



# สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร เอกสารประกอบการพิจารณา



## พิธีสารเพื่ออนุวัติข้อผูกพันชุดที่ ๗ ของบริการขนส่งทางอากาศ ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน

อ.พ. ๘/๒๕๕๕ การประชุมร่วมกันของรัฐสภา สมัยสามัญทั่วไป

จัดทำโดย กลุ่มงานบริการวิชาการ สำนักวิชาการ  
โทร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐-๒

เรียกดูเอกสารได้ที่  
[www.parliament.go.th/library](http://www.parliament.go.th/library)

พิธีสารเพื่ออนุวัติข้อผูกพันชุดที่ ๗  
ของบริการขนส่งทางอากาศ  
ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน  
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

## คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณา (อ.พ.) นี้ จัดทำขึ้นในเวลาจำกัด เพื่อให้ทันใช้ประโยชน์ในการพิจารณาพิธีสารเพื่ออนุวัติข้อผูกพันชุดที่ ๗ ของบริการขนส่งทางอากาศ ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน โดยรวบรวมข้อมูล สถิติ ข้อเท็จจริง บทความ ข่าวจากสื่อต่าง ๆ และ/หรือสรุปผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้นแก่สมาชิกรัฐสภาและผู้สนใจทั่วไป หากมีข้อผิดพลาดประการใดขออภัยไว้ ณ ที่นี้ด้วย

อนึ่ง เอกสารประกอบการพิจารณานี้ กลุ่มงานบริการวิชาการ ๑,๒,๓ สำนักวิชาการ เป็นผู้จัดทำ และเผยแพร่ทาง [www.parliament.go.th/library](http://www.parliament.go.th/library) ผู้ใดนำข้อความหรือส่วนหนึ่ง ส่วนใดในเอกสารนี้ไปลงพิมพ์ในเอกสารอื่น โปรดอ้างอิงที่มากำกับไว้ด้วย

ต้องการรายละเอียดเพิ่มเติม โปรดติดต่อกลุ่มงานบริการวิชาการ สำนักวิชาการ หมายเลขโทรศัพท์ ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐ - ๗๒ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘ และ ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๙

กลุ่มงานบริการวิชาการ  
สำนักวิชาการ  
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

## บทสรุปสำหรับสมาชิกรัฐสภา

คณะรัฐมนตรีได้มีการเสนอ พินัยสารเพื่ออนุมัติข้อผูกพันชุดที่ ๗ ของบริการขนส่งทางอากาศ ภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยบริการของอาเซียนนั้นประกอบไปด้วย รัฐบาลแห่งบรูไนดารุสซาลาม ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐอินโดนีเซีย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มาเลเซีย สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐสิงคโปร์ ราชอาณาจักรไทย และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม รัฐสมาชิกแห่งสมาคมประชาชาติเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ซึ่งต่อไปจะเรียกว่า “อาเซียน”) ได้ตกลงร่วมกันดังนี้

๑. รัฐสมาชิกที่เป็นสมาชิกดับเบิลยูทีโอ จะยังคงต้องขยายข้อผูกพันเฉพาะของตนภายใต้ แกดดีให้แก่รัฐสมาชิกอาเซียนที่ไม่ได้เป็นสมาชิกดับเบิลยูทีโอ
๒. รัฐสมาชิกแต่ละรัฐจะต้องขยายการปฏิบัติเป็นพิเศษที่ระบุในตารางข้อผูกพันเฉพาะใน ภาคผนวกท้ายพินัยสารนี้ให้แก่รัฐสมาชิกอาเซียนอื่น
๓. ภาคผนวกแนบท้ายพินัยสารฉบับนี้เป็นการรวบรวมตารางข้อผูกพันเฉพาะสาขาของรัฐสมาชิกแต่ละรัฐ ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของพินัยสารฉบับนี้
๔. ให้พินัยสารฉบับนี้และภาคผนวกท้ายพินัยสารเป็นส่วนที่รวมเข้าเป็นอันหนึ่งอันเดียวกับ กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน
๕. ให้พินัยสารฉบับนี้มีผลใช้บังคับใน ๖๐ วัน ภายหลังจากรัฐสมาชิกอาเซียน ๖ ประเทศ ได้ ส่งมอบหนังสือการให้สัตยาบันหรือการยอมรับต่อเลขาธิการอาเซียน และจะมีผลใช้บังคับเฉพาะรัฐภาคีที่ให้ สัตยาบันหรือการยอมรับ
๖. ให้เก็บรักษาพินัยสารนี้ไว้กับเลขาธิการอาเซียน ซึ่งจะจัดทำสำเนาที่รับรองความถูกต้อง แล้วส่งให้แก่รัฐสมาชิกแต่ละรัฐทันที และให้เลขาธิการอาเซียนจัดส่งเรื่องการแจ้งการให้สัตยาบันหรือการ ยอมรับพินัยสารตามวรรค ๕ ให้รัฐสมาชิกแต่ละรัฐทราบทันที

# เอกสารประกอบการพิจารณา

## สารบัญ

	หน้า
บทสรุปสำหรับสมาชิกรัฐสภา	ก
๑. สรุปสาระสำคัญพิธีสารเพื่ออนุวัติข้อผูกพันชุดที่ ๗ ของบริการขนส่งทางอากาศภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	๑
๒. พิธีสารเพื่ออนุวัติข้อผูกพันชุดที่ ๗ ของบริการขนส่งทางอากาศภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยบริการ	๓
๓. ประเทศไทย - ตารางข้อผูกพันเฉพาะภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนสาขาการขนส่งทางอากาศชุดที่ ๗	๕
๔. จำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสารระหว่างราชอาณาจักรไทยกับประเทศกลุ่มอาเซียน ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ปี ๒๕๕๔	๙
๕. จำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสารระหว่างราชอาณาจักรไทยกับประเทศกลุ่มอาเซียน ทำอากาศยานดอนเมือง ปี ๒๕๕๔	๑๑
๖. จำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสารระหว่างราชอาณาจักรไทยกับประเทศกลุ่มอาเซียน ทำอากาศยานเชียงใหม่ ๒๕๕๔	๑๔
๗. จำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสารระหว่างราชอาณาจักรไทยกับประเทศกลุ่มอาเซียน ทำอากาศยานหาดใหญ่ ๒๕๕๔	๑๖
๘. จำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสารระหว่างราชอาณาจักรไทยกับประเทศกลุ่มอาเซียน ทำอากาศยานภูเก็ต ๒๕๕๔	๑๗
๙. จำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสารระหว่างราชอาณาจักรไทยกับประเทศกลุ่มอาเซียน ทำอากาศยานเชียงใหม่ ๒๕๕๔	๑๘
๑๐. ข่าวกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง	๑๙

