แผนปฏิบัติการ
...สู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
ธุรกิจท่าอากาศยาน






นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ
เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

วันศุกร์ที่ 23 พฤศจิกายน 2555
ณ ห้องเมจิก 2 ชั้น 2 โรงแรมมิราเคิล แกรนด์ คอนเวนชั่น

หัวข้อ

1. ประชาคมอาเซียน
2. ผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศ
3. แนวทางเตรียมความพร้อมสู่ประชาคมอาเซียน





ประชาคมอาเซียนและพันธกรณี

กฎบัตรอาเซียน : กรอบทางกฎหมายและทางสถาบันของอาเซียน
ONE VISION, ONE IDENTITY, ONE COMMUNITY
หนึ่งวิสัยทัศน์, หนึ่งเอกลักษณ์, หนึ่งประชาคม

ประชาคมเศรษฐกิจ
ASEAN Economic Community Blueprint

ตลาด/ฐานการผลิตเดียว ภูมิภาคที่มีความสามารถในการแข่งขัน มีการพัฒนาที่เท่าเทียม และบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก

ประชาคมการเมือง-ความมั่นคง
ASEAN Political-Security Community Blueprint

พัฒนาการเมือง คุ้มครองสิทธิมนุษยชน ร่วมมือป้องกันทางทหารและความมั่นคงอาเซียน เพื่อความสงบสุข เป็นเอกภาพและแข็งแกร่ง

ประชาคมสังคม-วัฒนธรรม
ASEAN Socio-Culture Community Blueprint

พัฒนามนุษย์ สวัสดิการสังคม ลดความยากจน ส่งเสริมผู้ด้อยโอกาส สร้างอัตลักษณ์อาเซียน พัฒนาสังคมผ่านกรอบอนุภูมิภาค แก้ปัญหาสิ่งแวดล้อม

แผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างอาเซียน (MPAC)

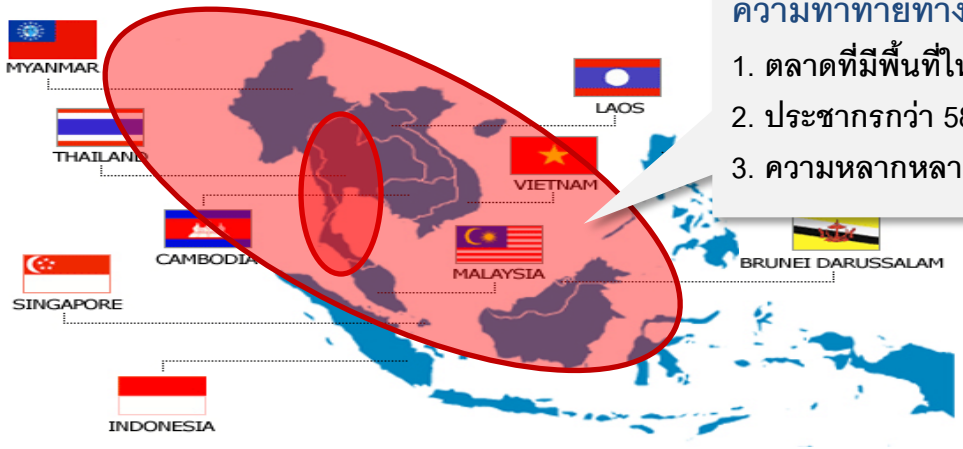
กายภาพ	กฎระเบียบ	ประชาชน
• โครงสร้างพื้นฐานทางบก ทางทะเล ทางอากาศ • ICT • พลังงาน	• เปิดเสรีและอำนวยความสะดวกการค้า บริการ การลงทุน • ความตกลงการขนส่งในภูมิภาค • พิธีการในการข้ามพรมแดน • เสริมสร้างศักยภาพผู้ประกอบการ	• การศึกษาและวัฒนธรรม • การท่องเที่ยว

พิมพ์เขียวประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC Blueprint)

