแรกของปี ๒๕๖๔ สายการบินต่าง ๆ ได้รับผลกระทบปรับลดเที่ยวบิน และเมื่อมีการเปิดน่านฟ้า ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศเริ่มฟื้นตัวขึ้นใกล้เคียงกับก่อนเกิดสถานการณ์วิกฤต แสดงดังภาพที่ ๑





Worldwide air freight traffic from 2004 to 2021 (in million metric tons)

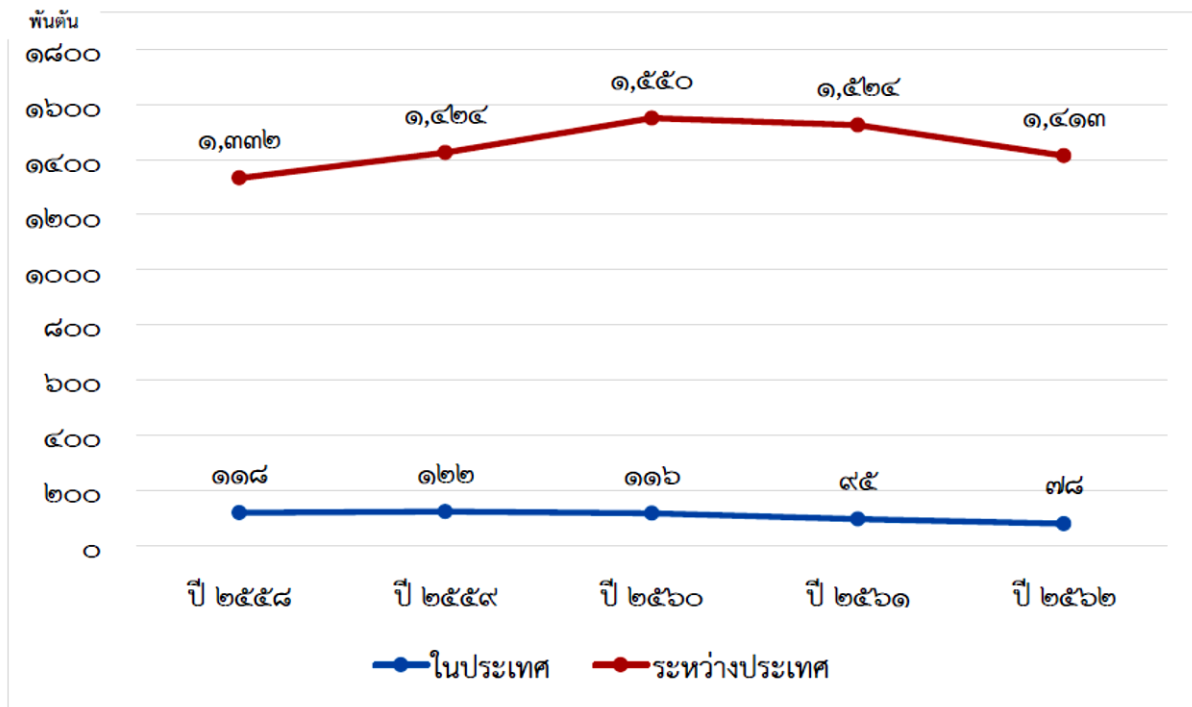


ภาพที่ ๑ แสดงปริมาณการขนส่งทางอากาศทั่วโลกตั้งแต่ปี ๒๕๔๗ ถึง ๒๕๖๔

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) คาดการณ์ว่าในปี ๒๕๖๔ แม้อุตสาหกรรมการบินจะประสบภาวะขาดทุน แต่การขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air Cargo) จะเติบโตได้สูงถึงร้อยละ ๒๕ มาจากปัจจัยหลัก ๆ ประกอบด้วย การเติบโตอย่างก้าวกระโดดของอุตสาหกรรมพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce) ความต้องการที่เพิ่มมากขึ้นของอุตสาหกรรมยาและเวชภัณฑ์ อุตสาหกรรมอาหาร ผลไม้ เครื่องใช้ไฟฟ้า สินค้าจำเป็นเร่งด่วนจากความต้องการฉุกเฉิน จำนวนเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสารลดลง และปัญหาสินค้าตกค้างจากการขนส่งทางเรือที่ขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ ดังนั้น จะเห็นได้ว่าการขนส่งสินค้าทางอากาศเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีความรวดเร็วทันความต้องการของผู้ซื้อ มีความปลอดภัย รักษาสภาพของสินค้าไม่ให้เสียหาย และรักษาห่วงโซ่การผลิตให้ดำเนินต่อไปได้

การขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย จากสถิติย้อนหลัง ๕ ปี (ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒) เติบโตอย่างต่อเนื่องในทิศทางเดียวกันกับทั่วโลก และภาพรวมของการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศไทยมีปริมาณเฉลี่ยปีละประมาณ ๑,๕๕๔,๐๐๐ ตัน แบ่งออกเป็นการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเฉลี่ยปีละประมาณ ๑,๔๔๘,๖๐๐ ตัน และการขนส่งสินค้าในประเทศเฉลี่ยปีละประมาณ ๑๐๕,๘๐๐ ตัน แสดงดังภาพที่ ๒





ภาพที่ ๒ แสดงแผนภูมิปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒

เมื่อพิจารณาถึงสัดส่วนการค้าระหว่างประเทศในปี ๒๕๖๒ พบว่า การขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ มีปริมาณประมาณ ๑,๔๑๓,๐๐๐ ตัน คิดเป็นร้อยละ ๐.๔๓ และมีมูลค่าเท่ากับ ๓,๓๗๔,๔๐๗.๔๙ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๒๒.๔๒ จากมูลค่ารวม ๑๕,๐๕๔,๐๔๙.๔๐ ล้านบาท จะเห็นได้ว่า การขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยมีบทบาทต่อการค้าระหว่างประเทศกว่าร้อยละ ๒๐ นับได้ว่ามีความสำคัญต่อมูลค่าเศรษฐกิจของประเทศ

ในขณะที่ความต้องการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยเพิ่มสูงขึ้น แต่กลับพบปรากฏการณ์ของสายการบินต่างชาติมารับขนส่งสินค้ามากขึ้นโดยเฉพาะเส้นทางระหว่างประเทศพิสัยระยะไกล ซึ่งในปัจจุบัน มีสายการบินของไทยที่ได้รับใบอนุญาตขนส่งเฉพาะสินค้า (Cargo Airlines) จำนวน ๒ ราย ประกอบการจริง ๑ ราย และอีก ๑ รายยังไม่ได้เริ่มเปิดให้บริการ ส่วนสายการบินอีก ๕ รายได้รับอนุญาตให้ขนส่งสินค้าในท้องโดยสาร โดยเป็นการอนุญาตครั้งละ ๖ เดือน จึงเห็นได้ว่าสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าของไทยที่มียังไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลง อันเนื่องมาจากในช่วงที่ผ่านมา การขอจดทะเบียนสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้ายังคงประสบอุปสรรคและข้อจำกัดในเชิงปฏิบัติ จากกฎระเบียบของหน่วยงานที่กำกับดูแล นอกจากนี้ ผลการศึกษายังพบข้อจำกัดของการเพิ่มขีดความสามารถของการขนส่งสินค้าทางอากาศจากระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการขนส่งสินค้าในเขตปลอดอากร (Free Zone) ทำให้การให้บริการไม่ทันต่อสถานการณ์และไม่สามารถแข่งขันกับประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคได้





ดังนั้นภายใต้ศักยภาพที่ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตสำคัญของสินค้าเกษตรและอาหารซึ่งตลาดต่างประเทศมีความต้องการสูง รวมถึงสินค้าอุตสาหกรรม อีกทั้งยังมีปัจจัยสนับสนุนหลายประการจากความร่วมมือทางการค้าระหว่างประเทศ การขับเคลื่อนแผนพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมทางอากาศอย่างต่อเนื่อง มีความได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์ในการเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ทั้งในอนุภูมิภาคและภูมิภาค นับว่าเป็นองค์ประกอบสำคัญและเป็นโอกาสของธุรกิจสายการบินในการปรับเปลี่ยนรูปแบบกิจการให้ทันตามกระแสโลก เพื่อขับเคลื่อนให้ไทยก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air Cargo Hub)

ผลการพิจารณาศึกษา

สถานการณ์การขนส่งสินค้าทางอากาศในภาพรวม

สถานการณ์ของการขนส่งทางอากาศทั่วโลกอยู่ในระยะเริ่มฟื้นตัว แนวโน้มการขนส่งสินค้าทางอากาศทั่วโลกเป็นไปในเชิงบวก โดยในเดือนกรกฎาคม ปี ๒๕๖๔ มีปริมาณเพิ่มขึ้นร้อยละ ๘.๖ เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปี ๒๕๖๒ ซึ่งเป็นปีก่อนเกิดวิกฤต เมื่อเทียบกับปี ๒๕๖๓ เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ ๒๒.๒ และการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกเป็นตลาดใหญ่ที่สุด มีอัตราการเติบโตเกือบร้อยละ ๖๘ ของตลาดโลกโดยขยายตัวพร้อมกับธุรกิจพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce) ซึ่ง ๑ ใน ๓ ของมูลค่าการค้าในเอเชียแปซิฟิก คือ การขนส่งสินค้าทางอากาศที่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคได้อย่างรวดเร็ว และอีกหนึ่งภูมิภาคที่จะกลายเป็นตลาดใหญ่อันดับ ๕ ของโลกในปี ๒๕๖๘ คือ ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ที่มีเครือข่ายการบินในประเทศและในภูมิภาค จึงเป็นตำแหน่งทางการตลาดที่ดีสำหรับการฟื้นตัวหลังการระบาดของโรคโควิด-๑๙

สถานการณ์การขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยในภาพรวมเติบโตเช่นเดียวกับทั่วโลก และในระยะ ๕ ปีก่อนเกิดวิกฤต (ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒) มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศเฉลี่ยปีละประมาณ ๑,๕๕๔,๐๐๐ ตัน โดยเส้นทางระหว่างประเทศมีปริมาณการขนส่งสินค้าเฉลี่ยปีละประมาณ ๑,๔๔๘,๖๐๐ ตัน ส่วนเส้นทางในประเทศมีการขนส่งสินค้าเฉลี่ยปีละประมาณ ๑๐๕,๘๐๐ ตัน เมื่อเปรียบเทียบปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศหลังจากเกิดวิกฤตโควิด-๑๙ พบว่า ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศปี ๒๕๖๓ มีจำนวนเฉลี่ยเดือนละประมาณ ๗๙,๕๐๐ ตัน และใน ๖ เดือนแรกของปี ๒๕๖๔ มีจำนวนเฉลี่ยเดือนละประมาณ ๙๔,๖๒๐ ตัน ซึ่งมีปริมาณมากกว่าปี ๒๕๖๓ และในครึ่งปีหลังของปี ๒๕๖๔ คาดการณ์ว่าปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศจะเป็นไปในทิศทางบวก โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศที่มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง





ศักยภาพการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย

การวิเคราะห์ศักยภาพการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย พบว่า การแพร่ระบาดของโรคโควิด-๑๙ เป็นภัยคุกคามต่อการขนส่งทางอากาศ แต่การขนส่งสินค้าทางอากาศสามารถฟื้นตัวได้เร็วกว่าการขนส่งผู้โดยสาร เนื่องจากการขนส่งสินค้ามีข้อจำกัดในการทำการบินน้อยกว่า และประเทศไทยยังมีความพร้อมในหลายด้าน ดังนี้

ด้านผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ พบว่า ส่วนใหญ่ใช้สายการบินโดยสารที่มีบริการขนส่งสินค้าร่วมด้วย (Combined Service Carrier) แต่หลังจากเกิดวิกฤตการณ์โควิด-๑๙ เที่ยวบินขนส่งผู้โดยสารลดลงกว่าร้อยละ ๘๐ ทำให้การขนส่งสินค้าหยุดชะงักไปด้วย ในขณะที่ความจำเป็นและความต้องการในตัวสินค้ายังคงมีสูงอยู่ สายการบินหลายแห่งจึงปรับรูปแบบการให้บริการ โดยขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนให้บริการขนส่งสินค้าไว้ภายในห้องโดยสาร มีจำนวน ๕ ราย ประกอบด้วย บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด บริษัท ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ จำกัด บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด และบริษัท ไทย เวียดนามแอร์ จอยท์ สต็อก จำกัด นอกจากนี้ ยังมีสายการบินที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการบินรับเฉพาะขนส่งสินค้า (Cargo Airlines) มีจำนวน ๒ ราย คือ บริษัท เค-ไมล์ แอร์ จำกัด ซึ่งเป็นพันธมิตรกับดีเอชแอล เอ็กซ์เพรส (DHL Express) ทำการขนส่งสินค้าประเภทพัสดุและไปรษณียภัณฑ์ และบริษัท ไทย เอ็กซ์เพรส แอร์ จำกัด ซึ่งในรายที่ ๒ นี้ยังไม่ได้เปิดให้บริการ

ด้านท่าอากาศยาน พบว่า ท่าอากาศยานของประเทศไทยมีความพร้อมทั้งเรื่องจำนวนและความสามารถในการให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ โดยมีท่าอากาศยานสำคัญ จำนวน ๗ แห่ง ประกอบด้วย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานหาดใหญ่ และท่าอากาศยานอุตะเถา ที่มีเป้าหมายยกระดับเป็นท่าอากาศยานนานาชาติเชิงพาณิชย์แห่งที่ ๓ เพื่อเป็นเมืองท่าสำคัญในการเชื่อมโยงการขนส่งทางอากาศไปยังภูมิภาคอื่น รวมถึงท่าอากาศยานในเมืองรองที่อยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้างและพัฒนาเพื่อรองรับการขนส่งทางอากาศตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมของประเทศ

ด้านเขตปลอดอากร (Free Zone) พบว่า ดำเนินงานตามแผนการพัฒนาในช่วงปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๘ มีนโยบายหลักในการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน การเข้า-ออกเขตปลอดอากร (Accessibility) เพื่อรับ-ส่งสินค้า และการเชื่อมต่อ (Connectivity) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับกลุ่มประเทศ CLMV และเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานในภูมิภาคของประเทศ รวมถึงการพัฒนาเขตปลอดอากรให้กลายเป็นจุดเชื่อมต่อทางโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงทุกโหมดการขนส่ง (Multimodal Transport Hub) รวมทั้งเป็นเขตปลอดอากรที่ปลอดทั้งภาษีและใบอนุญาต ซึ่งในขณะนี้กรมศุลกากรอยู่ระหว่างการจัดทำกฎหมายลำดับรอง





ภายใต้แผนพัฒนาปี ๒๕๖๔ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้ร่วมมือกับสมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย จัดตั้งบริษัท ท่าอากาศยานไทย ทาฟ้า โอเปอเรเตอร์ จำกัด (AOTTO) จัดทำโครงการเกี่ยวกับสินค้าเน่าเสียง่าย (Perishable Premium Lane) มีการจัดทำระบบตรวจสอบและออกใบรับรองสินค้าเกษตรที่ขนส่งทางอากาศไปยังประเทศปลายทางในลักษณะจุดเดียวเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) โดยกรมวิชาการเกษตรพัฒนาระบบตรวจสอบมาตรฐานสินค้าที่จุดต้นทางแบบรวมศูนย์เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ให้บริการและเพื่อสร้างความมั่นใจให้ประเทศปลายทาง โดยคาดว่าจะเปิดดำเนินการได้ในเดือนเมษายน ๒๕๖๕ และยังมีจัดทำโครงการ AOT Local Logistics Link ส่งเสริมการขนส่งสินค้าที่ท่าอากาศยานภูมิภาคเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ส่งออก รวมถึงเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าจากประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อมาใช้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศในประเทศไทย

ในปี ๒๕๖๖ มีการกำหนดเป้าหมายการพัฒนา ระบบ Air Cargo Digital Platform (ACDP) เป็นระบบปฏิบัติการของหน่วยงานและกิจกรรมของผู้ประกอบการภายในพื้นที่เขตปลอดอากรในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ที่สามารถเข้าถึงได้ง่าย (Smart Access) และมีระบบปฏิบัติการจัดคิวรถ (Smart Queuing) รวมถึงพัฒนาการเชื่อมโยง (Connectivity) ระบบโลจิสติกส์ทางอากาศเพื่อรองรับการซื้อขายผ่านระบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce) ร่วมกับการบริหารพื้นที่ใต้ท้องอากาศยานเพื่อให้บริการขนส่งสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้านแบบวันเดียว

ด้านคลังสินค้า พบว่า ท่าอากาศยานดอนเมืองมีอาคารคลังสินค้าอยู่ ๔ หลัง การให้บริการส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่ขนส่งมาเกี่ยวกับเที่ยวบินผู้โดยสาร แผนการพัฒนาคลังสินค้าจะดำเนินการให้คลังสินค้า ๑ พื้นที่ ๑๘,๐๐๐ ตารางเมตร รองรับสินค้าระหว่างประเทศ สำหรับคลังสินค้า ๒ จะปรับปรุงพื้นที่ประมาณ ๗,๐๐๐ ตารางเมตรเพื่อใช้รองรับสินค้าในประเทศ ซึ่งคาดว่าจะทั้งหมดจะเพียงพอต่อแนวโน้มความต้องการในอีก ๒๐ ปีข้างหน้า ส่วนคลังสินค้า ๓ และ ๔ ไม่มีการใช้งาน จึงได้วางแผนจะปรับคลังสินค้า ๓ มาให้บริการซ่อมเครื่องบิน ส่วนคลังสินค้า ๔ คาดว่าจะพัฒนาพร้อมกับการพัฒนาพื้นที่ด้านใต้ในอนาคต หลังปี ๒๕๗๒ นอกจากนี้ยังมีความพร้อมของศักยภาพด้านคลังสินค้าหลักที่ตั้งในบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งสามารถรองรับสินค้าได้ถึงปีละ ๑,๗๓๐,๐๐๐ ตันต่อปี ขณะนี้ยังสามารถรองรับได้เพิ่มอีกถึง ๕๐๐,๐๐๐ ตันต่อปี

ด้านสินค้า พบว่า ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของการขนส่งสินค้าไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วโลก ภายใต้ความร่วมมือทางการค้าระหว่างประเทศ ไทยยังเป็นที่ฐานการผลิตสินค้าทั้งภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรมซึ่งเป็นที่ต้องการของตลาดต่างประเทศ โดยเฉพาะสินค้าภาคเกษตร ในปี ๒๕๖๓ ปริมาณการส่งออกผลไม้สดไทยไปยังตลาดโลก จำนวน ๑,๖๔๕,๕๐๐ ตัน มีมูลค่าถึง ๑๐๔,๒๕๗ ล้านบาท และแนวโน้มความต้องการในสินค้าเกษตรยังคงมีสูง โดยสถาบันอาหารได้ประเมินว่าในปี ๒๕๖๔ การส่งออกสินค้าประเภทอาหารของไทยจะมีมูลค่า ๑.๐๘ - ๑.๑๐ ล้านล้านบาท สินค้าภาคเกษตรที่ส่งออกทางอากาศ ได้แก่ กลุ่มอาหาร ผัก และผลไม้สดหลากชนิด เช่น มะม่วง ทุเรียน มังคุด ลำไย ซึ่งเป็นที่ต้องการของประเทศปลายทางในทวีปยุโรป ตะวันออกกลาง รวมถึงประเทศจีน เกาหลีใต้ และญี่ปุ่น นอกจากนี้ยังมีกลุ่มสินค้าที่มีมูลค่าสูง สินค้าที่ต้องระวังเป็นพิเศษ เช่น อัญมณีและเครื่องประดับ เวชภัณฑ์ ชิ้นส่วนคอมพิวเตอร์ และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น





การแข่งขันของตลาดการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศของไทย

การวิเคราะห์ส่วนแบ่งการตลาดการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ พบว่า ในปี ๒๕๖๓ มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ รวม ๙๒๒,๑๖๒ ตัน การบินไทยมีส่วนแบ่งการตลาดมากที่สุด มีสัดส่วนถึงร้อยละ ๑๖.๔ แต่เมื่อพิจารณา ๖ เดือนแรกของปี ๒๕๖๔ พบว่า การบินไทยยังคงรักษาอันดับ ๑ ไว้ได้ แต่สัดส่วนเหลือเพียงร้อยละ ๙ และเมื่อรวมกับสายการบินของไทยรายอื่น ๆ มีสัดส่วนลดลงเหลือร้อยละ ๑๔.๑ ในขณะที่ส่วนแบ่งการตลาดที่เหลือ กว่าร้อยละ ๘๕ เป็นของสายการบินต่างชาติที่เข้ามาครองตลาดเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง และสายการบินที่มีบทบาทเพิ่มมากขึ้นในไตรมาสที่ ๒ ของปี ๒๕๖๔ ได้แก่ สายการบิน All Nippon Airways สายการบิน Emirates สายการบิน Korean Air และสายการบิน Thai AirAsia X รวมถึงสายการบิน Qatar Airways

การวิเคราะห์คู่แข่งของการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย พบว่า ไทยมีปริมาณสินค้านำเข้าส่งออกจำนวนมาก และมีมูลค่าการขนส่งสินค้าสูง สามารถแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้านได้ คือ ฮองกง และสิงคโปร์ แต่จุดเด่นของทั้งสองประเทศคือการขนส่งสินค้าผ่านแดนที่มีระเบียบกติกาดำเนินการต่อการประกอบกิจการขนส่ง และในระยะเวลา ๑๐ ปีที่ผ่านมา กลุ่มประเทศ CLMV (กัมพูชา ลาว เมียนมาร์ เวียดนาม) มีการพัฒนาการขนส่งทางอากาศเพิ่มมากขึ้น ประเทศที่กำลังก้าวขึ้นมาเป็นคู่แข่งในด้านราคากับไทยคือเวียดนามที่มีเส้นทางขนส่งสินค้าไปยังปลายทางที่เป็นจุดหมายเดียวกับไทย เช่น ลอสแอนเจลิส นิวยอร์ก และแฟรงก์เฟิร์ต และยังมีประเทศกัมพูชาที่มีการพัฒนาด้านการขนส่งทางอากาศโดยการขยายท่าอากาศยานหลักและสร้างท่าอากาศยานในภูมิภาคเพิ่มขึ้น สามารถรองรับเที่ยวบินทั้งพิสัยใกล้และพิสัยไกล รวมถึงการเปิดเที่ยวบินขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเมื่อเดือนพฤษภาคมปี ๒๕๖๓ โดยขนส่งผลไม้จากไทยไปยังนครหลานโจวของจีน นอกจากนี้ ผู้ให้บริการขนส่งพัสดุด่วนระหว่างประเทศระดับโลก เช่น DHL ขยายการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในเอเชียเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ ๓๐ ครอบคลุมเส้นทางบินระหว่างฮานอย - ฮองกง - กรุงเทพฯ โดยเลือกไทยเป็นหนึ่งในศูนย์ขนส่งสินค้าระดับภูมิภาค

ความท้าทายของการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าของไทย

การขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยมีศักยภาพสูงกว่าประเทศเพื่อนบ้านโดยเฉพาะการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ แต่ยังมีข้อจำกัดเรื่องกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการขออนุญาตจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าจากหน่วยงานที่กำกับดูแล และยังพบประเด็นในด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการขนส่งสินค้าทางอากาศ ได้แก่ การพัฒนาเขตปลอดอากรยังขาดความชัดเจนทั้งในประเด็นของความสามารถของผู้ดำเนินการ การบูรณาการฐานข้อมูลสารสนเทศระหว่างหน่วยงานภาครัฐ อาทิ กรมศุลกากร กรมสรรพสามิต กรมวิชาการเกษตร กระทรวงสาธารณสุข และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ภายใต้นโยบาย Thailand National Single Window ทั้งยังขาดการปฏิบัติในเชิงรูปธรรม ไม่สามารถเชื่อมต่อกับทุกภาคส่วนได้จริง รวมถึงกฎหมายและกฎระเบียบในเขตปลอดอากรนั้นไม่ทันต่อสถานการณ์ในการแข่งขัน ประเด็นที่เขตปลอดอากรของไทยต่างจากต่างประเทศ คือ การจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มของไทย





ที่อัตราร้อยละ ๗ แต่ต่างประเทศจัดเก็บที่อัตราร้อยละ ๐ จึงเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินการของระบบขนส่งและโลจิสติกส์ในปัจจุบันและอนาคต รวมถึงขั้นตอนพิธีการการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางอากาศและการขนส่งสินค้าในรูปแบบอื่นที่ยังไม่เป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์เต็มรูปแบบ อีกประเด็นหนึ่งที่เป็นข้อจำกัดต่อการขนส่งสินค้าผ่านแดนทางอากาศที่ไม่ได้นำเข้าเพื่อมาจำหน่ายในประเทศไทย เช่น สินค้าเกษตรผู้ประกอบการจะต้องรับภาระเกี่ยวกับการขออนุญาตและค่าธรรมเนียมในอัตราที่สูง จึงทำให้ผู้ประกอบการเลือกใช้บริการสินค้าผ่านแดนไปยังประเทศเพื่อนบ้าน นอกจากนี้ หลักเกณฑ์การส่งเสริมการลงทุนที่กำหนดอากาศยานเป็นเครื่องจักร โดยอายุอากาศยานไม่เกิน ๑๔ ปี จะได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีซึ่งส่งผลต่อต้นทุนของสายการบินโดยเฉพาะผู้ประกอบการสายการบินรายใหม่

โอกาสและความเป็นไปได้ของการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าของไทย

การขนส่งสินค้าทางอากาศเป็นส่วนหนึ่งในห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ของอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าที่สามารถสร้างห่วงโซ่แห่งคุณค่า (Value Chain) ให้กับภาคบริการ ภาคเกษตรกรรม และภาคอุตสาหกรรม ด้วยบทบาทที่สำคัญนี้ หลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชนได้ร่วมกันระดมความคิดเห็นในการพิจารณาศึกษา ให้ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ โดยส่วนใหญ่เห็นควรสนับสนุนให้มีสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าของไทยภายใต้การขยายตัวของทางอากาศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกที่เป็นตลาดใหญ่ที่สุดของโลก การเติบโตของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่จะเป็นอันดับ ๕ ของโลกในปี ๒๕๖๘ รวมถึงศักยภาพการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศของไทยในระยะ ๕ ปี ก่อนเกิดวิกฤตโควิด-๑๙ มีปริมาณเฉลี่ยปีละประมาณ ๑,๕๕๔,๐๐๐ ตัน โดยในปี ๒๕๖๒ การขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศมีสัดส่วนร้อยละ ๐.๔๓ ของปริมาณการค้าระหว่างประเทศ แต่มีมูลค่าถึง ๓,๓๗๔,๔๐๗.๔๙ ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๒๒.๔๒ ของมูลค่าการค้าระหว่างประเทศในภาพรวม

ดังนั้น ในวาระนี้จึงเป็นโอกาสเหมาะสมที่รัฐบาลควรส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยด้วยกลยุทธ์เชิงรุกที่ประสมประสานระหว่างจุดแข็งและโอกาสซึ่งเป็นปัจจัยสนับสนุนต่อการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าของไทย ภายใต้ความได้เปรียบด้านที่ตั้ง ด้านฐานการผลิตสินค้า ผนวกกับทิศทางของนโยบายภาครัฐที่มีความชัดเจนและมีการขับเคลื่อนการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องในการปฏิรูปประเทศด้านการเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน โดยเฉพาะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการขนส่งทางอากาศ ทั้งท่าอากาศยาน คลังสินค้า ศูนย์การขนส่งสินค้าทางอากาศระดับภูมิภาค และศักยภาพของไทยต่อการเป็นศูนย์กระจายสินค้าไปยังภูมิภาคที่มีความพร้อมของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งนี้ ไทยยังเป็นฐานการผลิตสินค้าส่งออกที่หลากหลายทั้งภาคเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม ซึ่งตลาดต่างประเทศยังมีความต้องการสินค้าเกษตรและอาหารของไทยเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง สอดคล้องกับนโยบายเพิ่มโอกาสทางการค้าระหว่างประเทศด้วยการเชื่อมโยงโลจิสติกส์การเกษตรสู่การส่งออก นอกจากนี้ การจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าของไทยควรใช้ความได้เปรียบจากโอกาสในการเพิ่มส่วนแบ่งการตลาดของการนำเข้า-ส่งออกสินค้า และสามารถเข้าสู่ตลาดการแข่งขันได้ทันกับสถานการณ์ปัจจุบัน จึงควรเพิ่มศักยภาพของการขนส่งสินค้าทางอากาศด้วยกลยุทธ์เชิงรุก โดยทำการทบทวนและ





ปรับปรุงข้อจำกัดจากกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับของหน่วยงานกำกับดูแลในเรื่องขั้นตอนและระยะเวลาของการขอใบอนุญาตจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้า ข้อจำกัดจากกฎหมายและกฎระเบียบในเขตปลอดอากร เพื่อให้ทันต่อการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินและการขยายตัวของการขนส่งสินค้าทางอากาศในภูมิภาค รวมถึงการขยายตัวของการค้าแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce) ภายใต้ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคต่าง ๆ ทั้งนี้ เพื่อเป็นช่องทางเพิ่มรายได้และเป็นทางออกของการแก้ไขวิกฤตอุตสาหกรรมการบิน อีกทั้งยังช่วยเพิ่มมูลค่าของธุรกิจเกี่ยวเนื่องและธุรกิจสนับสนุน ช่วยเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจด้วยการนำรายได้เข้าประเทศ รวมถึงส่งผลต่อการจ้างงาน เช่น บุคลากรด้านการบิน แรงงานภาคเกษตรและอุตสาหกรรม ตลอดจนราคาผลผลิตภาคการเกษตรมีเสถียรภาพที่ดีขึ้น

ข้อเสนอแนะ

การพิจารณาศึกษา “มาตรการส่งเสริมและเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย” ครั้งนี้ เพื่อให้การจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้า (Cargo Airlines) ของไทย ใช้ความได้เปรียบจากโอกาส และศักยภาพความพร้อมในด้านต่าง ๆ และสามารถแข่งขันภายใต้ความท้าทายในสถานการณ์ปัจจุบัน โดยมุ่งให้ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและจุดยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค จึงขอเสนอแนะ ดังนี้

ดำเนินนโยบาย

๑. หน่วยงานภาครัฐระดับนโยบายควรพิจารณารายละเอียดภายใต้โครงการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้า (Cargo Airlines) ควรมีการศึกษาและวิเคราะห์ในรายละเอียดถึงความเป็นไปได้ในการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้า ทั้งประเด็นอุปสงค์ อุปทาน ความคุ้มค่าในการลงทุน ศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานปัจจุบันและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะความต้องการของภาคเอกชน ซึ่งเป็นทั้งผู้ประกอบการและผู้ให้บริการเพื่อให้ทราบถึงความต้องการ และกำหนดแนวทางพัฒนาสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าของไทยให้สามารถตอบสนองกลุ่มเป้าหมายอย่างแท้จริง เกิดข้อได้เปรียบในการแข่งขัน และสามารถแข่งขันกับสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้านายอื่นในอุตสาหกรรมได้ ทั้งนี้เพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขันด้วยการเพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการที่สอดคล้องกับแนวทางในการพัฒนาธุรกิจสายการบินภายใต้แผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ ๑๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๗๖)

๒. หน่วยงานภาครัฐระดับนโยบายควรทบทวนและกำหนดหมุดหมายการขนส่งสินค้าทางอากาศให้สอดคล้องกับการยกระดับบทบาทของไทยในห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาคอย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งการขนส่งสินค้าทางอากาศมีความสำคัญต่อการเป็นศูนย์กลางคมนาคมและโลจิสติกส์ รวมถึงการเพิ่มมูลค่าการค้าและการลงทุนจากต่างประเทศ





๓. หน่วยงานภาครัฐระดับนโยบายควรกำหนดทิศทางการพัฒนาเขตปลอดอากรในท่าอากาศยาน เพื่อให้หน่วยงานของรัฐทุกหน่วยที่เกี่ยวข้องรวมถึงภาคเอกชนสามารถปฏิบัติในทิศทางเดียวกัน ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับการขยายตลาดนำเข้าและส่งออกสินค้าจากไทยภายใต้ความร่วมมือทางการค้าระหว่างประเทศกับภูมิภาคต่าง ๆ

๔. หน่วยงานภาครัฐระดับนโยบายควรทบทวนระเบียบและหลักเกณฑ์การส่งเสริมการลงทุน ในอุตสาหกรรมการบิน เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการสายการบินสามารถลงทุนได้มากขึ้น และยังเป็น การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันภาคอุตสาหกรรมของประเทศ

ด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ

๑. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรทบทวนขั้นตอนและกระบวนการพิจารณากลับการออกใบอนุญาต ประกอบกิจการการบินพลเรือน (Air Operating License: AOL) หรือเดิมเรียกว่า ใบอนุญาตให้ประกอบ กิจการค้าขายในการเดินอากาศ ให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน ทั้งนี้ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ขอ ใบอนุญาตให้สามารถประกอบการได้ทันกับเหตุการณ์ ทั้งยังเป็นการช่วยลดต้นทุนการดำเนินงาน เช่น ค่าจ้างบุคลากรและค่าเช่าเครื่องบิน เป็นต้น

๒. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรทบทวนหลักการในส่วนของการยื่นหนังสือแสดงเจตจำนงในการซื้อขาย หรือการเช่าอากาศยาน (Letter of Intent: LOI) จากเดิมใช้เป็นหลักฐานในขั้นตอนการขอ AOL โดยใช้ เป็นหลักฐานประกอบการขอใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Air Operator Certificate: AOC) แทน ซึ่งจะช่วยให้ความสะดวกและช่วยลดความเสี่ยงทางการลงทุนแก่ผู้ประกอบการ

๓. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรทบทวนหลักเกณฑ์เกี่ยวกับประเภทและอายุของอากาศยานสำหรับการ รับขนเฉพาะสินค้า เพื่อสนับสนุนให้ผู้ประกอบการมีความยืดหยุ่นในการวางแผนการจัดหาอากาศยาน ให้เหมาะสมกับตลาดและการแข่งขัน ทั้งนี้ เป็นไปตามหลักเกณฑ์มาตรฐานความปลอดภัยในการขนส่ง สินค้าตามมาตรฐานสากล

๔. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรทบทวนมาตรการและแนวทางปฏิบัติในการขนส่งสินค้าภายในห้อง โดยสาร เพื่อให้สายการบินได้รับความสะดวกในการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่สถานการณ์ การแพร่ระบาดของโรคโควิด-๑๙ ยังคงมีอยู่ และเพื่อให้สอดคล้องกับการคาดการณ์แนวโน้มการฟื้นตัว ของสายการบินอีก ๑ - ๒ ปีข้างหน้า ทั้งนี้ ต้องเป็นไปตามข้อกำหนดเรื่องความปลอดภัยในการปฏิบัติการบิน ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO)

๕. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรทบทวนปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่ออำนวยความสะดวกต่อการ ขนส่งสินค้าทางอากาศ และกิจกรรมการเพิ่มมูลค่า (Value-added Activities) ภายในเขตปลอดอากร (Free Zone) ก่อนส่งออกหรือกระจายสินค้าไปยังประเทศอื่น ๆ โดยคำนึงถึงกฎระเบียบ และเงื่อนไข ของประเทศคู่ค้าเป็นสำคัญ





๖. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรทบทวนเรื่องใบอนุญาตต่าง ๆ สำหรับสินค้าผ่านแดนและถ่ายลำในพื้นที่เขตปลอดอากร ลดข้อจำกัดด้านกระบวนการเพื่อจูงใจให้การขนส่งสินค้าผ่านแดนและถ่ายลำเข้ามาใช้บริการที่ประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น ซึ่งสามารถสร้างรายได้แก่ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า รวมไปถึงเพิ่มการจ้างงานในประเทศไทย

๗. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรทบทวนหลักเกณฑ์เกี่ยวกับค่าธรรมเนียมและสิทธิประโยชน์ทางภาษีที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อให้ทัดเทียมประเทศเพื่อนบ้าน และผู้ประกอบการของไทยสามารถแข่งขันได้ทั้งในปัจจุบันและอนาคต

ด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

๑. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีการผลักดันแนวคิดการดำเนินงานท่าอากาศยานสำหรับการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Cargo Airport) แบบครบวงจร เนื่องด้วยการขนส่งสินค้าทางอากาศถือเป็นหัวใจสำคัญของระบบโลจิสติกส์ทางอากาศที่สามารถขยายโอกาสทางการค้าและการลงทุนในเวทีโลก

๒. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรจัดตั้งคณะทำงานเพื่อศึกษาสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้า (Cargo Airlines) ในรูปแบบรัฐร่วมเอกชน หรือกิจการร่วมค้าระหว่างเอกชนด้วยกัน

๓. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรคำนึงถึงฐานการผลิตสินค้าในพื้นที่ประกอบการพิจารณาการพัฒนาท่าอากาศยานแต่ละจังหวัดในอนาคต รวมทั้งต้องมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกให้ครอบคลุมและมีประสิทธิภาพเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าทางอากาศกับการขนส่งประเภทอื่นเพื่อลดความเสี่ยงและความเสียหายจากการขนถ่ายสินค้าหลายชั้นตอน ตลอดจนยังช่วยลดต้นทุนการขนส่งในภาพรวม

๔. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรทบทวนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจในด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยมีการพิจารณารายละเอียดเกี่ยวกับหลักการ เงื่อนไข หรือมาตรการสนับสนุนต่าง ๆ จากภาครัฐของประเทศคู่แข่งชั้นในภูมิภาค เพื่อเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันแก่การขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย

๕. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีการพิจารณารายละเอียดในการกำหนดเส้นทางบินขนส่งสินค้า เช่น เลือกเมืองปลายทางที่เป็นศูนย์กระจายสินค้า ควบคู่กับการบริหารจัดการปริมาณและชนิดของผลไม้ไทยในแต่ละฤดูกาลเพื่อให้สามารถรักษาตลาดส่งออกได้อย่างต่อเนื่อง