### ผู้รับผิดชอบ

นางวิจิตรา วัชรภรณ์

ผู้อำนวยการสำนักวิชาการ

นางสวีณา พลพิชน์

วิทยากรเชี่ยวชาญ

### ผู้จัดทำและรับผิดชอบ

นายนพดล น้อยจ้อย

นิติกรชำนาญการพิเศษ

นางอาริยา สุขโต

วิทยากรชำนาญการ

นางสาวอัจฉรา ขุมเหล็ก

เจ้าพนักงานบันทึกข้อมูลชำนาญงาน

นางสาวอุไร ธรรมเพชร

เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน

นางสาวสุพรรณิศา พรหมบุตร

เจ้าพนักงานธุรการปฏิบัติงาน

ตุลาคม ๒๕๕๕

**สาระสำคัญของพิธีสารเพื่ออนุวัติข้อผูกพันชุดที่ ๗  
ของบริการขนส่งทางอากาศภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยบริการ  
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)**

---

รัฐบาลแห่งบรูไนดารุสซาลาม ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐอินโดนีเซีย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มาเลเซีย สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐสิงคโปร์ ราชอาณาจักรไทย และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม รัฐสมาชิกแห่งสมาคมประชาชาติเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ซึ่งต่อไปจะเรียกว่า “อาเซียน”) หรือ “รัฐสมาชิกทั้งหลาย” หรือเรียกแต่ละรัฐว่า “รัฐสมาชิก” ร่วมกันรับทราบกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยบริการ ที่ลงนามเมื่อวันที่ ๑๕ ธันวาคม ค.ศ. ๑๙๙๕ (พ.ศ. ๒๕๓๘) ที่กรุงเทพฯ ประเทศไทย ซึ่งแสวงหาการเสริมสร้างความร่วมมือด้านบริการระหว่างรัฐสมาชิกทั้งหลาย ขจัดข้อจำกัดอย่างมีนัยสำคัญต่อด้านการค้าบริการระหว่างรัฐสมาชิกทั้งหลาย และเปิดเสรีด้านการค้าบริการ โดยขยายระดับและขอบเขตของการเปิดเสรีให้มากกว่าที่ได้ผูกพันโดยรัฐสมาชิกทั้งหลายภายใต้ความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ (ซึ่งต่อไปจะเรียกว่า “แกตต์”) ขององค์การการค้าโลก (ซึ่งต่อไปจะเรียกว่า “ดับเบิลยูทีโอ”) โดยให้มีการบรรลุการเจรจาแล้วหำรอบและมีข้อผูกพันแล้วทุกชุด ซึ่งผนวกในพิธีสารอนุวัติ ข้อผูกพันชุดแรก ภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยบริการ ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ ๑๕ ธันวาคม ค.ศ. ๑๙๙๗ (พ.ศ. ๒๕๔๐) ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย ; พิธีสารอนุวัติข้อผูกพันชุดที่สองภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยบริการ ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ ๑๖ ธันวาคม ค.ศ. ๑๙๙๘ (พ.ศ. ๒๕๔๑) ณ กรุงฮานอย ประเทศเวียดนาม พิธีสารอนุวัติข้อผูกพันชุดที่สาม ภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยบริการ ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ ๓๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๐๐๑ (พ.ศ. ๒๕๔๔) พิธีสารอนุวัติ ข้อผูกพันชุดที่สี่ ภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยบริการ ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ ๒๓ พฤศจิกายน ค.ศ. ๒๐๐๔ (พ.ศ. ๒๕๔๗) ณ กรุงพนมเปญ ประเทศกัมพูชา พิธีสารอนุวัติข้อผูกพันชุดที่ห้า ภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยบริการ ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ค.ศ. ๒๐๐๗ (พ.ศ. ๒๕๕๐) ณ กรุงเทพฯ ประเทศไทย; และพิธีสารอนุวัติข้อผูกพันชุดที่หก ภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยบริการ ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ ๑๐ ธันวาคม ค.ศ. ๒๐๐๙ (พ.ศ. ๒๕๕๒) ณ กรุงฮานอย ประเทศเวียดนาม;

กรอบความตกลงสำหรับการรวมกลุ่มเศรษฐกิจในสาขาสำคัญของอาเซียน ซึ่งลงนามโดยผู้นำชาติอาเซียน พร้อมแผนการรวมกลุ่มเศรษฐกิจในสาขาสำคัญเมื่อวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ค.ศ. ๒๐๐๔ (พ.ศ. ๒๕๔๗) ณ กรุงเวียงจันทน์ ประเทศลาว และกรอบความตกลงสำหรับการรวมกลุ่มเศรษฐกิจในสาขาสำคัญของอาเซียน ซึ่งลงนามโดยรัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียนเมื่อวันที่ ๘ ธันวาคม ค.ศ. ๒๐๐๖ (พ.ศ. ๒๕๔๙) ณ เมืองเซบู ประเทศฟิลิปปินส์ ซึ่งรวมทั้งการขนส่งทางอากาศ โดยมีมาตรการทั้งในเชิงลึกและเชิงกว้างที่จะรวมกลุ่มเศรษฐกิจภายในและการเชื่อมโยง รวมถึงการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน ในการที่จะบรรลุถึงการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน;

เป้าหมายและกรอบเวลาของพิมพ์เขียวเพื่อจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC Blueprint) ซึ่งได้รับการรับรองในการประชุมสุดยอดผู้นำอาเซียน ครั้งที่ ๑๓ เมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ค.ศ. ๒๐๐๗ (พ.ศ. ๒๕๕๐) ณ ประเทศสิงคโปร์ ที่ให้มีการเปิดเสรีด้านการค้าบริการผ่านทาง การเจรจาเปิดเสรีรอบต่าง ๆ จนกระทั่งสิ้นสุดในปี ค.ศ. ๒๐๑๕ (พ.ศ. ๒๕๕๘) โดยได้บรรลุการเจรจารอบถัดมาซึ่งสอดคล้องตามข้อ ๔ ของกรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน และสรุปผลข้อผูกพันชุดที่เจ็ด; โดยปรารถนา ที่จะจัดทำเป็นตารางข้อผูกพันเฉพาะ ที่รัฐสมาชิกแต่ละรัฐจะต้องปฏิบัติตาม ซึ่งรัฐสมาชิกจะต้องให้การปฏิบัติเป็นพิเศษแก่รัฐสมาชิกด้วยกันบนหลักการปฏิบัติที่ได้รับความอนุเคราะห์;

