

ภาคผนวก ด
ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ
ต่อทำอากาศยานสุวรรณภูมิ



ภาคผนวก ค

ผลกระทบด้านเศรษฐกิจต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

การศึกษาเรื่อง The Contribution of the Aviation Industry to the UK Economy

ของสถาบัน Oxford Economic Forecasting, ปี 1999

งานศึกษาได้กล่าวว่าอุตสาหกรรมการบินมีส่วนช่วยในการกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศได้หลายทาง ที่สำคัญที่สุดทางหนึ่งคือ อุตสาหกรรมการบินเป็นส่วนหนึ่งของการขนส่งขั้นพื้นฐานซึ่งเกี่ยวข้องกับภาคเศรษฐกิจต่างๆ ในหลายๆ ส่วน การที่ประเทศมีระบบการขนส่งที่ดีขึ้นย่อมทำให้มีการเชื่อมโยงกันของตลาดต่างๆ ทำให้ตลาดขยายตัว ภาคเศรษฐกิจต่างๆ จะมีกำไรในการขายสินค้ามากขึ้นเนื่องจากมีตลาดสินค้ามากขึ้น ในขณะที่เมื่อตลาดมีการเชื่อมโยงกันมากขึ้นย่อมทำให้เกิดการแข่งขันของผู้ผลิตรายต่างๆ มากขึ้น ทำให้ผู้ผลิตเกิดความชำนาญในการผลิตมากขึ้น การผลิตเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น นอกจากนั้นการขยายตัวในอุตสาหกรรมการบินยังมีส่วนช่วยในการสนับสนุนให้เกิดการลงทุนโดยตรงระหว่างประเทศเป็นไปได้อย่างสะดวกขึ้น ซึ่งจะนำไปสู่การนำนวัตกรรมใหม่ๆ เข้ามาใช้ในการผลิตโดยผ่านการลงทุนโดยตรงระหว่างประเทศ ทำให้เทคโนโลยีในการผลิตสูงขึ้น การผลิตเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น นอกจากอุตสาหกรรมการบินจะมีส่วนช่วยในการกระตุ้นเศรษฐกิจผ่านทางอุตสาหกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องแล้ว อุตสาหกรรมการบินเองก็มีส่วนโดยตรงในการกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศเช่นกัน

จากงานศึกษาดังกล่าวพบว่าอุตสาหกรรมการบินมีส่วนช่วยให้ผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศอังกฤษมีมูลค่าสูงขึ้น ประมาณร้อยละ 1.4 มีการจ้างงานเพิ่มขึ้นทั้งในส่วนของอุตสาหกรรมการบินโดยตรงและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง เช่น สาขาโรงแรม การท่องเที่ยว และอาหาร นอกจากนั้นยังมีส่วนช่วยให้การส่งออกเพิ่มสูงขึ้นกว่าร้อยละ 20 และมีการลงทุนเพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 3

สาเหตุที่อุตสาหกรรมการบินมีบทบาทค่อนข้างมากในการกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศอังกฤษ เนื่องจาก อุตสาหกรรมการบินเป็นสาขาที่มีการเติบโตค่อนข้างเร็วในตัวของมันเอง ในขณะที่ภาคเศรษฐกิจอื่นๆ ก็มีการพึ่งพาอุตสาหกรรมการบินมากขึ้นเรื่อยๆ เช่น การส่งออกสินค้าหรือการลงทุนระหว่างประเทศ ดังจะเห็นได้จากตารางที่ ค-1 กับตารางที่ ค-2 ซึ่งแสดงความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจของสาขาต่างๆ กับสาขาการขนส่งทางอากาศ และตารางที่ ค-3 ซึ่งแสดงความเชื่อมโยงของประเทศอังกฤษกับประเทศอื่นๆ การจำกัดการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินจึงทำให้ภาคเศรษฐกิจอื่นๆ ไม่สามารถขยายตัวอย่างเต็มที่ซึ่งในที่สุดก็จะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ

ตารางที่ ค-1

Foreign Direct Investment in UK

Country	Average inflow 1993-97		Inward stock end 1997		Inward stock (% GDP)
	\$ billion	Share of world total	\$ billion	Share of world total	
US	62.9	20.6	720.8	20.9	8.3
UK	22.0	7.2	274.4	7.9	20.5