๖. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรส่งเสริมให้ภาคเอกชนสร้างเครือข่ายคู่ค้าที่มีความเชี่ยวชาญในการขายระวางสินค้าเข้ามายังประเทศไทย รวมถึงสร้างเครือข่ายเส้นทางบินให้ครอบคลุมตลาดปลายทางมากยิ่งขึ้น อีกทั้งควรมีการกำหนดตารางบินที่แน่นอน ค่าระวางขนส่งที่ชัดเจนและเหมาะสม เพื่อให้สายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าของไทยมีความเข้มแข็ง ไม่สร้างภาระแก่ภาครัฐ และสามารถแข่งขันกับสายการบินต่างชาติได้

๗. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรส่งเสริมการเพิ่มศักยภาพด้านองค์ความรู้เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางอากาศเฉพาะด้านแก่บุคลากรที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับมาตรฐานตามกฎระเบียบสากล เพื่อให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ





๘. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรส่งเสริมให้มีการผลักดันการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ เพื่อให้ผู้ประกอบการการค้าระหว่างประเทศสามารถนำข้อมูลไปใช้ในการบริหารจัดการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น





สารบัญ

หน้า

บทที่ ๑ บทนำ	๑
๑.๑ ความเป็นมาและความสำคัญ	๑
๑.๒ ความสอดคล้อง	๖
๑.๓ วัตถุประสงค์	๖
๑.๔ ขอบเขตการศึกษา	๖
๑.๕ กรอบแนวคิดการพิจารณาศึกษา	๗
๑.๖ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๘
บทที่ ๒ วิเคราะห์สถานการณ์ ศักยภาพ และการแข่งขัน	๙
๒.๑ วิเคราะห์สถานการณ์ของการขนส่งสินค้าทางอากาศ	๙
๒.๒ การวิเคราะห์ศักยภาพการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย	๑๔
๒.๓ การวิเคราะห์ส่วนแบ่งการตลาดของการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย	๒๙
๒.๔ การวิเคราะห์คู่แข่งของการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย	๓๖
บทที่ ๓ วิธีพิจารณาศึกษา	๔๕
๓.๑ วิธีพิจารณาศึกษา	๔๕
๓.๒ การวิเคราะห์ข้อมูล	๔๖
๓.๓ ระยะเวลาในการพิจารณาศึกษา	๔๗
๓.๔ กระบวนการพิจารณาศึกษา	๔๗
บทที่ ๔ วิเคราะห์โอกาสและความท้าทาย	๔๙
๔.๑ โอกาสของการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าของไทย	๔๙
๔.๒ ความท้าทายของการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าของไทย	๕๓
๔.๓ วิเคราะห์ SWOT การขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย	๕๖
๔.๔ กลยุทธ์การต่อยอดปัจจุบันสู่อนาคตของการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย	๕๘
บทที่ ๕ สรุปผลและข้อเสนอแนะ	๖๑
๕.๑ สรุปผลการพิจารณาศึกษา	๖๑
๕.๒ ข้อเสนอแนะ	๖๖
บรรณานุกรม	๖๙
ภาคผนวก	๗๕





บทที่ ๑ บทนำ

๑.๑ ความเป็นมาและความสำคัญ

การขนส่งสินค้าทางอากาศมีบทบาทสำคัญต่อระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในการช่วยขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจโลก และยังเป็นหนึ่งในกลไกหลักที่ทวีความสำคัญมากขึ้น เนื่องจากเป็นรูปแบบการขนส่งที่สามารถตอบสนองต่อเงื่อนไขของธุรกิจการค้าระหว่างประเทศในวิถีชีวิตปกติใหม่ (New Normal) และวิถีชีวิตถัดไป (Next Normal) หลังโควิด-๑๙ ที่ต้องการความรวดเร็ว ปลอดภัย แม่นยำ และเป็นที่ยอมรับไว้วางใจของธุรกิจขนส่งสินค้า

ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศทั่วโลก ช่วงตั้งแต่ปี ๒๕๔๗ - ๒๕๖๒ เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เมื่อพิจารณาสถิติระหว่างปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒ จะเห็นได้ว่าช่วง ๕ ปีก่อนวิกฤตโควิด-๑๙ มีปริมาณการขนส่งสินค้าเฉลี่ยปีละ ๕๙.๕๘ ล้านเมตริกตัน และในปี ๒๕๖๓ ต่อเนื่องถึงไตรมาสแรกของปี ๒๕๖๔ สายการบินต่าง ๆ ได้รับผลกระทบปรับลดเที่ยวบิน และเมื่อมีการเปิดน่านฟ้า ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศเริ่มฟื้นตัวขึ้นใกล้เคียงกับก่อนเกิดสถานการณ์วิกฤต แสดงดังภาพที่ ๑-๑

Worldwide air freight traffic from 2004 to 2021 (in million metric tons)



ภาพที่ ๑-๑ แสดงปริมาณการขนส่งทางอากาศทั่วโลกตั้งแต่ปี ๒๕๔๗ ถึง ๒๕๖๔^๑

^๑ Mazareanu, E. (2021). Air cargo traffic - worldwide volume 2004-2021. Retrieve from <https://www.statista.com/statistics/564668/worldwide-air-cargo-traffic/>





การขยายตัวอย่างต่อเนื่องของการขนส่งทางอากาศทั่วโลกมาจากปัจจัยหลัก ๆ ประกอบด้วย การเติบโตอย่างก้าวกระโดดของอุตสาหกรรมพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce)^๒ ที่มาจากการเปลี่ยนผ่านของเทคโนโลยีดิจิทัลและมีปัจจัยเสริมแรงจากวิกฤตโควิด-๑๙ โดยสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) ได้คาดการณ์ไว้ว่า ในปี ๒๕๖๔ แม้อุตสาหกรรมการบินจะประสบภาวะขาดทุน แต่การขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air Cargo) จะเติบโตได้สูงถึงร้อยละ ๒๕ เทียบกับปี ๒๕๖๓ จากความต้องการที่เพิ่มมากขึ้นของอุตสาหกรรมยาและเวชภัณฑ์ อุตสาหกรรมอาหาร ผลไม้ เครื่องใช้ไฟฟ้า และสินค้าจำเป็นเร่งด่วนจากความต้องการฉุกเฉิน เป็นต้น^๓ ซึ่งกลุ่มสินค้าที่เน่าเสียง่าย สินค้าอันตราย สินค้ามีมูลค่าสูง และเปราะบางต้องอาศัยระบบการขนส่งสินค้าทางอากาศที่มีความรวดเร็ว สามารถระบุกำหนดการส่งถึงปลายทางได้ทันความต้องการของผู้ซื้อ มีความปลอดภัย และสามารถรักษาสภาพของสินค้าไม่ให้เสียหาย นอกจากนี้ อีกประการคือปัจจัยจากการลดจำนวนเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสาร รวมถึงปัญหาสินค้าตกค้างจากการขนส่งทางเรือที่ขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ ทำให้ผู้ประกอบการเลือกใช้ระบบขนส่งทางอากาศเพื่อรักษาห่วงโซ่การผลิตให้ดำเนินต่อไปได้^๔

การขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย จากสถิติย้อนหลัง ๕ ปี (ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒) เติบโตอย่างต่อเนื่องในทิศทางเดียวกันกับทั่วโลก กองเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย รายงานภาพรวมการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศ มีปริมาณเฉลี่ยปีละประมาณ ๑,๕๕๔,๐๐๐ ตัน โดยมีปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเฉลี่ยปีละประมาณ ๑,๔๔๘,๖๐๐ ตัน และการขนส่งสินค้าในประเทศเฉลี่ยปีละประมาณ ๑๐๕,๘๐๐ ตัน^๕ ปัจจัยสำคัญส่วนหนึ่งของการเติบโตเป็นผลมาจากการเจรจาสิทธิการบินระหว่างไทยและประเทศภาคีต่าง ๆ ที่มีการดำเนินการมาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งมีส่วนช่วยสร้างความเชื่อมั่นและสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ แสดงดังตารางที่ ๑-๑ และภาพที่ ๑-๒

^๒ พิชานนท์ เผ่าอำนวยวิทย์. (๒๕๖๒). IATA คาดการณ์แนวโน้มการเติบโตและความต้องการด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศปี ๒๐๑๙. สืบค้นจาก <https://www.airfreight-logistics.com/th/forecasting-airfreight-growth-and-demand-with-iata/>

^๓ วัฒนพงษ์ ใจวาท. (๒๕๖๓). IATA คาดอุตสาหกรรมการบินปีนี้ขาดทุนมากถึง ๒.๖ ล้านล้านบาท แต่ธุรกิจคาร์โก้ยังโตต่อเนื่อง. สืบค้นจาก <https://brandinside.asia/iata-forecasts-airlines-industry-loss-84-billion-usd-this-year-but-cargo-surgings-growth-10-june-2020/>

^๔ สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงบรัสเซลส์. (ม.ป.ป.). COVID-19 บทพิสูจน์ความแข็งแกร่งของไทยในการเป็น 'ฮับ' ขนส่งสินค้าทางอากาศ. สืบค้นจาก <https://www.thaiembassy.be/2021/05/31/thailand-a-resilient-air-cargo-hub-amid-covid-19-and-beyond/>

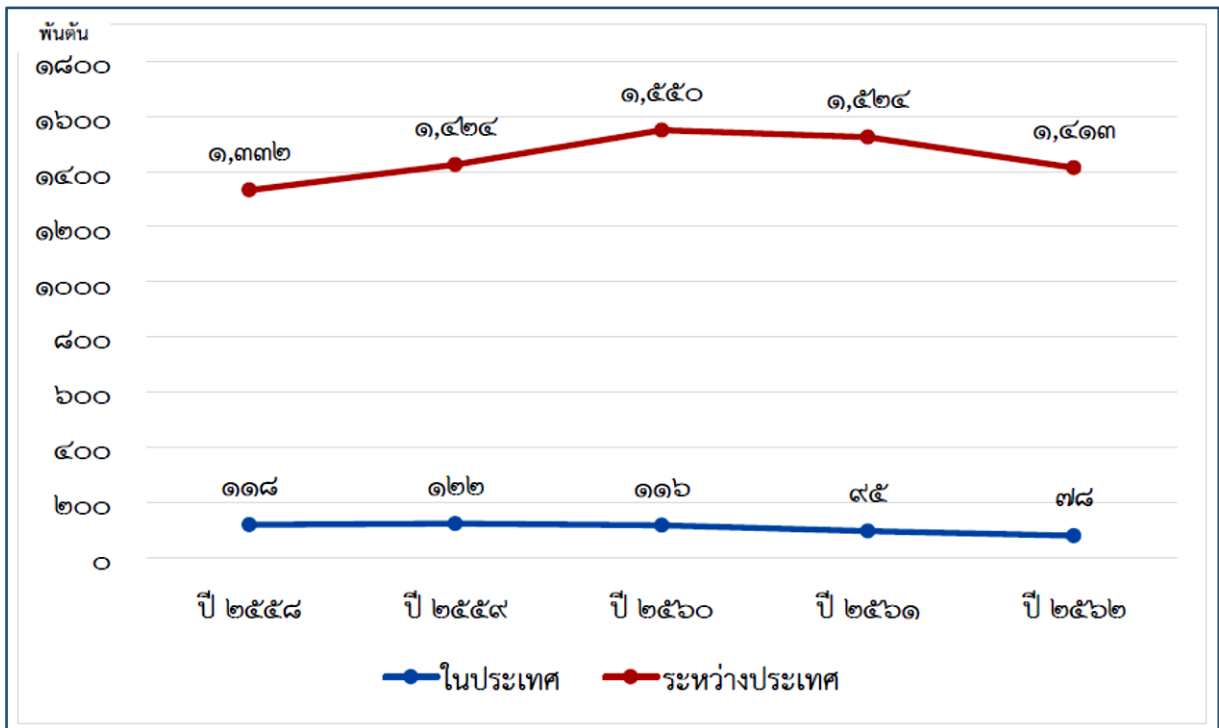
^๕ กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๔). รายงานสถานะอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๓. สืบค้นจาก <https://www.caat.or.th/th/archives/57599>





ปี พ.ศ.	ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย		
	ในประเทศ (พันตัน)	ระหว่างประเทศ (พันตัน)	รวม (พันตัน)
ปี ๒๕๕๘	๑๑๘	๑,๓๓๒	๑,๔๕๐
ปี ๒๕๕๙	๑๒๒	๑,๔๒๔	๑,๕๔๖
ปี ๒๕๖๐	๑๑๖	๑,๕๕๐	๑,๖๖๖
ปี ๒๕๖๑	๙๕	๑,๕๒๔	๑,๖๑๙
ปี ๒๕๖๒	๗๘	๑,๔๑๓	๑,๔๙๑

ตารางที่ ๑-๑ แสดงสถิติปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒ ^๖



ภาพที่ ๑-๒ แสดงสถิติปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒ ^๗

^๖ คณะทำงานฯ จัดทำโดยใช้ข้อมูลจาก กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๔).

^๗ คณะทำงานฯ จัดทำโดยใช้ข้อมูลจาก กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๔).





เมื่อพิจารณาสัดส่วนการค้าระหว่างประเทศปี ๒๕๖๒ พบว่า ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ มีประมาณ ๑,๔๑๓,๐๐๐ ตัน คิดเป็นร้อยละ ๐.๔๓ และมีมูลค่า ๓,๓๗๔,๔๐๗.๔๙ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๒๒.๔๒ จากมูลค่ารวม ๑๕,๐๕๔,๐๔๙.๔๐ ล้านบาท แสดงดังตารางที่ ๑-๒

การค้าระหว่างประเทศ ปี ๒๕๖๒	ภาพรวม	ทางอากาศ	สัดส่วน (ร้อยละ)
ปริมาณ (พันตัน)	๓๒๙,๗๑๕	๑,๔๑๓	๐.๔๓
มูลค่า (ล้านบาท)	๑๕,๐๕๔,๐๔๙.๔๐	๓,๓๗๔,๔๐๗.๔๙	๒๒.๔๒

ตารางที่ ๑-๒ แสดงสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางอากาศต่อการค้าระหว่างประเทศ
ในภาพรวมปี ๒๕๖๒ ^{๑๐}

จากตารางที่ ๑-๒ จะเห็นได้ว่า การขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย มีบทบาทต่อมูลค่าการค้าระหว่างประเทศกว่าร้อยละ ๒๐ นับได้ว่ามีความสำคัญต่อมูลค่าเศรษฐกิจของประเทศและยังเป็นรูปแบบการขนส่งที่กำลังเติบโตอย่างต่อเนื่องควบคู่กับการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินจึงเป็นโอกาสของธุรกิจสายการบินในการปรับเปลี่ยนรูปแบบกิจการให้ทันตามกระแสโลก โดยใช้ความได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์ที่ไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ทั้งในอนุภูมิภาคและภูมิภาค ซึ่งในปัจจุบันมีสายการบินที่ได้รับใบอนุญาตขนส่งเฉพาะสินค้า (Cargo Airlines) จำนวน ๒ ราย ประกอบการจริง ๑ ราย เป็นบริการขนส่งพัสดุระหว่างประเทศระยะไกล และอีก ๑ รายยังไม่ได้เริ่มเปิดให้บริการ หลังเกิดเหตุการณ์วิกฤตโควิด-๑๙ สายการบินหลายรายได้ขออนุญาตขนส่งสินค้าในท้องโดยสาร ปัจจุบันมีจำนวน ๕ รายที่ได้รับอนุญาต ^{๑๑} โดยเป็นการอนุญาตครั้งละ ๖ เดือน

ในขณะที่ความต้องการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยเพิ่มสูงขึ้น แต่กลับพบปรากฏการณ์ของสายการบินต่างชาติมารับขนส่งสินค้ามากขึ้นโดยเฉพาะเส้นทางระหว่างประเทศพิเศษระยะไกล จึงเห็นได้ว่าสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าของไทยที่มียังไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลง อันเนื่องมาจากในช่วงที่ผ่านมาการขอลดทะเบียนสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้ายังคงประสบอุปสรรคและข้อจำกัดในเชิงปฏิบัติจากกฎระเบียบของหน่วยงานกำกับดูแล

นอกจากนี้ ผลการศึกษาในอดีตยังพบข้อจำกัดของการเพิ่มขีดความสามารถของการขนส่งสินค้าทางอากาศ จากระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการขนส่งสินค้าบางประการในเขตปลอดอากร (Free Zone) ทำให้การให้บริการไม่ทันต่อสถานการณ์และไม่สามารถแข่งขันกับประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคได้ประเด็นเหล่านี้ส่งผลให้อุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยสูญเสียโอกาสในการสร้างรายได้ ในขณะที่เศรษฐกิจในภาพรวมกำลังฟื้นตัว และยังกระทบถึงศักยภาพทางการแข่งขันกับสายการบินจากต่างประเทศ

^๙ กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๔).

^{๑๐} กรมศุลกากร. (๒๕๖๔). สถิติการนำเข้าและส่งออกสินค้า.

^{๑๑} คณะทำงานฯ จัดทำโดยใช้ข้อมูลจาก สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (๒๕๖๓), กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๔). และกรมศุลกากร. (๒๕๖๔).

^{๑๒} สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๔). เอกสารชี้แจงข้อมูลเพื่อพิจารณาศึกษามาตรการส่งเสริมและเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยและการส่งเสริมและพัฒนาการใช้ประโยชน์. หนังสือเลขที่ กพท. ๐๘/๕๐๘๙. ๑๖ กรกฎาคม ๒๕๖๔.





ดังนั้น การเพิ่มโอกาสในการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าของไทย จึงเป็นช่องทางเพิ่มรายได้และเป็นทางออกของการแก้ไขวิกฤตอุตสาหกรรมการบิน อีกทั้งยังช่วยเพิ่มมูลค่าของธุรกิจเกี่ยวเนื่องและธุรกิจสนับสนุน เพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจด้วยการนำรายได้เข้าประเทศจากการส่งออกสินค้าเกษตรและอาหารที่ตลาดต่างประเทศมีความต้องการสูง เช่น ผักและผลไม้สด^{๑๒} ซึ่งประเทศไทยเป็นฐานการผลิตสำคัญ และยังสามารถส่งผลดีต่อการจ้างงาน เช่น บุคลากรการบินและแรงงานภาคเกษตร ทั้งนี้ หากการกระจายผลผลิตทางการเกษตรสามารถเพิ่มทั้งปริมาณและความรวดเร็วในการส่งถึงมือผู้บริโภคย่อมส่งผลต่อราคาผลผลิตของเกษตรกรที่มีเสถียรภาพดีขึ้น

ภายใต้การเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมการบินของโลกที่มีการปรับตัวเพื่อรองรับการเพิ่มขึ้นของการขนส่งสินค้าทางอากาศและปัจจัยสนับสนุนหลายประการของไทย จากความร่วมมือทางการค้าระหว่างประเทศแบบพหุภาคีและทวิภาคีช่วยให้การขยายตลาดนำเข้าและส่งออกสินค้าจากไทยเพิ่มขึ้น รวมถึงผลกระทบเชิงบวกจากการขับเคลื่อนแผนพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมทางอากาศอย่างต่อเนื่อง ตลอดจนการให้ความสำคัญกับการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินตามแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศ ระยะ ๑๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๗๖) ที่กำหนดเป้าหมายให้ไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคภายใต้รูปแบบศูนย์กลางการเชื่อมต่อ (Transfer Hub) และศูนย์ธุรกิจการบินระดับโลก (Global Aviation Hub) นับว่าเป็นองค์ประกอบสำคัญในการขับเคลื่อนให้ไทยก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air Cargo Hub)

คณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ ในคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา พิจารณาเห็นถึงความสำคัญจำเป็นเร่งด่วนในช่วงเศรษฐกิจโลกและอุตสาหกรรมการบินเริ่มฟื้นตัว จึงกำหนดให้มีการพิจารณาศึกษาเรื่อง “มาตรการส่งเสริมและเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย” โดยให้ความสำคัญกับการศึกษาแบบมุ่งเป้าไปยังกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียกับการขนส่งสินค้าทางอากาศ ทั้งในด้านศักยภาพ ด้านการแข่งขัน ด้านโอกาสและความท้าทาย เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อสรุปความเป็นไปได้ในการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าของไทย รวมถึงข้อเสนอแนะต่อการส่งเสริมการเพิ่มมูลค่าการค้าและการลงทุน การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย เพื่อสร้างความแข็งแกร่งแก่ระบบเศรษฐกิจของประเทศ

^{๑๒} ข้อมูลประกอบการประชุมคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ วันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔





๑.๒ ความสอดคล้อง

๑. ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน มุ่งพัฒนาบนพื้นฐาน “สร้างคุณค่าใหม่ในอนาคต” ด้วยการเพิ่มศักยภาพผู้ประกอบการ พัฒนาคมนรุ่นใหม่ รวมถึงปรับปรุงแบบธุรกิจ เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของตลาด ผสมผสานกับยุทธศาสตร์ที่รองรับอนาคต พร้อมทั้งการส่งเสริมและสนับสนุนจากภาครัฐ ให้ประเทศไทยสามารถสร้างฐานรายได้และการจ้างงานใหม่ ขยายโอกาสทางการค้าและการลงทุนในเวทีโลก

๒. แผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ ๑๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๗๖) แนวทางการพัฒนาธุรกิจสายการบิน และธุรกิจสนับสนุน

๓. แผนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ ในด้านการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และความเท่าเทียมและการเติบโตอย่างมีส่วนร่วม

๑.๓ วัตถุประสงค์

๑. เพื่อศึกษาและวิเคราะห์เปรียบเทียบการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศไทย และต่างประเทศ

๒. เพื่อศึกษาและวิเคราะห์โอกาสการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้า (Cargo Airlines) ของไทย

๓. เพื่อนำเสนอมาตรการส่งเสริมและเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย

๑.๔ ขอบเขตการศึกษา

การกำหนดขอบเขตการศึกษาในครั้งนี้ คำนึงถึงความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ และความทันสมัยของข้อมูล โดยสอดคล้องตามวัตถุประสงค์การพิจารณาศึกษาเป็นสำคัญ มีรายละเอียดดังนี้

ข้อมูลปฐมภูมิ

ศึกษาข้อมูลที่ได้จากการประชุมระดมความคิดเห็น / การสัมภาษณ์ กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่อุปทานการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Cargo Airlines Supply Chain) โดยครอบคลุมเนื้อหาเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคในปัจจุบันที่เกี่ยวข้องกับระบบการขนส่งสินค้าทางอากาศ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภัยคุกคามของการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย และข้อเสนอแนะต่อความเป็นไปได้ในการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้า (Cargo Airlines) ของไทย

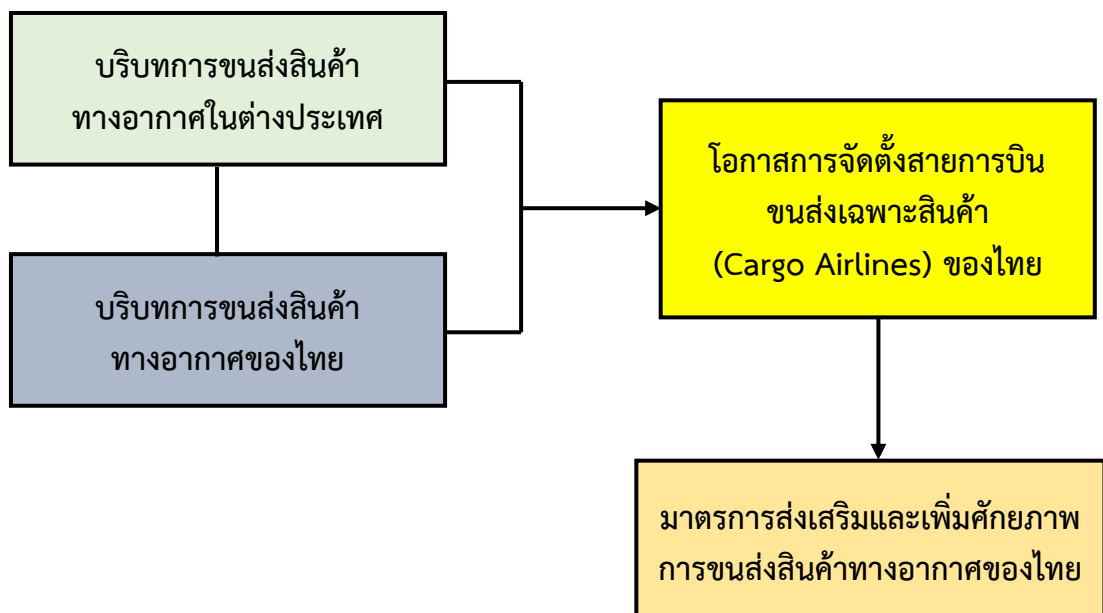




ข้อมูลทฤษฎี

ศึกษาข้อมูลจากเอกสารต่าง ๆ ผลการศึกษาในอดีตที่ยังมีความทันสมัยและเกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยและต่างประเทศ โดยครอบคลุมเนื้อหาเกี่ยวกับนโยบาย หลักการดำเนินงาน วิธีการบริหารจัดการ ข้อมูลประเภท ปริมาณ และมูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออกทางอากาศ ทั้งในประเทศ และระหว่างประเทศ รวมถึงศึกษาปัญหาและอุปสรรคในอดีตที่เกี่ยวกับระบบการขนส่งสินค้าทางอากาศ เป็นต้น

๑.๕ กรอบแนวคิดการพิจารณาศึกษา



ภาพที่ ๑-๓ แสดงกรอบแนวคิดการพิจารณาศึกษา





๑.๖ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ผลการศึกษาที่ได้รับนอกจากสอดคล้องตามวัตถุประสงค์ของการพิจารณาศึกษาแล้ว ยังสามารถนำมาจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย และข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้เป็นแนวทางส่งเสริมและเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย พร้อมกับยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยมีรายละเอียดดังนี้

๑. ทำให้ทราบถึงปัญหาและอุปสรรคในปัจจุบันที่เกี่ยวข้องกับระบบการขนส่งสินค้าทางอากาศภายใต้ผลกระทบที่เกิดจากสภาพแวดล้อม ปัจจัยภายนอกและปัจจัยภายใน
๒. ทำให้ทราบถึงจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภัยคุกคามของการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย รวมถึงข้อมูลเปรียบเทียบการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศไทยและต่างประเทศ
๓. ทำให้ทราบถึงโอกาสและความท้าทายที่นำไปสู่ความเป็นไปได้ในการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้า (Cargo Airlines) ของไทย
๔. ทำให้ได้ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่นำไปสู่การปฏิบัติเพื่อส่งเสริมและเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย ที่สอดคล้องกับการขับเคลื่อนแผนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ ซึ่งเป็นวาระสำคัญของประเทศไทย





บทที่ ๒ วิเคราะห์สถานการณ์ ศักยภาพ และการแข่งขัน

๒.๑ วิเคราะห์สถานการณ์ของการขนส่งสินค้าทางอากาศ

สถานการณ์การขนส่งสินค้าทางอากาศทั่วโลก

รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์ด้านการตลาดของการขนส่งทางอากาศทั่วโลก ประจำเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๔ โดยสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (The International Air Transport Association: IATA) ได้รายงานว่า การฟื้นตัวของ การขนส่งสินค้าทางอากาศหลังจากการหยุดบินของเครื่องบินโดยสาร มีแนวโน้มการขนส่งสินค้าทางอากาศเป็นไปในเชิงบวก โดยปริมาณการขนส่งทางอากาศ (Cargo-Tonne Kilometres: CTKs) เพิ่มขึ้นร้อยละ ๘.๖ เมื่อเทียบกับปี ๒๕๖๒ ซึ่งเป็นปีก่อนเกิดวิกฤตโควิด-๑๙ (Pre-Crisis) และเมื่อเทียบกับปี ๒๕๖๓ เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ ๒๒.๒^{๑๓}

Air cargo market detail - July 2021

To aid understanding, the table includes both % comparisons with pre-crisis 2019 months and 2020 months.

	World Share *	July 2021 (% ch vs the same month in 2019)				July 2021 (% year-on-year)			
		CTK	ACTK	CLF (%-pt)**	CLF (level)***	CTK	ACTK	CLF (%-pt)**	CLF (level)***
TOTAL MARKET	100.0%	8.6%	-10.3%	9.5%	54.4%	22.2%	24.9%	-1.2%	54.4%
Asia Pacific	32.6%	1.2%	-19.8%	13.6%	65.4%	22.5%	19.5%	1.6%	65.4%
Europe	22.3%	6.1%	-14.1%	11.3%	59.8%	28.2%	25.1%	1.5%	59.8%
Latin America	2.4%	-9.8%	-17.7%	3.4%	38.7%	34.3%	56.8%	-6.5%	38.7%
Middle East	13.0%	11.3%	-6.1%	8.4%	53.6%	30.4%	33.0%	-1.1%	53.6%
North America	27.8%	21.2%	1.8%	7.1%	44.3%	12.7%	24.5%	-4.6%	44.3%
TOTAL MARKET	85.5%	8.9%	-13.6%	13.0%	62.8%	25.7%	22.3%	1.7%	62.8%
Asia Pacific	29.1%	4.4%	-19.5%	17.6%	76.5%	24.7%	18.0%	4.1%	76.5%
Europe	21.9%	6.0%	-15.4%	12.7%	63.0%	28.6%	24.6%	2.0%	63.0%
Latin America	2.0%	-10.2%	-25.3%	8.7%	51.8%	31.5%	32.3%	-0.3%	51.8%
Middle East	13.0%	11.3%	-6.1%	8.4%	54.0%	30.4%	32.5%	-0.9%	54.0%
North America	17.5%	20.5%	-6.6%	12.6%	55.9%	19.8%	18.0%	0.8%	55.9%

* % of industry CTKs in 2020

** Change in load factor vs same month in 2019

*** Load factor level

Note: the total industry and regional growth rates are based on a constant sample of airlines combining reported data and estimates for missing observations. Airline traffic is allocated

according to the region in which the carrier is registered; it should not be considered as regional traffic. Historical statistics are subject to revision.

ตารางที่ ๒-๑ แสดงรายละเอียดของตลาดการขนส่งสินค้าทางอากาศประจำเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๔^{๑๔}

^{๑๓} The International Air Transport Association. (2021). Air Cargo Market Analysis – July 2021. Retrieve from <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-freight-monthly-analysis---july-2021/>

^{๑๔} The International Air Transport Association. (2021).





สถานการณ์การขนส่งสินค้าทางอากาศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก

ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก เป็นตลาดการขนส่งทางอากาศที่ใหญ่ที่สุด ในปี ๒๕๖๒ โดยมีอัตราการเติบโตคิดเป็นเกือบร้อยละ ๖๘ ของตลาดโลก ซึ่งการเติบโตนี้มาพร้อมกับธุรกิจ E-Commerce ที่ต้องการความรวดเร็วจากการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ ^{๑๕}

TRAFFIC UPDATE – PRELIMINARY International Scheduled Services of Asia Pacific Airlines

International	Jul-21	Jul-20	% Change	Jan-Jul 2021	Jan-Jul 2020	% Change
Passengers (Thousand)	1,546	853	+ 81.2%	8,752	65,030	- 86.5%
RPK (Million)	6,403	4,452	+ 43.8%	36,587	247,429	- 85.2%
ASK (Million)	20,114	12,159	+ 65.4%	127,071	365,968	- 65.3%
Passenger Load Factor	31.8%	36.6%	- 4.8 pp	28.8%	67.6%	- 38.8 pp
FTK (Million)	6,144	4,846	+ 26.8%	40,320	33,626	+ 19.9%
FATK (Million)	8,061	6,923	+ 16.4%	54,513	52,823	+ 3.2%
Freight Load Factor	76.2%	70.0%	+ 6.2 pp	74.0%	63.7%	+ 10.3 pp

Effective January 2020, the dataset comprises aggregated traffic data from the following 40 Asia Pacific based carriers: 3K, 5J, 6E, 7C, 9C, 9W, AI, AK, BI, BR, CA, CI, CK, CX, CZ, D7, GA, HO, HU, IX, JL, JQ, KA, KC, KE, KZ, MH, MU, NH, NZ, OZ, PG, PR, QF, SG, SQ, TG, TR, VA and VN.

- Previous year data adjusted for comparison purposes
- RPK = revenue passenger kilometres
- ASK = available seat kilometres
- FTK = freight tonne kilometres
- FATK = available freight tonne kilometres
- All figures, including estimates for missing data, are provisional

ตารางที่ ๒-๒ แสดงปริมาณการขนส่งทางอากาศของสายการบินภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ^{๑๖}

จากตารางที่ ๒-๒ แสดงให้เห็นถึง การเปลี่ยนแปลงในทิศทางบวกของสายการบินภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ปริมาณการขนส่งสินค้า (Freight Tonne Kilometres: FTK) ในเดือนกรกฎาคม ปี ๒๕๖๔ เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปี ๒๕๖๓ เพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๖.๘ ส่วนความสามารถในการบรรทุกสินค้า (Available Freight Tonne Kilometres: AFTK) เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๖.๔ และอัตราส่วนการขนส่งสินค้า (Freight Load Factor) เพิ่มขึ้นร้อยละ ๖.๒ ในกรณีนี้ สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ตั้งข้อสังเกตว่า หนึ่งในสามของมูลค่าการค้าในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกขึ้นอยู่กับ การขนส่งสินค้าทางอากาศ มีความสามารถในการบรรทุกสินค้าของเที่ยวบินระหว่างประเทศสูงสุดที่ร้อยละ ๗๔ แต่อุปสรรคคือพื้นที่บรรทุกสินค้าใต้ท้องเครื่องบินโดยสารมีจำกัด

^{๑๕} Mordor Intelligence. (2021). AIR FREIGHT FORWARDING MARKET - GROWTH, TRENDS, COVID-19 IMPACT, AND FORECASTS (2021-2026). Retrieve from <https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/air-freight-forwarding-market>

^{๑๖} Association of Asia Pacific Airlines. (2021). Asia Pacific Airlines Traffic Results - July 2021. Retrieve from https://www.aapairlines.org/wp-content/uploads/2021/08/AAPA_PR_Issue11_JulTrafficResults_26Aug21.pdf

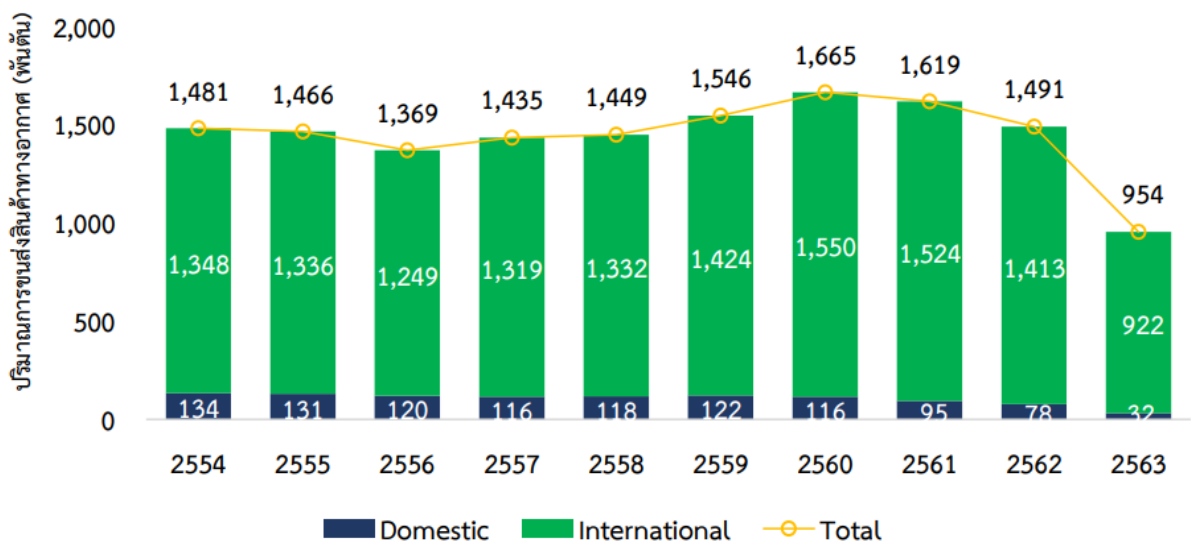




นอกจากนี้ การคาดการณ์โดยบริษัทโบอิง ซึ่งเป็นผู้ผลิตเครื่องบินรายใหญ่ที่สุดรายหนึ่งของโลก เห็นโอกาสที่ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะกลายเป็นตลาดที่ใหญ่เป็นอันดับ ๕ ของโลกภายในปี ๒๕๘๒ และเครือข่ายการบินในประเทศและในภูมิภาคที่กว้างขวางจะเป็นตำแหน่งทางการตลาดที่ดีสำหรับการฟื้นตัวหลังการระบาดของโรคโควิด-๑๙^{๑๗}

สถานการณ์การขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย

สถานการณ์การขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยในภาพรวมเติบโตเช่นเดียวกับทั่วโลก และในระยะ ๕ ปีก่อนเกิดวิกฤตโควิด-๑๙ มีการเติบโตในทิศทางบวก โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ส่วนการขนส่งสินค้าทางอากาศในประเทศมีปริมาณลดลง



ภาพที่ ๒-๑ แสดงสถิติปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศภาพรวม ๑๐ ปี (ปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓)^{๑๘}

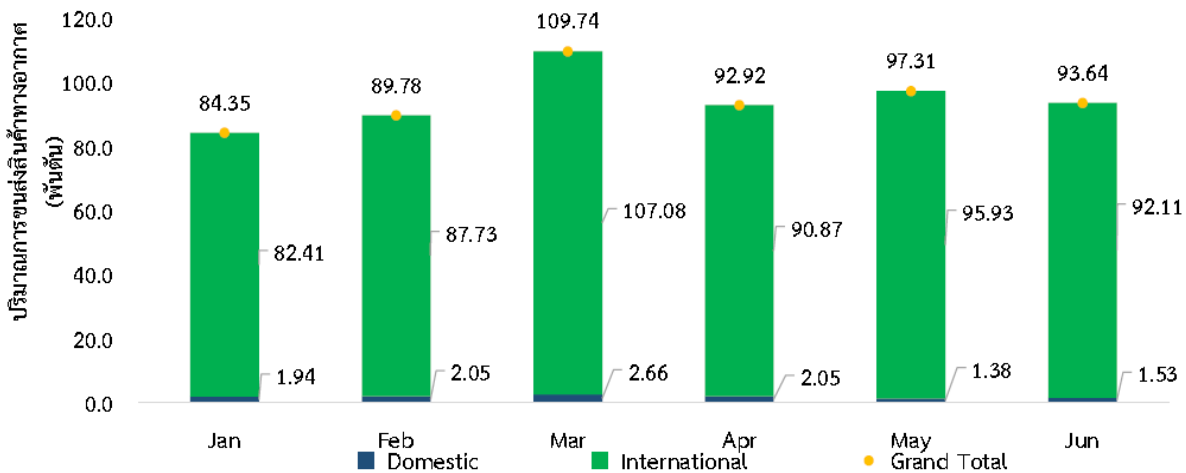
จากภาพที่ ๒-๑ พบว่า ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย ในช่วงปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๒ มีปริมาณการขนส่งสินค้าเฉลี่ยประมาณ ๑,๕๐๒,๓๓๐ ตัน และในปี ๒๕๖๓ ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศมีจำนวนประมาณ ๙๕๔,๐๐๐ ตัน ลดลงจากปี ๒๕๖๒ ร้อยละ ๓๖ ซึ่งเกิดจากการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศลดลงร้อยละ ๓๔.๗ และการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศลดลงร้อยละ ๕๘.๖^{๑๙} ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศที่ลดลงนี้เป็นผลมาจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-๑๙ ส่งผลโดยตรงต่อการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีปริมาณลดลง และค่าระวางการขนส่งสินค้าทางอากาศปรับตัวสูงขึ้น ทั้งนี้เป็นผลมาจากการลดลงของเที่ยวบินที่ให้บริการ

^{๑๗} Burnson, P. (2021). Air Cargo supply chains showing rebound in Asia Pacific. Retrieve from https://www.logisticsmgmt.com/article/air_cargo_supply_chains_showing_rebound_in_asia_pacific

^{๑๘} กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๔). รายงานสถานะอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๓. สืบค้นจาก <https://www.caat.or.th/th/archives/57599>

^{๑๙} กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๔).





ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะมา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน

ภาพที่ ๒-๒ แสดงสถิติปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ เดือนมกราคมถึงมิถุนายน ปี ๒๕๖๔^{๒๐}

ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยเฉลี่ยต่อปี (ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒) ช่วงก่อนเกิดวิกฤตโควิด-๑๙ (Pre-Crisis) ^{๒๑}	ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย ปี ๒๕๖๓ ช่วงที่เกิดวิกฤตโควิด-๑๙ ^{๒๒}	ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย ปี ๒๕๖๔ (ม.ค. - มิ.ย.) ^{๒๓}
๑,๕๕๔ พันตัน	๙๕๔ พันตัน	๕๖๗.๗๔ พันตัน

ตารางที่ ๒-๓ แสดงการเปรียบเทียบปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย

จากภาพที่ ๒-๒ การขนส่งสินค้าทางอากาศใน ๖ เดือนแรก ของปี ๒๕๖๔ ยังได้รับอิทธิพลจากความผันผวนของสถานการณ์วิกฤตโควิด-๑๙ ซึ่งสายการบินยังไม่สามารถกลับมาให้บริการขนส่งได้ครบทุกเส้นทาง และจากตารางที่ ๒-๓ เปรียบเทียบปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ ทั้งในช่วงก่อนวิกฤตและขณะเกิดวิกฤต พบว่า ปริมาณขนส่งสินค้าทางอากาศปี ๒๕๖๓ มีจำนวนประมาณ ๙๕๔,๐๐๐ ตัน เฉลี่ยเดือนละประมาณ ๗๙,๕๐๐ ตัน และใน ๖ เดือนแรก ของปี ๒๕๖๔ ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศมีจำนวนประมาณ ๕๖๗,๗๔๐ ตัน เฉลี่ยเดือนละประมาณ ๙๔,๖๒๐ ตัน จะเห็นได้ว่าปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของปี ๒๕๖๔ เมื่อเฉลี่ยรายเดือนแล้วมากกว่าปี ๒๕๖๓ และในครึ่งปีหลังของปี ๒๕๖๔ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยคาดการณ์ว่าปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศจะเป็นไปในทิศทางบวก

^{๒๐} คณะทำงานฯ รวบรวมข้อมูลจาก กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๔). รายงานสถิติการขนส่งทางอากาศ ไตรมาสที่ ๒ ประจำปี ๒๕๖๔. สืบค้นจาก <https://www.caat.or.th/wp-content/uploads/2021/07/รายงานสถิติการขนส่งทางอากาศ-ไตรมาส-2-ประจำปี-2564.pdf>

^{๒๑} คณะทำงานฯ รวบรวมข้อมูลจาก กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๔).

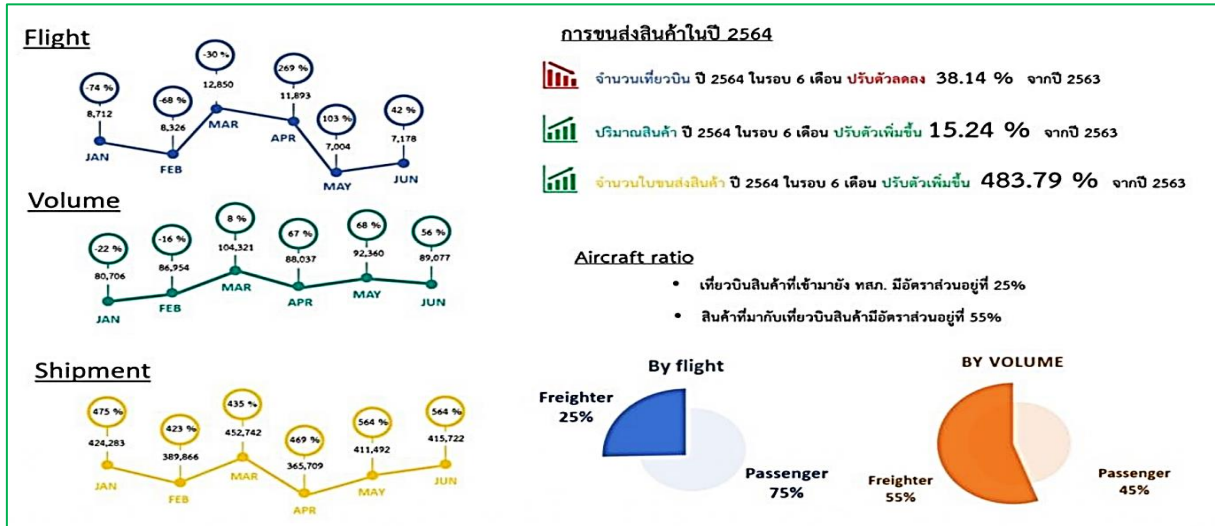
^{๒๒} คณะทำงานฯ รวบรวมข้อมูลจาก กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๔).

^{๒๓} คณะทำงานฯ รวบรวมข้อมูลจาก กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๔).





ข้อมูลจากการศึกษาดูงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พบข้อมูลที่สอดคล้องกัน โดยรอบ ๖ เดือนที่ผ่านมาของปี ๒๕๖๔ ปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๕.๒๔ จากปี ๒๕๖๓ จำนวนใบขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ ๔๘๓.๗๙ เทียบกับขนส่งสินค้าที่เข้ามายังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีสัดส่วนร้อยละ ๒๕ จากอดีตมีสัดส่วนเพียงร้อยละ ๑๕ และสินค้าที่มากับเที่ยวบินสินค้ามีสัดส่วนร้อยละ ๕๕ แสดงดังภาพที่ ๒-๓



ภาพที่ ๒-๓ แสดงสถานการณ์การขนส่งทางอากาศของไทยใน ๖ เดือนแรกของปี ๒๕๖๔ ^{๒๔}

นอกจากนี้ ข้อมูลจากการระดมความคิดเห็นยังพบว่าผลกระทบจากวิกฤตการณ์โควิด-๑๙ ส่งผลให้จำนวนเที่ยวบินของสายการบินไทยลดลง ซึ่งจากเดิมสายการบินไทยเป็นสายการบินแห่งชาติที่ขนส่งสินค้าจากทั่วทุกมุมโลกโดยใช้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลาง เมื่อหยุดทำการบิน โดยเฉพาะเส้นทางบินทวีปยุโรป ส่งผลให้มีการใช้สายการบินอื่นในการขนส่งสินค้าแทน ซึ่งสายการบินเหล่านั้นเข้ามาใช้บริการคลังสินค้าของบริษัท บางกอกไฟล์ทเซอร์วิสเชส จำกัด (Bangkok Flight Services: BFS) มากขึ้น จากปี ๒๕๖๒ BFS มีอัตราส่วนแบ่งทางตลาดอยู่ที่ร้อยละ ๓๐.๙ ได้เพิ่มสูงขึ้นเป็นร้อยละ ๔๕.๕ ในไตรมาส ๔ ของปี ๒๕๖๓ และการขนส่งสินค้าทางอากาศที่เพิ่มขึ้นนั้นยังเป็นผลมาจากผู้ส่งออกสินค้าทางเรือเปลี่ยนมาใช้บริการขนส่งทางอากาศ จากปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ รวมถึงการเพิ่มขึ้นของการขนส่งสินค้าทางอากาศแบบเช่าเหมาลำ (Cargo Charter Flight) ทั้งการนำสินค้าเข้า และการส่งสินค้าออก เช่น ยางพาราดิบ และถุงมือทางการแพทย์ เป็นต้น ตั้งแต่ช่วงครึ่งหลังของปี ๒๕๖๓ จนถึงไตรมาสแรกของปี ๒๕๖๔ คลังสินค้า BFS มีปริมาณสินค้าส่งออกเพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ ๕๕ และในการสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้า การประกอบการนำเข้าและส่งออกสินค้า ควรดำเนินการโดยสายการบินของชาติ ซึ่งปัจจุบันสายการบินของไทยยังไม่สามารถดำเนินการได้ถึงเป้าหมาย ในกรณีนี้หน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับดูแล คือ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นหน่วยงานหลักที่ควรจะต้องผลักดันให้เกิดสายการบินของชาติในการขนส่งสินค้า ^{๒๕}

^{๒๔} บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน). (๒๕๖๔). เอกสารนำเสนอเรื่อง ฝ่ายรักษาความปลอดภัย การแก้ปัญหาการจราจรในพื้นที่เขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.

^{๒๕} พิณิจ นันตวรรณกุล. (สัมภาษณ์ วันที่ ๘ กันยายน ๒๕๖๔). การประชุมคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ ในคณะกรรมการการคมนาคมวุฒิสภา ครั้งที่ ๒๐/๒๕๖๔.





๒.๒ การวิเคราะห์ศักยภาพการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย

การขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศเกี่ยวข้องกับหน่วยงานและองค์กรที่หลากหลาย ประกอบด้วย ผู้ส่งสินค้า (Shippers) ผู้ขนส่งสินค้าต้นทาง (Origin Freight Forwarders) ศุลกากรขาออก (Export Customs) ตัวแทนสายการบินภาคพื้นต้นทาง (Origin Ground Handling Agencies) ผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศ (Carrier) ตัวแทนสายการบินภาคพื้นปลายทาง (Destination Ground Handling Agencies) ศุลกากรขาเข้า (Import Customs) ผู้ขนส่งสินค้าปลายทาง (Destination Freight Forwarders) และผู้รับสินค้าปลายทาง (Consignees)



ภาพที่ ๒-๔ แสดงผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ
(International Air Cargo Supply Chain)

ศักยภาพการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยมีความพร้อมทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ผู้ให้บริการขนส่งสินค้า รวมถึงสินค้า โดยศักยภาพของแต่ละภาคส่วนสรุปได้ดังนี้

ด้านผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ

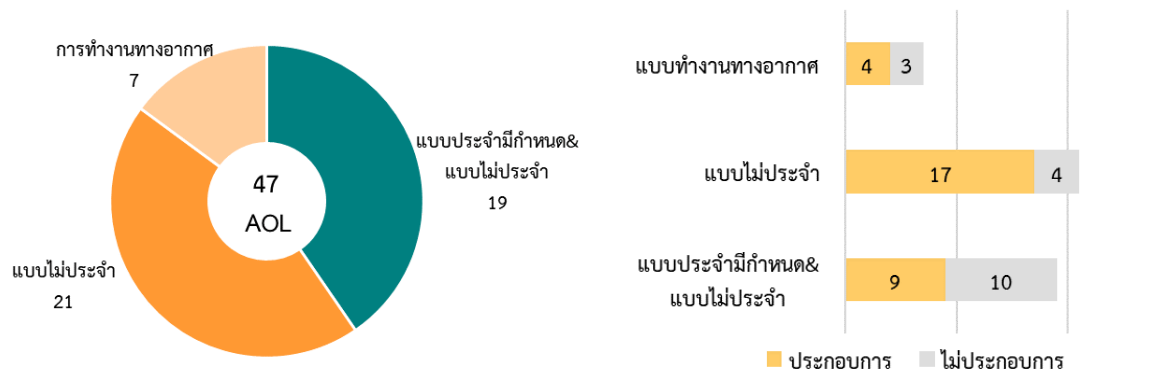
ธุรกิจบริการขนส่งทางอากาศของไทยทั้งการขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสารเติบโตต่อเนื่องเป็นผลมาจากภาครัฐทยอยเปิดเสรีการบิน (Aviation Liberalization) อาทิ การเปิดเสรีการขนส่งสินค้าในปี ๒๕๕๑ การขนส่งผู้โดยสารระหว่างเมืองในปี ๒๕๕๓ และการรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี ๒๕๕๘ ทำให้มีการเปิดเสรีการบินระหว่างอาเซียนกับภูมิภาคอื่นเพิ่มมากขึ้น รวมถึงความร่วมมือทางการค้าระหว่างประเทศไทยกับภูมิภาคต่าง ๆ ของโลก





ผลจากการขยายตัวของการบินขนส่งทางอากาศ ทำให้มีผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน ในปี ๒๕๖๓ มีจำนวนทั้งสิ้น ๔๗ ราย เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๖๒ จำนวน ๕ ราย อย่างไรก็ตาม จากวิกฤตการณ์โควิด-๑๙ ส่งผลให้มีผู้ที่ยังประกอบการ จำนวน ๓๐ ราย และไม่ประกอบการ จำนวน ๑๗ ราย ทั้งนี้สามารถแบ่งผู้ได้รับใบอนุญาต ออกเป็น ๓ ประเภท ดังนี้^{๒๖}

๑. การขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์แบบประจำมีกำหนดและแบบไม่ประจำ มีทั้งหมด ๑๙ ราย โดยมีผู้ที่ยังประกอบการ จำนวน ๙ ราย และผู้ที่ไม่ประกอบการ จำนวน ๑๐ ราย
๒. การขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์แบบไม่ประจำ มีทั้งหมด ๒๑ ราย โดยมีผู้ที่ยังประกอบการ จำนวน ๑๗ ราย และผู้ที่ไม่ประกอบการ จำนวน ๔ ราย
๓. การทำงานทางอากาศ มีทั้งหมด ๗ ราย โดยมีผู้ที่ยังประกอบการ จำนวน ๔ ราย และผู้ที่ไม่ประกอบการ จำนวน ๓ ราย



ภาพที่ ๒-๕ แสดงจำนวนผู้ที่ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน แยกตามประเภทใบอนุญาต^{๒๗}

สำหรับการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ ผู้ประกอบการจะให้บริการขนส่งผู้โดยสารร่วมกับการขนส่งสินค้า (Combined Service Carrier) ซึ่งสายการบินจะมีความยืดหยุ่นในการบริหารจัดการระวางบรรทุก สามารถปรับเปลี่ยนได้อย่างรวดเร็วตามสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลง อาทิ การเพิ่มสัดส่วนของพื้นที่ขนส่งสินค้าในช่วงที่ผู้โดยสารมีความต้องการเดินทางลดลง หรือเพิ่มสัดส่วนพื้นที่ขนส่งผู้โดยสารในช่วงที่ความต้องการเดินทางสูงขึ้น^{๒๘} จากวิกฤตการณ์โควิด-๑๙ เที่ยวบินขนส่งผู้โดยสารลดลงมากกว่าร้อยละ ๘๐ ทำให้การขนส่งสินค้าหยุดชะงักไปด้วย สายการบินหลายแห่งจึงได้ปรับเปลี่ยนการปฏิบัติในการขนส่งสินค้าภายในห้องโดยสารเพื่อรองรับกลุ่มสินค้าที่มีความจำเป็นต่อการดำรงชีวิต และสินค้าจำเป็นเร่งด่วน

^{๒๖} กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๔).

^{๒๗} กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๔).

^{๒๘} ปิยะนุช สถาพงศ์กักดี. (๒๕๖๔). แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรมปี ๒๕๖๔-๒๕๖๖: บริการขนส่งทางอากาศ. สืบค้นจาก <https://www.krungsri.com/th/research/industry/industry-outlook/logistics/air-transport/IO/io-Air-Transport-21>





ข้อมูลของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ได้รายงานถึงสายการบินที่ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนให้บริการขนส่งสินค้าไว้ในห้องโดยสาร มีจำนวน ๕ ราย ดังนี้^{๒๙}

๑. บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศแบบประจำ มีกำหนดภายในประเทศและระหว่างประเทศ และแบบไม่ประจำ โดยใช้อากาศยานแบบ Airbus A320-200 จำนวน ๒ ลำ ความจุ ๑๕.๕ ตัน และยังอยู่ระหว่างการขอความเห็นชอบแผนธุรกิจเพื่อเพิ่มการให้บริการขนส่งสินค้าบนอากาศยานที่ดัดแปลงให้บรรทุกสินค้าไว้ในห้องโดยสาร

๒. บริษัท ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ จำกัด ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศแบบประจำ มีกำหนดระหว่างประเทศ และแบบไม่ประจำ โดยใช้อากาศยานแบบ Airbus A330-300 จำนวน ๔ ลำ ความจุ ๑๖.๓ ตัน และ Airbus A330-900 จำนวน ๑ ลำ ความจุ ๑๖.๓ ตัน

๓. บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศแบบประจำ มีกำหนดภายในประเทศและระหว่างประเทศ และแบบไม่ประจำ โดยใช้อากาศยานแบบ Boeing B737-800 จำนวน ๑๕ ลำ ความจุ ๑๔.๗ ตัน

๔. บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศแบบประจำ มีกำหนดภายในประเทศและระหว่างประเทศ และแบบไม่ประจำ โดยใช้อากาศยานแบบ Airbus A320-200 จำนวน ๕ ลำ ความจุ ๑๖ ตัน

๕. บริษัท ไทย เวียดนามแอร์ จอยท์ สตีค จำกัด ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศแบบประจำ มีกำหนดภายในประเทศและระหว่างประเทศ และแบบไม่ประจำ โดยใช้อากาศยานแบบ Airbus A320-214 จำนวน ๒ ลำ ความจุ ๑๔ ตัน และ Airbus A321-211 จำนวน ๒ ลำ ความจุ ๑๕ ตัน



ภาพที่ ๒-๖ แสดงการขนส่งสินค้าไว้ในห้องโดยสาร^{๓๐}

^{๒๙} สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๔). เอกสารชี้แจงข้อมูลเพื่อพิจารณาศึกษามาตรการส่งเสริมและเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยและการส่งเสริมและพัฒนาการใช้ประโยชน์. หนังสือเลขที่ กพท. ๐๘/๕๐๘๙. ๑๖ กรกฎาคม ๒๕๖๔.

^{๓๐} Cebu Pacific Air. (2020). Cebu Pacific Provides Airlift Support for COVID-19 Response. Retrieve from <https://smile.cebupacificair.com/cebu-pacific-covid-19-airlift-support-response-efforts/>





สำหรับสายการบินที่ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนรับขนส่งเฉพาะสินค้า (Cargo Airlines) มีจำนวน ๒ ราย ได้แก่ ^{๓๑}

๑. บริษัท เค-ไมล์ แอร์ จำกัด ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการการบินพลเรือน ประเภทการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ แบบประจำมีกำหนด (สำหรับการขนส่งเฉพาะสินค้า) โดยใช้อากาศยานแบบ Boeing 737-400F จำนวน ๓ ลำ ความจุ ๒๑ ตัน และแบบ Boeing 737-800F จำนวน ๑ ลำ ความจุ ๒๓ ตัน นอกจากนี้ แนวโน้มปริมาณขนส่งสินค้าทางอากาศที่เพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง สายการบินขนส่งเฉพาะสินค้า เค-ไมล์ แอร์ (K-Mile Air) ซึ่งมีฐานหลักอยู่ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้ยื่นคำขอเพิ่มจำนวนอากาศยานขนส่งสินค้า จำนวน ๓ - ๔ ลำ โดยส่วนใหญ่เป็นการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไปยังจุดหมายปลายทางในภูมิภาคเอเชีย ^{๓๒}

๒. บริษัท ไทย เอ็กซ์เพรส แอร์ จำกัด ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศแบบประจำ มีกำหนดภายในประเทศและระหว่างประเทศ และแบบไม่ประจำ โดยใช้อากาศยานแบบ Boeing 737-800F จำนวน ๔ ลำ ความจุ ๒๓ ตัน ทั้งนี้ ปัจจุบันบริษัทยังไม่ได้เริ่มเปิดให้บริการ เนื่องจากอยู่ระหว่างการขออนุญาตการรับยกเว้นกรณีการเริ่มการประกอบกิจการ (Actual Flight Operation) ภายใน ๑ ปี นับตั้งแต่วันที่ได้รับใบอนุญาต



ภาพที่ ๒-๗ แสดงอากาศยานขนส่งเฉพาะสินค้าของบริษัท เค-ไมล์ แอร์ จำกัด ^{๓๓}

ด้านท่าอากาศยาน เขตปลอดอากร และคลังสินค้า

ท่าอากาศยาน

ประเทศไทยมีท่าอากาศยานที่ได้ใบรับรองการดำเนินงานท่าอากาศยานสาธารณะมีจำนวนสะสมจนถึงปี ๒๕๖๓ ทั้งสิ้น ๓๙ แห่ง แบ่งออกเป็นท่าอากาศยานในสังกัด

- กรมท่าอากาศยาน (Department of Airports: DOA) จำนวน ๒๙ แห่ง
- บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (Airports of Thailand: AOT) จำนวน ๖ แห่ง

^{๓๑} สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๔).

^{๓๒} วรณิกา จิตตินรากร. (๒๕๖๔). ธุรกิจ 'คาร์โก้' สัญญาเดิมดีต่อ หนุนส่งออก-ศก.ครึ่งปีหลัง. สืบค้นจาก <https://www.bangkokbiznews.com/news/954563>

^{๓๓} K-Mile Asia. (n.d.). Retrieve from <http://www.k-mile.com/careers.html>





- บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (Bangkok Airways: BA) จำนวน ๓ แห่ง
 - กองทัพเรือ (Royal Thai Navy: RTNV) จำนวน ๑ แห่ง
- ในจำนวนท่าอากาศยานสาธารณะทั้ง ๓๙ แห่งนี้ มี ๓๒ แห่งที่ให้บริการเที่ยวบินเชิงพาณิชย์^{๓๔}



ภาพที่ ๒-๘ แสดงแผนที่เส้นทางบินในประเทศไทย^{๓๕}

^{๓๔} กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน สำนักงานการการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๔).

^{๓๕} กรมท่าอากาศยาน. (๒๕๖๓). รายงานประจำปี ๒๕๖๒. สืบค้นจาก <https://www.airports.go.th/upload/magazine/pdf/77121c07b411081571b7717f8b48ff72.pdf>



สำหรับท่าอากาศยานสำคัญที่สามารถให้บริการการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศและระหว่างประเทศ ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง จังหวัดเชียงราย ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา และท่าอากาศยานอุตะเถา จังหวัดชลบุรี เป็นต้น ซึ่งร้อยละ ๘๐ ของการขนส่งสินค้าทางอากาศดำเนินการผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง^{๓๖} และยังมีท่าอากาศยานในเมืองรองที่อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างและพัฒนาศักยภาพเพื่อรองรับการขนส่งทางอากาศตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมของประเทศ โดยเฉพาะสนามบินอุตะเถาได้รับการยกระดับเป็นสนามบินนานาชาติเชิงพาณิชย์หลักแห่งที่ ๓ โดยกำหนดยุทธศาสตร์ให้เป็นเมืองท่าสำคัญในการเชื่อมโยงการขนส่งทางอากาศ ร่วมกับการขนส่งรูปแบบอื่น ภายใต้โครงการศูนย์ธุรกิจขนส่งทางอากาศและโลจิสติกส์ (Cargo Complex) รวมถึงเขตประกอบการค้าเสรีและเขตธุรกิจเกี่ยวเนื่อง (Cargo Village or Free Trade Zone)^{๓๗}

เขตปลอดอากรและคลังสินค้า

๑. ด้านเขตปลอดอากร

ข้อมูลจากการศึกษาดูงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พบว่า พื้นที่เขตปลอดอากร (Free Zone) แบ่งเป็น ๓ พื้นที่ ตามข้อกำหนดบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วย การบริหารเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีดังนี้^{๓๘}

๑. พื้นที่เขตปลอดอากร หมายความว่า พื้นที่ภายในเขตปลอดอากร
๒. พื้นที่สนับสนุนเขตปลอดอากร หมายความว่า พื้นที่ภายนอกเขตปลอดอากร
๓. พื้นที่กิจกรรมเพิ่มมูลค่าสินค้า หมายความว่า พื้นที่ภายในเขตปลอดอากร ที่กรมศุลกากรอนุมัติให้ประกอบกิจกรรมการเพิ่มมูลค่าสินค้า



ภาพที่ ๒-๙ แสดงพื้นที่เขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ^{๓๙}

^{๓๖} ปิยะนุช สถาพงศ์ภักดี. (๒๕๖๔).

^{๓๗} สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. (ม.ป.ป.). สนามบินอุตะเถาและเมืองการบินภาคตะวันออก. สืบค้นจาก <https://www.eeco.or.th/th/utapao-airport-and-the-eastern-aviation-city>

^{๓๘} บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน). (๒๕๖๔).

^{๓๙} บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน). (๒๕๖๔).



การพัฒนาเขตปลอดอากรและคลังสินค้า ได้ดำเนินงานตามแผนการพัฒนา ในช่วงปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๘^{๔๐} โดยการพัฒนาโครงสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวก รวมถึงการปรับปรุงพื้นที่ เช่น เพิ่มช่อง ประตูเข้า-ออก ขยายจุดตรวจ สร้างถนนและทางเข้าใหม่ กำหนดแล้วเสร็จปี ๒๕๖๕



ภาพที่ ๒-๑๐ แสดงโครงการส่วนต่อขยายในพื้นที่เขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ^{๔๑}

ในปี ๒๕๖๕ มีนโยบายหลักในการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน การเข้า-ออกเขตปลอดอากร (Accessibility) เพื่อรับ-ส่งสินค้า และการเชื่อมต่อ (Connectivity) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือประเทศไทยกับกลุ่มประเทศ CLMV (กัมพูชา ลาว เมียนมาร์ เวียดนาม) ซึ่งมีประชากรรวมกันมากกว่า ๒๕๐ ล้านคน รวมถึงเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานในภูมิภาคของประเทศไทย รวมถึงพัฒนาเขตปลอดอากรให้กลายเป็นจุดเชื่อมต่อทางโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงทุกโหมดการขนส่ง (Multimodal Transport Hub) รวมทั้งเป็นเขตปลอดอากรที่ปลอดทั้งภาษีและใบอนุญาต

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ร่วมกับสมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย ได้จัดตั้ง บริษัท ท่าอากาศยานไทย ทาฟา โอเปอเรเตอร์ จำกัด (AOTTO) ให้บริการโครงการเกี่ยวกับสินค้าเน่าเสียง่าย (Perishable Premium Lane) และศึกษาตลาดสินค้าเกษตรของประเทศปลายทาง มีกลุ่มเป้าหมายที่ประเทศเบลเยียม ญี่ปุ่น และจีน ในกลุ่มสินค้าหลัก เช่น มะม่วง มังคุด ทุเรียน และเงาะ เพื่อส่งเสริมการขนส่งสินค้าเกษตรทางอากาศ ช่วยเหลือเกษตรกรไทย พร้อมร่วมมือกับกรมวิชาการเกษตร พัฒนาระบบตรวจสอบมาตรฐานสินค้าที่จุดต้นทางแบบรวมศูนย์ เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ให้บริการ และเพื่อสร้างความมั่นใจให้ประเทศปลายทาง^{๔๒} ซึ่งข้อมูลจากการระดมความคิดเห็นพบว่า แนวคิดของโครงการฯ จะมีการจัดทำระบบตรวจสอบและการออกใบรับรองสินค้าเกษตรที่ขนส่งทางอากาศไปยังประเทศปลายทางในลักษณะจุดเดียวเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) เมื่อสินค้าผ่านกระบวนการนี้แล้ว ประเทศปลายทางจะยอมรับในมาตรฐานของสินค้าเกษตรไทย โดยเฉพาะประเทศในยุโรป^{๔๓} โครงการนี้จะเปิดให้บริการที่พื้นที่กิจกรรมเพิ่มมูลค่าสินค้า ในคลังสินค้าหมายเลข ๔ (WH-4) โดยคาดว่าจะเปิดดำเนินงานได้ในเดือนเมษายน ๒๕๖๕

^{๔๐} ข้อมูลจาก บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), อ้างถึงใน ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการคมนาคม. (๒๕๖๔). สรุปผลการเดินทางไปศึกษาดูงาน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในวันที่พฤหัสบดีที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๔. คณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา.

^{๔๑} บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน). (๒๕๖๔).

^{๔๒} ข้อมูลจาก บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), อ้างถึงใน ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการคมนาคม. (๒๕๖๔).

^{๔๓} นิธิจร สุขมนัส. (๒๕๖๔). (สัมภาษณ์ วันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๔). การประชุมคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ ในคณะกรรมการคมนาคม วุฒิสภา ครั้งที่ ๑๙/๒๕๖๔.





ภาพที่ ๒-๑๑ แสดงการจัดตั้งบริษัท ท่าอากาศยานไทย ทาฟ้า โอเพอเรเตอร์ จำกัด (AOTTO) ^{๔๔}

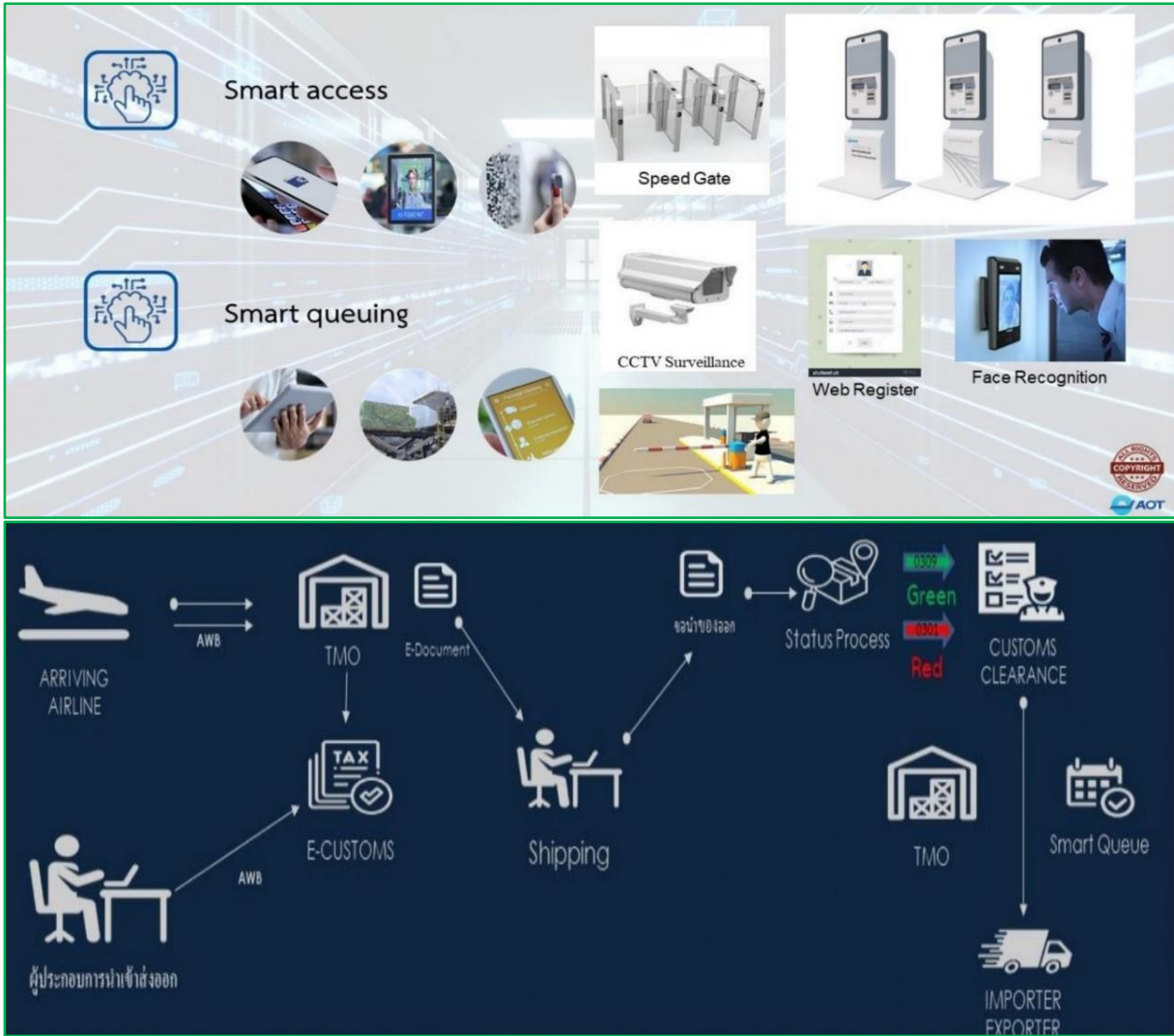
AOTTO ได้จัดทำโครงการ AOT Local Logistics Link ส่งเสริมการขนส่งสินค้าที่ทำอากาศยานในภูมิภาคเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ส่งออก รวมถึงเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าจากประเทศเพื่อนบ้านเพื่อมาใช้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศในประเทศไทย กำหนดแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๕

ในเขตปลอดอากรยังมีการพัฒนาระบบ Air Cargo Digital Platform (ACDP) กำหนดแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๖ ในอนาคตกิจกรรมต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นจะอยู่ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ที่สามารถเข้าถึงได้ง่าย (Smart Access) และระบบปฏิบัติการจัดคิวรถ (Smart Queuing) รวมถึงการเชื่อมโยง (Connectivity) ระบบปฏิบัติการของหน่วยงานและผู้ประกอบการภายในพื้นที่เขตปลอดอากร และลดระยะเวลาที่ใช้ในการจัดการกิจกรรมภายในเขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้สามารถรับ-ส่ง และอนุมัติเอกสารผ่านระบบ ชำระค่าธรรมเนียม รวมถึงการจองคิวรับ-ส่งสินค้า และแจ้งเตือนสถานะ ให้ได้รับความสะดวกสบายและรวดเร็วมากขึ้น และทำให้ระบบเอกสารเป็นระบบดิจิทัล รวมถึงมีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทางอากาศ เพื่อรองรับการซื้อขายผ่านระบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce) โดยการบริหารพื้นที่ใต้ท้องอากาศยานเพื่อให้บริการขนส่งสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้านแบบวันเดียว ^{๔๕}

^{๔๔} กิตติพงษ์ กิตติขจร. (๒๕๖๔). ข้อมูลประกอบการประชุมคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ ในคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา. ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.

^{๔๕} บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน). (๒๕๖๔).





ภาพที่ ๒-๑๒ แสดงระบบดิจิทัลคาร์โก้ ^{๔๖}

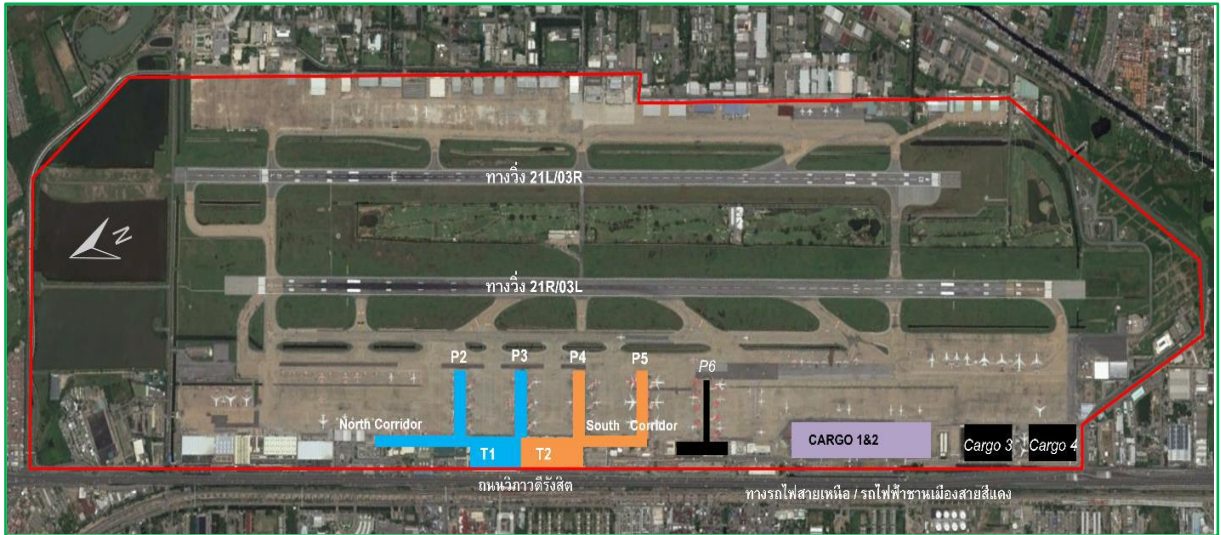
๒. ด้านคลังสินค้า

ข้อมูลจากการศึกษาดูงาน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง พบว่า ปัจจุบันท่าอากาศยานดอนเมือง มีอาคารคลังสินค้า ๔ หลัง การให้บริการส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่ขนส่งมากับเที่ยวบินผู้โดยสาร เปิดให้บริการ เฉพาะคลังสินค้า ๑ โดยให้บริการทั้งสินค้าภายในประเทศ และระหว่างประเทศ คลังสินค้า ๒ พื้นที่ขนส่ง สินค้าไม่ได้ใช้งาน แต่เปิดใช้งานเพียงส่วนสำนักงานเท่านั้น ^{๔๗}

^{๔๖} บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน). (๒๕๖๔).