### ข้อตกลงร่วมกันมีดังต่อไปนี้

๑. รัฐสมาชิกที่เป็นสมาชิกดับเบิลยูทีโอ จะยังคงต้องขยายข้อผูกพันเฉพาะของตนภายใต้ แกดส์ให้แก่รัฐสมาชิกอาเซียนที่ไม่ได้เป็นสมาชิกดับเบิลยูทีโอ
๒. รัฐสมาชิกแต่ละรัฐจะต้องขยายการปฏิบัติเป็นพิเศษที่ระบุในตารางข้อผูกพันเฉพาะในภาคผนวกท้ายพิธีสารนี้ให้แก่รัฐสมาชิกอาเซียนอื่น
๓. ภาคผนวกแนบท้ายพิธีสารฉบับนี้เป็นการรวบรวมตารางข้อผูกพันเฉพาะสาขาของรัฐสมาชิกแต่ละรัฐ ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของพิธีสารฉบับนี้
๔. ให้พิธีสารฉบับนี้และภาคผนวกท้ายพิธีสารเป็นส่วนที่รวมเข้าเป็นอันหนึ่งอันเดียวกับกรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน
๕. ให้พิธีสารฉบับนี้มีผลใช้บังคับใน ๖๐ (หกสิบ) วัน ภายหลังจากรัฐสมาชิกอาเซียน ๖ ประเทศ ได้ส่งมอบหนังสือการให้สัตยาบันหรือการยอมรับต่อเลขาธิการอาเซียน และจะมีผลใช้บังคับเฉพาะรัฐภาคีที่ให้สัตยาบันหรือการยอมรับ สำหรับแต่ละรัฐภาคีที่ให้สัตยาบันหรือการยอมรับพิธีสาร หลังจากการส่งมอบหนังสือการให้สัตยาบันหรือการยอมรับจำนวน ๖ ประเทศแล้วพิธีสารจะมีผลใช้บังคับ ภายใน ๖๐ วัน หลังจากได้รับหนังสือการให้สัตยาบันหรือการยอมรับของรัฐภาคีดังกล่าว
๖. ให้เก็บรักษาพิธีสารนี้ไว้กับเลขาธิการอาเซียน ซึ่งจะจัดทำสำเนาที่รับรองความถูกต้องแล้วส่งให้แก่รัฐสมาชิกแต่ละรัฐทันที และให้เลขาธิการอาเซียนจัดส่งเรื่องการแจ้งการให้สัตยาบันหรือการยอมรับพิธีสารตามวรรค ๕ ให้รัฐสมาชิกแต่ละรัฐทราบทันที



การประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งอาเซียน ครั้งที่ ๓๑  
วันที่ ๒๔-๒๖ พฤษภาคม ค.ศ. ๒๐๑๑ เสียมราฐ กัมพูชา

**พิธีสารเพื่ออนุวัติข้อผูกพันชุดที่ ๗ ของบริการขนส่งทางอากาศ**  
**ภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยบริการ**

รัฐบาลแห่งบรูไนดารุสซาลาม ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐอินโดนีเซีย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มาเลเซีย สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐสิงคโปร์ ราชอาณาจักรไทย และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม รัฐสมาชิกแห่งสมาคมประชาชาติเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ซึ่งต่อไปจะเรียกว่า “อาเซียน”) หรือ “รัฐสมาชิกทั้งหลาย” หรือเรียกแต่ละรัฐว่า “รัฐสมาชิก”

รับทราบ กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยบริการ ที่ลงนามเมื่อวันที่ ๑๕ ธันวาคม ค.ศ. ๑๙๙๕ (พ.ศ. ๒๕๓๘) ที่กรุงเทพฯ ประเทศไทย ซึ่งแสวงหาการเสริมสร้างความร่วมมือด้านบริการระหว่างรัฐสมาชิกทั้งหลาย ขจัดข้อจำกัดอย่างมีนัยสำคัญต่อการค้าบริการระหว่างรัฐสมาชิกทั้งหลาย และเปิดเสรีด้านการค้าบริการ โดยขยายระดับและขอบเขตของการเปิดเสรีให้มากกว่าที่ได้ผูกพันโดยรัฐสมาชิกทั้งหลายภายใต้ความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ (ซึ่งต่อไปจะเรียกว่า “แกตส์”) ขององค์การการค้าโลก (ซึ่งต่อไปจะเรียกว่า “ดับเบิลยูทีโอ”);

ได้ บรรลุการเจรจาแล้วทำรอบและมีข้อผูกพันแล้วทุกชุด ซึ่งผนวกในพิธีสารอนุวัติข้อผูกพันชุดแรก ภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยบริการ ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ ๑๕ ธันวาคม ค.ศ. ๑๙๙๗ (พ.ศ. ๒๕๔๐) ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย; พิธีสารอนุวัติข้อผูกพันชุดที่สองภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยบริการ ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ ๑๖ ธันวาคม ค.ศ. ๑๙๙๘ (พ.ศ. ๒๕๔๑) ณ กรุงฮานอย ประเทศเวียดนาม; พิธีสารอนุวัติข้อผูกพันชุดที่สาม ภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยบริการ ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ ๓๑ ธันวาคม ค.ศ. ๒๐๐๑ (พ.ศ. ๒๕๔๔); พิธีสารอนุวัติข้อผูกพันชุดที่สี่ ภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยบริการ ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ ๒๓ พฤศจิกายน ค.ศ. ๒๐๐๔ (พ.ศ. ๒๕๔๗) ณ กรุงพนมเปญ ประเทศกัมพูชา; พิธีสารอนุวัติข้อผูกพันชุดที่ห้า ภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยบริการ ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ค.ศ. ๒๐๐๗ (พ.ศ. ๒๕๕๐) ณ กรุงเทพฯ ประเทศไทย; และพิธีสารอนุวัติข้อผูกพันชุดที่หก ภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยบริการ ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ ๑๐ ธันวาคม ค.ศ. ๒๐๐๙ (พ.ศ. ๒๕๕๒) ณ กรุงฮานอย ประเทศเวียดนาม;

รับทราบ กรอบความตกลงสำหรับการรวมกลุ่มเศรษฐกิจในสาขาสำคัญของอาเซียน ซึ่งลงนามโดยผู้นำชาติอาเซียน พร้อมแผนการรวมกลุ่มเศรษฐกิจในสาขาสำคัญเมื่อวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ค.ศ. ๒๐๐๔ (พ.ศ. ๒๕๔๗) ณ กรุงเวียงจันทน์ ประเทศลาว และกรอบความตกลงสำหรับการรวมกลุ่มเศรษฐกิจในสาขาสำคัญของอาเซียน ซึ่งลงนามโดยรัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียนเมื่อวันที่ ๘ ธันวาคม ค.ศ. ๒๐๐๖ (พ.ศ. ๒๕๔๙) ณ เมืองเซบู ประเทศฟิลิปปินส์ ซึ่งรวมทั้งการขนส่งทางอากาศ โดยมีมาตรการทั้งในเชิงลึกและเชิงกว้างที่จะรวมกลุ่มเศรษฐกิจภายในและการเชื่อมโยง รวมถึงการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน ในการที่จะบรรลุถึงการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน;