เป้าหมาย : เพื่อให้ประชาชนของประเทศสมาชิกมีการค้าขายระหว่างกันมากขึ้น มีการไปมาหาสู่กันได้อย่างสะดวก และมีศักยภาพในการแข่งขันกับโลกภายนอกได้ โดยกำหนดวัตถุประสงค์หลัก

1	เป็นตลาดและฐานการผลิตเดียว	เน้นการเคลื่อนย้ายสินค้า การบริการ การลงทุน เงินทุน และแรงงานมีฝีมือระหว่างกันอย่างเสรี
2	มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง	เน้นการดำเนินนโยบายการแข่งขัน e-ASEAN การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การคุ้มครองทรัพย์สินทางปัญญา การพัฒนา ICT และพลังงาน
3	มีพัฒนาการทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน	ส่งเสริมการมีส่วนร่วมและการขยายตัวของ SMEs ให้ความช่วยเหลือแก่สมาชิกใหม่ (CLMV) เพื่อลดช่องว่างของระดับการพัฒนา
4	บูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลกได้อย่างสมบูรณ์	ปรับประสานนโยบายเศรษฐกิจ สร้างเครือข่ายการผลิต จำหน่าย และจัดทำ FTA กับประเทศนอกภูมิภาค

โอกาสทางเศรษฐกิจที่เกิดจากการรวมกลุ่มประชาคมอาเซียน



ความท้าทายทางเศรษฐกิจ

1. ตลาดที่มีพื้นที่ใหญ่กว่าไทย เกือบ 10 เท่า
2. ประชากรกว่า 580 ล้านคน
3. ความหลากหลายทางภาษากว่า 10 ภาษา

ประเด็นท้าทาย

ประเทศไทยควรจะปรับตัวเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและแสวงหาโอกาสใหม่จากการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจได้อย่างไร?

ประชาคมอาเซียน

ขนาดของตลาดใหญ่ขึ้น

- โอกาสทางเศรษฐกิจที่กว้างมากขึ้น ทั้งภาคการค้าและการบริการและการจัดหาแหล่งวัตถุดิบในภูมิภาค

การเคลื่อนย้ายแรงงานและการลงทุน

- โอกาสของประเทศไทยในการขยายฐานการลงทุนไปยังประเทศสมาชิกและตลาดแรงงานกว้างมากขึ้น

การแข่งขันที่รุนแรงขึ้น

- มีความท้าทายในการค้าระหว่างประเทศสูงขึ้น

การสร้างอำนาจการต่อรองทางการค้า

- การรวมกลุ่มเจรจาเพื่อเพิ่มอำนาจต่อรองกับประเทศคู่ค้าอื่นๆ
- การดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ

ความพร้อมของประเทศไทย

สินค้าและบริการ

ไม่พร้อม - ได้เปรียบ

- ผลิตภัณฑ์เหล็ก
- อัญมณีและเครื่องประดับ
- ข้าว สิ่งทอ ยางพาราและผลิตภัณฑ์ยาง
- เม็ดพลาสติกและผลิตภัณฑ์
- การท่องเที่ยว บริการโทรคมนาคม

พร้อม - ได้เปรียบ

- น้ำตาล ผักและผลไม้กระป๋อง
- อาหารแช่แข็ง เนื้อสัตว์
- กระดาษและสิ่งพิมพ์
- ยานยนต์และชิ้นส่วน
- เครื่องจักรเครื่องใช้สำนักงาน
- เครื่องสำอาง