ตารางที่ ค-2

Sectoral Growth and Air Transport Spending per Employee

Item	1988-98 Average growth		Rank	Spend per employee
	Rank	% year		
Agriculture, forestry & Fishing	22	0.8	34	14
Extraction	14	1.9	2	1,152
Basic metals	31	-1.1	7	537
Pharmaceuticals	4	5.5	21	90
Other chemicals	15	1.6	10	239
Computers & office equipment	1	13.5	11	220
Electrical engineering	21	1.0	19	100
Electronic equipment	5	5.1	22	85
Food, beverage & tobacco	23	0.7	18	106
Coke, petroleum & nuclear fuel	19	1.3	3	1,044
Mechanical engineering	30	-1.1	26	62
Metal product n.e.c	29	-0.8	27	60
Non-mineral extraction	32	-1.7	12	216
Motor vehicle, parts & accessories	17	1.5	13	207
Other manufacturing	25	0.3	20	97
Other means of transport	18	1.3	6	565
Paper & plastic	26	0.2	29	49
Printing & publishing	20	1.1	9	454
Precision & optical instruments	28	-0.5	16	140
Rubber & plastics	13	2.1	28	60
Textiles, leather & clothing	34	-2.7	24	68
Wood & wood products	33	-1.9	35	8
Electricity, gas & water	10	2.5	33	19
Construction	24	0.4	32	19
Distribution	11	2.4	23	68
Hotels & catering	27	0.0	30	48
Transport	9	2.8	5	796
Communication	3	6.6	8	478
Insurance	8	3.4	1	1,528
Banking & finance	12	2.3	4	970
Real estate & renting	7	3.8	14	185
Computer activities	2	7.0	17	114
R & D	35	-4.6	25	66
Other business activities	6	4.6	15	183
Non-market services	16	1.6	31	39
Spearman's Rank Correlation				0.35
Spearman's Rank Correlation for Service Sectors Only				0.45

ที่มา : สถาบัน Oxford Economic Forecasting, 1999

ตารางที่ ค-3

Sectoral Growth and Use of Air Transport

Item	1988-98 Average growth		Rank	Spend of air transport in total transport demand
	Rank	% year		
Agriculture, forestry & Fishing	22	0.8	27	5.7
Extraction	14	1.9	13	13.4
Basic metals	31	-1.1	14	13.1
Pharmaceuticals	4	5.5	23	7.0
Other chemicals	15	1.6	28	4.9
Computers & office equipment	1	13.5	17	11.4
Electrical engineering	21	1.0	18	11.1
Electronic equipment	5	5.1	19	11.1
Food, beverage & tobacco	23	0.7	31	3.9
Coke, petroleum & nuclear fuel	19	1.3	9	22.9
Mechanical engineering	30	-1.1	24	6.7
Metal product n.e.c	29	0.8	25	6.6
Non-mineral extraction	32	-1.7	30	4.7
Motor vehicle, parts & accessories	17	1.5	15	12.8
Other manufacturing	25	0.3	26	6.5
Other means of transport	18	1.3	1	63.8
Paper & plastic	26	0.2	34	3.2
Printing & publishing	20	1.1	4	34.5
Precision & optical instruments	28	-0.5	10	20.3
Rubber & plastics	13	2.1	32	3.7
Textiles, leather & clothing	34	-2.7	21	7.6
Wood & wood products	33	-1.9	35	0.3
Electricity, gas & water	10	2.5	22	7.4
Construction	24	0.4	29	4.8
Distribution	11	2.4	33	3.4
Hotels & catering	27	0.0	16	12.4
Transport	9	2.8	11	19.4
Communication	3	6.6	8	23.0
Insurance	8	3.4	3	36.0
Banking & finance	12	2.3	2	49.6
Real estate & renting	7	3.8	12	14.7
Computer activities	2	7.0	6	24.2
R & D	35	-4.6	7	23.8
Other business activities	6	4.6	5	30.4
Non-market services	16	1.6	20	11.1
Spearman's Rank Correlation				0.33