^{๔๗} ข้อมูลจาก บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), อ้างถึงใน ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการการคมนาคม. (๒๕๖๔). สรุปผลการเดินทางไปศึกษาดูงาน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง ในวันที่อังคารที่ ๒๖ ตุลาคม ๒๕๖๔. คณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา.





ภาพที่ ๒-๑๓ แสดงพื้นที่โดยรวมของท่าอากาศยานดอนเมือง^{๔๘}

ส่วนผู้ประกอบการคลังสินค้าระหว่างประเทศ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง มีจำนวน ๒ บริษัท ได้แก่ บริษัท เทคโนโลยี เอเชียแปซิฟิก จำกัด และบริษัท เอเชียกราวด์ เซอร์วิส จำกัด ซึ่งปิดคลังสินค้าชั่วคราวตั้งแต่วันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๖๓ และ ๖ ตุลาคม ๒๕๖๔ ตามลำดับ จนถึงปัจจุบัน^{๔๙}



ภาพที่ ๒-๑๔ แสดงสถานการณ์ปัจจุบันของคลังสินค้าระหว่างประเทศ
บริษัท เทคโนโลยี เอเชียแปซิฟิก จำกัด^{๕๐}

^{๔๘} ข้อมูลจาก บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), อ้างถึงใน ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการการคมนาคม. (๒๕๖๔).

^{๔๙} บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน). (๒๕๖๔). รายงานสถานการณ์การใช้พื้นที่อาคารคลังสินค้า ท่าอากาศยานดอนเมือง.

^{๕๐} บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน). (๒๕๖๔).





ภาพที่ ๒-๑๕ แสดงสถานการณ์ปัจจุบันของคลังสินค้าระหว่างประเทศ บริษัท เอเชียกราวด์ เซอร์วิส จำกัด ^{๕๑}

แผนในอนาคต จากประมาณการอัตราเฉลี่ยกรณีใช้พื้นที่คลังสินค้าทั่วไปประมาณ ๑๐ ตัน ต่อปีต่อ ๑ ตารางเมตร พบว่าในปี ๒๕๖๒ ท่าอากาศยานดอนเมืองต้องการพื้นที่คลังสินค้าสำหรับระหว่างประเทศ ๙,๕๐๐ ตารางเมตร และในประเทศ ๙๐๐ ตารางเมตร ดังนั้น การพัฒนาคลังสินค้าจะดำเนินการให้คลังสินค้า ๑ พื้นที่ ๑๘,๐๐๐ ตารางเมตร รองรับสินค้าระหว่างประเทศทั้งหมดซึ่งคาดว่าจะเพียงพอเพราะสินค้าส่วนใหญ่มาจากเที่ยวบินพาณิชย์ขนส่งผู้โดยสาร สำหรับคลังสินค้า ๒ จะปรับปรุงพื้นที่ประมาณ ๗,๐๐๐ ตารางเมตร เพื่อใช้รองรับสินค้าในประเทศ ซึ่งคาดว่าจะทั้งหมดจะเพียงพอต่อแนวโน้มความต้องการในอีก ๒๐ ปีข้างหน้า ส่วนคลังสินค้า ๓ และ ๔ ไม่มีการใช้งานจึงได้วางแผนจะปรับคลังสินค้า ๓ มาให้บริการซ่อมเครื่องบิน ส่วนคลังสินค้า ๔ คาดว่าจะพัฒนาพร้อมกับการพัฒนาพื้นที่ด้านใต้ในอนาคตหลังปี ๒๕๗๒ ^{๕๒}

ข้อมูลจากการศึกษาดูงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พบว่า คลังสินค้าของการบินไทยปัจจุบันมีพื้นที่ ๑๐๗,๐๐๐ ตารางเมตร รองรับสินค้าได้ ๑.๒ ล้านตันต่อปี สถิติในปี ๒๕๖๒ มีปริมาณสินค้าประมาณ ๑ ล้านตัน ในปี ๒๕๖๓ ปริมาณสินค้าลดลงเหลือร้อยละ ๓๐ ในปี ๒๕๖๔ ปริมาณสินค้าอยู่ที่ร้อยละ ๕๐ สำหรับการส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางอากาศ คลังสินค้าของการบินไทยยังมีพื้นที่เพียงพอต่อการรองรับสินค้าเพิ่มได้อีก ^{๕๓} และข้อมูลจากการระดมความคิดเห็นยังได้ทราบถึงศักยภาพของคลังสินค้า บริษัท บางกอกไฟล์ทเซอร์วิส เซส จำกัด (Bangkok Flight Services: BFS) มีขนาดพื้นที่ ๕๕,๗๐๐ ตารางเมตร รองรับสินค้า ๔๕๐,๐๐๐ ตันต่อปี ต่อมาปี ๒๕๖๑ BFS ได้ปรับปรุงพื้นที่เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในรองรับสินค้าเพิ่มขึ้นเป็น ๕๓๐,๐๐๐ ตันต่อปี ส่งผลให้คลังสินค้ามีความสามารถในการรองรับสินค้าจากเดิม ๑.๖๕ ล้านตันต่อปี เพิ่มขึ้นเป็น ๑.๗๓ ล้านตันต่อปี ทั้งนี้ ที่ผ่านมามีปริมาณสินค้าไม่เกิน ๑.๓ ล้านตันต่อปี ดังนั้น ในปัจจุบันคลังสินค้าทั้ง ๒ แห่งนี้ยังสามารถรองรับปริมาณสินค้าเพิ่มได้อีกประมาณ ๕๐๐,๐๐๐ ตันต่อปี ^{๕๔}

^{๕๑} บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน). (๒๕๖๔).

^{๕๒} ข้อมูลจาก บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), อ้างถึงใน ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการการคมนาคม. (๒๕๖๔).

^{๕๓} ข้อมูลจาก บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน), อ้างถึงใน ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการการคมนาคม. (๒๕๖๔).

^{๕๔} พินิจ นันทวรรณกุล. (สัมภาษณ์ วันที่ ๘ กันยายน ๒๕๖๔).





ด้านสินค้า

ข้อมูลกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ ได้นำเสนอสถิติมูลค่าการส่งออกสินค้าของไทยตั้งแต่ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๔ (เดือนมกราคมถึงพฤษภาคม) ภายใต้ความร่วมมือทางการค้าระหว่างประเทศไทยกับภูมิภาคต่าง ๆ โดยเรียงลำดับตามมูลค่าการส่งออกจากมากไปหาน้อย ดังนี้ กลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจเอเชีย-แปซิฟิก (Asia-Pacific Economic Cooperation: APEC) ความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค (Regional Comprehensive Economic Partnership: RCEP) สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Association of South East Asian Nations: ASEAN) เขตการค้าเสรีอเมริกาเหนือ (North American Free Trade Agreement: NAFTA) และสมาคมการค้าเสรียุโรป (European Free Trade Association: EFTA) ตามลำดับ แสดงดังตาราง

มูลค่า (ล้านบาท)							
ภูมิภาค	ปี ๒๕๕๘	ปี ๒๕๕๙	ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔ (ม.ค. - พ.ค.)
APEC	๔,๙๒๙,๑๓๖.๓๐	๕,๑๕๘,๘๖๙.๗๘	๕,๕๔๙,๙๒๕.๙๖	๕,๖๔๘,๕๘๗.๖๔	๕,๓๐๓,๙๑๐.๗๘	๕,๑๒๐,๗๙๙.๙๗	๒,๓๕๕,๔๓๔.๓๙
RCEP	๔,๐๒๕,๙๐๕.๙๗	๔,๒๐๗,๕๔๙.๐๗	๔,๕๕๐,๕๕๓.๗๔	๔,๗๗๐,๔๘๘.๓๐	๔,๓๔๗,๖๖๑.๐๗	๓,๙๙๗,๗๔๕.๒๙	๑,๘๙๑,๕๑๕.๔๔
ASEAN	๑,๘๕๘,๙๘๒.๙๖	๑,๙๒๐,๔๖๒.๑๘	๒,๐๑๘,๓๑๓.๑๙	๒,๑๙๘,๕๕๘.๗๕	๑,๙๔๖,๒๔๗.๑๔	๑,๗๑๘,๖๖๘.๘๒	๗๙๑,๘๓๙.๑๓
NAFTA	๙๔๘,๒๖๐.๙๐	๑,๐๐๔,๒๖๓.๘๙	๑,๐๔๘,๑๘๖.๙๔	๑,๐๔๐,๓๔๕.๓๘	๑,๑๑๑,๘๑๓.๙๔	๑,๑๘๘,๖๒๘.๔๗	๕๓๓,๘๖๖.๐๘
EFTA	๙๒,๗๕๕.๘๒	๑๘๒,๓๒๖.๑๑	๑๖๐,๒๐๕.๘๖	๘๘,๘๙๔.๖๑	๑๗๕,๙๖๐.๓๙	๒๔๓,๔๗๖.๘๓	๑๗,๒๘๕.๗๑

ตารางที่ ๒-๔ แสดงภาพรวมมูลค่าการส่งออกสินค้าภายใต้ความร่วมมือทางการค้าระหว่างประเทศไทยกับภูมิภาคต่าง ๆ ตั้งแต่ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๔ (ม.ค. - พ.ค.)^{๕๕}

จากตารางที่ ๒-๔ แสดงภาพรวมมูลค่าส่งออกสินค้าไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ตั้งแต่ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๔ (ม.ค. - พ.ค.) พบว่า ประเทศไทยส่งออกสินค้าไปยังกลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจเอเชีย-แปซิฟิก (APEC) เป็นอันดับที่หนึ่ง ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกับแนวโน้มของตลาดการขนส่งสินค้าทางอากาศในภูมิภาคนี้ที่เติบโตเป็นอันดับหนึ่งของโลก เมื่อพิจารณาในแต่ละภูมิภาค พบว่า ประเภทของสินค้าส่งออกจากไทยประกอบด้วย รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ อัญมณีและเครื่องประดับ เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ ผลิตภัณฑ์ยาง เคมีภัณฑ์ นาฬิกาและส่วนประกอบ เม็ดพลาสติก แผงวงจรไฟฟ้า น้ำมันสำเร็จรูป เป็นต้น (แสดงดังตารางที่ ๒-๕ ถึง ตารางที่ ๒-๙) ซึ่งสอดคล้องกับบทวิเคราะห์แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรมบริการขนส่งทางอากาศ ปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๖ ได้ระบุว่า สินค้าที่ขนส่งทางอากาศส่วนใหญ่มีมูลค่าสูง หรือเป็นสินค้าที่ต้องระวางเป็นพิเศษ อาทิ อัญมณีและเครื่องประดับ ดอกไม้สด วัคซีน ชิ้นส่วนคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์^{๕๖}

^{๕๕} กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์. (๒๕๖๔). เอกสารประกอบการประชุมกับคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ ในวันพุธที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๖๔.

^{๕๖} ปิยะนุช สดางศ์ภักดี. (๒๕๖๔).





มูลค่าการส่งออกสินค้าไปยัง APEC (ล้านบาท)

สินค้า	ปี ๒๕๕๘	ปี ๒๕๕๙	ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔ (ม.ค. - พ.ค.)
รถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	๕๓๐,๓๑๗.๒๙	๕๙๘,๓๗๖.๓๘	๖๓๕,๑๓๖.๘๑	๖๕๒,๕๐๙.๔๔	๕๘๒,๐๗๗.๒๗	๔๕๙,๙๙๗.๐๙	๒๕๙,๕๑๑.๐๔
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	๔๖๙,๓๕๔.๔๒	๔๖๗,๘๐๑.๓๑	๔๙๙,๑๔๑.๐๙	๕๐๒,๘๐๙.๘๖	๔๕๓,๑๑๒.๖๐	๔๗๓,๗๗๒.๘๗	๒๐๗,๘๖๕.๗๑
ผลิตภัณฑ์ยาง	๑๕๙,๙๒๕.๖๖	๑๗๒,๙๒๕.๕๒	๒๖๔,๒๖๐.๘๔	๒๖๘,๕๗๗.๕๗	๒๖๔,๙๖๙.๘๙	๒๘๗,๔๑๔.๑๐	๑๔๓,๗๙๙.๕๙
เม็ดพลาสติก	๒๑๕,๕๖๑.๖๐	๒๐๙,๓๖๑.๘๗	๒๒๘,๒๔๔.๘๘	๒๖๔,๐๔๙.๗๙	๒๒๗,๙๓๑.๘๕	๑๙๗,๑๒๙.๔๒	๑๐๑,๑๙๖.๗๙
แผงวงจรไฟฟ้า	๒๓๐,๙๔๘.๙๙	๒๓๗,๖๒๔.๐๖	๒๔๒,๗๑๒.๐๙	๒๒๘,๙๐๔.๔๗	๒๐๐,๐๐๗.๑๕	๑๙๓,๖๓๒.๙๐	๘๖,๕๔๔.๕๑
รวม ๕ รายการ	๑,๖๖๖,๑๐๗.๙๖	๑,๖๘๖,๐๘๙.๑๔	๑,๘๖๙,๔๙๕.๓๑	๑,๙๓๗,๒๔๕.๑๓	๑,๗๒๘,๐๙๘.๗๖	๑,๖๑๑,๙๔๖.๓๘	๗๙๘,๙๑๗.๖๔
อื่น ๆ	๓,๓๒๓,๐๒๘.๓๔	๓,๔๗๒,๗๘๐.๖๔	๓,๖๘๐,๔๓๐.๖๕	๓,๗๓๑,๓๔๒.๕๑	๓,๕๗๕,๘๑๒.๐๒	๓,๕๐๘,๘๕๓.๕๙	๑,๕๕๕,๕๑๖.๗๕
รวมทั้งสิ้น	๔,๙๘๙,๑๓๖.๓๐	๕,๑๕๘,๘๖๙.๗๘	๕,๕๕๙,๙๒๕.๙๖	๕,๖๖๘,๕๘๗.๖๔	๕,๓๐๓,๙๑๐.๗๘	๕,๑๒๐,๗๙๙.๙๗	๒,๓๕๔,๔๓๔.๓๙

ตารางที่ ๒-๕ แสดงสินค้าส่งออก ๕ อันดับแรกของไทย ไปยังกลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ในเอเชีย-แปซิฟิก (APEC) ตั้งแต่ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๔ (ม.ค. - พ.ค.) ^{๕๗}

มูลค่าการส่งออกสินค้าไปยัง RCEP (ล้านบาท)

สินค้า	ปี ๒๕๕๘	ปี ๒๕๕๙	ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔ (ม.ค. - พ.ค.)
รถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	๔๗๗,๒๗๐.๓๐	๕๓๕,๐๕๕.๙๑	๕๖๐,๕๕๘.๑๘	๕๗๗,๖๒๐.๕๓	๕๒๓,๘๒๘.๐๕	๔๐๙,๖๙๖.๖๔	๒๓๐,๘๖๖.๐๕
เม็ดพลาสติก	๒๑๘,๗๙๑.๔๖	๒๑๕,๗๒๒.๒๑	๒๔๐,๑๑๘.๘๐	๒๗๕,๓๒๖.๐๒	๒๓๙,๘๑๙.๐๐	๒๐๗,๘๙๐.๓๓	๑๐๖,๕๗๘.๔๒
เคมีภัณฑ์	๑๗๓,๓๑๙.๘๖	๑๖๗,๒๙๙.๕๑	๑๙๖,๗๔๕.๓๘	๒๓๘,๗๘๔.๐๕	๑๘๗,๐๑๑.๗๙	๑๖๖,๙๒๕.๕๕	๘๙,๕๘๕.๑๐
น้ำมันสำเร็จรูป	๒๔๗,๒๐๔.๕๔	๑๗๗,๐๗๖.๘๗	๒๒๓,๗๔๔.๓๔	๒๘๑,๐๐๐.๔๘	๒๑๑,๕๒๗.๒๕	๑๔๙,๐๖๑.๔๔	๘๗,๑๘๐.๑๗
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	๑๗๔,๑๐๕.๑๑	๑๗๒,๑๐๘.๖๒	๑๙๗,๒๗๖.๓๔	๑๙๐,๙๔๓.๙๑	๑๖๘,๐๘๘.๓๐	๑๖๗,๑๔๔.๒๒	๘๖,๑๘๕.๑๗
รวม ๕ รายการ	๑,๒๙๐,๖๙๑.๒๗	๑,๒๖๗,๒๖๒.๑๒	๑,๔๑๘,๔๓๐.๐๔	๑,๕๖๓,๖๗๔.๙๙	๑,๓๓๐,๒๗๔.๓๙	๑,๑๐๐,๗๑๗.๘๘	๖๐๐,๓๙๙.๙๑
อื่น ๆ	๒,๗๓๕,๒๑๔.๗๐	๒,๙๔๐,๒๘๖.๙๕	๓,๑๓๒,๐๘๐.๗๐	๓,๒๐๖,๘๑๓.๓๑	๓,๐๑๗,๓๘๖.๖๘	๒,๘๙๗,๐๒๗.๕๑	๑,๒๙๑,๑๒๐.๕๓
รวมทั้งสิ้น	๔,๐๒๕,๙๐๕.๙๗	๔,๒๐๗,๕๔๙.๐๗	๔,๕๕๐,๕๑๐.๗๔	๔,๗๗๐,๔๘๘.๓๐	๔,๓๔๗,๖๖๑.๐๗	๓,๙๙๗,๗๔๕.๓๙	๑,๘๙๑,๕๑๕.๔๔

ตารางที่ ๒-๖ แสดงสินค้าส่งออก ๕ อันดับแรกของไทย ไปยังความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจ ระดับภูมิภาค (RCEP) ตั้งแต่ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๔ (ม.ค. - พ.ค.) ^{๕๘}

^{๕๗} กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์. (๒๕๖๔).

^{๕๘} กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์. (๒๕๖๔).





มูลค่าการส่งออกสินค้าไปยัง ASEAN (ล้านบาท)							
สินค้า	ปี ๒๕๕๘	ปี ๒๕๕๙	ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔ (ม.ค. - พ.ค.)
รถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	๒๒๗,๔๙๙.๐๒	๒๔๓,๐๖๖.๙๑	๒๓๓,๓๗๓.๔๗	๒๕๓,๓๓๒.๐๗	๒๔๐,๒๙๖.๗๐	๑๔๘,๔๘๑.๗๐	๘๘,๓๐๐.๔๘
น้ำมันสำเร็จรูป	๒๐๐,๓๔๗.๒๙	๑๔๗,๘๑๗.๔๐	๑๘๓,๑๖๐.๙๑	๒๓๔,๘๗๗.๑๗	๑๗๘,๒๒๙.๕๖	๑๒๖,๙๑๙.๕๖	๗๕,๖๗๐.๗๖
เม็ดพลาสติก	๖๙,๒๗๙.๑๖	๗๒,๑๔๑.๓๕	๘๐,๓๕๙.๘๐	๙๖,๐๖๓.๓๓	๗๘,๐๗๘.๒๙	๖๕,๕๕๗.๙๖	๔๐,๕๕๓.๙๑
เคมีภัณฑ์	๗๗,๘๙๙.๘๓	๗๖,๕๒๔.๒๘	๘๔,๙๙๒.๓๐	๙๕,๓๙๘.๘๑	๘๘,๑๙๐.๐๕	๖๙,๕๓๓.๘๖	๓๖,๕๘๙.๗๗
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	๖๘,๖๓๐.๖๙	๗๐,๘๒๕.๔๙	๗๘,๖๓๐.๒๑	๗๓,๕๑๐.๑๖	๕๘,๑๗๑.๒๕	๕๒,๙๘๘.๔๐	๒๙,๑๔๑.๘๙
รวม ๕ รายการ	๖๔๓,๖๕๕.๙๙	๖๑๐,๓๗๕.๔๓	๖๖๐,๕๑๖.๖๙	๗๕๓,๑๘๑.๕๔	๖๓๘,๙๖๕.๘๕	๔๖๓,๔๔๑.๘๘	๒๗๐,๒๕๖.๘๑
อื่น ๆ	๑,๒๑๕,๓๒๖.๙๗	๑,๓๑๐,๐๘๖.๗๕	๑,๓๕๗,๗๙๖.๕๐	๑,๔๔๕,๓๖๗.๒๑	๑,๓๐๗,๒๘๑.๒๙	๑,๒๕๕,๒๒๗.๓๔	๕๒๑,๕๘๒.๓๒
รวมทั้งสิ้น	๑,๘๕๙,๙๘๒.๙๖	๑,๙๒๐,๔๖๒.๑๘	๒,๐๑๘,๓๑๓.๑๙	๒,๑๙๘,๕๔๘.๗๕	๑,๙๔๖,๒๔๗.๑๔	๑,๗๑๘,๖๖๘.๘๒	๗๙๑,๘๓๙.๑๓

ตารางที่ ๒-๗ แสดงสินค้าส่งออก ๕ อันดับแรกของไทย ไปยังสมาคมประชาชาติ
แห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ASEAN) ตั้งแต่ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๔ (ม.ค. - พ.ค.)^{๕๙}

มูลค่าการส่งออกสินค้าไปยัง NAFTA (ล้านบาท)							
สินค้า	ปี ๒๕๕๘	ปี ๒๕๕๙	ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔ (ม.ค. - พ.ค.)
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	๑๙๓,๕๓๔.๐๕	๑๙๖,๒๔๖.๖๗	๒๐๑,๕๓๖.๕๐	๒๐๐,๓๙๑.๙๒	๑๙๐,๑๖๔.๓๐	๒๒๒,๒๘๐.๗๘	๘๓,๗๕๑.๔๗
ผลิตภัณฑ์ยาง	๖๓,๐๐๙.๕๖	๗๕,๐๔๐.๙๒	๙๒,๒๑๑.๔๓	๑๐๐,๗๖๘.๒๖	๑๑๕,๗๘๕.๖๘	๑๒๗,๒๐๘.๒๖	๖๕,๙๔๖.๙๓
รถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	๕๑,๓๗๓.๑๑	๖๖,๑๑๖.๕๒	๖๔,๖๙๖.๖๖	๖๕,๓๗๒.๐๕	๖๒,๒๑๘.๒๒	๕๕,๖๓๖.๓๒	๓๐,๙๒๐.๖๐
อัญมณี และเครื่องประดับ	๔๖,๒๖๒.๒๑	๔๕,๔๔๑.๖๖	๔๑,๑๔๘.๒๕	๔๔,๓๑๙.๗๐	๔๐,๓๙๗.๐๔	๓๓,๐๖๔.๕๐	๑๗,๒๖๙.๓๑
เหล็ก เหล็กกล้า และผลิตภัณฑ์	๑๘,๕๖๒.๑๕	๒๑,๒๒๘.๐๕	๓๐,๒๔๓.๐๘	๓๒,๔๖๕.๕๑	๓๒,๙๘๔.๑๔	๓๓,๙๒๖.๓๐	๑๗,๒๒๔.๑๗
รวม ๕ รายการ	๓๗๒,๗๘๑.๐๘	๔๐๔,๐๗๓.๘๒	๔๒๙,๘๓๗.๙๒	๔๔๓,๓๑๗.๔๔	๔๔๑,๕๕๙.๓๘	๔๗๒,๑๑๖.๑๖	๒๑๕,๑๑๒.๔๘
อื่น ๆ	๕๗๕,๕๑๙.๘๒	๖๐๐,๑๙๐.๐๗	๖๑๘,๓๔๙.๐๒	๕๙๗,๐๒๗.๙๔	๖๗๐,๒๖๔.๕๖	๗๑๖,๓๑๒.๓๑	๓๑๘,๗๕๕.๖๐
รวมทั้งสิ้น	๙๔๘,๒๖๐.๙๐	๑,๐๐๔,๒๖๓.๘๙	๑,๐๔๘,๑๘๖.๙๔	๑,๐๔๐,๓๔๕.๓๘	๑,๑๑๑,๘๒๓.๙๔	๑,๑๘๘,๔๒๘.๔๗	๕๓๓,๘๖๘.๐๘

ตารางที่ ๒-๘ แสดงสินค้าส่งออก ๕ อันดับแรกของไทย ไปยังเขตการค้าเสรีอเมริกาเหนือ (NAFTA)
ตั้งแต่ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๔ (ม.ค. - พ.ค.)^{๖๐}

^{๕๙} กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์. (๒๕๖๔).

^{๖๐} กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์. (๒๕๖๔).





มูลค่าการส่งออกสินค้าไปยัง EFTA (ล้านบาท)							
สินค้า	ปี ๒๕๕๘	ปี ๒๕๕๙	ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔ (ม.ค. - พ.ค.)
อัญมณี และเครื่องประดับ	๖๖,๔๖๗.๒๑	๑๕๗,๐๙๑.๖๔	๑๒๓,๘๒๒.๑๙	๖๑,๓๒๗.๘๑	๑๕๑,๗๕๖.๕๖	๒๒๒,๓๖๑.๖๐	๗,๕๑๐.๘๘
นาฬิกา และส่วนประกอบ	๖,๘๗๖.๖๕	๕,๖๒๔.๓๒	๖,๕๐๒.๔๑	๘,๑๐๘.๗๙	๖,๔๗๐.๔๔	๔,๗๔๙.๕๒	๒,๖๙๑.๑๐
รถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	๑,๖๑๑.๗๔	๒,๑๖๕.๐๗	๒,๕๑๗.๗๐	๑,๔๕๕.๘๑	๑,๕๕๑.๐๐	๑,๑๗๓.๑๙	๖๖๗.๕๗
เครื่องจักรกล และส่วนประกอบ	๑,๔๔๙.๗๐	๑,๐๔๙.๑๕	๑๐,๕๑๕.๖๔	๑,๓๒๔.๔๕	๑,๐๒๒.๔๑	๑,๒๘๙.๔๔	๔๙๒.๘๘
เครื่องใช้สำหรับ เดินทาง	๘๖๙.๖๕	๘๗๑.๓๗	๙๓๕.๑๗	๑,๕๐๔.๘๑	๑,๓๗๔.๘๐	๑,๑๔๘.๓๘	๔๕๗.๘๕
รวม ๕ รายการ	๗๗,๒๗๔.๙๕	๑๖๖,๘๐๑.๕๕	๑๔๔,๒๓๓.๑๑	๗๓,๗๒๒.๖๗	๑๖๒,๑๗๕.๒๑	๒๓๐,๗๒๒.๑๓	๑๑,๘๒๐.๒๘
อื่น ๆ	๑๕,๔๘๐.๘๗	๑๕,๕๒๔.๕๖	๑๕,๙๑๒.๗๕	๑๕,๑๗๒.๙๔	๑๓,๗๘๕.๑๘	๑๒,๗๕๔.๗๐	๕,๔๖๕.๔๓
รวมทั้งสิ้น	๙๒,๗๕๕.๘๒	๑๘๒,๓๒๖.๑๑	๑๖๐,๒๐๕.๘๖	๘๘,๘๙๕.๖๑	๑๗๕,๙๖๐.๓๙	๒๔๓,๔๗๖.๘๓	๑๗,๒๘๕.๗๑

ตารางที่ ๒-๙ แสดงสินค้าส่งออก ๕ อันดับแรกของไทย ไปยังสมาคมการค้าเสรียุโรป (EFTA) ตั้งแต่ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๔ (ม.ค. - พ.ค.)^{๖๑}

สำหรับสินค้าภาคเกษตรที่มีชื่อเสียงของไทย คือ กลุ่มผลไม้สดหลากชนิด ปริมาณการส่งออกผลไม้สดไทยไปยังตลาดโลกในปี ๒๕๖๓ มีปริมาณรวม ๑,๖๔๕,๕๐๐ ตัน มีมูลค่า ๑๐๔,๒๕๗ ล้านบาท ได้แก่ มะม่วง ทุเรียน มังคุด^{๖๒} และลำไย เป็นต้น นอกจากนี้ ข้อมูลจากการระดมความคิดเห็น พบว่าการส่งออกผลไม้ทางอากาศส่วนใหญ่มีปลายทางไปยังประเทศในทวีปยุโรป ตะวันออกกลาง ประเทศจีน เกาหลีใต้ และญี่ปุ่น ที่ผ่านมาจะขนส่งไปกับเที่ยวบินโดยสารเชิงพาณิชย์ สำหรับประเทศจีนซึ่งเป็นตลาดส่งออกผลไม้ไทยที่ใหญ่ที่สุด ส่วนใหญ่ใช้การขนส่งทางถนน จะเลือกใช้การขนส่งทางอากาศเฉพาะกับกลุ่มผลไม้ที่เน่าเสียง่าย เช่น เงาะ ลองกอง รวมถึงผลไม้เกรดพรีเมียม เช่น ทุเรียน มังคุด เป็นต้น^{๖๓} ส่วนการส่งออกผลไม้สดไทยไปยังเกาหลีใต้ ได้รับอนุญาตให้นำเข้าผลไม้ไทย ได้ ๖ ชนิด ได้แก่ มะม่วง น้ำดอกไม้ มะม่วงแรด ทุเรียน มังคุด สับปะรด กล้วย และมะพร้าว โดยในปี ๒๕๖๓ มีปริมาณทั้งหมด ๙,๙๑๐ ตัน มูลค่า ๘๔๔ ล้านบาท โดยเป็นการส่งออกมะม่วงสด ปริมาณ ๘,๑๗๐ ตัน มูลค่า ๖๓๔ ล้านบาท ทุเรียนสด ๑,๑๐๐ ตัน มูลค่า ๗๖.๓๑ ล้านบาท และมังคุดสด ๕๐๐ ตัน มูลค่า ๘๓.๔๘ ล้านบาท เป็นต้น^{๖๔} สำหรับแนวโน้มปริมาณขนส่งสินค้าทางอากาศในช่วงครึ่งหลังของปี ๒๕๖๔ นี้ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยยังประเมินว่ามีสัญญาณดี โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เนื่องจากความต้องการสินค้าเกษตรยังมีสูง และไทยยังเป็นฐานส่งออกสำคัญของสินค้าเกษตร จำพวกผักและผลไม้^{๖๕} ซึ่งสถาบันอาหารประเมินในทิศทางเดียวกันว่า ในปี ๒๕๖๔ การส่งออกสินค้าอาหารของไทยจะมีมูลค่า ๑.๐๘ - ๑.๑๐ ล้านล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๐.๒ - ๑๒.๒^{๖๖}

^{๖๑} กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์. (๒๕๖๔).

^{๖๒} กรุงเทพธุรกิจ. (๒๕๖๔). 'พาณิชย์' ผนึก 'เกษตรฯ' และ 'การบินไทย' ประเดิมส่งออก 'มะม่วงน้ำดอกไม้' ล็อตแรกส่งตรงเกาหลีใต้. สืบค้นจาก <https://www.bangkokbiznews.com/news/926063>

^{๖๓} สัญชัย ปุณณะชัยศิริ. (๒๕๖๔). (สัมภาษณ์ วันที่ ๘ กันยายน ๒๕๖๔). การประชุมคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ ในคณะกรรมการวิชาการคมนาคม วุฒิสภา ครั้งที่ ๒๐/๒๕๖๔.

^{๖๔} กรุงเทพธุรกิจ. (๒๕๖๔).

^{๖๕} วรณิกา จิตตินรากร. (๒๕๖๔).

^{๖๖} สยามรัฐ. (๒๕๖๔). ลุยปั้น "โลว์คอสต์แอร์คาร์โก้สินค้าเกษตร" ขวัญเกษตรกรขายตลาดส่งออกทั่วโลก. สืบค้นจาก <https://siamrath.co.th/n/258612>

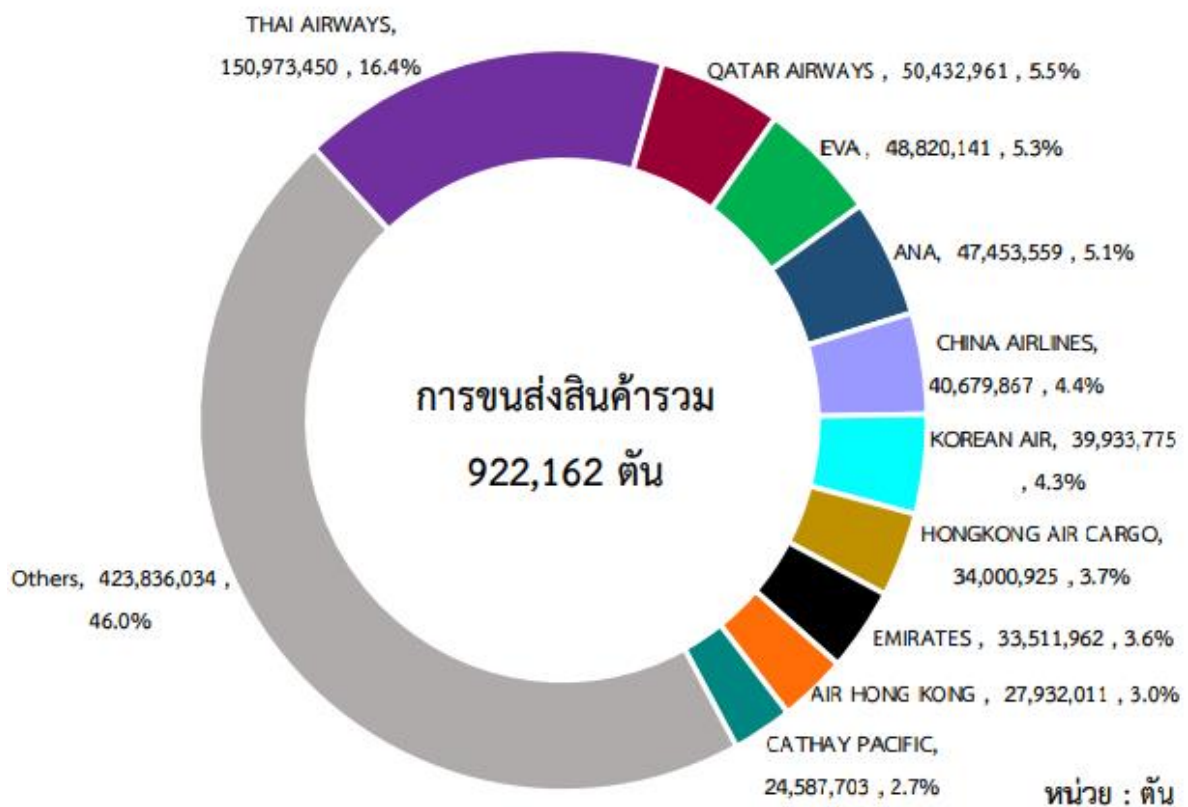




๒.๓ การวิเคราะห์ส่วนแบ่งการตลาดของการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย

การขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ

ในปี ๒๕๖๓ การขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ มีปริมาณรวมทั้งสิ้น ๙๒๒,๑๖๒ ตัน โดยสายการบินที่มีส่วนแบ่งการตลาดสูงสุด ๓ อันดับแรก คือ สายการบินไทย (Thai Airways) จำนวน ๑๕๐,๙๗๓ ตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๑๖.๔ รองลงมาได้แก่ สายการบินกาตาร์แอร์เวย์ (Qatar Airways) จำนวน ๕๐,๔๓๓ ตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๕.๕ และสายการบินอีวีเอแอร์ (EVA Air) จำนวน ๔๘,๘๒๐ ตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๕.๓ แสดงดังภาพที่ ๒-๑๖



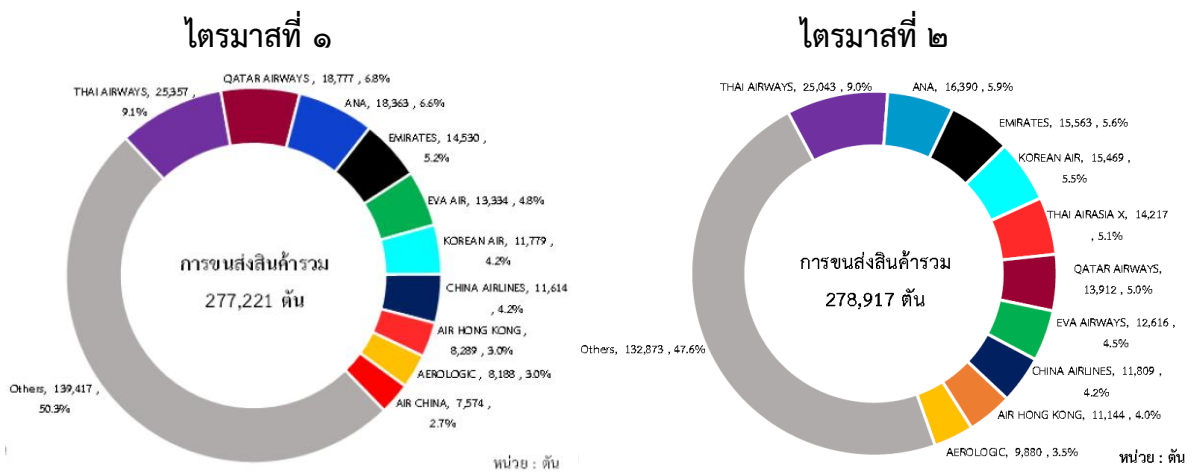
ภาพที่ ๒-๑๖ แสดงส่วนแบ่งการตลาดของสายการบินขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ปี ๒๕๖๓ ^{๖๗}

^{๖๗} กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๔).