ไม่พร้อม - เสียเปรียบ

- อุตสาหกรรมแม่พิมพ์
- ขนส่งและโลจิสติกส์
- ธุรกิจการให้บริการก่อสร้าง

พร้อม - เสียเปรียบ

- ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังและแป้งมัน

ความไม่เปรียบ

ความพร้อม

หมายเหตุ ข้อมูลจากการประชุมเสาเศรษฐกิจ เมื่อวันที่ 8 ตุลาคม 2555

ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

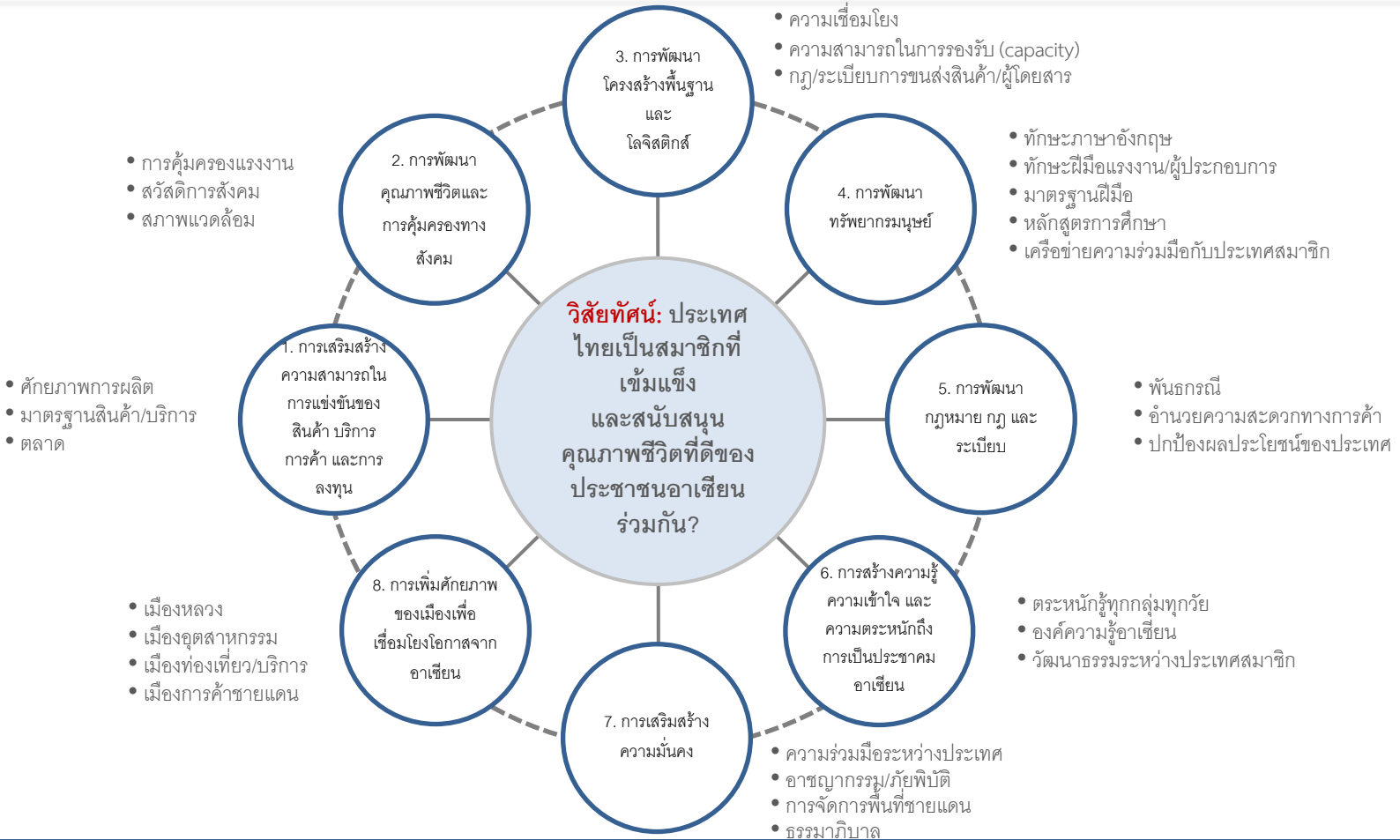
ความพร้อม - ข้อได้เปรียบ

- โครงสร้างพื้นฐานมีความเชื่อมโยง (Connectivity) ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ได้เปรียบด้านที่ตั้งอยู่ศูนย์กลางของอาเซียน