ที่มา: OEF calculations based on ONS input-output supply and use balances, 1996

ตารางที่ ค-4

Links With Key Markets in UK, 1997

Busiest routes between Asia-Pacific and Europe			Busiest routes between North America and Europe		
Rank Country pair		Passengers Million	Rank Country pair		Passengers million
1	Japan United Kingdom	1.4	1	United Kingdom United States	1.4
2	Japan France	1.0	2	Germany United States	1.0
3	Hong Kong United Kingdom	1.0	3	France United States	1.0
4	Singapore United Kingdom	0.9	4	Netherlands United States	0.9
5	Japan Germany	0.8	5	United Kingdom Canada	0.8
6	India United Kingdom	0.8	6	Italy United States	0.8
7	Thailand Germany	0.7	7	Scandinavia United States	0.7
8	India Germany	0.6	8	Switzerland United States	0.6
9	Australia United Kingdom	0.6	9	Spain United States	0.6
10	Japan Italy	0.5	10	Ireland United States	0.5

ที่มา: IATA Passenger Forecast, 1998-2002

ตารางที่ ค-5

แสดงการเติบโตทางเศรษฐกิจในสาขาต่าง ๆ ของประเทศอังกฤษ

ในช่วงปี 1988 1998 และปี 2008

(ซึ่งได้จากการประมาณผลการเติบโตของเศรษฐกิจผ่านการกระตุ้นจากสาขาอุตสาหกรรมการบิน)

Item	Average annual value-added growth		Share o total out put (%)		
	1988-98 % year	1998-08 % year	1988	1998	2008
Agriculture, forestry & Fishing	0.8	-0.2	1.7	1.5	1.2
Extraction	1.9	0.6	2.8	2.7	2.3
Basic metals	-1.1	0.9	1.2	0.8	0.7
Pharmaceuticals	5.5	6.0	0.5	0.7	1.0
Other chemicals	1.6	2.2	1.7	1.7	1.6
Computers & office equipment	13.5	8.7	0.4	1.3	2.2
Electrical engineering	1.0	2.8	1.0	0.8	0.8
Electronic equipment	5.1	4.4	0.8	1.1	1.3
Food, beverage & tobacco	0.7	1.0	3.0	2.6	2.3
Coke, petroleum & nuclear fuel	1.3	0.4	0.6	0.6	0.5
Mechanical engineering	-1.1	1.2	2.0	1.5	1.3
Metal product n.e.c	-0.8	0.3	1.5	1.1	0.9
Non-mineral extraction	-1.7	-0.9	0.9	0.6	0.4
Motor vehicle, parts & accessories	1.5	2.6	1.3	1.3	1.3
Other manufacturing	0.3	1.8	0.6	0.5	0.5
Other means of transport	1.3	2.4	1.1	1.1	1.1
Paper & plastic	0.5	0.4	0.7	0.6	0.4
Printing & publishing	1.1	2.3	1.7	1.6	1.6
Precision & optical instruments	-5.0	1.0	0.3	0.2	0.2
Rubber & plastics	2.1	1.7	1.0	1.0	0.9
Textiles, leather & clothing	-2.7	-0.7	1.5	0.9	0.7
Wood & wood products	-1.9	1.3	0.4	0.2	0.2
Electricity, gas & water	2.5	2.4	2.1	2.2	2.3
Construction	0.4	1.7	6.6	5.6	5.3
Distribution	2.4	2.7	10.7	11.1	11.5
Hotels & catering	0.0	1.1	2.6	2.1	1.8
Insurance	3.4	0.9	1.2	1.4	1.2
Banking & finance	2.3	1.9	4.0	4.1	3.9
Transport	2.8	4.0	5.3	5.7	6.6
Communication	6.6	4.6	2.6	4.0	4.9
Real estate & renting	38.0	3.1	2.6	3.1	3.4
Computer activities	7.0	7.7	0.9	1.4	2.4
R & D	-4.6	4.3	0.6	0.3	0.4
Other business activities	4.6	4.7	5.7	7.4	9.2
Non-market services	1.6	0.9	28.5	27.2	23.6

ที่มา : ONS OEF

สำหรับในส่วนในประเทศไทยนั้น การศึกษาจะพิจารณาในส่วนของผลผลิต การลงทุน และการจ้างงานในอุตสาหกรรมการบิน ตลอดจนอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน เช่น การท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมที่ผลิตสินค้าส่งออกเป็นหลัก โดยทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบถึงผลผลิต การลงทุน และจำนวนการจ้างงานของอุตสาหกรรมดังกล่าวทั้งก่อนและหลังจากที่ได้มีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นในอุตสาหกรรมการบิน ว่าภายหลังการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในอุตสาหกรรมการบินจะส่งผลกระทบต่อ ผลผลิต การลงทุน และการจ้างงานในภาคเศรษฐกิจต่างๆ ในทิศทางใด มากน้อยแค่ไหน