เดือนมกราคมถึงเดือนมิถุนายน ปี ๒๕๖๔ การขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศมีปริมาณรวม ๕๕๖,๑๓๘ ตัน เมื่อเปรียบเทียบกับส่วนแบ่งการตลาดของสายการบินขนส่งสินค้า พบว่า อันดับหนึ่งคือ สายการบินไทย มีสัดส่วนเฉลี่ยร้อยละ ๙ ซึ่งจะเห็นได้ว่า แม้สายการบินไทยยังคงรักษาส่วนแบ่งการตลาดเป็นอันดับหนึ่ง แต่เมื่อเทียบกับปี ๒๕๖๓ พบว่า สัดส่วนลดลงถึงร้อยละ ๗.๔ ส่วนสายการบินที่มีบทบาทเพิ่มขึ้นในไตรมาส ๒ ของปี ๒๕๖๔ ได้แก่ สายการบิน All Nippon Airways (ANA) จากเดิมในปี ๒๕๖๓ อยู่อันดับที่ ๔ ขึ้นมาเป็นอันดับที่ ๒ โดยมีสัดส่วนอยู่ในช่วงร้อยละ ๕.๑ - ๖.๖ สายการบิน Emirates จากเดิมในปี ๒๕๖๓ อยู่อันดับที่ ๘ ขึ้นมาเป็นอันดับที่ ๓ โดยมีสัดส่วนอยู่ในช่วงร้อยละ ๓.๖ - ๕.๖ สายการบิน Korean Air จากเดิมในปี ๒๕๖๓ อยู่อันดับที่ ๖ ขึ้นมาเป็นอันดับที่ ๔ โดยมีสัดส่วนอยู่ในช่วงร้อยละ ๔.๓ - ๕.๕ สำหรับสายการบินที่ครองส่วนแบ่งการตลาดเพิ่มมากขึ้นจนมาอยู่ในอันดับที่ ๕ คือ สายการบิน Thai AirAsia X โดยมีสัดส่วนร้อยละ ๕.๑ ส่วนสายการบิน Qatar Airways แม้อันดับลดลงจากเดิมมาอยู่อันดับที่ ๖ แต่ยังคงมีสัดส่วนอยู่ที่ประมาณร้อยละ ๕ เป็นต้น แสดงดังภาพที่ ๒-๑๗



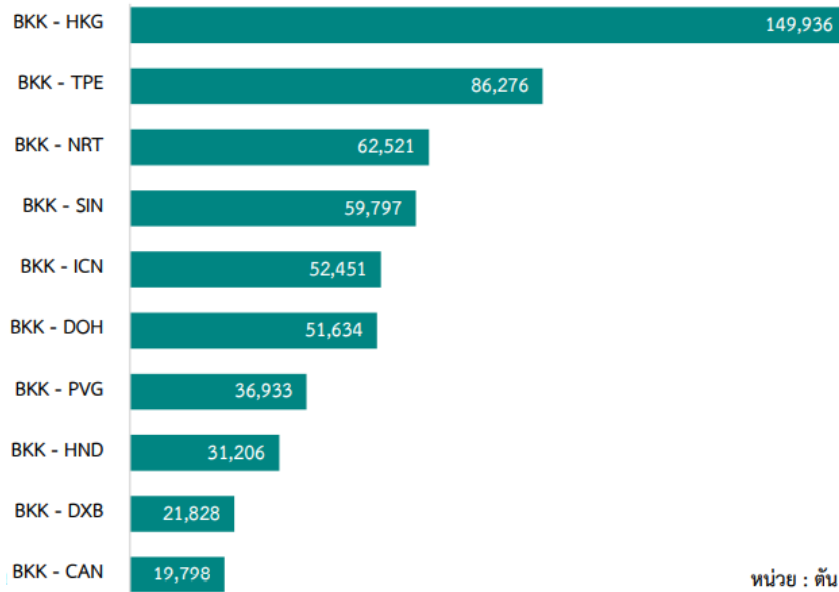
ภาพที่ ๒-๑๗ แสดงส่วนแบ่งการตลาดของสายการบินขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ไตรมาสที่ ๑ และ ๒ ของปี ๒๕๖๔ ๖๘ ๖๙

สำหรับเส้นทางบินระหว่างประเทศที่มีปริมาณการขนส่งสินค้ามากที่สุดของปี ๒๕๖๓ ต่อเนื่องถึงไตรมาส ๒ ของปี ๒๕๖๔ คือ เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) - ฮองกง รองลงมา ได้แก่ เส้นทางบิน กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) - ไทเป, เส้นทางบิน กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) - นะริตะ, เส้นทางบิน กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) - สิงคโปร์, เส้นทางบิน กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) - อินชอน, เส้นทางบิน กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) - โตโฮ เป็นต้น แสดงดังภาพที่ ๒-๑๘ และภาพที่ ๒-๑๙

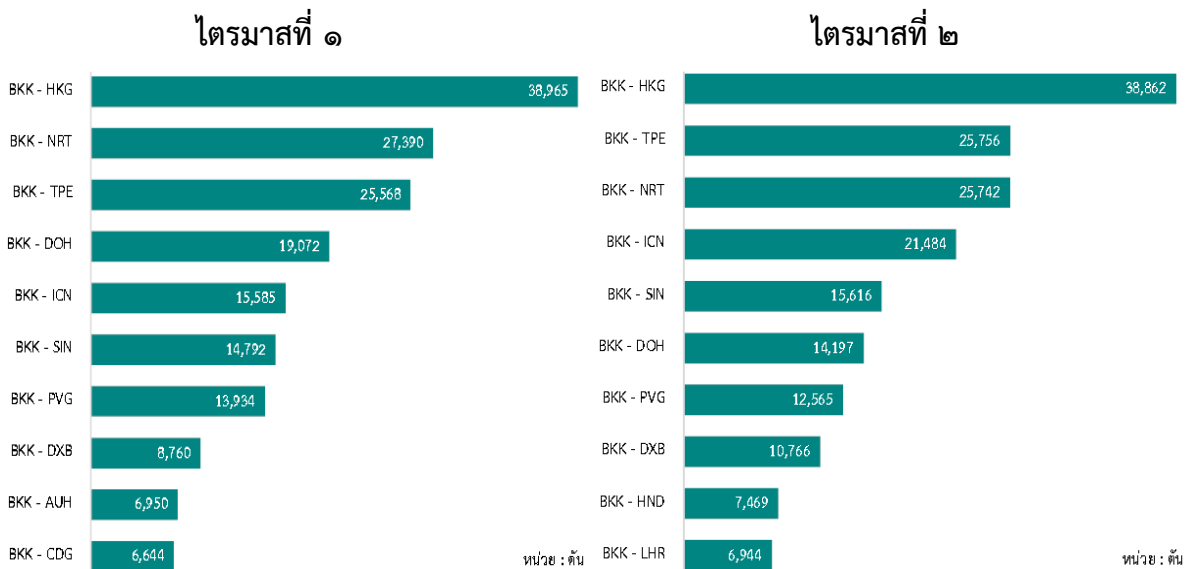
^{๖๘} กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๔). รายงานสถิติการขนส่งทางอากาศไตรมาสที่ ๑ ประจำปี ๒๕๖๔. สืบค้นจาก <https://www.caat.or.th/wp-content/uploads/2021/05/รายงานสถิติการขนส่งทางอากาศ-ไตรมาสที่-1-ประจำปี-พ.ศ.-2564.pdf>

^{๖๙} กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๔). รายงานสถิติการขนส่งทางอากาศ ไตรมาสที่ ๒ ประจำปี ๒๕๖๔. สืบค้นจาก <https://www.caat.or.th/wp-content/uploads/2021/07/รายงานสถิติการขนส่งทางอากาศ-ไตรมาส-2-ประจำปี-2564.pdf>





ภาพที่ ๒-๑๘ แสดงภาพรวมเส้นทางบินระหว่างประเทศที่มีปริมาณการขนส่งสินค้า
สูงสุด ๑๐ อันดับ ของปี ๒๕๖๓^{๗๐}



ภาพที่ ๒-๑๙ แสดงภาพรวมเส้นทางบินระหว่างประเทศที่มีปริมาณการขนส่งสินค้า
สูงสุด ๑๐ อันดับ ของไตรมาสที่ ๑ และ ๒ ของปี ๒๕๖๔^{๗๑}

^{๗๐} กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๔).

^{๗๑} กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๔).





นอกจากนี้ ตั้งแต่เดือนกรกฎาคมถึงเดือนกันยายน ปี ๒๕๖๔ สายการบินไทยได้เปิดให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศร่วมกับการขนส่งผู้โดยสาร จำนวน ๒๒ เส้นทาง เพื่อรองรับปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น ได้แก่ ^{๗๒}

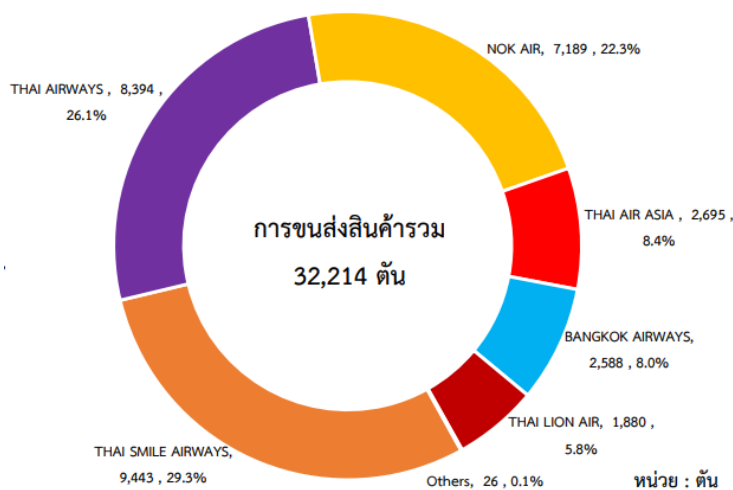
๑. ทวีปเอเชีย ให้บริการขนส่งสินค้าเส้นทางไป-กลับ กรุงเทพฯ-นิวเดลี, มุมไบ, เจนไน, โอซากา, นาโกยา, โซล, โตเกียว (นาริตะ), โตเกียว (ฮาเนดะ), จาการ์ตา, มะนิลา, สิงคโปร์, ไทเป, โฮจิมินห์ และเส้นทางฮ่องกง-กรุงเทพฯ

๒. ทวีปยุโรป ให้บริการขนส่งสินค้าในเส้นทางไป-กลับ กรุงเทพฯ-แฟรงก์เฟิร์ต, โคเปนเฮเกน, ซูริก, ลอนดอน, ปารีส, สตอกโฮล์ม

๓. ทวีปออสเตรเลีย ให้บริการขนส่งสินค้าในเส้นทางไป-กลับ กรุงเทพฯ-ซิดนีย์, โอ๊คแลนด์ การให้บริการคาร์โก้ของการบินไทยยังมีบริการเที่ยวบินขนส่งสินค้าเช่าเหมาลำ (Charter Flight) พร้อมบริการพื้นที่คลังสินค้าอย่างครบวงจร ผู้รับบริการสามารถกำหนดเส้นทางตามจุดบินของการบินไทย เลือกเวลาการขนส่งสินค้าตามตารางบิน และกำหนดแบบเครื่องบินได้ตามขนาดบรรทุก

การขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศ

ในปี ๒๕๖๓ การขนส่งสินค้าทางอากาศในประเทศมีปริมาณรวม ๓๒,๒๑๔ ตัน โดยสายการบินที่มีส่วนแบ่งการตลาดสูงสุด ๓ อันดับแรก คือ สายการบินไทยสมายล์แอร์เวย์ จำนวน ๙,๔๔๓ ตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๒๙.๓ รองลงมา ได้แก่ การบินไทย จำนวน ๘,๓๙๔ ตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๒๖.๑ และสายการบินนกแอร์ จำนวน ๗,๑๘๙ ตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๒๒.๓ แสดงดังภาพที่ ๒-๒๐



ภาพที่ ๒-๒๐ แสดงส่วนแบ่งการตลาดของสายการบินขนส่งสินค้าในประเทศ ปี ๒๕๖๓ ^{๗๓}

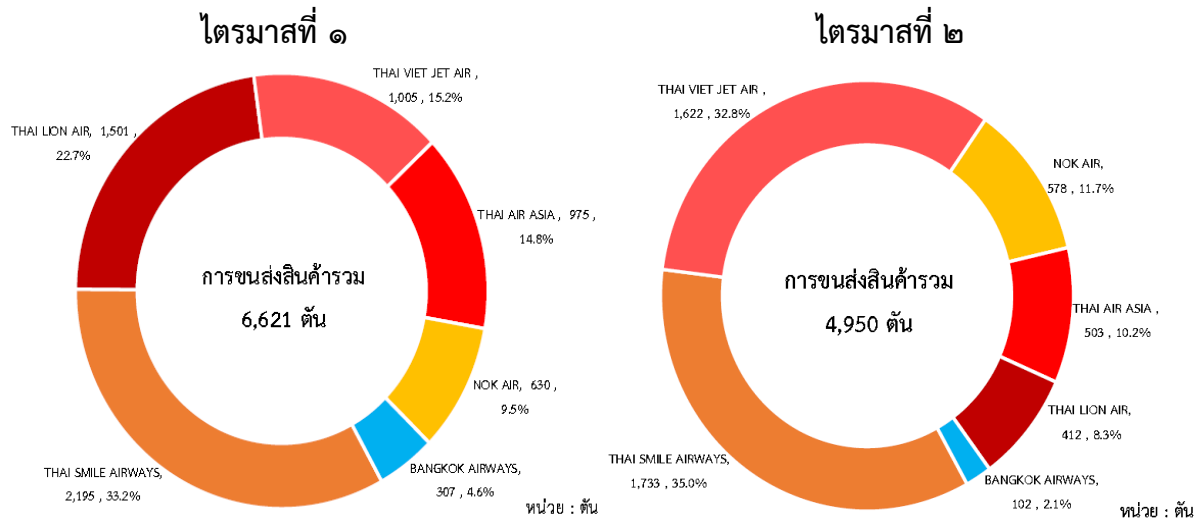
^{๗๒} นนท์ กลินทะ. (๒๕๖๔). การบินไทย เพิ่มขนส่งสินค้า ๒๒ เส้นทางเอเชีย ยุโรป และออสเตรเลีย. สืบค้นจาก <https://www.tnnthailand.com/news/wealth/85264/>

^{๗๓} กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๔).





ในเดือนมกราคมถึงเดือนมิถุนายน ปี ๒๕๖๔ การขนส่งสินค้าทางอากาศในประเทศมีปริมาณรวม ๑๑,๕๗๑ ตัน เมื่อเปรียบเทียบกับส่วนแบ่งการตลาดของสายการบินขนส่งสินค้า พบว่า อันดับหนึ่งคือสายการบิน Thai Smile Airways คิดเป็นสัดส่วนเฉลี่ยร้อยละ ๓๕.๐ ยังคงรักษาส่วนแบ่งการตลาดเป็นอันดับหนึ่ง สายการบินไทย (Thai Airways) จากเดิมในปี ๒๕๖๓ อยู่อันดับที่ ๒ สัดส่วนร้อยละ ๒๖.๑ แต่ในไตรมาสที่ ๑ และ ๒ ปี ๒๕๖๔ ไม่มีส่วนแบ่งการตลาด ส่วนสายการบิน Thai Viet Jet Air จากเดิมไม่ปรากฏในอันดับต้น ๆ แต่ในไตรมาส ๒ ของปี ๒๕๖๔ อยู่ในอันดับที่ ๒ โดยมีสัดส่วนถึงร้อยละ ๓๒.๘ เป็นต้น แสดงดังภาพที่ ๒-๒๑

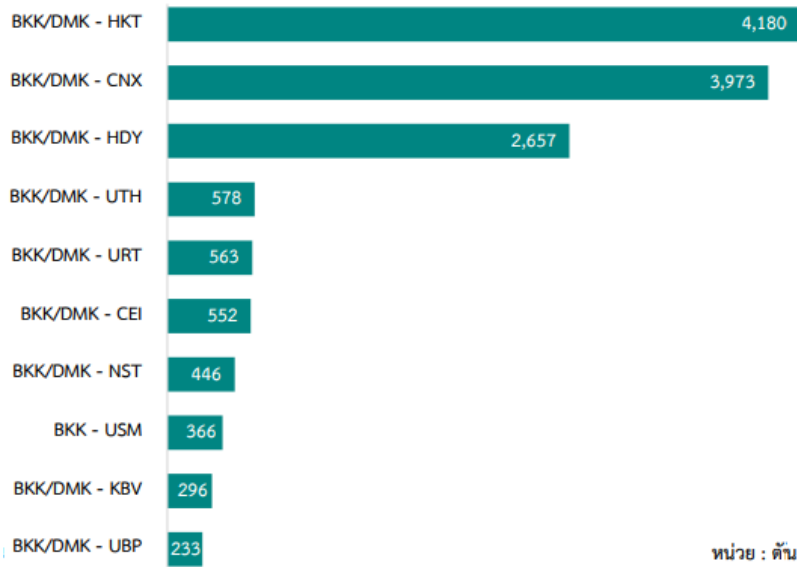


ภาพที่ ๒-๒๑ แสดงส่วนแบ่งการตลาดของสายการบินขนส่งสินค้าในประเทศ
เปรียบเทียบไตรมาสที่ ๑ และ ๒ ของปี ๒๕๖๔^{๗๔}

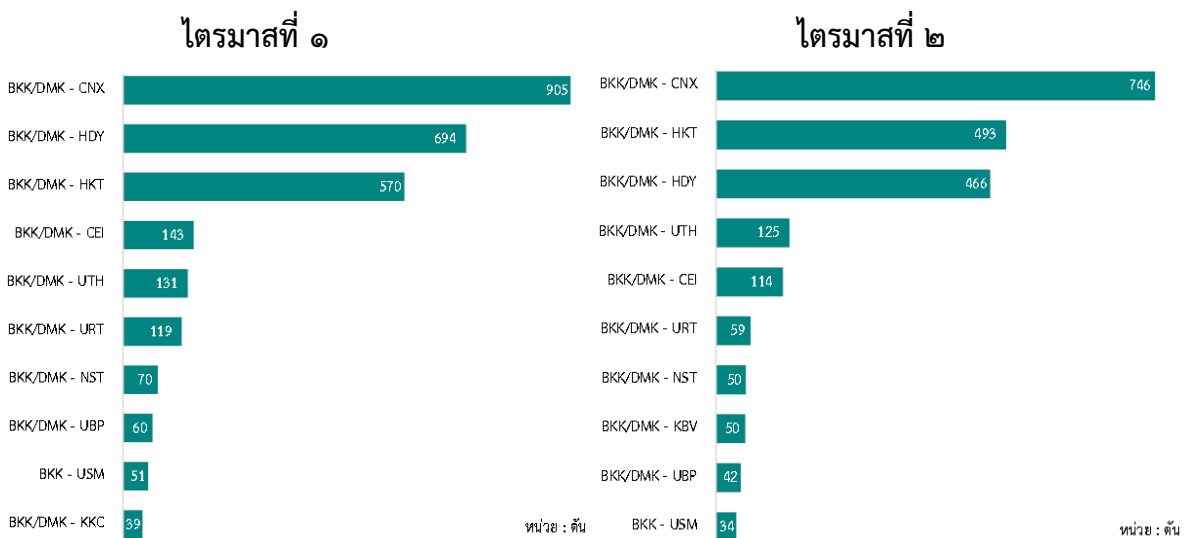
สำหรับเส้นทางบินภายในประเทศที่มีปริมาณการขนส่งสินค้า สูงเป็นอันดับต้น ๆ ของปี ๒๕๖๓ ต่อเนื่องถึงไตรมาส ๒ ของปี ๒๕๖๔ คือ เส้นทางกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิและดอนเมือง) - ภูเก็ต, กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิและดอนเมือง) - เชียงใหม่, กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิและดอนเมือง) - หาดใหญ่ แสดงดังภาพที่ ๒-๒๒ และภาพที่ ๒-๒๓

^{๗๔} กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๔).





ภาพที่ ๒-๒๒ แสดงภาพรวมเส้นทางบินในประเทศที่มีปริมาณการขนส่งสินค้า
 สูงสุด ๑๐ อันดับของปี ๒๕๖๓^{๗๕}



ภาพที่ ๒-๒๓ แสดงภาพรวมเส้นทางบินในประเทศที่มีปริมาณการขนส่งสินค้า
 สูงสุด ๑๐ อันดับของไตรมาสที่ ๑ และ ๒ ปี ๒๕๖๔^{๗๖}

^{๗๕} กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๔).

^{๗๖} กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๔).





ในเดือนเมษายน ปี ๒๕๖๔ สายการบิน Thai Smile Airways ได้ประกาศแผนขยายเส้นทางขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศครอบคลุม ๑๐ จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) เชียงราย เชียงใหม่ ขอนแก่น อุดรธานี อุบลราชธานี สุราษฎร์ธานี ภูเก็ต กระบี่ และสงขลา (หาดใหญ่) เพื่ออำนวยความสะดวกในการให้บริการขนส่งสินค้าแก่ผู้ประกอบการขนาดกลางขนาดเล็กและประชาชนทั่วไป โดยให้บริการขนส่งทางอากาศในพื้นที่จัดเก็บสินค้าได้ทั้งเครื่องบิน Airbus A320-200 สามารถรับสินค้า ณ สถานีปลายทางภายใน ๒๔ ชั่วโมง โดยประเภทสินค้าที่ให้บริการ เช่น สินค้าทั่วไป ของสด ผลไม้ตามฤดูกาล หรือของฝากต่าง ๆ ที่อยู่ในบรรจุภัณฑ์ที่มีน้ำหนักไม่เกิน ๑๕๐ กิโลกรัมต่อชิ้น ^{๗๗}

ขนส่งสินค้าถึงปลายทาง ภายในวันเดียว*
ครอบคลุมมากถึง 10 สนามบิน ทั่วประเทศ

อุดรธานี Udon Thani
ขอนแก่น Khon Kaen
อุบลราชธานี Ubon Ratchathani
เชียงใหม่ Chiang Mai
นครราชสีมา Bangkok
สุราษฎร์ธานี Surat Thani
ภูเก็ต Phuket
กระบี่ Krabi
หาดใหญ่ Hat Yai

ติดต่อสอบถามรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่ :
Contact : 02-134-5809 / Email : WEcargo@thaismileair.com

*เงื่อนไขเป็นไปตามที่บริษัทฯ กำหนด

THAI Smile | **CARGO**
Smile with Safety Delivery

ภาพที่ ๒-๒๔ แสดงจุดหมาย ๑๐ จังหวัดในแผนขยายเส้นทางขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศ
ของสายการบิน Thai Smile Airways ^{๗๘}

^{๗๗} ฐานเศรษฐกิจ. (๒๕๖๔). “ไทยสมายล์” ขยายบริการคาร์โก้ ๑๐ จังหวัดภายใน ๒๔ ชม. สืบค้นจาก <https://www.thansettakij.com/lifestyle/477378>

^{๗๘} ฐานเศรษฐกิจ. (๒๕๖๔).





๒.๔ การวิเคราะห์คู่แข่งของการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย

แนวโน้มภาวะการแข่งขันของการขนส่งสินค้าทางอากาศเพิ่มสูงขึ้นทั้งในระดับโลกและระดับภูมิภาค ข้อมูลที่ได้จากการประชุมระดมความคิดเห็น พบว่า สายการบินในหลายประเทศได้มีการเปลี่ยนอากาศยานโดยสาร ให้เป็น “เครื่องบินขนส่งสินค้า” เช่น Lufthansa, Korean Air, Emirates, Finnair, Austrian Airlines, Swiss Air, Air Canada เป็นต้น^{๙๙} สำหรับประเทศไทยในอดีตเคยมีการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางอากาศ พบว่า ไทยมีปริมาณสินค้านำเข้า-ส่งออกจำนวนมาก และมีมูลค่าการขนส่งสินค้าสูง สามารถแข่งขันกับฮ่องกงและสิงคโปร์ได้ แต่จุดเด่นของทั้ง ๒ ประเทศ คือ การขนส่งสินค้าผ่านแดนเนื่องจากมีระเบียบกติกากฎที่เกี่ยวข้องเอื้อประโยชน์ให้การขนส่งเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ บนพื้นฐานของความปลอดภัย^{๑๐๐} นอกจากนี้ ระยะเวลา ๑๐ ปีที่ผ่านมา กลุ่มประเทศ CLMV มีการพัฒนาการขนส่งทางอากาศเพิ่มมากขึ้น ซึ่งประเทศที่กำลังก้าวขึ้นมาเป็นคู่แข่งในด้านราคากับประเทศไทย คือ ประเทศเวียดนาม ที่มีเส้นทางขนส่งสินค้าทางอากาศไปยังจุดหมายปลายทางเดียวกับไทย เช่น นิวยอร์ก ลอสแอนเจลิส แฟรงก์เฟิร์ต^{๑๐๑}

การที่จะส่งเสริมและสนับสนุนให้สายการบินของไทยสามารถเข้าสู่ตลาดการแข่งขัน จึงมีการศึกษาศักยภาพของคู่แข่ง ดังนี้

สายการบินเอมิเรตส์ สกาย คาร์โก้ (Emirates Sky Cargo)

ข้อมูลจากการระดมความคิดเห็น ทำให้ทราบว่า การปรับตัวในระบบโลจิสติกส์ของภูมิภาคตะวันออกกลางจากเมืองดูไบเป็นศูนย์กลางทางการบินที่สำคัญแห่งหนึ่งของโลก โดยสายการบินเอมิเรตส์ ซึ่งเป็นสายการบินแห่งชาติของสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์^{๑๐๒} ในส่วนของสายการบินเอมิเรตส์ สกาย คาร์โก้ (Emirates Sky Cargo) มีการขยายเครือข่ายครอบคลุมปลายทาง ๑๓๕ แห่งทั่วโลก^{๑๐๓} ภายใต้โครงการของ DP World ซึ่งเป็นองค์กรของรัฐบาลแต่มีการบริหารงานในรูปแบบเอกชน มุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการ การลดต้นทุน และการเชื่อมโยงเครือข่ายท่าเรือ ๗๘ แห่งกับเขตปลอดอากรมากกว่า ๒๐ แห่ง นอกจากนี้ DP World ยังลดขั้นตอนพิธีการศุลกากร มีบริการย้ายสินค้ารับจากท่าเรือไปท่าอากาศยาน ทำธุรกิจเครื่องบินต่อเครื่องบิน (Air-to-Air) รวมถึงการใช้ระบบดิจิทัลโลจิสติกส์^{๑๐๔}

^{๙๙} อณัญญา เนตรประไพ. (๒๕๖๔). (สัมภาษณ์ วันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๔). การประชุมคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ ในคณะกรรมการธิการการคมนาคม วุฒิสภา ครั้งที่ ๑๙/๒๕๖๔.

^{๑๐๐} นิธิธร สุขมนัส. (๒๕๖๔). (สัมภาษณ์ วันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๔).

^{๑๐๑} วิฑูรย์ สันติบุญญรัตน์. (๒๕๖๔). (สัมภาษณ์ วันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๔). การประชุมคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ ในคณะกรรมการธิการการคมนาคม วุฒิสภา ครั้งที่ ๑๙/๒๕๖๔.

^{๑๐๒} สุวิทย์ รัตนจินดา. (๒๕๖๔). (สัมภาษณ์ วันที่ ๘ กันยายน ๒๕๖๔). การประชุมคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ ในคณะกรรมการธิการการคมนาคม วุฒิสภา ครั้งที่ ๒๐/๒๕๖๔.

^{๑๐๓} โพสต์ทูเดย์. (๒๕๖๓). เอมิเรตส์ สกายคาร์โก้ เปิดตัวบริการเช่าเหมาลำขนส่งสินค้า. สืบค้นจาก <https://www.posttoday.com/economy/news/638290>

^{๑๐๔} สุวิทย์ รัตนจินดา. (๒๕๖๔). (สัมภาษณ์ วันที่ ๘ กันยายน ๒๕๖๔).





ในประเทศไทย เที่ยวบิน เอมิเรตส์ สกายคาร์โก้ จากสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิ ทำการขนส่งสินค้าและผักผลไม้มาขายใน อาทิต มะพร้าว มะม่วง สับปะรด ขนุน ส้มเมืองดูไบเพื่อกระจายไปยังตลาดในภูมิภาคอื่น ๆ ในตะวันออกกลางและยุโรป ทั้งนี้ เที่ยวบินจากออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ มีการขนส่งเนื้อสัตว์และผลไม้หลากหลายประเภท เช่น องุ่นและแตงโม สู้ตลาดต่างประเทศ นอกจากนี้ยังมีมะม่วงจากอินเดีย มันเทศจากอียิปต์ บลูเบอร์รี่จากสหราชอาณาจักร ซีสจากฝรั่งเศสและอิตาลี ปลาแซลมอนจากนอร์เวย์ เซอร์รี่จากชิลี อาหารทะเลจากปากีสถาน เบเกอรี่จากเนเธอร์แลนด์ และผลไม้เมืองร้อนจากเวียดนาม^{๘๕}

จากข้อมูลข้างต้นเห็นได้ว่า สายการบินเอมิเรตส์เข้ามามีบทบาทในน่านฟ้าไทยเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในช่วงวิกฤตการณ์ที่สายการบินของไทยลดเที่ยวบินลง ทั้งการขนส่งผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้าจากดูไบมาประเทศไทยทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับ รวมถึงการบินจากดูไบมาประเทศไทยและต่อไปยังประเทศที่สาม



ภาพที่ ๒-๒๕ แสดงภาพเครื่องบินของสายการบินเอมิเรตส์ สกาย คาร์โก้ (Emirates Sky Cargo)

^{๘๕} โพสต์ทูเดย์. (๒๕๖๓).





สายการบินลุฟต์ฮันซา คาร์โก้ (Lufthansa Cargo)

สายการบิน Lufthansa Cargo สายการบินขนส่งสินค้าในเครือสายการบินแห่งชาติของเยอรมนี ได้ปฏิบัติการเที่ยวบินขนส่งสินค้าด้วยเครื่องบินโดยสารเป็นครั้งแรกเมื่อวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๖๔ ปัจจุบัน Lufthansa Cargo มีฝูงบินขนส่งสินค้าทั้งหมด ๑๓ ลำ ประกอบด้วย McDonnell Douglas MD-11F จำนวน ๔ ลำ Boeing 777F จำนวน ๙ ลำ และในปี ๒๕๖๔ Lufthansa Cargo มีแผนรับมอบเครื่องบินขนส่งสินค้าแบบ Boeing 777F เพิ่มเติมอีก ๑ ลำ ซึ่งจะทำให้มีฝูงบินขนส่งสินค้าทั้งหมด ๑๔ ลำ รวมถึงยังมีการใช้พื้นที่ขนส่งสินค้าในเที่ยวบินปกติอีกด้วย ทำให้สามารถรองรับสินค้าได้ถึง ๓๐ ตันต่อเที่ยว โดยสินค้าส่วนใหญ่ประกอบด้วยอุปกรณ์การแพทย์ อาทิ หน้ากากและอุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล เส้นทางบินขนส่งสินค้าที่สำคัญ คือ เส้นทาง Frankfurt - Shanghai, Frankfurt - Beijing, Munich - Shanghai, Munich - Beijing เป็นต้น และการที่สายการบินสามารถขยายเส้นทางได้รวดเร็วเกิดจากการประสานงานและความร่วมมือระหว่างกระทรวงการต่างประเทศและสถานเอกอัครราชทูตของทั้ง ๒ ประเทศ ^{๘๖ ๘๗ ๘๘}



ภาพที่ ๒-๒๖ แสดงภาพเครื่องบินของสายการบินลุฟต์ฮันซา คาร์โก้ (Lufthansa Cargo)

^{๘๖} Wingtips. (๒๕๖๔). Lufthansa Cargo เผยรายได้ปี ๒๐๒๐ ที่ผ่านมาสูงที่สุดนับตั้งแต่ก่อตั้งสายการบิน. สืบค้นจาก <https://www.wingtips.info/lufthansa-cargo-2020/>

^{๘๗} สาดิตา ทินารักษ์. (๒๕๖๓). Lufthansa Cargo ขยายพื้นที่ระวางสินค้าด้วยฝูงเครื่องบินโดยสาร. สืบค้นจาก <https://www.airfreight-logistics.com/th/lufthansa-cargo-expands-freight-capacity/>

^{๘๘} ธนธัส อัครโชติกวนิชย์. (๒๕๖๓). Lufthansa Cargo ปฏิบัติการเที่ยวบินขนส่งสินค้าด้วยเครื่องบินโดยสารเป็นครั้งแรก. สืบค้นจาก <https://www.airfreight-logistics.com/th/lufthansa-cargo-first-passenger-aircraft-for-air-cargo/>





สายการบินออล นิปปอน แอร์เวย์ (All Nippon Airways: ANA)

สายการบิน All Nippon Airways (ANA) เป็นสายการบินขนส่งสินค้าที่ใหญ่ที่สุดในประเทศญี่ปุ่น ทำการเปิดเที่ยวบินขนส่งสินค้าเพื่อขยายตลาดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ด้วยที่ตั้งทางยุทธศาสตร์ของประเทศญี่ปุ่นซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างสหรัฐอเมริกาและทวีปเอเชีย ซึ่งถือเป็นเส้นทางการขนส่งสินค้าทางอากาศที่สำคัญ ศักยภาพของการขนส่งสินค้ามุ่งเน้นการขนส่งสินค้าทั้งขนาดใหญ่และขนาดเล็ก เช่น รถยนต์ทั้งคัน เครื่องจักรขนาดใหญ่ Semiconductor โทรศัพท์มือถือ ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ และ ฮาร์ดดิสก์ เป็นต้น^{๙๙}



ภาพที่ ๒-๒๗ แสดงภาพเครื่องบินของสายการบินออล นิปปอน แอร์เวย์ (All Nippon Airways: ANA)

สาธารณรัฐประชาชนจีน

โครงการท่าอากาศยานขนส่งสินค้าเอ้อโจว ประเทศจีน เป็นท่าอากาศยานขนส่งสินค้าแห่งแรกของประเทศ โดยมีเป้าหมายที่จะกลายเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางอากาศ และท่าอากาศยานสำรองสำหรับขนส่งผู้โดยสาร เนื่องด้วยเมืองเอ้อโจวตั้งอยู่ในภูมิภาคทางตอนกลางของประเทศจีน ทำให้เมืองใหญ่หลายแห่งในประเทศสามารถเข้าถึงโดยเครื่องบินภายในเวลาชั่วโมงครึ่ง โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานแห่งนี้อยู่ในช่วงปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๘ สามารถรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศได้สูงถึง ๓.๓ ล้านตันต่อปีภายในปี ๒๕๗๓ โดยคาดการณ์ว่าจะเปิดดำเนินการได้ภายในปี ๒๕๖๔ หรือช่วงต้นปี ๒๕๖๕^{๑๐}

^{๙๙} กุเบศร์ บุณราสี. (๒๕๖๓). ANA เปิดเที่ยวบินขนส่งสินค้า หนูนการค้าและเศรษฐกิจอาเซียน. สืบค้นจาก <https://www.airfreight-logistics.com/th/anas-new-freighter-flights-aim-to-benefit-southeast-asia/>

^{๑๐} สำนักข่าวซินหัว ประเทศไทย. (๒๕๖๓). ท่าอากาศยานที่มุ่งเน้นการขนส่งสินค้าแห่งแรกของจีน ในเมืองเอ้อโจว มณฑลหูเป่ย์ทางตอนกลางของประเทศ คาดว่าจะเริ่มเปิดดำเนินการภายในสิ้นปี ๒๐๒๑ หรือต้นปี ๒๐๒๒. สืบค้นจาก https://www.xinhua.com/china/92739_20200331





นอกจากนี้ ข้อมูลจากการประชุมระดมความคิดเห็นได้รับทราบว่า ผลกระทบของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าไปประเทศจีน ปัจจุบันผู้ประกอบการไทยแข่งขันได้ยากเนื่องจากรัฐบาลจีนให้เงินอุดหนุนแก่สายการบินของตนเองประมาณ ๕,๐๐๐ เหรียญสหรัฐต่อเที่ยว ทำให้สายการบินของจีนเข้ามาขนส่งสินค้าเกษตรจากไทยโดยผู้ประกอบการไทยไม่สามารถแข่งขันได้ในตลาดจีนซึ่งเป็นตลาดหลักของไทย ^{๙๑}

สายการบินสิงคโปร์ แอร์ไลน์ คาร์โก้ (Singapore Airlines Cargo)

สายการบิน Singapore Airlines Cargo เป็นสายการบินขนส่งสินค้าที่เปิดให้บริการมานานกว่า ๕๐ ปี มีศูนย์กลางที่ทำอากาศยานชางงี (Changi Airport) เชื่อมต่อไปยังจุดหมายปลายทางกว่า ๑๐๐ เมืองในภูมิภาคยุโรป (Europe) เอเชียเหนือ (North Asia) อเมริกา (Americas) เอเชียตะวันตก/แอฟริกา (West Asia / Africa) เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (South East Asia) และแปซิฟิกตะวันตกเฉียงใต้ (South West Pacific) ด้วยเครือข่ายการให้บริการร่วมกันของสายการบิน Singapore Airlines Cargo สายการบิน Scoot และสายการบิน SilkAir จุดเด่นที่ทำให้สิงคโปร์เป็นศูนย์กลางของการขนส่งสินค้าทางอากาศนั้น เนื่องจากการเชื่อมต่อกับท่าเทียบเรือด้วยอาคาร SATS Airfreight Terminal 5 และ 6 ที่รองรับกิจกรรมการส่งออก การนำเข้า และการขนถ่ายสินค้า ปริมาณรวมประมาณ ๑,๔๐๐,๐๐๐ ตันต่อปี ซึ่งสถานีขนส่งสินค้าทางอากาศทั้ง ๒ แห่งจะเชื่อมต่อกันด้วยระบบทางหลวงเพื่ออำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้า ^{๙๒}

^{๙๑} กิตติโชค จิตต์สตรี่. (๒๕๖๔). พิจารณารายงานความคืบหน้าการดำเนินงานของคณะทำงานศึกษาด้านการเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน โดยมาตรการส่งเสริมและเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าทางอากาศ. การประชุมคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ ในคณะกรรมการธิการการคมนาคม วุฒิสภา ครั้งที่ ๑๘/๒๕๖๔ วันพุธที่ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๔.