ความไม่พร้อม – ข้อเสียเปรียบ

- ปัญหาขีดความสามารถในการรองรับของโครงข่ายคมนาคม
- ความแออัดของการขนส่งบริเวณด่านการค้าชายแดน ปัญหาประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งทางรถไฟ
- ความแออัดของท่าอากาศยาน (สุวรรณภูมิ) และท่าเรือหลัก (ท่าเรือกรุงเทพฯ และแหลมฉบัง)
- ความล่าช้าในขั้นตอนการพิจารณากฎระเบียบการขนส่งข้ามพรมแดน
- โครงสร้างพื้นฐาน ICT ขาดความเชื่อมโยงทั่วประเทศ
- การดำเนินธุรกรรมพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ยังขาดความเชื่อมั่น

ยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ปี 2558



หัวข้อ

1 ประชาคมอาเซียน

2 **ผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศ**

3 แนวทางเตรียมความพร้อมสู่ประชาคมอาเซียน





ตลาดการบินร่วมอาเซียน (ASEAN Single Aviation Market: ASAM)

ASEAN Single Aviation







องค์ประกอบด้านเศรษฐกิจ

- การเข้าสู่ตลาด (Market Access)
- การเช่าเหมา (Charters)
- กรรมสิทธิ์และการควบคุม (Ownership and Control)
- อัตราค่าโดยสารและระวาง (Tariff)
- กิจกรรมทางพาณิชย์ (Commercial Activities)
- กฎหมายแข่งขันทางการค้าและการคุ้มครองผู้บริโภค (Competition Law and Consumer Protection)
- ค่าธรรมเนียมผู้ใช้บริการสนามบิน (Airport User Charges)
- การระงับข้อพิพาท (Dispute Resolution)
- กลไกการเข้าร่วมกับประเทศคู่เจรจา (Dialogue Partners Engagement Mechanism)

องค์ประกอบด้านเทคนิค

- ความปลอดภัยด้านการบิน (Aviation Safety)
- การรักษาความปลอดภัยการบิน (Aviation Security)
- การบริหารการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management)

ความท้าทายต่ออุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคอาเซียน

การเปิดเสรีการบิน (Open Sky)

- **การเปิดเส้นทางบินใหม่ การเพิ่มความจุและความถี่** โดยมีการให้สิทธิเสรีภาพการบินมากขึ้น (เสรีภาพที่ 3 4 และ 5) ทำให้สายการบินของประเทศในกลุ่มสมาชิกและสายการบินของประเทศที่สามที่เป็นคู่สัญญากับประเทศสมาชิกได้รับสิทธิขนส่งสินค้า ซึ่งจะทำให้มีการเปิดเส้นทางบินใหม่ รวมทั้งการเพิ่มความจุ และความถี่ในการทำการบิน
- **การขยายเครือข่ายจุดบินของท่าอากาศยานในเมืองที่สำคัญของกลุ่มประเทศอาเซียน** การเปิดเสรีการบินจะส่งผลให้มีการใช้ประโยชน์สนามบินของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียนอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

การเปิดเสรีการค้าการลงทุนในธุรกิจอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศ โลจิสติกส์ และธุรกิจที่เกี่ยวเนื่อง

- **การลงทุนหรือร่วมดำเนินงาน โดยประเทศสมาชิกสามารถลงทุนหรือร่วมดำเนินงานในการให้บริการท่าอากาศยาน และบริการการบิน**
- **การเปิดตลาดบริการธุรกิจที่เกี่ยวเนื่องกับธุรกิจการบิน เช่น ซ่อมและบำรุงรักษาอากาศยานและบริภัณฑ์ บริการสำรองที่นั่งด้วยระบบคอมพิวเตอร์ และบริการให้เช่าอากาศยานแบบมีลูกเรือ เป็นต้น**
- **การขยายบริการขนส่งและโลจิสติกส์ภายในประเทศสมาชิก โดยสามารถเข้าไปลงทุนหรือดำเนินการขนส่งและคลังสินค้าภายในท่าอากาศยานของประเทศสมาชิกเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มในการขนส่งทางอากาศและการบูรณาการห่วงโซ่อุปทาน** (Supply Chain Integration)