ตระหนักถึง เป้าหมายและกรอบเวลาของพิมพ์เขียวเพื่อจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC Blueprint) ซึ่งได้รับการรับรองในการประชุมสุดยอดผู้นำอาเซียน ครั้งที่ ๑๓ เมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ค.ศ. ๒๐๐๗ (พ.ศ. ๒๕๕๐) ณ ประเทศสิงคโปร์ ที่ให้มีการเปิดเสรีด้านการค้าบริการผ่านทาง การเจรจาเปิดเสรีรอบต่าง ๆ จนกระทั่งสิ้นสุดในปี ค.ศ. ๒๐๑๕ (พ.ศ. ๒๕๕๘)



ได้ บรรลุการเจรจาขอบเขตซึ่งสอดคล้องตามข้อ ๔ ของกรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน และ  
สรุปผลข้อผูกพันชุดที่เจ็ด;

ปรารถนา ที่จะจัดทำเป็นตารางข้อผูกพันเฉพาะ ที่รัฐสมาชิกแต่ละรัฐจะต้องปฏิบัติตาม ซึ่งรัฐสมาชิกจะต้อง  
ให้การปฏิบัติเป็นพิเศษแก่รัฐสมาชิกด้วยกันบนหลักการประติบัติเยี่ยงชาติที่ได้รับความอนุเคราะห์ยิ่ง;

จึงได้ตกลงกันดังต่อไปนี้:

๑. รัฐสมาชิกที่เป็นสมาชิกดับเบิลยูทีโอ จะยังคงต้องขยายข้อผูกพันเฉพาะของตนภายใต้แกตส์ให้แก่รัฐสมาชิก  
อาเซียนที่ไม่ได้เป็นสมาชิกดับเบิลยูทีโอ
๒. รัฐสมาชิกแต่ละรัฐจะต้องขยายการปฏิบัติเป็นพิเศษที่ระบุในตารางข้อผูกพันเฉพาะในภาคผนวกท้ายพิธีสาร  
นี้ให้แก่รัฐสมาชิกอาเซียนอื่น
๓. ภาคผนวกแนบท้ายพิธีสารฉบับนี้เป็นการรวบรวมตารางข้อผูกพันเฉพาะสาขาของรัฐสมาชิกแต่ละรัฐ ซึ่งถือเป็น  
เป็นส่วนหนึ่งของพิธีสารฉบับนี้
๔. ให้พิธีสารฉบับนี้และภาคผนวกท้ายพิธีสารเป็นส่วนที่รวมเข้าเป็นอันหนึ่งอันเดียวกับกรอบความตกลงว่าด้วย  
บริการของอาเซียน
๕. ให้พิธีสารฉบับนี้มีผลใช้บังคับใน ๖๐ (หกสิบ) วัน ภายหลังจากรัฐสมาชิกอาเซียน ๖ ประเทศ ได้ส่งมอบ  
หนังสือการให้สัตยาบันหรือการยอมรับต่อเลขาธิการอาเซียน และจะมีผลใช้บังคับเฉพาะรัฐภาคีที่ให้สัตยาบัน  
หรือการยอมรับ สำหรับแต่ละรัฐภาคีที่ให้สัตยาบันหรือการยอมรับพิธีสาร หลังจากการส่งมอบหนังสือการให้  
สัตยาบันหรือการยอมรับจำนวน ๖ ประเทศแล้วพิธีสารจะมีผลใช้บังคับภายใน ๖๐ วันหลังจากได้รับหนังสือ  
การให้สัตยาบันหรือการยอมรับของรัฐภาคีดังกล่าว
๖. ให้เก็บรักษาพิธีสารนี้ไว้กับเลขาธิการอาเซียน ซึ่งจะจัดทำสำเนาที่รับรองความถูกต้องแล้วส่งให้แก่รัฐสมาชิก  
แต่ละรัฐทันที และให้เลขาธิการอาเซียนจัดส่งเรื่องการแจ้งการให้สัตยาบันหรือการยอมรับพิธีสารตามวรรค ๕  
ให้รัฐสมาชิกแต่ละรัฐทราบทันที

เพื่อเป็นพยานในการนี้ ผู้มีนามข้างใต้ ซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยถูกต้องจากรัฐบาลของตนตามลำดับ ได้ลงนาม  
ในพิธีสารเพื่ออนุมัติข้อผูกพันชุดที่ ๗ ของบริการขนส่งทางอากาศภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของ  
อาเซียน

ทำ ที่กรุงเทพมหานคร ประเทศกัมพูชา เมื่อวันที่ ๑๖ เดือน ธันวาคม ในปี ๒๐๑๑ (พ.ศ. ๒๕๕๔) เป็นต้นฉบับ  
เดียวในภาษาอังกฤษ

(เพื่อลงนามโดยรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน)

ประเทศไทย – ตารางข้อมูลพิเศษเฉพาะ  
ภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนสาขากาชากรขนส่งทางอากาศ ชุดที่ ๗

รูปแบบของการให้บริการ: ๑) การให้บริการข้ามพรมแดน สาขา หรือ สาขาย่อย	บริการในต่างประเทศ	๓) การจัดตั้งสถานประกอบการ	๔) การเข้ามาทำงานของบุคลากรผู้ให้บริการ
<p>บริการซ่อมและบำรุงรักษาอากาศยาน (CPC ๘๘๖๘)</p> <p>- อากาศยาน (เครื่องทั้งสิ้นซึ่งตรงตัวในบรรยากาศโดยปฏิกิริยาแห่งอากาศ เว้นแต่วัตถุซึ่งระบุงเว้นไว้ในกฎกระทรวง</p> <p>- ส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน (เครื่องยนต์ใบพัด และส่วนประกอบอื่นของอากาศยานที่คณะกรรมการเทคนิคประกาศกำหนด)</p> <p>- บริษัท (เครื่องวัด กลไก ชิ้นส่วน อุปกรณ์ และส่วนประกอบที่ใช้หรือมุ่งหมายที่จะใช้ในการทำงานหรือในการควบคุมอากาศยานในระหว่างการบิน ไม่ว่าจะติดตั้งหรือประกอบอยู่ภายในหรือภายนอกอากาศยาน รวมตลอดถึงอุปกรณ์สื่อสาร ทั้งนี้ เฉพาะที่กรรมการเทคนิคได้กำหนดมาตรฐานทางเทคนิคตามมาตรา ๓๔ (๑)</p>	<p>ข้อจำกัดด้านการเข้าสู่ตลาด</p> <p>๑) ไม่มีข้อจำกัด</p> <p>๒) ไม่มีข้อจำกัด</p> <p>๓) (เอ) การบำรุงรักษาอากาศยาน : ตามที่ระบุในข้อ ๓.๓ ของข้อผูกพันที่ใช้เป็นการทั่วไป</p> <p>(บี) การบำรุงรักษาส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน และ การบำรุงรักษาบริภัณฑ์และชิ้นส่วนของอากาศยาน : ตามที่ระบุในข้อ ๓.๖ ของข้อผูกพันที่ใช้เป็นการทั่วไป</p> <p>(ซี) ผู้ให้บริการต้องดำเนินการนอกเขตอาณาอากาศยาน</p> <p>๔) ตามที่ระบุในข้อผูกพันที่ใช้เป็นการทั่วไป</p>	<p>ข้อจำกัดด้านการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ</p> <p>๑) ไม่มีข้อจำกัด</p> <p>๒) ไม่มีข้อจำกัด</p> <p>๓) ไม่มีข้อจำกัด</p> <p>๔) ไม่มีข้อจำกัด</p>	<p>ข้อผูกพันเพิ่มเติม</p>