^{๙๒} Singapore Airlines Cargo. (n.d.). Singapore Airlines Cargo. Retrieve from <http://www.siacargo.com/index.asp>





ภาพที่ ๒-๒๘ แสดงเครือข่ายการให้บริการร่วมกันของสายการบิน Singapore Airlines Cargo, สายการบิน Scoot และสายการบิน SilkAir



ภาพที่ ๒-๒๙ แสดงภาพเครื่องบินของสายการบิน Singapore Airlines Cargo





สายการบินหลันเหมย (LanMei Airlines)

สายการบิน LanMei Airlines ของกัมพูชา ได้เปิดเที่ยวบินขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เส้นทาง กรุงเทพฯ - กรุงเทพมหานคร - นครหลันโจว โดยเที่ยวบินปฐมฤกษ์เปิดดำเนินการเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๓ ได้ขนส่งมั่งคุดไทยน้ำหนัก ๑๕ ตัน มูลค่าประมาณ ๒๓,๓๐๐ เหรียญสหรัฐ ไปยังท่าอากาศยานนานาชาติ หลันโจวจางชวน^{๙๓} ถือเป็นสัญญาณที่ดีในการขยายตลาดผลไม้ไทยไปยังนครหลันโจว แต่สายการบินที่ขนส่งกลับเป็นสายการบินจากประเทศกัมพูชาแทนที่จะเป็นสายการบินของไทย

นอกจากนี้ การพัฒนาด้านการขนส่งทางอากาศของประเทศกัมพูชามีโครงการก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่และปรับปรุงสนามบินเดิมโดยวางแผนดำเนินการในช่วงระหว่างปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๖ มีรายละเอียดดังนี้

ท่าอากาศยานนานาชาติพนมเปญ พื้นที่สร้างท่าอากาศยานนานาชาติพนมเปญแห่งใหม่จะมีพื้นที่ขนาดกว่า ๑๕,๖๐๐ ไร่ พื้นที่ใหญ่กว่าท่าอากาศยานนานาชาติกรุงพนมเปญแห่งเดิม ประมาณ ๖.๕ เท่า โดยเป็นการร่วมทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน ระหว่างกรมการบินพลเรือนของกัมพูชา และ Overseas Cambodia Investment Corp (OCIC) โดยขณะนี้การดำเนินการที่เกี่ยวข้องเป็นไปตามแผนและคาดว่าจะเสร็จภายในปี ๒๕๖๖

ท่าอากาศยานนานาชาติเสียมราฐ พื้นที่สร้างท่าอากาศยานนานาชาติเสียมราฐแห่งใหม่จะอยู่ห่างจากจังหวัดเสียมราฐประมาณ ๕๑ กิโลเมตร และห่างจากอุทยานประวัติศาสตร์และพื้นที่ตั้งกลุ่มปราสาทต่าง ๆ ประมาณ ๔๐ กิโลเมตร การก่อสร้างท่าอากาศยานแห่งใหม่มีเหตุเนื่องจากท่าอากาศยานแห่งเดิมอยู่ใกล้กับอุทยานประวัติศาสตร์ แรงสั่นสะเทือนส่งผลกระทบต่อฐานของกลุ่มปราสาทโบราณต่าง ๆ ในระยะยาว และเพื่อรองรับจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาจังหวัดเสียมราฐ ซึ่งมีจำนวนมากขึ้น โดยท่าอากาศยานแห่งใหม่จะมีพื้นที่ประมาณ ๔,๕๐๐ ไร่ โดยจะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึงปีละ ๗ ล้านคน

ท่าอากาศยานนานาชาติพระสีหนุสามารถรับการลงจอดและขึ้นบินของเครื่องบินพิสัยบินปานกลาง เช่น ที่เดินทางมาจากจีนหรือกาตาร์ ปัจจุบันได้ขยายรันเวย์สนามบินจาก ๒,๘๐๐ เมตรเป็น ๓,๓๐๐ เมตร เพื่อรองรับการลงจอดและขึ้นบินของเครื่องบินพิสัยบินไกลจากปารีส ประเทศฝรั่งเศส และยังมีโครงการขยายปรับปรุงทั้งอาคารผู้โดยสารบุคคลสำคัญและอาคารผู้โดยสารขาเข้า นอกจากนี้ ท่าอากาศยานนานาชาติพระสีหนุยังมีโครงการระยะยาวขยายขีดความสามารถการรองรับผู้โดยสารเพิ่มในอนาคต โดยระยะแรกจะขยายท่าอากาศยานให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ ๓.๖ ล้านคนต่อปี และต่อไปจะขยายท่าอากาศยานให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ ๑๐ ล้านคนต่อปีในที่สุด

^{๙๓} ThaiBizChina. (๒๕๖๓). กานชูเร่งพัฒนาการขนส่งทางอากาศต่อเนื่อง นำเข้าผลไม้ไทยไม่ต้องผ่านเมืองหน้าด่าน. สืบค้นจาก <https://thaibizchina.com/กานชูเร่งพัฒนาการขนส่ง/>





จังหวัดเกาะกงมีการก่อสร้างและพัฒนาท่าอากาศยาน ๒ แห่ง ได้แก่ (๑) ท่าอากาศยานนานาชาติ ดาราซากอร์ (Dara Sakor International Airport) ซึ่งพัฒนาโดย Tianjin Union Development Group ของจีน ในเขต Botum Sakor โดยเปิดใช้เมื่อปลายปี ๒๕๖๓ และ (๒) ท่าอากาศยานนานาชาติเกาะกง (Koh Kong International Airport) ซึ่งเป็นการร่วมทุนกันระหว่าง LYP Group ของกัมพูชา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ Bangkok Airways ของไทย มีพื้นที่ประมาณ ๓,๖๐๐ ไร่ ในเขต Mondul Seima

ท่าอากาศยานพระตะบอง อยู่ห่างจากตัวเมืองประมาณ ๓ กิโลเมตร มีพื้นที่ประมาณ ๗๖๘ ไร่ และมีลานวิ่งเครื่องบินความยาว ๑,๖๐๐ เมตร ซึ่งไม่ได้ใช้งานเชิงพาณิชย์มากกว่า ๒ ทศวรรษ เมื่อช่วง ปลายเดือนมกราคม ๒๕๖๓ กลุ่มนักลงทุน Airaviata (AAT) Cambodia Regional Airlines จากฝรั่งเศส ได้หารือกับผู้ว่าราชการจังหวัดพระตะบอง เกี่ยวกับโอกาสในการฟื้นฟูและพัฒนาท่าอากาศยานดังกล่าว เพื่อรองรับเส้นทางบินภายในประเทศและเครื่องบินขนาดเล็ก และนักท่องเที่ยวที่ต้องการเดินทาง จากกรุงเทพมหานครไปยังจังหวัดอื่น ๆ ^{๙๔ ๙๕ ๙๖}

ดีเอชแอล เอ็กซ์เพรส (DHL Express)

DHL Express ผู้ให้บริการขนส่งด่วนระหว่างประเทศระดับโลกในรูปแบบ door-to-door รับส่ง พัสดุและเอกสารสำหรับองค์กรธุรกิจและลูกค้ารายย่อย ปัจจุบันมีเครื่องบินขนส่งกว่า ๒๘๐ ลำทั่วโลก ครอบคลุมสนามบินกว่า ๕๐๐ แห่ง โดยมีการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศให้ลูกค้ากว่า ๒.๗ ล้านราย คิดเป็นการขนส่งประเภทขนส่งด่วนภายในเวลาที่กำหนด (Time Definite) จำนวน ๒๘๖ ล้านชิ้นต่อปี ครอบคลุม ๒๒๐ ประเทศทั่วโลก

สำหรับ DHL Express ประเทศไทยเริ่มดำเนินงานตั้งแต่ปี ๒๕๑๖ โดยมีเที่ยวบินขนส่งระหว่าง ประเทศราว ๔๐ เที่ยวบินต่อวัน จากสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นหนึ่งในศูนย์ขนส่งสินค้าระดับภูมิภาคของ DHL Express และเป็นเกตเวย์เชื่อมต่อกับอินโดจีน และ DHL Express ยังเป็นพันธมิตรกับสายการบิน K-Mile Air ซึ่งเป็นสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าของไทย

จากการเติบโตของ E-Commerce DHL Express ได้เพิ่มเครื่องบินโบอิง B737-800 ที่ดัดแปลง เพื่อการขนส่งสินค้า โดยขยายพื้นที่ขนส่งสินค้าทางอากาศภายในเอเชียเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ ๓๐ รวมเป็น ประมาณ ๑๔๐ ต้นต่อสัปดาห์ และเพิ่มความเร็วในการบินขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจาก ๕ เที่ยวบิน เป็น ๖ เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ครอบคลุมเส้นทางบินระหว่างฮานอย - ฮองกง - กรุงเทพฯ จะทำให้การขนส่ง ระหว่างประเทศรวดเร็วขึ้น ^{๙๗}

^{๙๔} ศูนย์ธุรกิจสัมพันธ์ กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ. (๒๕๖๓). กัมพูชาได้มีการพัฒนาท่าอากาศยานหลายแห่งในประเทศ เพื่อสร้างความเชื่อมโยงในระดับภูมิภาค. สืบค้นจาก <https://globthailand.com/cambodia-05022020/>

^{๙๕} ผู้จัดการออนไลน์. (๒๕๖๓). กัมพูชาเปิดงบประมาณ ๕ พันล้าน สร้างสนามบินนานาชาติเพิ่ม ๓ แห่ง ท้องถิ่นอีก ๔ รับนักท่องเที่ยวในอนาคต. สืบค้นจาก <https://mgronline.com/indochina/detail/9630000040942>

^{๙๖} ศูนย์ข้อมูลข่าวสารอาเซียน กรมประชาสัมพันธ์. (๒๕๖๔). กัมพูชา กำหนดสร้างสนามบินเสียมราฐเสร็จในปี ๒๕๖๖. สืบค้นจาก http://www.asean-thai.net/ewt_news.php?nid=10085&filename=ind

^{๙๗} TechSauce Team. (๒๕๖๔). DHL เพิ่มเครื่องบินขนส่งสินค้าในเอเชีย เชื่อมกรุงเทพฯ ฮานอย ฮองกง หนุนการเติบโตการค้า และ e-Commerce ในเอเชียแปซิฟิก. สืบค้นจาก <https://techsauce.co/pr-news/dhl-expands-delivery-routes-in-apac>





DHL

**ดีเอชแอล เอ็กซ์เพรส
เพิ่มเครื่องบินขนส่งสินค้าในเอเชีย**

ฮานอย → อ่องกง → กรุงเทพฯ → ฮานอย → **6** เทียบต่อสัปดาห์

ฮานอย อ่องกง กรุงเทพฯ

- เครื่องบิน **B737-800**
- น้ำหนักบรรทุก **23** ตัน
- บินได้ระยะทาง **3,700 กม. / 2,900 ไมล์ทะเล**
- ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอน* **15%**

*เปรียบเทียบกับเครื่องบินรุ่น B737 CLASSIC

ภาพที่ ๒-๓๐ แสดงการเพิ่มเที่ยวบินขนส่งสินค้าในทวีปเอเชียของ DHL Express





บทที่ ๓ วิธีพิจารณาศึกษา

การพิจารณาศึกษา “มาตรการส่งเสริมและเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย” ในครั้งนี้ ดำเนินการในช่วงปรับตัวของอุตสาหกรรมการบินหลังได้รับผลกระทบจากวิกฤตโควิด-๑๙ จึงให้ความสำคัญกับข้อมูลข้อเท็จจริงในบริบทปัจจุบันที่ได้จากมุมมองและแนวคิดของกลุ่มผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่มีความหลากหลาย และในการวิเคราะห์ข้อมูลคำนึงถึงความเป็นไปได้ ความพร้อมของอุตสาหกรรม และความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวม

๓.๑ วิธีพิจารณาศึกษา

๓.๑.๑ ศึกษาข้อมูลปฐมภูมิ

คณะทำงานฯ ศึกษาและเก็บรวบรวมข้อมูลจากการประชุมระดมความคิดเห็น ร่วมกับกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่อุปทานการขนส่งสินค้าทางอากาศ ได้แก่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ สมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย สมาคมสายการบินประเทศไทยและตัวแทนสายการบินต่าง ๆ สมาพันธ์ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย สมาคมผู้ค้าและส่งออกผลไม้ไทย สมาคมขนส่งสินค้านำเข้าและส่งออก สมาคมขนส่งสินค้าเร่งด่วนไทย กลุ่มบริษัท บางกอก ไพล์ท เซอร์วิสเซส จำกัด และตัวแทนผู้ประกอบการที่อยู่ระหว่างการยื่นขอใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน รวมถึงเดินทางไปศึกษาดูงานการพัฒนาท่าอากาศยาน เขตปลอดอากร และคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อรวบรวมข้อมูลข้อเท็จจริงจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๓.๑.๒ ศึกษาข้อมูลทุติยภูมิ

คณะทำงานฯ ศึกษาและเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับนโยบายและแผนพัฒนาของภาครัฐ เอกสารวิชาการจากนักวิชาการ หน่วยงานต่าง ๆ รวมถึงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศของไทย โดยมีรายละเอียดดังนี้

๑. แผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ ๑๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๗๖)
๒. เอกสารวิชาการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางอากาศและระบบโลจิสติกส์ทางอากาศจากหน่วยงาน องค์กรต่าง ๆ ย้อนหลัง ๕ ปี ที่มีความทันสมัยและสอดคล้องกับทิศทางของแผนพัฒนาประเทศ





๓. ข้อมูลสถิติปริมาณและมูลค่าการค้าของการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยและต่างประเทศย้อนหลัง ๓ - ๕ ปี และปีปัจจุบัน จากหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม เช่น สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) รวมถึงกรมศุลกากร กระทรวงการคลัง กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ และบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

๔. กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวกับกระบวนการขนส่งสินค้าทางอากาศจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิที่นำมาใช้ในการศึกษานั้น คณะทำงานฯ คำนึงถึงความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการศึกษาเป็นสำคัญ

๓.๒ การวิเคราะห์ข้อมูล

๓.๒.๑ ข้อมูลปฐมภูมิ

ข้อมูลในส่วนนี้ ได้มาจากการระดมความคิดเห็นและการศึกษาดูงาน ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นข้อมูลข้อเท็จจริง ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ คณะทำงานฯ ได้ทำการแยกแยะข้อมูลออกเป็น ๒ กรณี คือ กรณีข้อมูลเชิงสถิติ ได้ตรวจสอบความถูกต้องกับแหล่งที่มาของข้อมูล และกรณีข้อมูลเชิงคุณภาพ ได้ตรวจสอบความถูกต้องกับผู้บันทึกข้อมูลและผู้ให้ข้อมูล

๓.๒.๒ ข้อมูลทุติยภูมิ

ข้อมูลในส่วนนี้ ได้มาจากการทบทวนและสืบค้นจากเอกสารเผยแพร่ทั่วไป สื่อสิ่งพิมพ์ เอกสารการศึกษาจากหน่วยงานต่าง ๆ รวมถึงบทความและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง คณะทำงานฯ ได้ตรวจสอบข้อมูลโดยตรวจแหล่งที่มาของข้อมูล ความน่าเชื่อถือ ความถูกต้อง ความสมบูรณ์ และความทันสมัย





๓.๒.๓ วิธีวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ

การวิเคราะห์ข้อมูลในการศึกษาครั้งนี้ ได้เลือกใช้การวิเคราะห์เชิงเนื้อหา (Content Analysis) โดยนำข้อมูลมาจัดทำให้เป็นระบบ แยกแยะข้อมูลตามองค์ประกอบ เชื่อมโยงความสัมพันธ์ของข้อมูลที่ได้มาจากทั้งสองแหล่งข้อมูล ทำการวิเคราะห์และตีความตามเนื้อหาที่ปรากฏ และสรุปผลการศึกษา

๓.๓ ระยะเวลาในการพิจารณาศึกษา

กำหนดระยะเวลาในการศึกษาตั้งแต่เดือนพฤษภาคม - กันยายน ๒๕๖๔
รวมระยะเวลาทั้งสิ้น ๕ เดือน

๓.๔ กระบวนการพิจารณาศึกษา

การกำหนดกระบวนการพิจารณาศึกษาเพื่อให้ผลการศึกษาสอดคล้องวัตถุประสงค์และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ คณะทำงานฯ จึงกำหนดเป็น ๘ ขั้นตอน ดังนี้

๑. คณะกรรมการได้ตั้งคณะทำงานศึกษาด้านการเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน โดยมาตรการส่งเสริมและเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าทางอากาศ

๒. ศึกษาและทบทวนข้อมูลจากเอกสารวิชาการที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางอากาศ รวบรวมข้อมูลสถิติปริมาณและมูลค่าการค้าของการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยและต่างประเทศ การศึกษาในขั้นนี้มีการจัดทำรายงานความก้าวหน้าระยะที่ ๑ เพื่อเป็นการนำร่องเชิงความคิดสำหรับการศึกษาระยะต่อไป

๓. ประชุมระดมความคิดเห็นกับกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียกับการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยสาระสำคัญที่ได้จากแต่ละหน่วยงาน คือ บริบทของการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยและต่างประเทศ ข้อมูลสถิติปริมาณและมูลค่าของการขนส่งสินค้าทางอากาศย้อนหลังและปีปัจจุบัน มุมมอง ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะที่สามารถสร้างโอกาสความร่วมมือในการจัดตั้งสายการบินขนส่งสินค้าของไทย รวมถึงข้อจำกัดจากกฎหมายระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศที่ทำให้เกิดความล่าช้า ไม่ทันต่อสถานการณ์

๔. เดินทางศึกษาดูงานการพัฒนาท่าอากาศยาน เขตปลอดอากรและคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อรวบรวมข้อมูลข้อเท็จจริงจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๕. นำข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิที่ได้รับมาเข้าประชุมระดมความคิดเห็นในคณะทำงานทำการวิเคราะห์แยกแยะประเด็นสำคัญที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์การศึกษา เพื่อเชื่อมโยงความสัมพันธ์ของข้อมูลจากทั้งสองแหล่ง เพื่อนำไปสู่การสรุปผลต่อไป





๖. นำผลการวิเคราะห์ข้อมูลมาสรุปผลโอกาสและความท้าทาย รวมถึงความเป็นไปได้ของการจัดตั้งสายการบินขนส่งสินค้าของไทย และกำหนดมาตรการส่งเสริมและเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าทางอากาศ ที่เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบันและรองรับการเติบโตในอนาคต โดยจัดทำข้อเสนอแนะในมิติของการทบทวนแก้ไขกฎระเบียบข้อบังคับเพื่อให้สอดคล้องกับรูปแบบธุรกิจการบินที่เปลี่ยนแปลงไป รวมถึงการบริหารจัดการในด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ในขั้นตอนนี้มีการจัดทำเป็นร่างรายงานการพิจารณาศึกษาฉบับสมบูรณ์

๗. ดำเนินการส่งบทสรุปรายงานการศึกษาไปยังผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่อุปทานการขนส่งสินค้าทางอากาศ เพื่อรับฟังข้อเสนอแนะเพิ่มเติมให้รายงานฉบับนี้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

๘. จัดทำรายงานการพิจารณาศึกษาฉบับสมบูรณ์เสนอต่อคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา



ภาพที่ ๓-๑ แสดงกระบวนการพิจารณาการศึกษา





บทที่ ๔ วิเคราะห์โอกาสและความท้าทาย

๔.๑ โอกาสของการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าของไทย

คณะทำงานฯ นำข้อมูลข้อเท็จจริงจากการประชุมระดมความคิดเห็นร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและการศึกษาดูงาน ได้สาระสำคัญที่ระบุถึงโอกาสในการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าของไทยสรุปได้ดังนี้

ประเทศไทยมีจุดเด่นด้านที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ซึ่งเป็นศูนย์กลางของกลุ่มประเทศอาเซียนและกลุ่มประเทศ CLMV (กัมพูชา ลาว เมียนมาร์ เวียดนาม) จำนวนชั่วโมงบินจากเมืองอย่าง กุ้ง พนมเปญ เวียงจันทน์ หรือเวียดนามมายังประเทศไทยใช้เวลาประมาณ ๑ ชั่วโมงบิน^{๙๘} และไทยยังมีศักยภาพที่สามารถเป็นจุดรวมและกระจายสินค้าไปยังภูมิภาคด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งทางถนน ทางเรือ ทางรางที่สามารถเชื่อมต่อกับทางอากาศ มีความพร้อมของบุคลากรการบิน รวมถึงมีข้อได้เปรียบในการส่งออกสินค้าเพราะเป็นผู้ผลิตในภาคเกษตรกรรม นอกจากนี้ยังสามารถนำเข้าวัตถุดิบ ส่วนประกอบและชิ้นส่วนมาประกอบและผลิตเป็นสินค้าเพื่อการส่งออก^{๙๙}

ความต้องการการขนส่งสินค้าทางอากาศที่เพิ่มมากขึ้นหลังเกิดวิกฤตโควิด-๑๙ และการขยายตัวของตลาดพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นหน่วยงานกำกับดูแลเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ พิจารณาเห็นถึงความสำคัญของโอกาสนี้ ได้ดำเนินการสนับสนุนให้สายการบินของไทยปรับตัวเข้าสู่การขนส่งสินค้าโดยออกประกาศ เรื่อง การยกเว้นมาตรการและแนวทางปฏิบัติในการขนส่งสินค้าภายในห้องโดยสารของผู้ดำเนินการเดินอากาศ ในสถานการณ์ที่มีโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๖๔ ทั้งนี้ ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าภายในห้องโดยสารของผู้ดำเนินการเดินอากาศ ตามความในมาตรา ๑๕/๑๔ วรรคสอง (๒) และ (๔) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒^{๑๐๐}

ในช่วงเดียวกันนี้ยังมีผู้ประกอบการขออนุญาตจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้า ซึ่งข้อมูลจากการระดมความคิดเห็นร่วมกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้ทราบว่า การขออนุญาตจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าอยู่ภายใต้มาตรา ๔๑/๑๒๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ และข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ๙๗ ว่าด้วยการอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน ประเภทการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์และประเภทการทำงานทางอากาศ โดยขั้นตอนและกระบวนการ

^{๙๘} วิฑูรย์ สันติบุญรัตน์. (๒๕๖๔). (สัมภาษณ์ วันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๔). การประชุมคณะกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ ในคณะกรรมการธิการการคมนาคม วุฒิสภา ครั้งที่ ๑๙/๒๕๖๔.

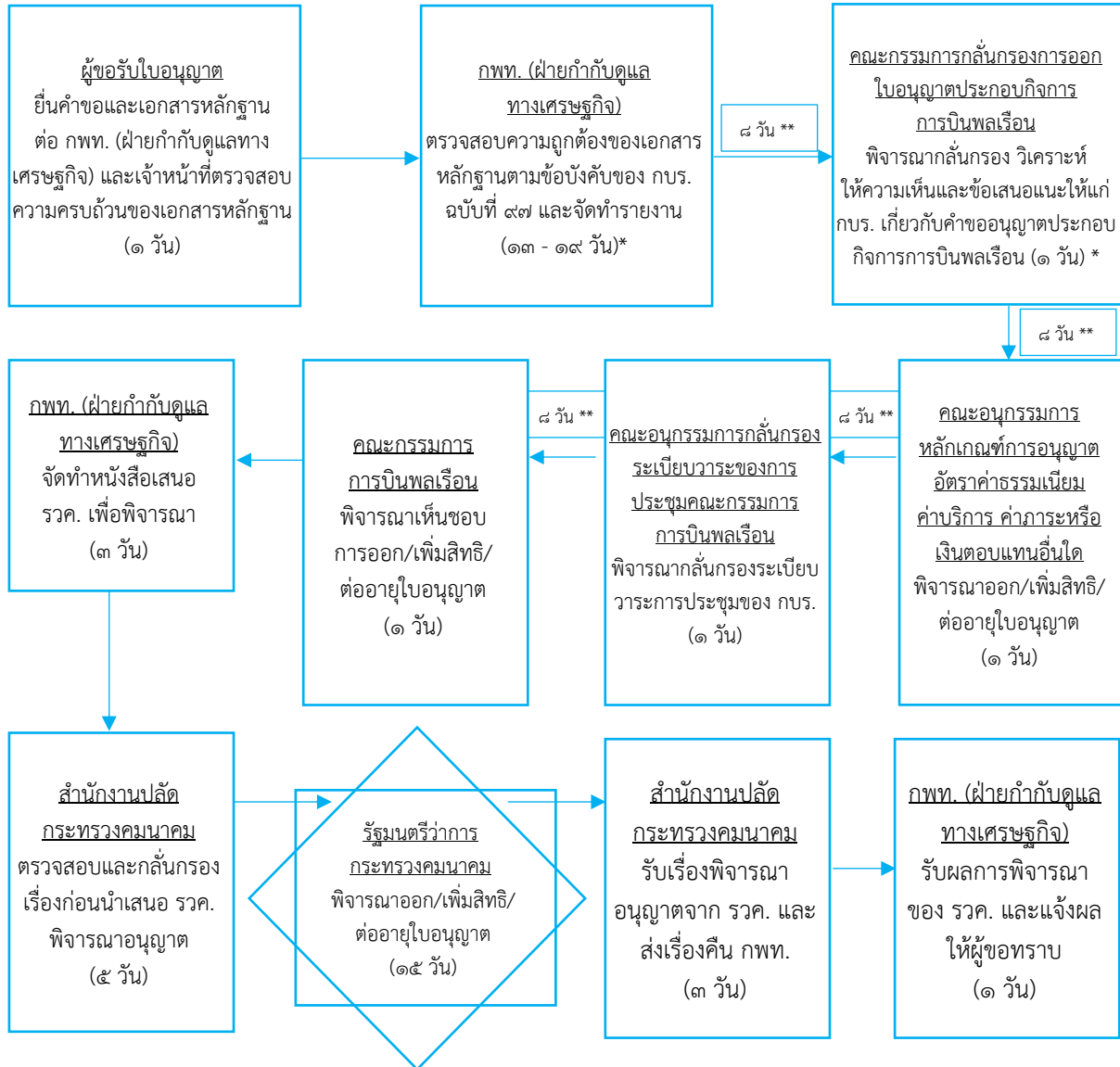
^{๙๙} นิธิธร สุขมนัส. (๒๕๖๔). (สัมภาษณ์ วันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๔). การประชุมคณะกรรมการธิการด้านการคมนาคมทางอากาศ ในคณะกรรมการธิการการคมนาคม วุฒิสภา ครั้งที่ ๑๙/๒๕๖๔.

^{๑๐๐} สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๔). เอกสารชี้แจงข้อมูลเพื่อพิจารณาศึกษามาตรการส่งเสริมและเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยและการส่งเสริมและพัฒนาการใช้ประโยชน์. หนังสือเลขที่ กพท. ๐๘/๕๐๘๙. ๑๖ กรกฎาคม ๒๕๖๔.





ในการขออนุญาตเป็นไปตามกระบวนการงานพิจารณาการออก/เพิ่มสิทธิ/ต่ออายุใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน ประเภทการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์และประเภทการทำงานทางอากาศ โดยใช้ระยะเวลาในการดำเนินงาน ๘๓ วัน ดังนี้^{๑๐๑}



ภาพที่ ๔-๑ แสดงกระบวนการพิจารณาออก/เพิ่มสิทธิ/ต่ออายุใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน ประเภทการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์และประเภทการทำงานทางอากาศ^{๑๐๒}

หมายเหตุ:

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง: พ.ร.บ. การเดินอากาศ ฉบับที่ ๑๔ พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๔๑/๑๒๕ และข้อบังคับของ กปร. ฉบับที่ ๙๗

ผู้มีอำนาจ: รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการบินพลเรือน

* ระยะเวลาขึ้นอยู่กับประเภทของใบอนุญาต (๑๓ วัน สำหรับการเพิ่มสิทธิใบอนุญาต, ๑๖ วัน สำหรับการออกใบอนุญาตฉบับใหม่ และ ๑๙ วัน สำหรับการต่ออายุใบอนุญาต)

** ระยะเวลาจัดทำวาระการประชุม ๓ วัน และจัดส่งวาระการประชุมให้กรรมการล่วงหน้า ๕ วัน

^{๑๐๑} สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๔).

^{๑๐๒} สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๔).





นอกจากนี้ หลายหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่ร่วมกันพิจารณาศึกษา เห็นควรสนับสนุนให้มีการเพิ่มสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าของไทยเพื่อรองรับความต้องการสินค้าที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคต ซึ่งในปัจจุบันการส่งออกสินค้าจากประเทศไทยไปทวีปยุโรปหรือทวีปอเมริกาต้องอาศัยสายการบินต่างชาติ บางครั้งต้องทำการบินผ่านสนามบินหลายแห่งกว่าจะถึงปลายทาง ทำให้เกิดความล่าช้า^{๑๐๓} ในฐานะที่ไทยเป็นหนึ่งในฐานการให้บริการที่สำคัญของสายการบินในกลุ่มภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ไทยยังมีโอกาสขยายตลาดสินค้าไปยังกลุ่มประเทศในทวีปยุโรปและตะวันออกกลาง อีกทั้งการนำเสนอบริการขนส่งสินค้าทางอากาศยังมีความยืดหยุ่นและเชื่อถือได้ สามารถปรับให้เข้ากับความต้องการของตลาดสินค้า ได้แก่ อาหาร ผัก ผลไม้ ชิ้นส่วนยานยนต์ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เสื้อผ้าสำเร็จรูป สินค้าเวชภัณฑ์ สินค้าที่มีมูลค่าสูงและเปราะบาง สินค้าอันตราย ขนส่งสัตว์มีชีวิต เป็นต้น^{๑๐๔} อีกทั้งโอกาสของการส่งออกสินค้าที่เป็นผลิตผลทางการเกษตรและอาหารจากประเทศไทย ไปยังตลาดต่างประเทศยังมีอีกมาก โดยข้อมูลจากสถาบันอาหารประเมินว่าในปี ๒๕๖๔ การส่งออกสินค้าอาหารของไทยเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมาจะมีมูลค่า ๑.๐๘ - ๑.๑๐ ล้านล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๐.๒ - ๑๒.๒^{๑๐๕}

โอกาสของประเทศไทยมาจากความโดดเด่นทางด้านอาหาร ด้านการเกษตร ถ้าเลือกพัฒนาจุดเด่นในด้านนี้ร่วมกับพัฒนาทำอากาศยานในแต่ละหัวเมืองและการเชื่อมโยงระหว่างห่วงโซ่ (Co-Chain) ที่ดี สามารถรวบรวมผลผลิตที่จะส่งออกมายังส่วนกลางและส่งออกไปยังต่างประเทศได้^{๑๐๖} และหากในอนาคต การขนส่งทางอากาศมีเส้นทางขนส่งที่มากขึ้น มีตารางการบินที่แน่นอนไปสู่ประเทศปลายทางทั้งระยะใกล้และระยะไกล โดยเฉพาะการขนส่งไปยังประเทศปลายทางระยะใกล้จำเป็นต้องใช้การขนส่งทางอากาศ ปกติแล้วการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจะให้ความสำคัญกับการขนส่งทางเรือเป็นลำดับแรก แต่ถ้าต้องรอเที่ยวเรือนานหลายวันหรือหลายสัปดาห์ ผู้ประกอบการขนส่งจะเลือกใช้บริการขนส่งทางอากาศ ดังนั้น ถ้ามีสายการบินสำหรับขนส่งสินค้าโดยเฉพาะที่สามารถสร้างความมั่นใจให้กับผู้ส่งออก มีค่าระวางขนส่งที่ชัดเจนและเหมาะสม มีการบริหารจัดการเรื่องการขายระวางในต่างประเทศเพื่อให้มีปริมาณสินค้าเพียงพอทั้งขาไปและขากลับ จึงจะสามารถลดต้นทุนค่าขนส่งได้ จะทำให้ผู้ส่งออกสามารถคำนวณต้นทุนและจูงใจให้มาใช้บริการมากขึ้น^{๑๐๗ ๑๐๘} จะเห็นได้ว่า การขนส่งสินค้าทางอากาศเป็นทางเลือกรองเนื่องจากข้อจำกัดด้านปริมาณและราคาค่าขนส่ง แต่จุดเด่นคือความรวดเร็วของการขนส่งที่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้รับปลายทางได้

^{๑๐๓} สุวิทย์ รัตนจินดา. (๒๕๖๔). (สัมภาษณ์ วันที่ ๘ กันยายน ๒๕๖๔). การประชุมคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ ในคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา ครั้งที่ ๒๐/๒๕๖๔.

^{๑๐๔} อณัญญา เนตรประไพ. (๒๕๖๔). (สัมภาษณ์ วันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๔). การประชุมคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ ในคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา ครั้งที่ ๑๙/๒๕๖๔.

^{๑๐๕} สยามรัฐ. (๒๕๖๔). ลุยปั้น “โลว์คอสต์แอร์คาร์โก้สินค้าเกษตร” ช่วยเกษตรกรขยายตลาดส่งออกทั่วโลก. สืบค้นจาก <https://siamrath.co.th/n/258612>

^{๑๐๖} อณัญญา เนตรประไพ. (๒๕๖๔). (สัมภาษณ์ วันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๔).

^{๑๐๗} วิฑูรย์ สันติบุญญรัตน์. (๒๕๖๔). (สัมภาษณ์ วันที่ ๘ กันยายน ๒๕๖๔). การประชุมคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ ในคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา ครั้งที่ ๒๐/๒๕๖๔.

^{๑๐๘} สัญชัย ปุณณะชัยศิริ. (๒๕๖๔). (สัมภาษณ์ วันที่ ๘ กันยายน ๒๕๖๔). การประชุมคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ ในคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา ครั้งที่ ๒๐/๒๕๖๔.





นอกจากศักยภาพในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านสินค้า และด้านผู้ประกอบการสายการบินที่เป็นโอกาสของการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าของไทยแล้ว ยังมีปัจจัยสนับสนุนจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย

กระทรวงคมนาคม และกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ร่วมมือดำเนินโครงการแอร์คาร์โก้สินค้าเกษตร มุ่งเป้าพัฒนาระบบการขนส่งทางอากาศ (Air Cargo System) สำหรับการส่งออกสินค้าเกษตรและอาหาร ประกอบด้วย โครงสร้างและระบบ ๓ ส่วนสำคัญ ได้แก่ คาร์โก้เทอร์มินัล (Cargo Terminal) สายการบินคาร์โก้ และศูนย์ตรวจสอบคุณภาพสินค้าเกษตร-อาหารแบบครบวงจรในคาร์โก้เทอร์มินัลโดยร่วมมือกับภาครัฐและภาคเอกชนดำเนินการในพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง และท่าอากาศยานภูมิภาคที่มีความพร้อม เช่น เชียงใหม่ ขอนแก่น หาดใหญ่ ภูเก็ต เป็นต้น ^{๑๐๙}

ข้อมูลจากกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ได้ระบุถึงการขนส่งสินค้าทางอากาศ ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญที่ทำให้สินค้าของไทยหลายชนิด โดยเฉพาะผัก ผลไม้ และอื่น ๆ เดินทางถึงประเทศปลายทางได้อย่างรวดเร็ว หากสายการบินของไทยสามารถเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ได้ จะช่วยเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าสดและสินค้าเกษตรไปยังตลาดเป้าหมายต่าง ๆ และเพิ่มมูลค่าทางการค้าให้กับสินค้าเกษตรของไทย อีกทั้งยังสามารถรองรับความต้องการและระบายสินค้าตามฤดูกาลต่าง ๆ ได้อย่างทันท่วงที ข้อดีของการขนส่งสินค้าทางอากาศ คือ ใช้ระยะเวลาการขนส่งสั้น ทำให้สินค้าเกษตรไปถึงมือผู้บริโภคได้อย่างรวดเร็วและคงสภาพดี นอกจากนี้ กรมยังได้กล่าวถึงการเพิ่มโอกาสทางการค้าระหว่างประเทศโดยการจัดกิจกรรมจับคู่เจรจาธุรกิจระหว่างผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยกับผู้ซื้อ ผู้นำเข้า และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ต่างประเทศ ภายใต้โครงการต่าง ๆ เช่น โครงการเชื่อมโยงโลจิสติกส์การเกษตรสู่การส่งออก งานประชุมนานาชาติด้านโลจิสติกส์การค้าระหว่างประเทศ เป็นต้น ^{๑๑๐}

นอกจากนี้ กรมศุลกากรได้ปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ การปฏิบัติพิธีการศุลกากรในพื้นที่สำหรับกระจายสินค้า ณ เขตปลอดอากร (Free Zone) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เหมาะสมกับสถานการณ์การขนส่งสินค้าในปัจจุบัน โดยออกประกาศกรมศุลกากรที่ ๑๑๕/๒๕๖๔ ลงวันที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๖๔ เรื่อง การปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อปรับปรุงกระบวนการทำงานที่เป็นอยู่ในปัจจุบันของพื้นที่สำหรับการกระจายสินค้าให้รองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และกลายเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าที่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ประกอบการได้อย่างแท้จริง ^{๑๑๑} ซึ่งในประเด็นนี้ข้อเท็จจริงจากการศึกษาดูงานพบว่า กรมศุลกากรได้ร่วมมือกับ ทอท. พัฒนาเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้กลายเป็นจุดเชื่อมต่อทางโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงทุกโหมดการขนส่ง (Multimodal Transport Hub) ทั้งทางอากาศ ทางถนน ทางราง และทางน้ำ โดยกรมศุลกากรได้ออกประกาศในเรื่องที่เกี่ยวข้อง และขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดทำกฎหมายลำดับรอง ^{๑๑๒}

^{๑๐๙} สยามรัฐ. (๒๕๖๔).