การขยายส่วนแบ่งตลาด การแข่งขัน และอำนาจต่อรอง

- **การขยายส่วนแบ่งการตลาด เนื่องจากการเดินทางและการเคลื่อนย้ายสินค้าเป็นไปอย่างเสรีและคล่องตัวมากขึ้น รวมทั้งการรวมตัวของประชาคมอาเซียนส่งผลให้ตลาดมีขนาดใหญ่ขึ้น**
- **การเพิ่มอำนาจต่อรอง การรวมเขตเศรษฐกิจของประชาชนอาเซียน โดยการกำหนดการขนส่งทางอากาศของอาเซียนให้เป็นตลาดเดียว จะเป็นการเพิ่มอำนาจต่อรองในการขนส่งทางอากาศกับภูมิภาคอื่นๆ เช่น การต่อรองเรื่องการเก็บค่า** Carbon Emission Trading Scheme (EU ETS) **เป็นต้น**

หลักเกณฑ์แนวปฏิบัติใหม่ในการกำกับดูแล

- **การกำหนดหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมขนส่งนั้น เพื่อให้ประเทศสมาชิกยอมรับและถือปฏิบัติร่วมกัน แบ่งเป็น ด้านเศรษฐกิจ เช่น การเข้าสู่ตลาดหรือการให้สิทธิการบิน การถือครองหุ้นหรือการลงทุนโดยคนชาติของประเทศสมาชิกอื่นในสายการบินของประเทศสมาชิก อัตราค่าบริการ และการเปิดเสรีกิจกรรมเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ เป็นต้น ด้านเทคนิค เป็นการพัฒนาเครื่องมือความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยการบิน รวมทั้งการบริหารการจราจรทางอากาศ ซึ่งสอดคล้องกับมาตรฐาน** ICAO

เงื่อนไขและปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศในอนาคต

การเคลื่อนย้ายศูนย์กลางทางเศรษฐกิจมาสู่เอเชีย





การให้ความสำคัญแก่การรักษาสิ่งแวดล้อมและกฎระเบียบที่เพิ่มขึ้น







ราคาเชื้อเพลิงที่ปรับตัวสูงขึ้น





การเพิ่มขึ้นของสายการบินต้นทุนต่ำ Low Cost Airlines





การเข้าสู่สังคมสูงอายุ (Aging Society)





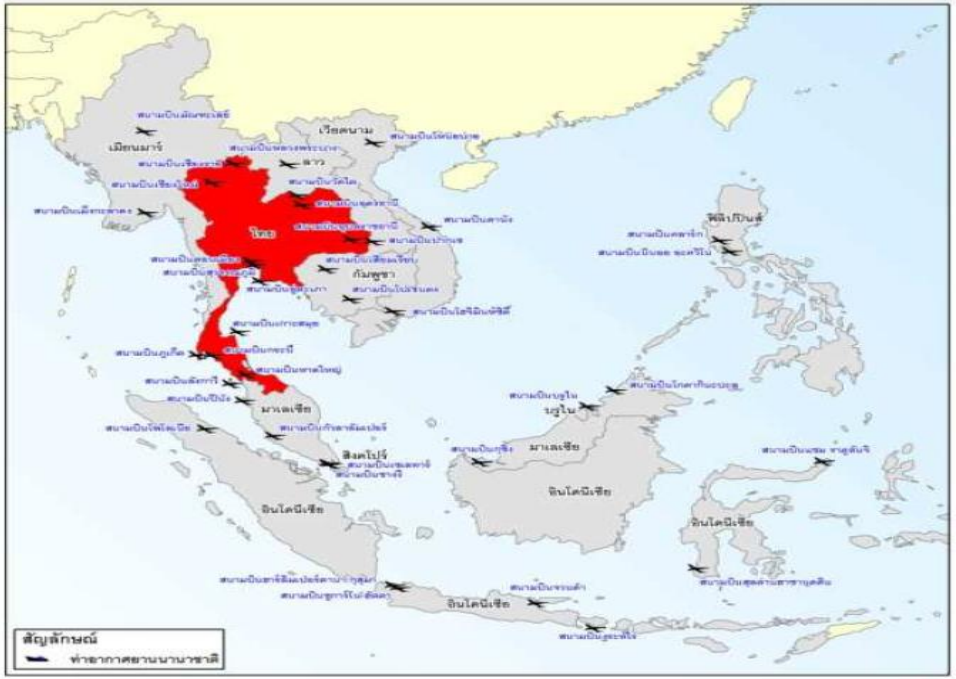
ขีดความสามารถท่าอากาศยานระหว่างประเทศในกลุ่มอาเซียน