ประเทศไทย – ตารางข้อมูลพิเศษ  
ภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนทางการขนส่งทางอากาศ ชุดที่ ๗

รูปแบบของการให้บริการ ๑) การให้บริการข้ามพรมแดน สาขา หรือ สาขาย่อย	๒) การให้บริการในต่างประเทศ	๓) การจัดตั้งสถานประกอบการ	๔) การเข้ามาทำงานของบุคคลากรผู้ให้บริการ
	ข้อจำกัดด้านการเข้าสู่ตลาด	ข้อจำกัดด้านการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ	ข้อมูลเพิ่มเติมน
- ชั้นส่วนของอากาศยาน (ลำตัวอากาศยาน ชั้นส่วนของลำตัวอากาศยาน หรือชั้นส่วนของ ส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน)	๑) ไม่มีข้อจำกัด ๒) ไม่มีข้อจำกัด ๓) ตามที่ระบุในข้อ ๓.๓ ของข้อมูลพื้นที่ใช้ เป็นการทั่วไป ๔) ตามที่ระบุในข้อมูลพื้นที่ใช้เป็นการทั่วไป	๑) ไม่มีข้อจำกัด ๒) ไม่มีข้อจำกัด ๓) ไม่มีข้อจำกัด	
การขายและการตลาดของบริการขนส่งทางอากาศ		๑) ไม่มีข้อจำกัด ๒) ไม่มีข้อจำกัด ๓) ไม่มีข้อจำกัด ๔) ไม่เปิดเสรี	
บริการสำรองที่นั่งด้วยระบบคอมพิวเตอร์ (CPC ๗๕๒๓)	๑) (เอ) ผู้ให้บริการต้องใช้เครือข่ายการ สื่อสารสาธารณะของหน่วยงานกำกับดูแล ด้านโทรคมนาคมแห่งชาติ (บี) การใช้บริการวิทยุจะขึ้นอยู่กับความถี่ ที่มีอยู่ ๒) ไม่มีข้อจำกัด ๓) (เอ) ตามที่ระบุในข้อ ๓.๓ ของข้อมูลพื้นที่ ใช้เป็นการทั่วไป	๑) ไม่มีข้อจำกัด ๒) ไม่มีข้อจำกัด ๓) ไม่เปิดเสรี	

ประเทศไทย - ตารางข้อมูลพิเศษเฉพาะ  
ภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนสาขาการขนส่งทางอากาศ ชุดที่ ๗

รูปแบบของการให้บริการ	๑) การให้บริการข้ามพรมแดน	๒) การให้บริการในประเทศ	๓) การจัดตั้งสถานประกอบการ	๔) การเข้ามาทำงานของบุคลากรผู้ให้บริการ
สาขา/กิจกรรมย่อย	ข้อมูลด้านกฎระเบียบ	ข้อมูลด้านกฎระเบียบ	ข้อมูลด้านกฎระเบียบ	ข้อมูลพิเศษเพิ่มเติม
	(บี) ผู้ให้บริการต้องใช้เครือข่ายโทรคมนาคมสาธารณะของหน่วยงานกำกับดูแลด้านโทรคมนาคมแห่งชาติและต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่ระบุไว้ในข้อมูลพิเศษที่ ๗ ของไทยของความตกลงเรื่องโทรคมนาคมของไทยในกรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน	๔) ตามที่ระบุในข้อมูลพิเศษที่ใช้เป็นการทั่วไป	๔) ไม่เปิดเสรี	
การให้เข้าอากาศยานแบบไม่มีลูกเรือ (CPC ๘๓๓๐๔)	๑) ไม่มีข้อจำกัด ๒) ไม่มีข้อจำกัด ๓) ตามที่ระบุในข้อ ๓.๓ ของข้อมูลพิเศษที่ใช้เป็นการทั่วไป	๑) ไม่มีข้อจำกัด ๒) ไม่มีข้อจำกัด ๓) ไม่มีข้อจำกัด	๑) ไม่มีข้อจำกัด ๒) ไม่มีข้อจำกัด ๓) ไม่มีข้อจำกัด	
บริการตัวแทนจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ	๔) ตามที่ระบุในข้อมูลพิเศษที่ใช้เป็นการทั่วไป	๑) ไม่มีข้อจำกัด ๒) ไม่มีข้อจำกัด ๓) ไม่มีข้อจำกัด	๔) ไม่เปิดเสรี	

ประเทศไทย - ตารางข้อมูลพิเศษเฉพาะ  
ภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนสาขารักษาทางอากาศ ชุดที่ ๗

รูปแบบของการให้บริการ ๑) การให้บริการข้ามพรมแดน สาขา/กิจกรรมย่อย	๒) การใช้บริการในต่างประเทศ ข้อจำกัดด้านการเข้าสูตลาด	๓) การจัดตั้งสถานประกอบการ ข้อจำกัดด้านการปฏิบัติของคนชาติ	๔) การเข้ามาทำงานของบุคคลากรผู้ให้บริการ ข้อผูกพันเพิ่มเติม
การให้เข้าอากาศยานพร้อมลูกเรือ	๑) ไม่มีข้อจำกัด ๒) ไม่มีข้อจำกัด ๓) ตามที่ระบุในข้อ ๓.๓ ของข้อมูลพื้นที่ใช้ เป็นการทั่วไป ๔) ตามที่ระบุในข้อมูลพื้นที่ใช้เป็นการทั่วไป	๑) ไม่มีข้อจำกัด ๒) ไม่มีข้อจำกัด ๓) ไม่เปิดเสรี ๔) ไม่เปิดเสรี	

จำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสารระหว่างราชอาณาจักรไทยกับประเทศกลุ่มอาเซียน  
ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปี 2554