^{๑๑๐} กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์. (๒๕๖๔).

^{๑๑๑} กรมศุลกากร. (๒๕๖๔). ข้อมูลประกอบการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ. หนังสือที่ กค ๐๕๐๖/๒๕๖๔.

^{๑๑๒} ข้อมูลจาก สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ, อ้างถึงใน ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการการคมนาคม. (๒๕๖๔). สรุปผลการเดินทางไปศึกษาดูงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในวันที่พฤหัสบดีที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๔. คณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา.





สำหรับประเด็นการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางอากาศของสายการบินของไทยนั้น กรมศุลกากร มีพันธกิจในการอำนวยความสะดวกทางการค้า และส่งเสริมระบบโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม ได้ดำเนินการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ซึ่งเป็นระบบการบริการเชื่อมโยงข้อมูล หน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจสำหรับการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ รวมถึงรองรับการเชื่อมโยงข้อมูล ระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนและประเทศในภูมิภาคอื่น ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ประกอบการ สามารถดำเนินธุรกรรมการนำเข้าและส่งออกได้อย่างเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว อันเป็นประโยชน์ต่อการ พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และสอดคล้องกับทบทบัญญัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Agreement) ภายใต้องค์การการค้าโลก^{๑๑๓}

๔.๒ ความท้าทายของการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าของไทย

นโยบายเปิดเสรีทางการบินพาณิชย์ทำให้ธุรกิจการบินต่าง ๆ ทั้งขนส่งผู้โดยสารและขนส่งสินค้า สามารถขยายบริการไปยังนานาประเทศต่าง ๆ ได้อย่างเสรีมากขึ้น ธุรกิจการบินจึงหันมาเพิ่มบทบาท ในบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ ในขณะที่เกิดการแพร่ระบาดของโควิด-๑๙ แต่ความต้องการสินค้ายังคง มีอย่างต่อเนื่อง^{๑๑๔} ซึ่งจากการประชุมระดมความคิดเห็นร่วมกับหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้สาระสำคัญ ที่ระบุถึงการเผชิญกับความท้าทายที่จะนำไปสู่การจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าของไทย สรุปได้ดังนี้

การขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยมีศักยภาพสูงกว่าประเทศเพื่อนบ้านโดยเฉพาะการขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศ^{๑๑๕} แต่ยังมีข้อจำกัดเรื่องกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการขออนุญาต จัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้า ซึ่งข้อมูลจากกลุ่มผู้ประกอบการรายใหม่ที่เคยยื่นขอประกอบกิจการ สายการบินขนส่งเฉพาะสินค้า และผู้ประกอบการไทยที่อยู่ระหว่างขั้นตอนการยื่นขอประกอบกิจการ สะท้อนให้เห็นถึงข้อจำกัดหลายประการ คือ^{๑๑๖}

๑. การขอใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน (Air Operating License: AOL) หรือเดิม เรียกว่า ใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ ซึ่งแต่เดิมใบอนุญาตนี้ใช้เวลาขอในขั้นตอน ต่าง ๆ ประมาณ ๓ - ๔ เดือน แต่ปัจจุบันใช้เวลา ๗ - ๘ เดือน หรือมากกว่า โดยเหตุที่ใช้เวลานานขึ้น ในการพิจารณาและการอนุมัติเกิดจากการที่มีการเพิ่มคณะกรรมการกลั่นกรองใบอนุญาตที่สำนักงาน การบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จากเดิม ๑ ชุด เพิ่มเป็น ๒ ชุด และคณะกรรมการกลั่นกรองของ กระทรวงคมนาคม จากเดิม ๑ ชุด เพิ่มเป็น ๒ ชุด จึงทำให้เพิ่มระยะเวลาพิจารณาอนุมัติ

^{๑๑๓} กรมศุลกากร. (๒๕๖๔). ข้อมูลประกอบการพิจารณาศึกษาของคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ. หนังสือที่ กค ๐๕๐๖/๒๕๖๔.

^{๑๑๔} ณัฐพล วัฒนไชย. (๒๕๖๒). เอกสารประกอบการสอน รายวิชาการขนส่งทางอากาศ (Air Freight). วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยราชภัฏ สอนสุรินทร์.

^{๑๑๕} นิธิธร สุขมนัส. (๒๕๖๔). (สัมภาษณ์ วันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๔).

^{๑๑๖} กิตติโชค จิตต์สัตรู. (๒๕๖๔). พิจารณารายงานความคืบหน้าการดำเนินงานของคณะทำงานศึกษาด้านการเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน โดยมาตรการ ส่งเสริมและเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าทางอากาศ การประชุมคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ ในคณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา ครั้งที่ ๑๘/๒๕๖๔ วันพุธที่ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๔.





๒. การปฏิบัติตามข้อกำหนดต้องทำการบินจริง (Actual Flight Operation) ภายใน ๑ ปีนับแต่วันที่ได้รับใบอนุญาต ไม่สอดคล้องต่อการนำไปปฏิบัติเนื่องจากกระบวนการนำเครื่องบินมาแปลงสภาพห้องโดยสารเป็นระบบคาร์โก้ต้องมีการจองเครื่องบิน รวมถึงการปรับปรุงสภาพภายในและภายนอก ซึ่งอาจต้องใช้เวลาอันเกินระยะเวลาที่กำหนด จึงทำให้ผู้ประกอบการรายใหม่ไม่กล้าจองเครื่องบินก่อน เพราะเกรงจะเกิดความเสียหายทางการลงทุนหากไม่ได้รับใบอนุญาต

๓. ในการขอใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน กำหนดให้ต้องยื่นสัญญาหรือหนังสือแสดงเจตจำนงในการซื้อขายหรือการเช่าอากาศยาน (Letter of Intent: LOI) ซึ่งโดยทั่วไป หนังสือดังกล่าวมีอายุประมาณ ๓ - ๖ เดือน หรือแล้วแต่คู่สัญญากำหนด แต่การพิจารณาออกใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนนั้นส่วนใหญ่ใช้เวลาเกิน ๖ เดือน ประเด็นนี้หนังสือแสดงเจตจำนง (LOI) อาจสั้นอายุก่อนผู้ประกอบการจึงพิจารณาว่า เป็นความเสี่ยงในการลงทุนวางเงินมัดจำ โดยที่ยังไม่ทราบชัดว่าจะได้รับใบอนุญาตหรือไม่

๔. ข้อจำกัดเกี่ยวกับข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ว่าด้วยการอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน ประเภทการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์และประเภทการทำงานทางอากาศ แก้ไขเพิ่มเติม กันยายน ๒๕๖๔ ในข้อ ๑๘ อากาศยานที่ผู้ขอรับใบอนุญาตจะจัดหามาเพื่อใช้ในการประกอบกิจการเริ่มแรกต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ ซึ่งในข้อบังคับนี้ระบุถึงอายุของอากาศยานในวันที่ยื่นคำขอสำหรับการรับขนส่งเฉพาะสินค้า ต้องไม่เกิน ๒๒ ปี นับตั้งแต่วันผลิต ซึ่งในทางปฏิบัติเป็นไปได้ยาก^{๑๑๗} และในต่างประเทศไม่มีข้อกำหนดดังกล่าวทำให้ผู้ประกอบการไทยมีต้นทุนการดำเนินงานสูงกว่าต่างชาติ ทั้งนี้ ในความเป็นจริง การตรวจสอบสภาพความปลอดภัยของอากาศยานมีโปรแกรมการซ่อมบำรุงตามเงื่อนไขในคู่มือของผู้ผลิต ซึ่งมีรายการซ่อมบำรุงตามขั้นตอนอยู่แล้ว^{๑๑๘}

นอกจากนี้ การประชุมระดมความคิดเห็นและการศึกษาดูงานยังทำให้ทราบถึงประเด็นในด้านอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางอากาศ ได้แก่

ประเด็นการพัฒนาเขตปลอดอากร ภายใต้แผนแม่บทของการทำอากาศยาน ยังขาดความชัดเจน ทั้งในประเด็นของความสามารถของผู้ดำเนินการ การบูรณาการฐานข้อมูลสารสนเทศระหว่างหน่วยงานภาครัฐ อาทิ กรมศุลกากร กรมสรรพสามิต กรมวิชาการเกษตร กระทรวงสาธารณสุข และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ภายใต้นโยบาย Thailand National Single Window ทั้งยังขาดการปฏิบัติในเชิงรูปธรรม ไม่สามารถเชื่อมต่อกับทุกภาคส่วนได้จริง^{๑๑๙} รวมถึงกฎหมายและกฎระเบียบในเขตปลอดอากรนั้นล้าสมัย ไม่ทันต่อสถานการณ์ ประเด็นที่เขตปลอดอากรของไทยต่างจากต่างประเทศคือ การจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มของไทยที่อัตราร้อยละ ๗ แต่ต่างประเทศจัดเก็บที่อัตราร้อยละ ๐ จึงเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินการของระบบขนส่งและโลจิสติกส์ในปัจจุบันและอนาคต^{๑๒๐ ๑๒๑} อีกหนึ่งกรณีคือการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางอากาศและการขนส่งสินค้าในรูปแบบอื่น พบปัญหาเรื่องขั้นตอนพิธีการที่ยังไม่เป็นแบบอิเล็กทรอนิกส์เต็มรูปแบบ

^{๑๑๗} สุวิทย์ รัตนจินดา. (๒๕๖๔).

^{๑๑๘} กิตติโชค จิตต์สวดศรี. (๒๕๖๔).

^{๑๑๙} ปิยะนุช สัมฤทธิ์. (๒๕๖๔). (สัมภาษณ์ วันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๔). การประชุมคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ ในคณะกรรมการวิชาการคมนาคม วุฒิสภา ครั้งที่ ๑๙/๒๕๖๔.

^{๑๒๐} สุวิทย์ รัตนจินดา. (๒๕๖๔). (สัมภาษณ์ วันที่ ๘ กันยายน ๒๕๖๔).

^{๑๒๑} พินิจ นันตวรรณกุล. (สัมภาษณ์ วันที่ ๘ กันยายน ๒๕๖๔).





ประเด็นข้อจำกัดต่อการขนส่งสินค้าผ่านแดนทางอากาศที่ไม่ได้นำเข้าเพื่อมาจำหน่ายในประเทศ เช่น เครื่องสำอาง เวชภัณฑ์ ปศุสัตว์ เป็นต้น ผู้ประกอบการจะต้องรับภาระเกี่ยวกับการขออนุญาต และค่าธรรมเนียม จึงทำให้ผู้ประกอบการเลือกใช้บริการสินค้าผ่านแดนไปยังประเทศเพื่อนบ้านแทน^{๑๒๒} ซึ่งประเด็นนี้สอดคล้องกับข้อมูลที่ได้จากการศึกษาดูงาน พบว่า อุปสรรคของการขนส่งสินค้าทางอากาศเป็นเรื่องค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ในการนำเข้าผ่านแดนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จึงทำให้สินค้าเกษตร เช่น ลูกไก่ และไข่ฟัก ไม่เลือกใช้บริการผ่านแดนทางอากาศจากประเทศไทย^{๑๒๓} และยังมีปัจจัยในการจัดเก็บภาษีสินค้าผ่านแดนทางถนนจากประเทศเพื่อนบ้านเข้ามายังประเทศไทย เพื่อใช้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศต่อไปยังประเทศปลายทาง ซึ่งทำให้ต้นทุนขนส่งสินค้าผ่านแดนในประเทศไทยยิ่งสูงขึ้น^{๑๒๔}

ประเด็นสินค้าเกษตรของไทย โดยเฉพาะผักและผลไม้สด ซึ่งเป็นที่ต้องการของตลาดต่างประเทศอย่างมาก และการขนส่งทางอากาศสามารถตอบสนองความต้องการของผู้รับปลายทางได้อย่างรวดเร็ว แต่ข้อจำกัดของการส่งออกสินค้าเกษตรทางอากาศเกิดจากผลผลิตจำพวกผักผลไม้จะออกตามฤดูกาล ไม่ได้ต่อเนื่องตลอดทั้งปี จึงเป็นอุปสรรคต่อการกำหนดเป็นตารางการขนส่ง เพราะระวางสินค้าเที่ยวไป อาจเต็มความจุแต่เที่ยวกลับอาจไม่มีสินค้านำเข้ามายังประเทศไทย ประเด็นนี้จะส่งผลกระทบต่อต้นทุนค่าขนส่ง^{๑๒๕} ซึ่งตั้งแต่มีการปิดน่านฟ้าส่งผลให้จำนวนเที่ยวบินโดยสารลดลง ทำให้พื้นที่ในการขนส่งสินค้าน้อยลงด้วย ค่าระวางขนส่งปรับสูงขึ้น ๒ - ๓ เท่า จึงกระทบต่อต้นทุนผักผลไม้ที่ไปถึงปลายทางมีราคาสูงขึ้น^{๑๒๖} อีกทั้งข้อมูลจากกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศยังพบว่า สายการบินในประเทศที่ให้บริการขนส่งสินค้าส่วนใหญ่มุ่งเน้นขนส่งผู้โดยสารเป็นหลัก การบริการขนส่งเพื่อสินค้าเกษตรจึงมีจำนวนน้อย รวมถึงการบริหารจัดการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องยังไม่เพียงพอต่อความต้องการ รวมถึงจำนวนสนามบินเพื่อการพาณิชย์ ณ ปัจจุบัน อาจจะยังไม่ครอบคลุมถึงพื้นที่ผลิตสินค้าเกษตรสำคัญ จำเป็นต้องมีการขนส่งสินค้าหลายทอด อาจทำให้ผลผลิตทางเกษตรเสียหายอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนถ่ายระวางการขนส่ง ตลอดจนราคาค่าขนส่งสินค้าทางอากาศมีต้นทุนสูงกว่าการขนส่งประเภทอื่น^{๑๒๗} ในประเด็นนี้แสดงให้เห็นถึงการบริหารจัดการสินค้าเกษตรต้นทางที่ควรจะต้องมีกระบวนการรวบรวมและขนถ่ายอย่างเป็นระบบ

^{๑๒๒} นิธิธร สุขมนัส. (๒๕๖๔). (สัมภาษณ์ วันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๔).

^{๑๒๓} ข้อมูลจาก บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน), อ้างถึงใน ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการการคมนาคม. (๒๕๖๔). สรุปผลการเดินทางไปศึกษาดูงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในวันพฤหัสบดีที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๔. คณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา.

^{๑๒๔} วิฑูรย์ สันติบุญญรัตน์. (๒๕๖๔). (สัมภาษณ์ วันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๔).

^{๑๒๕} นิธิธร สุขมนัส. (๒๕๖๔). (สัมภาษณ์ วันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๔).

^{๑๒๖} สัญชัย ปุระณะชัยคีรี. (๒๕๖๔). (สัมภาษณ์ วันที่ ๘ กันยายน ๒๕๖๔).

^{๑๒๗} กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์. (๒๕๖๔).





ประเด็นสำคัญอีกประการที่ได้จากการประชุมระดมความคิดเห็นพบข้อมูลที่สะท้อนสภาพการค้า และการลงทุนที่ส่งผลต่อปริมาณขนส่งสินค้าทางอากาศในอนาคต คือ การย้ายฐานการผลิตของโรงงานผลิตชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ไปประเทศเพื่อนบ้าน เช่น กัมพูชาและเวียดนาม เป็นกลุ่มสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ เช่น แบริด MineBea, AMD และสินค้าเสื้อผ้าสำเร็จรูป รองเท้า อุปกรณ์กีฬา เช่น แบริด Nike จะเห็นได้ว่าประเด็นนี้สอดคล้องกับความคืบหน้าของการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางอากาศในประเทศเพื่อนบ้าน ทั้ง ๒ ประเทศ ^{๑๒๘} นอกจากนี้ หลักเกณฑ์การส่งเสริมการลงทุนที่กำหนดอากาศยานเป็นเครื่องจักร โดยอายุอากาศยานไม่เกิน ๑๔ ปี จะได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษี ^{๑๒๙} ในประเด็นนี้จะส่งผลต่อต้นทุนของสายการบินโดยเฉพาะผู้ประกอบการสายการบินรายใหม่

ประเด็นสุดท้ายที่ได้จากการเสนอข้อคิดเห็น คือ ถ้าสถานการณ์การบินกลับสู่ภาวะปกติ จำนวนเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสารกลับมาทำการบินได้เหมือนช่วงก่อนเวลาเกิดวิกฤต รวมถึงจำนวนเที่ยวบินขนส่งเฉพาะสินค้าของต่างประเทศที่ทำการบินอยู่แล้ว จะทำให้เกิดการแข่งขันทางการตลาดสูง ^{๑๓๐}

๔.๓ วิเคราะห์ SWOT การขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย

โอกาสและความท้าทายดังกล่าวข้างต้น เป็นการแสดงให้เห็นถึงข้อดีที่เป็นปัจจัยสนับสนุน และข้อจำกัดที่เป็นอุปสรรคต่อการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าของไทย ในแต่ละประเด็นล้วนส่งผลต่อศักยภาพทางการแข่งขันของการนำเข้าและส่งออกสินค้าทางอากาศทั้งทางตรงและทางอ้อม ดังนั้น เพื่อให้การศึกษาครั้งนี้มีมุมมองได้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น คณะทำงานฯ จึงได้ทำarviวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน (จุดแข็งและจุดอ่อน) และสภาพแวดล้อมภายนอก (โอกาสและภัยคุกคาม) ของการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย โดยมีรายละเอียดในแต่ละด้านดังนี้

จุดแข็ง (Strength)

๑. ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทยมีความเหมาะสมในการเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศทั้งในระดับภูมิภาคและกลุ่มประเทศ CLMV
๒. ไทยสามารถเป็นจุดรวมและจุดกระจายสินค้าไปประเทศอื่นในภูมิภาค เนื่องจากมีความพร้อมของการขนส่งต่อเนืองหลายรูปแบบ ทั้งทางถนน ทางเรือ ทางราง และทางอากาศ
๓. โครงสร้างพื้นฐานของไทยมีศักยภาพของท่าอากาศยาน และคลังสินค้าในท่าอากาศยานเพียงพอต่อการรองรับ ทั้งในปัจจุบันและการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินในอนาคต
๔. ไทยมีสินค้าส่งออกที่หลากหลายไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ของโลก เนื่องจากเป็นฐานการผลิตสินค้าทั้งภาคเกษตรกรรมและภาคอุตสาหกรรม

^{๑๒๘} นิธิธร สุขมนัส. (๒๕๖๔). (สัมภาษณ์ วันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๔).

^{๑๒๙} กิตติโชค จิตต์สดศรี. (๒๕๖๔).

^{๑๓๐} นิธิธร สุขมนัส. (๒๕๖๔). (สัมภาษณ์ วันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๔).





๕. ไทยยังมีความพร้อมด้านบุคลากรในการทำการบินและกิจกรรมภาคพื้นเพื่อรองรับเที่ยวบินขนส่งสินค้าที่จะเกิดขึ้น
๖. ต้นทุนในการบริหารจัดการกิจกรรมการขนส่งทางอากาศของไทยมีต้นทุนที่ต่ำกว่า เมื่อเทียบกับสิงคโปร์และฮ่องกง ซึ่งสามารถแข่งขันในตลาดได้
๗. ผู้ประกอบการของไทยมีความพร้อมในการลงทุนจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้า

จุดอ่อน (Weakness)

๑. การขออนุญาตจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้านั้นยังมีข้อจำกัดจากกฎระเบียบของหน่วยงานกำกับดูแล ที่ต้องผ่านหลายขั้นตอนและใช้ระยะเวลานาน ไม่เอื้อต่อการประกอบธุรกิจในปัจจุบัน
๒. ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนระบุถึงอายุของอากาศยานในวันที่ยื่นคำขอสำหรับการรับขนส่งเฉพาะสินค้า ต้องไม่เกิน ๒๒ ปี นับตั้งแต่วันที่ผลิต ซึ่งไม่สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในทางปฏิบัติ
๓. กฎหมายและกฎระเบียบในเขตปลอดอากรยังไม่ทันต่อสถานการณ์ จึงไม่สามารถแข่งขันกับสิงคโปร์และฮ่องกงได้ เช่น กรณีการนำสินค้าผ่านแดนในเขตปลอดอากรยังพบข้อจำกัดในการขอใบอนุญาตต่าง ๆ และค่าธรรมเนียมของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับแต่ละประเภทของสินค้า
๔. สนามบินเพื่อการพาณิชย์ยังไม่ครอบคลุมพื้นที่การผลิตสินค้าเกษตรที่สำคัญ ทำให้ต้องขนถ่ายหลายทอด ส่งผลต่อความเสี่ยงและความเสียหายของสินค้า
๕. สินค้าส่งออกภาคเกษตรกรรมมีผลผลิตตามฤดูกาล เช่น ผัก ผลไม้ ซึ่งเป็นข้อจำกัดในการวางแผนการขนส่งที่ต่อเนื่อง รวมถึงการจัดการสินค้าเข้าให้เต็มพื้นที่ระวาง

โอกาส (Opportunity)

๑. ระบบเศรษฐกิจของโลกเริ่มฟื้นตัวจากวิกฤตพร้อม ๆ กับการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบิน โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าทางอากาศ
๒. ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคต่าง ๆ เช่น ความร่วมมือแบบพหุภาคีทางการค้าระหว่างประเทศของกลุ่ม RCEP (Regional Comprehensive Economic Partnership)
๓. การขยายตัวของการบินขนส่งสินค้าทางอากาศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก
๔. ทิศทางของนโยบายภาครัฐกำหนดเป้าหมายให้ไทยเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อ (Transfer Hub) และศูนย์ธุรกิจการบินระดับโลก (Global Aviation Hub) มีความชัดเจนและดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง
๕. การผลักดันจากนโยบายภาครัฐของไทยในการดำเนินโครงการ Air Cargo สินค้าเกษตรเพื่อเพิ่มโอกาสทางการค้าระหว่างประเทศด้วยการเชื่อมโยงโลจิสติกส์การเกษตรสู่การส่งออก





๖. การส่งออกสินค้าเกษตรและอาหารของไทยที่ตลาดต่างประเทศมีความต้องการสูง
๗. การขยายตัวของการค้าแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce)
๘. สายการบินหลายแห่งเลิกกิจการหลังได้รับผลกระทบจากวิกฤตโควิด-๑๙

ภัยคุกคาม (Threat)

๑. การแพร่ระบาดของโรคโควิด-๑๙ ที่ยังคงมีอย่างต่อเนื่อง
๒. การเปิดน่านฟ้าเสรีและการเปลี่ยนแปลงของการจัดสรรเส้นทางการบินและเวลาบินระหว่างประเทศให้กับสายการบินชาติอื่นในขณะที่สายการบินของไทยยังไม่ฟื้นตัวส่งผลต่อศักยภาพในการแข่งขันของผู้ประกอบการสายการบินของไทย
๓. ธุรกิจขนส่งทางอากาศมีการแข่งขันสูง โดยเฉพาะผู้ประกอบการสายการบินจากต่างประเทศที่ธุรกิจมีความแข็งแกร่งทางการเงิน และมีเครือข่ายเส้นทางการบินที่ครอบคลุมมากกว่า
๔. จำนวนเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสารที่มีมากในสภาวะปกติ รวมถึงจำนวนเที่ยวบินขนส่งเฉพาะสินค้าที่ทำการบินอยู่แล้วในปัจจุบัน
๕. บริษัทต่างชาติย้ายฐานการผลิตไปอยู่ประเทศเพื่อนบ้าน เช่น กัมพูชาและเวียดนาม

๔.๔ กลยุทธ์การต่อยอดปัจจุบันสู่อนาคตของการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย

คณะทำงานฯ ได้เลือกกลยุทธ์เชิงรุก เป็นปัจจัยในการขับเคลื่อนการต่อยอดปัจจุบันสู่อนาคตของการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย และเลือกกลยุทธ์เชิงแก้ไขเป็นมาตรการสนับสนุนความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย โดยแต่ละกลยุทธ์มีรายละเอียดดังนี้

กลยุทธ์เชิงรุก เกิดจากการประสมประสานระหว่างจุดแข็งและโอกาส ซึ่งเป็นปัจจัยเอื้อต่อการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าของไทย ภายใต้ทิศทางของนโยบายภาครัฐที่มีความชัดเจนและมีการขับเคลื่อนการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องในการปฏิรูปประเทศด้านการเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน โดยเฉพาะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการขนส่งทางอากาศ ทั้งท่าอากาศยาน ศูนย์การขนส่งสินค้าทางอากาศระดับภูมิภาค และด้วยที่ตั้งของไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งและศูนย์กระจายสินค้าไปยังภูมิภาคด้วยความพร้อมของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ นอกจากนี้ ไทยยังเป็นฐานการผลิตสินค้าส่งออกที่หลากหลายทั้งภาคเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม ซึ่งตลาดต่างประเทศยังมีความต้องการสินค้าเกษตรและอาหารของไทยเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง สอดคล้องกับนโยบายเพิ่มโอกาสทางการค้าระหว่างประเทศด้วยการเชื่อมโยงโลจิสติกส์การเกษตรสู่การส่งออก

ดังนั้น การจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าของไทยจึงมีโอกาสมายืดความได้เปรียบด้านที่ตั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน และด้านฐานการผลิตสินค้า





กลยุทธ์เชิงแก้ไข เกิดจากการประสมประสานระหว่างการนำโอกาสมาแก้ไขจุดอ่อนที่เป็นข้อจำกัด เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับ การขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย ในขณะที่ระบบเศรษฐกิจของโลก เริ่มฟื้นตัวจากวิกฤตพร้อมกับการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินโดยเฉพาะการขยายตัวของ การขนส่งสินค้าทางอากาศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก การขยายตัวของการค้าแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce) รวมถึงความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคต่าง ๆ ที่เอื้อต่อการขยายตลาดการส่งออกสินค้าของไทย เช่น ความร่วมมือแบบพหุภาคีทางการค้าระหว่างประเทศของกลุ่ม RCEP (Regional Comprehensive Economic Partnership) ผนวกกับทิศทางของนโยบายภาครัฐที่กำหนดเป้าหมายให้ไทยเป็นศูนย์กลาง การเชื่อมต่อ (Transfer Hub) และศูนย์ธุรกิจการบินระดับโลก (Global Aviation Hub) มีความชัดเจน และดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง แต่ยังคงพบข้อจำกัดจากกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับของหน่วยงานกำกับดูแลในเรื่องขั้นตอนและระยะเวลาของการขอใบอนุญาตจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้า นอกจากนี้ ยังมีข้อจำกัดจากกฎหมายและกฎระเบียบในเขตปลอดอากรที่ไม่ทันต่อเหตุการณ์จึงไม่สามารถแข่งขัน กับประเทศเพื่อนบ้านได้

ดังนั้น เพื่อให้การจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าของไทยใช้ความได้เปรียบจากโอกาส ในการเพิ่มส่วนแบ่งการตลาดของการนำเข้า-ส่งออกสินค้า และสามารถเข้าสู่ตลาดการแข่งขันได้ทัน กับสถานการณ์ปัจจุบัน จึงควรทบทวนและปรับปรุงข้อจำกัดข้างต้นเพื่อใช้เป็นมาตรการสนับสนุน ความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย



หน้าว่าง



บทที่ ๕ สรุปผลและข้อเสนอแนะ

๕.๑ สรุปผลการพิจารณาศึกษา

“มาตรการส่งเสริมและเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย” ภายใต้บริบทการฟื้นตัวของระบบเศรษฐกิจโลกและอุตสาหกรรมการบิน การพิจารณาศึกษาใช้วิธีรวบรวมข้อมูลจากเอกสารและข้อเท็จจริงจากการประชุมระดมความคิดเห็นกับกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย และการศึกษาดูงานในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่การขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยให้ความสำคัญกับการศึกษาแบบมุ่งเป้าเพื่อนำมาซึ่งข้อสรุปความเป็นไปได้ในการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าของไทย รวมถึงข้อเสนอแนะเพื่อส่งเสริมการเพิ่มมูลค่าการค้าและการลงทุน การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และการสร้างความแข็งแกร่งแก่ระบบเศรษฐกิจของประเทศ

ผลการพิจารณาศึกษาสรุปได้ดังนี้

๕.๑.๑ วิเคราะห์สถานการณ์ ศักยภาพ และการแข่งขันการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย

สถานการณ์ของการขนส่งทางอากาศทั่วโลกอยู่ในระยะเริ่มฟื้นตัว แนวโน้มของการขนส่งสินค้าทางอากาศทั่วโลกเป็นไปในเชิงบวก โดยในเดือนกรกฎาคม ปี ๒๕๖๔ มีปริมาณเพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ ๘.๖ เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปี ๒๕๖๒ ซึ่งเป็นปีก่อนเกิดวิกฤต และเมื่อเทียบกับปี ๒๕๖๓ เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ ๒๒.๒ โดยการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกเป็นตลาดใหญ่ที่สุด มีอัตราการเติบโตเกือบร้อยละ ๖๘ ของตลาดโลกที่ขยายตัวพร้อมกับธุรกิจพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce) ซึ่ง ๑ ใน ๓ ของมูลค่าการค้าในเอเชียแปซิฟิก คือ การขนส่งสินค้าทางอากาศที่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคได้อย่างรวดเร็ว และอีกหนึ่งภูมิภาคที่จะกลายเป็นตลาดใหญ่อันดับ ๕ ของโลกในปี ๒๕๖๘ คือ ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ที่มีเครือข่ายการบินในประเทศและในภูมิภาคจึงเป็นตำแหน่งทางการตลาดที่ดีสำหรับการฟื้นตัวหลังการระบาดของโรคโควิด-๑๙

สถานการณ์การขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยในภาพรวมเติบโตเช่นเดียวกับทั่วโลก และในระยะ ๕ ปีก่อนเกิดวิกฤต (ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒) มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศเฉลี่ยปีละประมาณ ๑,๕๕๔,๐๐๐ ตัน โดยเส้นทางระหว่างประเทศมีปริมาณขนส่งสินค้าเฉลี่ยปีละประมาณ ๑,๔๔๘,๖๐๐ ตัน ส่วนเส้นทางในประเทศมีการขนส่งสินค้าเฉลี่ยปีละประมาณ ๑๐๕,๘๐๐ ตัน และเมื่อเปรียบเทียบปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศหลังเกิดวิกฤตโควิด-๑๙ พบว่า ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศปี ๒๕๖๓ มีจำนวนเฉลี่ยเดือนละประมาณ ๗๙,๕๐๐ ตัน และใน ๖ เดือนแรกของปี ๒๕๖๔ มีจำนวนเฉลี่ยเดือนละประมาณ ๙๔,๖๒๐ ตัน ซึ่งมีปริมาณมากกว่าปี ๒๕๖๓ และในครึ่งปีหลังของปี ๒๕๖๔ คาดการณ์ว่าปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศจะเป็นไปในทิศทางบวก โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศที่มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง





การวิเคราะห์ศักยภาพการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยพบว่า การแพร่ระบาดของโรคโควิด-๑๙ เป็นภัยคุกคามต่อการขนส่งทางอากาศ แต่การขนส่งสินค้าทางอากาศสามารถฟื้นตัวได้เร็วกว่าการขนส่งผู้โดยสาร เนื่องจากการขนส่งสินค้ามีข้อจำกัดในการทำการบินน้อยกว่า และประเทศไทยยังมีความพร้อมในหลายด้าน ดังนี้

ด้านผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ พบว่า มีการเติบโตอย่างต่อเนื่องจากการเปิดเสรีการขนส่งสินค้าในปี ๒๕๕๑ การขนส่งผู้โดยสารระหว่างเมืองในปี ๒๕๕๓ และการรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี ๒๕๕๘ ทำให้มีการเปิดเสรีการบินระหว่างอาเซียนกับภูมิภาคอื่นเพิ่มขึ้น รวมถึงความร่วมมือทางการค้าระหว่างประเทศไทยกับภูมิภาคต่าง ๆ ของโลก ผลจากการขยายตัวของ การขนส่งทางอากาศ ทำให้มีผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน ในปี ๒๕๖๓ มีจำนวนรวมทั้งสิ้น ๔๗ ราย จากวิกฤตการณ์โควิด-๑๙ ส่งผลให้มีผู้ที่ยังประกอบการ จำนวน ๓๐ ราย แบ่งออกเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์แบบประจำมีกำหนดและแบบไม่ประจำ จำนวน ๙ ราย แบบไม่ประจำ จำนวน ๑๗ ราย และการทำงานทางอากาศ จำนวน ๔ ราย

สำหรับการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ ผู้ประกอบการจะให้บริการขนส่งผู้โดยสารร่วมกับการขนส่งสินค้า (Combined Service Carrier) จากวิกฤตการณ์โควิด-๑๙ เทียบกับขนส่งผู้โดยสารลดลงมากกว่าร้อยละ ๘๐ ทำให้การขนส่งสินค้าหยุดชะงักไปด้วย ในขณะที่ความจำเป็นและความต้องการในตัวสินค้ายังคงมีสูงอยู่ สายการบินจึงได้ขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนให้บริการขนส่งสินค้าภายในห้องโดยสาร จำนวน ๕ ราย ประกอบด้วย บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด บริษัท ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ จำกัด บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด และบริษัท ไทย เวียดนามแอร์ แอร์ จอยท์ สต็อค จำกัด ส่วนสายการบินที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้า (Cargo Airlines) มีจำนวน ๒ ราย คือ บริษัท เค-ไมล์ แอร์ จำกัด ซึ่งเป็นพันธมิตรกับ ดีเอชแอล เอ็กซ์เพรส (DHL Express) ทำการขนส่งสินค้าประเภทพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์ และบริษัท ไทย เอ็กซ์เพรส แอร์ จำกัด ซึ่งในรายชื่อที่ ๒ นี้ยังไม่ได้เปิดให้บริการ

ด้านท่าอากาศยาน พบว่า ท่าอากาศยานในประเทศไทยมีความพร้อมทั้งเรื่องจำนวนและความสามารถในการให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ โดยมีท่าอากาศยานสำคัญ ๗ แห่ง ประกอบด้วย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานหาดใหญ่ และท่าอากาศยานอุตะเกาที่มีเป้าหมายยกระดับเป็นท่าอากาศยานนานาชาติเชิงพาณิชย์แห่งที่ ๓ เพื่อเป็นเมืองท่าสำคัญในการเชื่อมโยงการขนส่งทางอากาศไปยังภูมิภาคอื่น รวมถึงท่าอากาศยานในเมืองรองที่อยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้างและพัฒนาเพื่อรองรับการขนส่งทางอากาศตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมของประเทศ

ด้านเขตปลอดอากร พบว่า ดำเนินงานตามแผนการพัฒนาในช่วงปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๘ โดยนโยบายหลักในการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน การเข้า-ออกเขตปลอดอากร (Accessibility) เพื่อรับ-ส่งสินค้า และการเชื่อมต่อ (Connectivity) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กับกลุ่มประเทศ CLMV และเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานในภูมิภาคของประเทศ รวมถึงการพัฒนาเขตปลอดอากรให้กลายเป็นจุดเชื่อมต่อทางโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงทุกโหมดการขนส่ง (Multimodal Transport Hub) รวมทั้งเป็นเขตปลอดอากรที่ปลอดทั้งภาษีและใบอนุญาตซึ่งขณะนี้กรมศุลกากรอยู่ระหว่างการจัดทำกฎหมายลำดับรอง





แผนพัฒนาปี ๒๕๖๔ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้ร่วมมือกับสมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย จัดตั้งบริษัท ท่าอากาศยานไทย ทาฟา โอเปอเรเตอร์ จำกัด (AOTTO) จัดทำโครงการเกี่ยวกับสินค้าเน่าเสียง่าย (Perishable Premium Lane) มีการจัดทำระบบตรวจสอบและออกใบรับรองสินค้าเกษตรที่ขนส่งทางอากาศไปยังประเทศปลายทาง ในลักษณะจุดเดียวเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) โดยกรมวิชาการเกษตรพัฒนาระบบตรวจสอบมาตรฐานสินค้าที่จุดต้นทางแบบรวมศูนย์เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ให้บริการ และเพื่อสร้างความมั่นใจให้ประเทศปลายทาง โดยคาดว่าจะเปิดดำเนินงานได้ในเดือนเมษายน ๒๕๖๕ และยังมีโครงการ AOT Local Logistics Link ส่งเสริมการขนส่งสินค้าที่ท่าอากาศยานภูมิภาค เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ส่งออก รวมถึงเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าจากประเทศเพื่อนบ้านเพื่อมาใช้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศในประเทศไทย

ในปี ๒๕๖๖ กำหนดเป้าหมายการพัฒนา ระบบ Air Cargo Digital Platform (ACDP) เป็นระบบปฏิบัติการของหน่วยงานและกิจกรรมของผู้ประกอบการภายในเขตปลอดอากรในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ที่สามารถเข้าถึงได้ง่าย (Smart Access) และมีระบบปฏิบัติการจัดคิวรถ (Smart Queuing) รวมถึงพัฒนาการเชื่อมโยง (Connectivity) ระบบโลจิสติกส์ทางอากาศ เพื่อรองรับการซื้อขายผ่านทางระบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce) ร่วมกับการบริหารพื้นที่ใต้ท้องอากาศยานเพื่อให้บริการขนส่งสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้านแบบวันเดียว