ขีดความสามารถท่าอากาศยานที่สำคัญ

ประเทศ	ท่าอากาศยาน	ล้านคนต่อปี
บรูไน	บันดาเสรีเบกาวัน	2.00
กัมพูชา	พนมเปญ	2.00
	เสียมเรียบ	2.00
อินโดนีเซีย	จาการ์ตา	38.00
	บาหลี	8.90
ลาว	เวียงจันทร์	na
มาเลเซีย	กัวลาลัมเปอร์	35.00
	โกตา คินาบาลู	12.00
พม่า	เนบิดอว์	3.50
	มันดาเลย์	3.00
	ย่างกุ้ง	2.70
ฟิลิปปินส์	มะนิลา	32.00
สิงคโปร์	ชางฮี	70.00
ไทย*	สุวรรณภูมิ	45.00
	ดอนเมือง	18.50
เวียดนาม	ฮานอย	10.00
	โฮจีมินห์	17.00

แหล่งที่มา : ทอท. และสืบค้นจาก website

ตำแหน่งที่ตั้งท่าอากาศยานระหว่างประเทศ



ท่าอากาศยานหลักในอาเซียน



















โอกาสและศักยภาพทางอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศของไทย









ตำแหน่งที่ตั้งอยู่กึ่งกลางของภูมิภาค

ตำแหน่งที่ตั้งของประเทศไทยอยู่กึ่งกลางของภูมิภาคเหมาะแก่การเป็นศูนย์กลางการบินของอาเซียน รองรับการเดินทางแบบเปลี่ยนถ่ายลำ(Transshipment)

มีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญซึ่งสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวได้

ประเทศไทยมีสถานที่ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงหลายแห่ง จึงมีปริมาณผู้โดยสารเดินทางมาประเทศไทยเป็นจำนวนมาก ส่งผลดีต่อปริมาณการขนส่งทางอากาศ ซึ่งได้มีการคาดการณ์ว่า ปริมาณนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาประเทศไทยจะเพิ่มเป็น 28 ล้านคนในปี 2558

ท่าอากาศยานระดับภูมิภาคที่มีขีดความสามารถสูง

เปรียบเทียบกับอาเซียนแล้ว ท่าอากาศยานในระดับภูมิภาคของไทยมีขีดความสามารถในการรองรับทั้งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าสูงกว่า

หัวข้อ

1 ประชาคมอาเซียน

2 ผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศ

3 แนวทางเตรียมความพร้อมสู่ประชาคมอาเซียน





ข้อเสนอแนะแนวทางเตรียมความพร้อมสู่ประชาคมอาเซียน



พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ :

- เพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานในการรองรับปริมาณการเดินทางและการขนส่งสินค้าทางอากาศที่คาดว่าจะเพิ่มมากขึ้น และสร้างความเชื่อมั่นในการให้บริการที่มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยตามมาตรฐานสากล
- ปรับปรุงการออกแบบบริการของแต่ละท่าอากาศยานให้สอดคล้องกับวัฒนธรรมท้องถิ่นและความต้องการของประเภทผู้ใช้ รวมทั้งพิจารณาการคิดอัตราค่าบริการให้เหมาะสมเพื่อสร้างแรงจูงใจให้เกิดการใช้บริการให้มากขึ้น