Cities	Code	Country	Aircraft Movements			Passengers			Freight (Tonnes)					
			Arrival From	Departure To	Total	(%) Share of Grand Total	Arrival From	Departure To	Total	(%) Share of Grand Total	Arrival From	Departure To	Total	(%) Share of Grand Total
Southeast Asia														
Bandar Seri Begawan	BWN	Brunei	364	364	728	0.34	37,924	37,055	74,979	0.21	68	676	744	0.06
Phnom Penh	PNH	Cambodia	2,665	2,669	5,334	2.46	203,826	201,938	407,764	1.16	4,081	3,813	7,894	0.62
Siem Reap	REP	Cambodia	1,789	1,788	3,577	1.65	115,199	94,361	209,560	0.60	-	13	13	0.00
Biak	BIK	Indonesia	-	1	1	0.00	-	-	-	-	-	-	-	-
Batikpapan	BPN	Indonesia	1	-	1	0.00	4	-	4	0.00	-	-	-	-
Jakarta	CGK	Indonesia	1,389	1,399	2,788	1.29	217,826	218,049	435,875	1.25	4,727	8,715	13,442	1.06
Dili Comoro	DIL	Indonesia	3	3	6	0.00	-	-	-	-	-	-	-	-
Denpasar	DPS	Indonesia	741	738	1,479	0.68	128,293	122,440	250,733	0.72	3,838	290	4,128	0.33
Halim	HLP	Indonesia	8	9	17	0.01	42	41	83	0.00	-	-	-	-
Lombok	LOP	Indonesia	2	2	4	0.00	131	245	376	0.00	-	-	-	-
Medan	MES	Indonesia	159	165	324	0.15	18,801	18,125	36,926	0.11	1	1	2	0.00
Palangkaraya	PKY	Indonesia	-	1	1	0.00	-	14	14	0.00	-	-	-	-
Palembang	PLM	Indonesia	1	3	4	0.00	147	418	565	0.00	-	-	-	-
Surabaya	SUB	Indonesia	208	208	416	0.19	24,354	24,373	48,727	0.14	4	148	152	0.01
Luang Prabang	LPQ	Lao	899	906	1,805	0.83	40,506	37,518	78,024	0.22	-	1	1	0.00
Pakse	PKZ	Lao	18	17	35	0.02	381	275	656	0.00	-	-	-	-
Vientiane	VTE	Lao	1,471	1,466	2,937	1.36	122,212	116,431	238,643	0.68	458	902	1,360	0.11
Savannakhet	ZVK	Lao	162	162	324	0.15	6,246	5,018	11,264	0.03	1	1	2	0.00
Kuala Lumpur	KUL	Malaysia	5,476	5,494	10,970	5.06	748,150	726,058	1,474,208	4.21	11,409	12,293	23,702	1.87
Langkawi	LKG	Malaysia	3	1	4	0.00	11	2	13	0.00	-	-	-	-
Penang	PEN	Malaysia	1,107	1,347	2,454	1.13	99,953	93,712	193,665	0.55	3,549	8,744	12,293	0.97
Subang	SZB	Malaysia	15	20	35	0.02	55	90	145	0.00	-	-	-	-
Mandalay	MDL	Myanmar	7	8	15	0.01	49	95	144	0.00	-	-	-	-
Namtu	NMT	Myanmar	7	7	14	0.01	38	32	70	0.00	-	-	-	-

ที่มา : ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

Cities	Code	Country	Aircraft Movements				Passengers				Freight (Tonnes)						
			Arrival		Departure		Arrival		Departure		Arrival		Departure				
			From	To	Total	(%) Share of Grand Total	From	To	Total	(%) Share of Grand Total	From	To	Total	(%) Share of Grand Total			
Nyaung-U	NYU	Myanmar	1		1	0.00	70		70	0.00							
Yangon (Rangoon)	RGN	Myanmar	2,809	2,807	5,616	2.59	334,276	332,807	667,083	1.91	12,093	6,743	18,836	1.49			
Dawe	TVY	Myanmar	9	9	18	0.01	46	48	94	0.00							
Cebu	CEB	Philippines	3	2	5	0.00	6	4	10	0.00							
Clark	CRK	Philippines	131	133	264	0.12	14,328	14,618	28,946	0.08		35	35	0.00			
Manila	MNL	Philippines	2,133	2,138	4,271	1.97	315,786	290,588	606,374	1.73	11,023	9,101	20,124	1.59			
Singapore	SIN	Singapore	8,790	7,890	16,680	7.70	1,339,156	1,436,031	2,775,187	7.93	48,458	47,336	95,794	7.57			
Singapore Seletar	XSP	Singapore	6	13	19	0.01	14	19	33	0.00							
Suvarnabhumi	BKK	Thailand	56	10	66	0.03											
Chiang Mai	CNX	Thailand	1		1	0.00											
Don Mueang	DMK	Thailand	8	2	10	0.00											
Hat Yai	HDY	Thailand	1		1	0.00											
Phuket	HKT	Thailand	595	503	1,098	0.51											
Samui	USM	Thailand	726	1,078	1,804	0.83											
U-Tapao	UTP	Thailand	5	131	136	0.06											
Nha Trang	CXR	Vietnam	2	2	4	0.00	9	6	15	0.00							
Danang	DAD	Vietnam	4	3	7	0.00	12	6	18	0.00							
Hanoi	HAN	Vietnam	2,058	1,861	3,919	1.81	266,035	291,998	558,033	1.59	6,081	10,824	16,905	1.34			
Ho Chi Minh	SGN	Vietnam	3,007	3,085	6,092	2.81	422,979	402,921	825,900	2.36	9,228	14,766	23,994	1.90			
<b>Sub-Total</b>			<b>36,840</b>	<b>36,445</b>	<b>73,285</b>	<b>33.83</b>	<b>4,458,865</b>	<b>4,465,336</b>	<b>8,924,201</b>	<b>25.49</b>	<b>115,019</b>	<b>124,402</b>	<b>239,421</b>	<b>18.93</b>			



จำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสารระหว่างราชอาณาจักรไทยกับประเทศกลุ่มอาเซียน  
ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง ปี 2554