ด้านคลังสินค้า พบว่า ท่าอากาศยานดอนเมืองมีอาคารคลังสินค้าจำนวน ๔ หลัง การให้บริการส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่ขนส่งมากับเที่ยวบินผู้โดยสาร แผนการพัฒนากลังสินค้าจะดำเนินการให้คลังสินค้า ๑ พื้นที่ ๑๘,๐๐๐ ตารางเมตร ใช้รองรับสินค้านำเข้าระหว่างประเทศ สำหรับคลังสินค้า ๒ จะปรับปรุงพื้นที่ประมาณ ๗,๐๐๐ ตารางเมตร ใช้รองรับสินค้าในประเทศ ซึ่งคาดว่าจะทั้งหมดจะเพียงพอต่อแนวโน้มความต้องการในอีก ๒๐ ปีข้างหน้า ส่วนคลังสินค้า ๓ และ ๔ ไม่มีการใช้งาน จึงได้วางแผนจะปรับคลังสินค้า ๓ มาให้บริการซ่อมเครื่องบิน ส่วนคลังสินค้า ๔ คาดว่าจะพัฒนาพร้อมกับการพัฒนาพื้นที่ด้านใต้ในอนาคต หลังปี ๒๕๗๒ นอกจากนี้ยังมีความพร้อมของศักยภาพด้านคลังสินค้าหลักที่ตั้งในบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งสามารถรองรับสินค้าได้ถึงปีละ ๑.๗๓ ล้านตันต่อปี ขณะนี้ยังสามารถรองรับได้เพิ่มอีกถึง ๕ แสนตันต่อปี

ด้านสินค้า พบว่า ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของการขนส่งสินค้าไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วโลก ภายใต้ความร่วมมือทางการค้าระหว่างประเทศ ไทยยังเป็นฐานการผลิตสินค้าทั้งภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรมซึ่งเป็นที่ต้องการของตลาดต่างประเทศ โดยเฉพาะสินค้าภาคเกษตร ในปี ๒๕๖๓ ปริมาณการส่งออกผลไม้สดไทยไปยังตลาดโลก จำนวน ๑,๖๔๕,๕๐๐ ตัน มีมูลค่าถึง ๑๐๔,๒๕๗ ล้านบาท และแนวโน้มความต้องการในสินค้าเกษตรยังคงมีสูง โดยสถาบันอาหารได้ประเมินว่าในปี ๒๕๖๔ การส่งออกสินค้าประเภทอาหารของไทยจะมีมูลค่า ๑.๐๘ - ๑.๑๐ ล้านล้านบาท สินค้าภาคเกษตรที่ส่งออกทางอากาศ ได้แก่ กลุ่มอาหาร ผัก และผลไม้สดหลากชนิด เช่น มะม่วง ทูเรียน มังคุด ลำไย ซึ่งเป็นที่ต้องการของประเทศปลายทางในทวีปยุโรป ตะวันออกกลาง รวมถึงประเทศจีน เกาหลีใต้ และญี่ปุ่น นอกจากนี้ยังมีกลุ่มสินค้าที่มีมูลค่าสูง สินค้าที่ต้องระวางเป็นพิเศษ เช่น อัญมณีและเครื่องประดับ เวชภัณฑ์ ชิ้นส่วนคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น





การวิเคราะห์ส่วนแบ่งการตลาดของการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ พบว่า ในปี ๒๕๖๓ มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศรวม ๙๒๒,๑๖๒ ตัน โดยการบินไทยมีส่วนแบ่งการตลาดมากที่สุด มีสัดส่วนถึงร้อยละ ๑๖.๔ แต่เมื่อพิจารณา ๖ เดือนแรกของปี ๒๕๖๔ พบว่า การบินไทยยังคงรักษาอันดับ ๑ ไว้ได้ แต่สัดส่วนเหลือเพียงร้อยละ ๙ ส่วนสายการบินที่มีบทบาทเพิ่มมากขึ้นในไตรมาสที่ ๒ ของปี ๒๕๖๔ ซึ่งส่วนใหญ่จะมีสัดส่วนเพิ่มมากขึ้น ได้แก่ สายการบิน All Nippon Airways สายการบิน Emirates สายการบิน Korean Air และสายการบิน Thai AirAsia X รวมถึงสายการบิน Qatar Airways ที่ยังคงมีสัดส่วนใกล้เคียงกับปี ๒๕๖๓

การวิเคราะห์คู่แข่งชั้นของการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย พบว่า แนวโน้มภาวะการแข่งขันของตลาดขนส่งสินค้าทางอากาศเพิ่มขึ้นทั้งในระดับโลกและระดับภูมิภาค สายการบินของหลายประเทศได้มีการเปลี่ยนอากาศยานโดยสารให้เป็นเครื่องบินขนส่งสินค้า สำหรับประเทศไทยแล้ว ในอดีตเคยมีการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางอากาศ พบว่า ไทยมีปริมาณสินค้านำเข้า-ส่งออกจำนวนมาก และมีมูลค่าการขนส่งสินค้าสูง สามารถแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้านคือฮ่องกงและสิงคโปร์ได้ แต่จุดเด่นของทั้งสองประเทศคือการขนส่งสินค้าผ่านแดนที่มีระเบียบกติกาเอื้อประโยชน์ต่อการประกอบการขนส่ง นอกจากนี้ ระยะเวลา ๑๐ ปีที่ผ่านมา กลุ่มประเทศ CLMV (กัมพูชา ลาว เมียนมาร์ เวียดนาม) มีการพัฒนาการขนส่งทางอากาศเพิ่มมากขึ้น ประเทศที่กำลังก้าวขึ้นมาเป็นคู่แข่งในด้านราคากับไทยคือเวียดนามที่มีเส้นทางขนส่งสินค้าไปยังปลายทางที่เป็นจุดหมายเดียวกับไทย เช่น ลอสแอนเจลิส นิวยอร์ก แฟรงก์เฟิร์ต และยังมีประเทศกัมพูชาที่มีการพัฒนาด้านการขนส่งทางอากาศโดยการขยายท่าอากาศยานหลักและสร้างท่าอากาศยานในภูมิภาคเพิ่มขึ้น สามารถรองรับเที่ยวบินทั้งพิสัยใกล้และพิสัยไกล รวมถึงการเปิดเที่ยวบินขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเมื่อเดือนพฤษภาคมปี ๒๕๖๓ โดยขนส่งผลไม้จากไทยไปยังนครหลานโจวของจีน

นอกจากนี้ ผู้ให้บริการขนส่งพัสดุตัวนระหว่างประเทศระดับโลก เช่น DHL ขยายการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในเอเชียเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ ๓๐ ปริมาณการขนส่ง ๑๔๐ ตันต่อสัปดาห์ ครอบคลุมเส้นทางการบินระหว่างฮานอย - ฮ่องกง - กรุงเทพฯ โดยเลือกไทยเป็นหนึ่งในศูนย์ขนส่งสินค้าระดับภูมิภาค

๕.๑.๒ ความท้าทายของการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าของไทย

ศักยภาพของการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยถือว่าสูงมาก เมื่อเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ แต่ยังมีข้อจำกัดเรื่องกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการขออนุญาตจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าจากหน่วยงานที่กำกับดูแล และยังพบประเด็นในด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการขนส่งสินค้าทางอากาศ ได้แก่ การพัฒนาเขตปลอดอากรยังขาดความชัดเจนทั้งในประเด็นของความสามารถของผู้ดำเนินการ การบูรณาการฐานข้อมูลสารสนเทศระหว่างหน่วยงานภาครัฐ อาทิ กรมศุลกากร กรมสรรพสามิต กรมวิชาการเกษตร กระทรวงสาธารณสุข และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ภายใต้นโยบาย Thailand National Single Window ทั้งยังขาดการปฏิบัติในเชิงรูปธรรมไม่สามารถเชื่อมต่อกับทุกภาคส่วนได้จริง รวมถึงกฎหมายและกฎระเบียบในเขตปลอดอากรนั้นไม่ทันต่อสถานการณ์ในการแข่งขัน ประเด็นที่เขตปลอดอากรของไทยต่างจากต่างประเทศ คือ การจัดเก็บภาษี





มูลค่าเพิ่มของไทยที่อัตราร้อยละ ๗ แต่ต่างประเทศจัดเก็บที่อัตราร้อยละ ๐ จึงเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินการของระบบขนส่งและโลจิสติกส์ในปัจจุบันและอนาคต รวมถึงขั้นตอนพิธีการการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางอากาศและการขนส่งสินค้าในรูปแบบอื่นที่ยังไม่เป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์เต็มรูปแบบ อีกประเด็นหนึ่งที่เป็นข้อจำกัดต่อการขนส่งสินค้าผ่านแดนทางอากาศที่ไม่ได้นำเข้าเพื่อมาจำหน่ายในประเทศไทย เช่น สินค้าเกษตร ผู้ประกอบการจะต้องรับภาระเกี่ยวกับการขออนุญาตและค่าธรรมเนียมในอัตราที่สูง จึงทำให้ผู้ประกอบการเลือกใช้บริการสินค้าผ่านแดนไปยังประเทศเพื่อนบ้าน นอกจากนี้ หลักเกณฑ์การส่งเสริมการลงทุนที่กำหนดอากาศยานเป็นเครื่องจักร โดยอายุอากาศยานไม่เกิน ๑๔ ปี จะได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษี ซึ่งส่งผลต่อต้นทุนของสายการบินโดยเฉพาะผู้ประกอบการสายการบินรายใหม่

๕.๑.๓ โอกาสและความเป็นไปได้ของการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าของไทย

การขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยเป็นส่วนหนึ่งในห่วงโซ่อุปสงค์อุปทาน (Supply Chain) ของอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าที่สามารถสร้างห่วงโซ่แห่งคุณค่า (Value Chain) ให้กับภาคบริการ ภาคเกษตร และภาคอุตสาหกรรม ด้วยบทบาทที่สำคัญนี้ หลายหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่ร่วมกันระดมความคิดเห็นในการพิจารณาศึกษา ให้ข้อคิดเห็น ข้อสังเกต ข้อเสนอแนะ โดยส่วนใหญ่เห็นควรสนับสนุนให้มีสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าของไทยภายใต้การขยายตัวของการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกที่เป็นตลาดใหญ่ที่สุดของโลก การเติบโตของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่จะเป็นอันดับ ๕ ของโลกในปี ๒๕๖๘ และความได้เปรียบที่เป็นปัจจัยสนับสนุนทั้งในด้านที่ตั้ง โครงสร้างพื้นฐาน อีกทั้งไทยยังเป็นฐานการผลิตสินค้าอุตสาหกรรม สินค้าเกษตรและอาหารซึ่งเป็นที่ต้องการของตลาดโลก

ศักยภาพการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศของไทยในห้วงระยะ ๕ ปี ก่อนเกิดวิกฤตโควิด-๑๙ มีปริมาณเฉลี่ยปีละประมาณ ๑,๕๕๔,๐๐๐ ตัน โดยในปี ๒๕๖๒ การขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศมีสัดส่วนประมาณร้อยละ ๐.๔๓ ของปริมาณการค้าระหว่างประเทศทั้งหมด แต่มีมูลค่ากว่า ๓,๓๗๔,๔๐๗.๔๙ ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ ๒๒.๔๒ ของมูลค่าการค้าระหว่างประเทศในภาพรวม เมื่อพิจารณาถึงส่วนแบ่งการตลาดของการขนส่งสินค้าทางอากาศในปี ๒๕๖๓ สายการบินของไทย มีสัดส่วนร้อยละ ๑๖.๔ และไตรมาส ๒ ของปี ๒๕๖๔ ลดลงเหลือร้อยละ ๑๔.๑ ในขณะที่ส่วนแบ่งการตลาดที่เหลือน้อยกว่าร้อยละ ๘๕ เป็นของสายการบินต่างชาติที่เข้ามาครองตลาดเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น การจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าของไทยในวาระนี้จึงเป็นโอกาสที่เหมาะสมเป็นช่องทางเพิ่มรายได้และเป็นทางออกของการแก้ไขวิกฤตอุตสาหกรรมการบิน อีกทั้งยังช่วยเพิ่มมูลค่าของธุรกิจเกี่ยวเนื่อง และธุรกิจสนับสนุน ช่วยเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจด้วยการนำรายได้เข้าประเทศ รวมถึงส่งผลดีต่อการจ้างงาน เช่น บุคลากรด้านการบิน แรงงานภาคเกษตรและอุตสาหกรรม ตลอดจนราคาผลผลิตภาคการเกษตรมีเสถียรภาพที่ดีขึ้น





๕.๒ ข้อเสนอแนะ

การพิจารณาศึกษา “มาตรการส่งเสริมและเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย” ครั้งนี้ เพื่อให้การจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้า (Cargo Airlines) ของไทย ใช้ความได้เปรียบจากโอกาส และศักยภาพความพร้อมในด้านต่าง ๆ และสามารถแข่งขันภายใต้ความท้าทายในสถานการณ์ปัจจุบัน โดยมุ่งให้ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและจุดยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค จึงขอเสนอแนะ ดังนี้

ด้านนโยบาย

๑. หน่วยงานภาครัฐระดับนโยบายควรพิจารณารายละเอียดภายใต้โครงการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้า (Cargo Airlines) ควรมีการศึกษาและวิเคราะห์ในรายละเอียดถึงความเป็นไปได้ในการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้า ทั้งประเด็นอุปสงค์ อุปทาน ความคุ้มค่าในการลงทุน ศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานปัจจุบันและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะความต้องการของภาคเอกชน ซึ่งเป็นทั้งผู้ประกอบการและผู้ให้บริการเพื่อให้ทราบถึงความต้องการ และกำหนดแนวทางพัฒนาสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าของไทยให้สามารถตอบสนองกลุ่มเป้าหมายอย่างแท้จริง เกิดข้อได้เปรียบในการแข่งขัน และสามารถแข่งขันกับสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้านรายอื่นในอุตสาหกรรมได้ ทั้งนี้เพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขันด้วยการเพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการที่สอดคล้องกับแนวทางในการพัฒนาธุรกิจสายการบินภายใต้แผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ ๑๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๗๖)

๒. หน่วยงานภาครัฐระดับนโยบายควรทบทวนและกำหนดกฎหมายการขนส่งสินค้าทางอากาศให้สอดคล้องกับการยกระดับบทบาทของไทยในห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาคอย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งการขนส่งสินค้าทางอากาศมีความสำคัญต่อการเป็นศูนย์กลางคมนาคมและโลจิสติกส์ รวมถึงการเพิ่มมูลค่าการค้าและการลงทุนจากต่างประเทศ

๓. หน่วยงานภาครัฐระดับนโยบายควรกำหนดทิศทางการพัฒนาเขตปลอดอากรในท่าอากาศยาน เพื่อให้หน่วยงานของรัฐทุกหน่วยที่เกี่ยวข้องรวมถึงภาคเอกชนสามารถปฏิบัติในทิศทางเดียวกัน ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับการขยายตลาดนำเข้าและส่งออกสินค้าจากไทยภายใต้ความร่วมมือทางการค้าระหว่างประเทศกับภูมิภาคต่าง ๆ

๔. หน่วยงานภาครัฐระดับนโยบายควรทบทวนระเบียบและหลักเกณฑ์การส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมการบิน เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการสายการบินสามารถลงทุนได้มากขึ้น และยังเป็น การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันภาคอุตสาหกรรมของประเทศ





ด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ

๑. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรทบทวนขั้นตอนและกระบวนการพิจารณาออกใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน (Air Operating License: AOL) หรือเดิมเรียกว่า ใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ ให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน ทั้งนี้ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ขอใบอนุญาตให้สามารถประกอบการได้ทันกับเหตุการณ์ ทั้งยังเป็นการช่วยลดต้นทุนการดำเนินงาน เช่น ค่าจ้างบุคลากรและค่าเช่าเครื่องบิน เป็นต้น

๒. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรทบทวนหลักการในส่วนของการบินหนังสือแสดงเจตจำนงในการซื้อขายหรือการเช่าอากาศยาน (Letter of Intent: LOI) จากเดิมใช้เป็นหลักฐานในขั้นตอนการขอ AOL โดยใช้เป็นหลักฐานประกอบการขอใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Air Operator Certificate: AOC) แทน ซึ่งจะช่วยเพิ่มความสะดวกและช่วยลดความเสี่ยงทางการลงทุนแก่ผู้ประกอบการ

๓. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรทบทวนหลักเกณฑ์เกี่ยวกับประเภทและอายุของอากาศยานสำหรับการรับขนส่งสินค้า เพื่อสนับสนุนให้ผู้ประกอบการมีความยืดหยุ่นในการวางแผนการจัดหาอากาศยานให้เหมาะสมกับตลาดและการแข่งขัน ทั้งนี้ เป็นไปตามหลักเกณฑ์มาตรฐานความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าตามมาตรฐานสากล

๔. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรทบทวนมาตรการและแนวทางปฏิบัติในการขนส่งสินค้าภายในห้องโดยสาร เพื่อให้สายการบินได้รับความสะดวกในการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่สถานการณ์แพร่ระบาดของโรคโควิด-๑๙ ยังคงมีอยู่ และเพื่อให้สอดคล้องกับการคาดการณ์แนวโน้มการฟื้นตัวของสายการบินอีก ๑ - ๒ ปีข้างหน้า ทั้งนี้ ต้องเป็นไปตามข้อกำหนดเรื่องความปลอดภัยในการปฏิบัติการบินขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO)

๕. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรทบทวนปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่ออำนวยความสะดวกต่อการขนส่งสินค้าทางอากาศ และกิจกรรมการเพิ่มมูลค่า (Value-added Activities) ภายในเขตปลอดอากร (Free Zone) ก่อนส่งออกหรือกระจายสินค้าไปยังประเทศอื่น ๆ โดยคำนึงถึงกฎระเบียบ และเงื่อนไขของประเทศคู่ค้าเป็นสำคัญ

๖. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรทบทวนเรื่องใบอนุญาตต่าง ๆ สำหรับสินค้าผ่านแดนและถ่ายลำในพื้นที่เขตปลอดอากร ลดข้อจำกัดด้านกระบวนการเพื่อจูงใจให้การขนส่งสินค้าผ่านแดนและถ่ายลำเข้ามาใช้บริการที่ประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น ซึ่งสามารถสร้างรายได้แก่ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้านรวมไปถึงเพิ่มการจ้างงานในประเทศไทย

๗. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรทบทวนหลักเกณฑ์เกี่ยวกับค่าธรรมเนียมและสิทธิประโยชน์ทางภาษีที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อให้ทัดเทียมประเทศเพื่อนบ้าน และผู้ประกอบการของไทยสามารถแข่งขันได้ทั้งในปัจจุบันและอนาคต





ด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

๑. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีการผลักดันแนวคิดการดำเนินงานท่าอากาศยานสำหรับการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Cargo Airport) แบบครบวงจร เนื่องด้วยการขนส่งสินค้าทางอากาศถือเป็นหัวใจสำคัญของระบบโลจิสติกส์ทางอากาศที่สามารถขยายโอกาสทางการค้าและการลงทุนในเวทีโลก

๒. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรจัดตั้งคณะทำงานเพื่อศึกษาสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้า (Cargo Airlines) ในรูปแบบรัฐร่วมเอกชน หรือกิจการร่วมค้าระหว่างเอกชนด้วยกัน

๓. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมุ่งถึงฐานการผลิตสินค้าในพื้นที่ประกอบการพิจารณาการพัฒนาท่าอากาศยานแต่ละจังหวัดในอนาคต รวมทั้งต้องมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกให้ครอบคลุมและมีประสิทธิภาพเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าทางอากาศกับการขนส่งประเภทอื่น เพื่อลดความเสี่ยงและความเสียหายจากการขนส่งล่าช้าหลายขั้นตอน ตลอดจนยังช่วยลดต้นทุนการขนส่งในภาพรวม

๔. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรทบทวนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจในด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยมีการพิจารณารายละเอียดเกี่ยวกับหลักการ เงื่อนไข หรือมาตรการสนับสนุนต่าง ๆ จากภาครัฐของประเทศคู่แข่งชั้นในภูมิภาค เพื่อเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันแก่การขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย

๕. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีการพิจารณารายละเอียดในการกำหนดเส้นทางบินขนส่งสินค้า เช่น เลือกเมืองปลายทางที่เป็นศูนย์กระจายสินค้า ควบคู่กับการบริหารจัดการปริมาณและชนิดของผลไม้ไทยในแต่ละฤดูกาลเพื่อให้สามารถรักษาตลาดส่งออกได้อย่างต่อเนื่อง

๖. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรส่งเสริมให้ภาคเอกชนสร้างเครือข่ายคู่ค้าที่มีความเชี่ยวชาญในการขายระวางสินค้าเข้ามายังประเทศไทย รวมถึงสร้างเครือข่ายเส้นทางบินให้ครอบคลุมตลาดปลายทางมากยิ่งขึ้น อีกทั้งควรมีการกำหนดตารางบินที่แน่นอน ค่าระวางขนส่งที่ชัดเจนและเหมาะสม เพื่อให้สายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าของไทยมีความเข้มแข็ง ไม่สร้างภาระแก่ภาครัฐ และสามารถแข่งขันกับสายการบินต่างชาติได้

๗. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรส่งเสริมการเพิ่มศักยภาพด้านองค์ความรู้เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางอากาศเฉพาะด้านแก่บุคลากรที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับมาตรฐานตามกฎระเบียบสากล เพื่อให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๘. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรส่งเสริมให้มีการผลักดันการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ เพื่อให้ผู้ประกอบการการค้าระหว่างประเทศสามารถนำข้อมูลไปใช้ในการบริหารจัดการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น





บรรณานุกรม

- กรมท่าอากาศยาน. (๒๕๖๓). รายงานประจำปี ๒๕๖๒. สืบค้นจาก <https://www.airports.go.th/upload/magazine/pdf/77121c07b411081571b7717f8b48ff72.pdf>
- กรมศุลกากร. (๒๕๖๔). สถิติการนำเข้าและส่งออกสินค้า.
- กรมศุลกากร. (๒๕๖๔). ข้อมูลประกอบการพิจารณาศึกษาของคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ. หนังสือที่ กค ๐๕๐๖/๒๕๖๔.
- กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์. (๒๕๖๔). เอกสารประกอบการการประชุมกับคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ ในวันพุธที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๖๔.
- กรุงเทพธุรกิจ. (๒๕๖๔). 'พาณิชย์' ผนึก 'เกษตรฯ' และ 'การบินไทย' ประเดิมส่งออก 'มะม่วงน้ำดอกไม้' ล็อตแรกส่งตรงเกาหลีใต้. สืบค้นจาก <https://www.bangkokbiznews.com/news/926063>
- กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๔). รายงานสภาวะอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๓. สืบค้นจาก <https://www.caat.or.th/th/archives/57599>
- กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๔). รายงานสถิติการขนส่งทางอากาศไตรมาสที่ ๑ ประจำปี ๒๕๖๔. สืบค้นจาก <https://www.caat.or.th/wp-content/uploads/2021/05/รายงานสถิติการขนส่งทางอากาศ-ไตรมาสที่-1-ประจำปี-พ.ศ.-2564.pdf>
- กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๔). รายงานสถิติการขนส่งทางอากาศ ไตรมาสที่ ๒ ประจำปี ๒๕๖๔. สืบค้นจาก <https://www.caat.or.th/wp-content/uploads/2021/07/รายงานสถิติการขนส่งทางอากาศ-ไตรมาส-2-ประจำปี-2564.pdf>
- กิตติโชค จิตต์สดศรี. (๒๕๖๔). พิจารณารายงานความคืบหน้าการดำเนินงานของคณะทำงานศึกษาด้านการเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน โดยมาตรการส่งเสริมและเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าทางอากาศ. การประชุมคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ ในคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา ครั้งที่ ๑๘/๒๕๖๔ วันพุธที่ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๔.
- กิตติพงษ์ กิตติขจร. (๒๕๖๔). ข้อมูลประกอบการประชุมคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ ในคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา. ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.
- ฐานเศรษฐกิจ. (๒๕๖๔). "ไทยสมายล์" ขยายบริการคาร์โก้ ๑๐ จังหวัดภายใน ๒๔ ชม. สืบค้นจาก <https://www.thansettakij.com/lifestyle/477378>





- ณัฐพล วัฒนไชย. (๒๕๖๒). เอกสารประกอบการสอน รายวิชาการขนส่งทางอากาศ (Air Freight).
วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา.
- ธนธัส อัครโชติกวนิชย์. (๒๕๖๓). Lufthansa Cargo ปฏิบัติการเที่ยวบินขนส่งสินค้าด้วยเครื่องบิน
โดยสารเป็นครั้งแรก. สืบค้นจาก <https://www.airfreight-logistics.com/th/lufthansa-cargo-first-passenger-aircraft-for-air-cargo/>
- นนท์ กลินทะ. (๒๕๖๔). การบินไทย เพิ่มขนส่งสินค้า ๒๒ เส้นทางเอเชีย ยุโรป และออสเตรเลีย.
สืบค้นจาก <https://www.tnnthailand.com/news/wealth/85264/>
- นิธิธร สุขมนัส. (๒๕๖๔). (สัมภาษณ์ วันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๔). การประชุมคณะอนุกรรมการด้านการ
คมนาคมทางอากาศ ในคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา ครั้งที่ ๑๙/๒๕๖๔.
- บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน). (๒๕๖๔). เอกสารนำเสนอเรื่อง ฝ่ายรักษาความปลอดภัย
การแก้ปัญหาการจราจรในพื้นที่เขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.
- บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน). (๒๕๖๔). รายงานสถานการณ์การใช้พื้นที่อาคารคลังสินค้า
ท่าอากาศยานดอนเมือง.
- ปิยะนุช สถาพงศ์ภักดี. (๒๕๖๔). แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรมปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๖: บริการขนส่งทาง
อากาศ. สืบค้นจาก <https://www.krungsri.com/th/research/industry/industry-outlook/logistics/air-transport/IO/io-Air-Transport-21>
- ปิยะนุช สัมฤทธิ์. (๒๕๖๔). (สัมภาษณ์ วันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๔). การประชุมคณะอนุกรรมการ
ด้านการคมนาคมทางอากาศ ในคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา ครั้งที่ ๑๙/๒๕๖๔.
- ผู้จัดการออนไลน์. (๒๕๖๓). กัมพูชาเปิดบ \$๓.๕ พันล้าน สร้างสนามบินนานาชาติเพิ่ม ๓ แห่ง ท้องถิ่น
อีก ๔ รับนักท่องเที่ยวในอนาคต. สืบค้นจาก <https://mgronline.com/indochina/detail/9630000040942>
- ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการการคมนาคม. (๒๕๖๔). สรุปผลการเดินทางไปศึกษาดูงาน
ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในวันพฤหัสบดีที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๔.
คณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา.
- ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการการคมนาคม. (๒๕๖๔). สรุปผลการเดินทางไปศึกษาดูงาน
ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง ในวันอังคารที่ ๒๖ ตุลาคม ๒๕๖๔.
คณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา.
- พิชานนท์ เผ่าอำนวยวิทย์. (๒๕๖๒). IATA คาดการณ์แนวโน้มการเติบโตและความต้องการด้านการ
ขนส่งสินค้าทางอากาศปี ๒๐๑๙. สืบค้นจาก <https://www.airfreight-logistics.com/th/forecasting-airfreight-growth-and-demand-with-iata/>
- พินิจ นันทวรรณกุล. (สัมภาษณ์ วันที่ ๘ กันยายน ๒๕๖๔). การประชุมคณะอนุกรรมการด้านการ
คมนาคมทางอากาศ ในคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา ครั้งที่ ๒๐/๒๕๖๔.





- โพสต์ทูเดย์. (๒๕๖๓). เอมิเรตส์ สกายคาร์โก้ เปิดตัวบริการเช่าเหมาลำขนส่งสินค้า. สืบค้นจาก <https://www.posttoday.com/economy/news/638290>
- ภูเบศร์ บุญราศี. (๒๕๖๓). ANA เปิดเที่ยวบินขนส่งสินค้า หนุนการค้าและเศรษฐกิจอาเซียน. สืบค้นจาก <https://www.airfreight-logistics.com/th/anas-new-freighter-flights-aim-to-benefit-southeast-asia/>
- วรรณิกา จิตตินรากร. (๒๕๖๔). ธุรกิจ 'คาร์โก้' สัญญาดีต่อ หนุนส่งออก-ศก.ครึ่งปีหลัง. สืบค้นจาก <https://www.bangkokbiznews.com/news/954563>
- วัฒนพงษ์ ใจวาท. (๒๕๖๓). IATA คาดอุตสาหกรรมการบินปีนี้ขาดทุนมากถึง ๒.๖ ล้านล้านบาท แต่ธุรกิจคาร์โก้ยังโตต่อเนื่อง. สืบค้นจาก <https://brandinside.asia/iata-forecasts-airlines-industry-loss-84-billion-usd-this-year-but-cargo-surgingly-growth-10-june-2020/>
- วิฑูรย์ สันติบุญญรัตน์. (๒๕๖๔). (สัมภาษณ์ วันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๔). การประชุมคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ ในคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา ครั้งที่ ๑๙/๒๕๖๔.
- วิฑูรย์ สันติบุญญรัตน์. (๒๕๖๔). (สัมภาษณ์ วันที่ ๘ กันยายน ๒๕๖๔). การประชุมคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ ในคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา ครั้งที่ ๒๐/๒๕๖๔.
- ศูนย์ข้อมูลข่าวสารอาเซียน กรมประชาสัมพันธ์. (๒๕๖๔). กัมพูชา กำหนดสร้างสนามบินเสียมราฐเสร็จในปี ๒๕๖๖. สืบค้นจาก http://www.aseanhai.net/ewt_news.php?nid=10085&filename=ind
- ศูนย์ธุรกิจสัมพันธ์ กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ. (๒๕๖๓). กัมพูชาได้มีการพัฒนาท่าอากาศยานหลายแห่งในประเทศ เพื่อสร้างความเชื่อมโยงในระดับภูมิภาค. สืบค้นจาก <https://globthailand.com/cambodia-05022020/>
- สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงบรัสเซลส์. (ม.ป.ป.). COVID-19 บทพิสูจน์ความแข็งแกร่งของไทยในการเป็น 'ฮับ' ขนส่งสินค้าทางอากาศ. สืบค้นจาก <https://www.thaiembassy.be/2021/05/31/thailand-a-resilient-air-cargo-hub-amid-covid-19-and-beyond/>
- สยามรัฐ. (๒๕๖๔). ลุยปั้น "โลว์คอสต์แอร์คาร์โก้สินค้าเกษตร" ช่วยเกษตรกรขยายตลาดส่งออกทั่วโลก. สืบค้นจาก <https://siamrath.co.th/n/258612>
- สัญญาชัย ปุณณะชัยคีรี. (๒๕๖๔). (สัมภาษณ์ วันที่ ๘ กันยายน ๒๕๖๔). การประชุมคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ ในคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา ครั้งที่ ๒๐/๒๕๖๔.
- สาธิตา ทินารักษ์. (๒๕๖๓). Lufthansa Cargo ขยายพื้นที่ระวางสินค้าด้วยฝูงเครื่องบินโดยสาร. สืบค้นจาก <https://www.airfreight-logistics.com/th/lufthansa-cargo-expands-freight-capacity/>
- สุวิทย์ รัตนจินดา. (๒๕๖๔). (สัมภาษณ์ วันที่ ๘ กันยายน ๒๕๖๔). การประชุมคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ ในคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา ครั้งที่ ๒๐/๒๕๖๔.





- สำนักข่าวซินหัว ประเทศไทย. (๒๕๖๓). ท่าอากาศยานที่มุ่งเน้นการขนส่งสินค้าแห่งแรกของจีน ในเมือง
อ้อโจว มณฑลหูเป่ย์ทางตอนกลางของประเทศ คาดว่าจะเริ่มเปิดดำเนินการภายในสิ้นปี ๒๐๒๑
หรือต้นปี ๒๐๒๒. สืบค้นจาก https://www.xinhua.com/china/92739_20200331
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๔). เอกสารชี้แจงข้อมูลเพื่อพิจารณาศึกษามาตรการ
ส่งเสริมและเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยและการส่งเสริมและพัฒนาคู่มือ
ประโยชน์. หนังสือเลขที่ กพท. ๐๘/๕๐๘๙. ๑๖ กรกฎาคม ๒๕๖๔.
- สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. (ม.ป.ป.). สนามบินอู่ตะเภาและ
เมืองการบินภาคตะวันออก. สืบค้นจาก <https://www.eeco.or.th/th/utapao-airport-and-the-eastern-aviation-city>
- อณัญญา เนตรประไพ. (๒๕๖๔). (สัมภาษณ์ วันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๔). การประชุมคณะกรรมการ
ด้านการคมนาคมทางอากาศ ในคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา ครั้งที่ ๑๙/๒๕๖๔.
- Association of Asia Pacific Airlines. (2021). Asia Pacific Airlines Traffic Results - July 2021.
Retrieve from https://www.aapairlines.org/wp-content/uploads/2021/08/AAPA_PR_Issue11_JulTrafficResults_26Aug21.pdf
- Burnson, P. (2021). Air Cargo supply chains showing rebound in Asia Pacific. Retrieve
from https://www.logisticsmgmt.com/article/air_cargo_supply_chains_showing_rebound_in_asia_pacific
- Cebu Pacific Air. (2020). Cebu Pacific Provides Airlift Support for COVID-19 Response.
Retrieve from <https://smile.cebupacificair.com/cebu-pacific-covid-19-airlift-support-response-efforts/>
- K-Mile Asia. (n.d.). Retrieve from <http://www.k-mile.com/careers.html>
- Mazareanu, E. (2021). Air cargo traffic - worldwide volume 2004-2021. Retrieve from
<https://www.statista.com/statistics/564668/worldwide-air-cargo-traffic/>
- Mordor Intelligence. (2021). AIR FREIGHT FORWARDING MARKET - GROWTH, TRENDS,
COVID-19 IMPACT, AND FORECASTS (2021-2026). Retrieve from
<https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/air-freight-forwarding-market>
- Singapore Airlines Cargo. (n.d.). Singapore Airlines Cargo. Retrieve from
<http://www.siacargo.com/index.asp>
- TechSauce Team. (๒๕๖๔). DHL เพิ่มเครื่องบินขนส่งสินค้าในเอเชีย เชื่อมกรุงเทพฯ ฮานอย ฮองกง
หนุนการเติบโตการค้า และ e-Commerce ในเอเชียแปซิฟิก. สืบค้นจาก
<https://techsauce.co/pr-news/dhl-expands-delivery-routes-in-apac>





- ThaiBizChina. (๒๕๖๓). กานชูเร่งพัฒนาการขนส่งทางอากาศต่อเนื่อง นำเข้าผลไม้ไทยไม่ต้องผ่านเมืองหน้าด่าน. สืบค้นจาก <https://thaibizchina.com/กานชูเร่งพัฒนาการขนส่ง/>
- The International Air Transport Association. (2021). Air Cargo Market Analysis – July 2021. Retrieve from <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-freight-monthly-analysis---july-2021/>
- Wingtips. (๒๕๖๔). Lufthansa Cargo เผยรายได้ปี ๒๐๒๐ ที่ผ่านมาสูงที่สุดนับตั้งแต่ก่อตั้งสายการบิน. สืบค้นจาก <https://www.wingtips.info/lufthansa-cargo-2020/>



หน้าว่าง



ภาคผนวก

ภาพกิจกรรม

หน้าว่าง

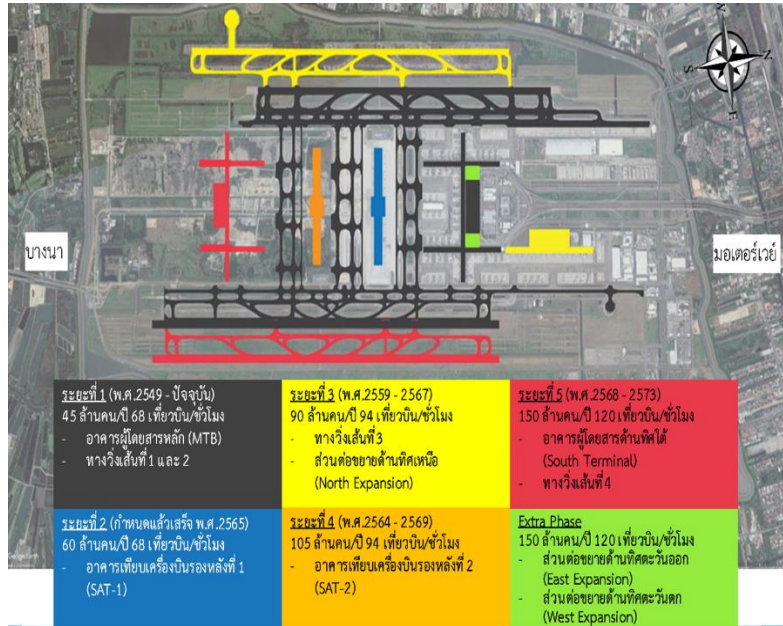


การเดินทางไปศึกษาดูงาน
เพื่อติดตามโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓
การให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศ เที่ยวบินระหว่างประเทศ
และทิศทางการพัฒนาพื้นที่อาคารคลังสินค้า
ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง
เมื่อวันอังคารที่ ๒๖ ตุลาคม ๒๕๖๔





การเดินทางไปศึกษาดูงาน
 เพื่อติดตามโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
 ความพร้อมในการรองรับการเปิดประเทศ
 ทิศทางการพัฒนาพื้นที่เขตปลอดอากรและการแก้ไขปัญหา
 การจราจรหน้าคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
 เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๔





ออกแบบและพิมพ์ที่ สำนักการพิมพ์
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
๐ ๒๘๓๑ ๙๔๑๕, ๐ ๒๘๓๑ ๙๔๑๖,
๐ ๒๘๓๑ ๙๔๗๒, ๐ ๒๘๓๑ ๙๔๗๖