เชื่อมโยงการขนส่งจากท่าอากาศยานอื่นๆ เข้ากับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ :

การสร้างพันธมิตร สายการบินและท่าอากาศยานเพื่อให้เกิดความร่วมมือในการใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานภูมิภาคของ ทอท. และ บพ. เพื่อให้เป็นฐานการบินและจุดบินเชื่อมโยงของสายการบินและส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในระดับภูมิภาครวมทั้งการเป็นประตูเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางอากาศทั้งในและนอกภูมิภาค



พัฒนาพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อเป็นเขตอุตสาหกรรม :

- มุ่งเน้นการพัฒนาอุตสาหกรรมมูลค่าสูง (High Value Added) เพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ
- ประสานความร่วมมือกับหน่วยงานด้านการท่องเที่ยวและหน่วยงานท้องถิ่น ตลอดจนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศ เพื่อพัฒนาให้เกิดกิจกรรมทางธุรกิจภายในพื้นที่ ท่าอากาศยานในภูมิภาคและพื้นที่โดยรอบ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและจูงใจให้มีการใช้บริการเพิ่มขึ้น

ข้อเสนอแนะแนวทางเตรียมความพร้อมสู่ประชาคมอาเซียน



เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการของท่าอากาศยาน :
การบริหารการจัดสรรเวลา (Slot) ในการขึ้น-ลงของเครื่องบินเพื่อลดความหนาแน่นของปริมาณการจราจรทางอากาศในชั่วโมงเร่งด่วน โดยอาจพิจารณาประยุกต์ใช้มาตรการด้านราคาค่าบริการในการจูงใจสายการบิน



ขยายฐานธุรกิจอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศไปยังประเทศสมาชิก :
พิจารณาโอกาสในการเข้าร่วมลงทุนและบริหารกิจการ (Operate) การให้บริการท่าอากาศยาน หรือบริการการควบคุมจราจรทางอากาศในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน เช่น พม่า กัมพูชา ลาว และ เวียดนาม เป็นต้น

Conventional Style	New Business Model
• Competing in size	• Competing in passenger flow management and services • Expand to non-core aviation businesses • Mix the national culture and technology for service
• Focus in passenger transports	• Capture value chain of aviation industry
• Stand alone business (Bus terminal type)	• Develop airport city complex (None of ASEAN Has this) • Create linkage network to other regional airports









Supply Chain ของอุตสาหกรรมการบิน

อุตสาหกรรมต้นน้ำ (Up-Stream)

- อุตสาหกรรมอากาศยาน (Aircraft Industry)
- ธุรกิจการให้เช่าอากาศยาน (Aircraft Leasing)
- อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนและอะไหล่เครื่องบิน






อุตสาหกรรมกลางน้ำ (Mid-Stream)

- บริการท่าอากาศยาน
- ธุรกิจบริการภายในท่าอากาศยาน Ground Handling, Catering, เติมน้ำมันอากาศยาน, Cargo service, etc.
- บริการเดินอากาศ
- บริการซ่อมบำรุง






อุตสาหกรรมปลายน้ำ (Down-Stream)

- สายการบิน (Airline Operators) และบริการเช่าเหมาลำ (Chartered Flight Service)
- ธุรกิจการบินขายตั๋ว
- ร้านค้าปลีกภายในท่าอากาศยาน







ธุรกิจและอุตสาหกรรมของประเทศ

ภาคบริการ

- การท่องเที่ยวและบริการที่เกี่ยวเนื่องกับกิจกรรมท่องเที่ยว
- การขนส่งและโลจิสติกส์





ภาคการผลิต

- การผลิตชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์/ สินค้าเกษตรที่เน่าเสียง่าย (Perishable Products)








ขอบคุณ

www.nesdb.go.th