Cities	Code	Country	Aircraft Movements			Passengers			Freight (Tonnes)					
			Arrival From	Departure To	Total	(%) Share of Grand Total	Arrival From	Departure To	Total	(%) Share of Grand Total	Arrival From	Departure To	Total	(%) Share of Grand Total
South East Asia														
Bandar Seri Begawan	BWN	Brunei	4	7	11	0.51	7	14	21	0.07	-	2	2	2.94
Phnom Penh	PNH	Cambodia	50	49	99	4.62	106	22	128	0.44	-	-	-	-
Siem Reap	REP	Cambodia	17	21	38	1.77	35	8	43	0.15	-	-	-	-
Balikpapan	BPN	Indonesia	2	3	5	0.23	16	17	33	0.11	-	-	-	-
Cenokareng	CGK	Indonesia	1	-	1	0.05	-	-	-	-	-	-	-	-
Dili Comoro	DIL	Indonesia	-	1	1	0.05	-	-	-	-	-	-	-	-
Denpasar	DPS	Indonesia	8	5	13	0.61	29	2	31	0.11	-	-	-	-
Halim	HLP	Indonesia	23	21	44	2.05	67	87	154	0.52	-	-	-	-
Jakarta	JKT	Indonesia	2	2	4	0.19	5	-	5	0.02	-	1	1	1.47
Medan	MES	Indonesia	1	2	3	0.14	5	6	11	0.04	-	-	-	-
Pontianak	PNK	Indonesia	4	5	9	0.42	32	32	64	0.22	-	-	-	-
Surabaya	SUB	Indonesia	1	-	1	0.05	-	-	-	-	-	-	-	-
Tarakan	TRK	Indonesia	1	-	1	0.05	4	-	4	0.01	-	-	-	-
Luang Pra Bang	LPQ	Lao	10	10	20	0.93	45	29	74	0.25	-	-	-	-
Pakse	PKZ	Lao	7	6	13	0.61	19	12	31	0.11	-	-	-	-
Vientiane	VTE	Lao	13	16	29	1.35	43	38	81	0.28	-	-	-	-
Savannakhet	ZVK	Lao	2	1	3	0.14	4	3	7	0.02	-	-	-	-
Alor Setar	AOR	Malaysia	-	1	1	0.05	-	9	9	0.03	-	-	-	-
Kota Kinabalu	BKI	Malaysia	1	1	2	0.09	-	-	-	-	-	-	-	-
Ipoh	IPH	Malaysia	1	2	3	0.14	-	4	4	0.01	-	-	-	-
Jahor Bahru	JHB	Malaysia	3	2	5	0.23	9	11	20	0.07	-	-	-	-
Kota Bharu	KSR	Malaysia	-	1	1	0.05	-	-	-	-	-	-	-	-

ที่มา : ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)



Cities	Code	Country	Aircraft Movements				Passengers				Freight (Tonnes)					
			Arrival		Departure		Arrival		Departure		Arrival		Departure			
			From	To	Total	(%) Share of Grand Total	From	To	Total	(%) Share of Grand Total	From	To	Total	(%) Share of Grand Total		
Samui	USM	Thailand	5	3	8	0.37	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Udon Thani	UTH	Thailand	2	2	4	0.19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
U-Tapao	UTP	Thailand	6	5	11	0.51	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Danang	DAD	Vietnam	6	8	14	0.65	8	2	10	0.03	-	-	-	-	-	-
Hanoi	HAN	Vietnam	35	30	65	3.03	57	28	85	0.29	-	-	-	-	-	-
Haiphong	HPH	Vietnam	1	2	3	0.14	6	6	12	0.04	-	-	-	-	-	-
Hue	HUI	Vietnam	1	2	3	0.14	1	8	9	0.03	-	-	-	-	-	-
Ho Chi Minh	SGN	Vietnam	36	35	71	3.31	79	41	120	0.41	-	-	-	-	-	-
Sub-Total			585	590	1,175	54.78	4,449	4,416	8,865	30.18	6	3	9	13.24		

## จำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสารระหว่างราชอาณาจักรไทยกับประเทศกลุ่มอาเซียน

ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ปี 2554

Cities	Code	Countries	Aircraft Movements			Passengers			Freight (tonne)						
			Arrival From	Departure To	Total	(%) Share of Grand Total	Arrival From	Departure To	Total	(%) Share of Grand Total	Arrival From	Departure To	Total	(%) Share of Grand Total	
Southeast Asia															
Manila	MINL	Philippines	5	4	9	0.22	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chittagong	CGP	Bangladesh	6	4	10	0.25	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Siem Reap	REP	Cambodia	4	4	8	0.20	68	118	186	0.05	-	-	-	-	-
Denpasar	DPS	Indonesia	-	1	1	0.02	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Luang Prabang	LPQ	Lao	303	299	602	15.03	12,270	11,388	23,658	6.16	-	-	-	-	-
Kuala Lumpur	KUL	Malaysia	372	372	744	18.58	52,754	53,078	105,832	27.55	20	3	23	14.91	-
Subang	SZB	Malaysia	3	5	8	0.20	2	10	12	-	-	-	-	-	-
Heho	HEH	Myanmar	1	-	1	0.02	12	-	12	-	-	-	-	-	-
Yangon	RGN	Myanmar	104	107	211	5.27	5,609	5,532	11,141	2.90	-	4	4	2.55	-
Hanoi	HAN	Vietnam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Krabi	KBV	Thailand	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Singapore	SIN	Singapore	516	516	1,032	25.77	60,735	58,444	119,179	31.03	30	6	36	22.74	-
Singapore Seletar	XSP	Singapore	3	3	6	0.15	7	-	7	-	-	-	-	-	-
Suvarnabhumi	BKK	Thailand	1	3	4	0.10	-	-	-	-	-	2	2	1.27	-
Chiang Rai	CEI	Thailand	1	-	1	0.02	-	-	-	-	-	20	20	12.74	-
Phanom Penh	PNH	Cambodia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chiang Mai	CNX	Thailand	1	1	2	0.05	-	-	-	-	-	1	1	0.64	-

ที่มา : ฝ่ายกสิกรรมสัตว์ปีก บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

Cities	Code	Countries	Aircraft Movements				Passengers				Freight (tonne)			
			Arrival From	Departure To	Total	(%) Share of Grand Total	Arrival From	Departure To	Total	(%) Share of Grand Total	Arrival From	Departure To	Total	(%) Share of Grand Total
Don Mueang	DMK	Thailand	5	8	13	0.32	-	-	-	-	5	5	5	3.18
Hat Yai	HDY	Thailand	1	2	3	0.07	-	-	-	-	-	-	-	-
Phuket	HKT	Thailand	5	-	5	0.12	-	-	-	-	1	1	1	0.64
Danang	DAD	Vietnam	2	1	3	0.07	-	-	-	-	-	-	-	-
Suratthani	URT	Thailand	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vientiane	VTE	Vietnam	-	1	1	0.02	-	-	-	-	-	-	-	-
Sub-Total			1,333	1,331	2,664	66.52	131,457	128,570	260,027	67.69	50	42	92	58.67

จำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสารระหว่างราชอาณาจักรไทยกับประเทศกลุ่มอาเซียน  
ณ ท่าอากาศยานนานาชาติ 2554

Cities	Code	Country	Aircraft Movements			Passengers			Freight (tonne)				
			Arrival From	Departure To	Total	(%) Share of Grand Total	Arrival From	Departure To	Total	(%) Share of Grand Total	Arrival From	Departure To	Total
South East Asia													
Kota Kinabalu	BKI	Malaysia	-	1	1	0.06	-	3	-	-	-	-	-
Jahor Bahra	JHB	Malaysia	-	1	1	0.06	-	-	-	-	-	-	-
Ipoh	IPH	Malaysia	1	-	1	0.06	-	-	-	-	-	-	-
Kerteh	KTE	Malaysia	2	4	6	0.35	-	-	-	-	-	-	-
Kuala Lumpur	KUL	Malaysia	365	365	730	43.04	43,070	43,540	86,610	40.80	-	-	-
Langkawi	LGK	Malaysia	1	1	2	0.12	5	5	10	-	-	-	-
Malacca Berendum	MKZ	Malaysia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Penang	PEN	Malaysia	5	2	7	0.41	-	-	-	-	-	-	-
Subang	SZB	Malaysia	10	5	15	0.88	7	4	11	0.01	-	-	-
Singapore	SIN	Singapore	417	414	831	49.00	57,433	56,241	113,674	53.55	-	-	-
Singapore Seletar	XSP	Singapore	4	5	9	0.53	7	3	10	-	-	-	-
Suvarnabhumi	BKK	Thailand	-	16	16	0.94	-	-	-	-	-	-	-
Don Mueang	DMK	Thailand	1	1	2	0.12	-	-	-	-	-	-	-
Hat Yai	HDY	Thailand	1	1	2	0.12	-	1	1	-	-	-	-
Hua Hin	HHQ	Thailand	1	2	3	0.18	-	-	-	-	-	-	-
Phuket	HKT	Thailand	-	1	1	0.06	-	-	-	-	-	-	-
Sangkha	SGZ	Thailand	3	2	5	0.29	-	-	-	-	-	-	-
Samut Sakhon	TBA	Thailand	9	6	15	0.88	-	-	-	-	-	-	-
Surat Thani	URT	Thailand	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Phnom Penh	PNH	Cambodia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sub-Total			820	827	1,647	97.11	100,522	99,797	200,319	94.37	-	-	-

จำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสารระหว่างราชอาณาจักรไทยกับประเทศกลุ่มอาเซียน ณ ท่าอากาศยานภูเก็ต ปี 2554

Cities	Code	Countries	Aircraft Movements				Passengers				Freight (tonne)						
			Arrival From	Departure To	Total	% Share of Grandtotal	Arrival From	Departure To	Total	% Share of Grandtotal	Arrival From	Departure To	Total	% Share of Grandtotal			
South East Asia																	
Nyang-U	NYU	Burma	1		1			14		14							
Rangoon	RGN	Burma	18	5	23	0.08		758	104	862	0.02						
Phnom Penh	PNH	Cambodia	1	2	3	0.01		2	12	14							
Siem Reap	REP	Cambodia	20	22	42	0.15		1,765	1,764	3,509	0.08						
Cengkang	CGK	Indonesia	170	170	340	1.18		19,780	20,398	40,178	0.93						0.28
Denpasar	DPS	Indonesia	213	220	433	1.51		26,579	26,153	52,732	1.22						0.02
Jakarta	JKT	Indonesia	1	1	2	0.01		126	117	243	0.01						
Halim Perdanas Kusuma	HLP	Indonesia	7	7	14	0.05		22	8	30							
Kuala Lumpur	KUL	Malaysia	2,278	2,333	4,611	16.04		263,017	266,754	529,771	12.22						1.10
Langkawi	LKG	Malaysia	12	12	24	0.08		2	4	6							
Penang	PEN	Malaysia	210	211	425	1.48		11,360	10,874	22,234	0.51						0.02
Subang Sultia Abdulrazis	SZB	Malaysia	15	26	41	0.14		60	102	162							
Manila	MNL	Philippine	2	2	4	0.01		3	3	6							
Singapore	SIN	Singapore	3,234	3,207	6,441	22.41		410,103	414,568	824,651	19.02						5.99
Singapore Seletar	XSP	Singapore	32	30	66	0.23		52	71	123							
Suvarnabhumi	BKK	Thailand	567	410	977	3.40											
Chiang Mai	CNX	Thailand	7	24	31	0.11											
Donmuang	DHK	Thailand	50	46	96	0.33											
Hat Yai	F-OY	Thailand	6	6	12	0.04											
Phuket	H-KT	Thailand	12	9	21	0.07											
Hua Hin	HHQ	Thailand	4	6	10	0.03											
Kabi	KBV	Thailand	7	6	13	0.05											
Ubon Ratchathani	UBP	Thailand		13	13	0.05											
Surat Thani	URT	Thailand	19	25	44	0.15											
Samui	USM	Thailand	6	0	10	0.03											
U-Tarao	UTP	Thailand	15	27	42	0.15											
Mo Chri Muang	SGN	Vietnam	1	5	6	0.02		4	19	23							
Sub-Total			6,912	6,633	13,545	47.82	733,647	740,911	1,474,558	34.01	143	508	651	7.32			



จำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสารระหว่างราชอาณาจักรไทยกับประเทศกลุ่มอาเซียน  
ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ราย ปี 2554

Cities	Code	Country	Aircraft Movements			Passengers			Freight (tonne)					
			Arrival From	Departure To	Total	(%) Share of Grand Total	Arrival From	Departure To	Total	(%) Share of Grand Total	Arrival From	Departure To	Total	(%) Share of Grand Total
South East Asia														
Siem Reap	REP	Cambodia	3	-	3	2.00	124	-	124	1.34	-	-	-	-
Luang Prabang	LPO	Laos	1	2	3	2.00	7	34	41	0.44	-	-	-	-
Singapore	SIN	Singapore	2	1	3	2.00	6	6	12	0.13	-	-	-	-
Singapore Seletar	XSP	Singapore	1	-	1	0.67	4	-	4	0.04	-	-	-	-
Bangkok	BKK	Thailand	-	2	2	1.33	-	-	-	-	-	-	-	-
Don Mueang	DMK	Thailand	2	5	7	4.67	-	-	-	-	-	-	-	-
Sub-Total			9	10	19	12.67	141	40	181	1.95	-	-	-	-

ที่มา : ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

## ข่าวและบทความที่เกี่ยวข้อง

### AEC กับธุรกิจ Air Transportation

จากรายงานการประชุมของสำนักลوجิสติกส์ กระทรวงอุตสาหกรรม ในเรื่องการกำหนดทิศทางการพัฒนาโลจิสติกส์อุตสาหกรรมเพื่อรองรับการเปิดเสรี AEC 2558 มีมุมมองเกี่ยวกับศักยภาพการเป็น ASEAN LOGISTIC HUB ของประเทศไทยว่า มีความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ทำเลที่ตั้ง และมีศักยภาพในการเป็นประตูการค้าของภูมิภาคอินโดจีน เป็นศูนย์กลางลوجิสติกส์ของภูมิภาคที่มีอาณาเขตติดต่อกับพรมแดนประเทศเพื่อนบ้านหลายประเทศ ทั้งทางบก ทางราง ทางอากาศ และทางน้ำ

ทำเลภูมิศาสตร์ของประเทศไทย ถือได้ว่าเป็นศูนย์กลางการคมนาคม และโลจิสติกส์ของภูมิภาค ที่สามารถเชื่อมโยงประเทศต่างๆ ในอินโดจีนเข้าด้วยกัน โดยทิศเหนือของประเทศไทย ติดกับประเทศพม่าและลาว ทิศใต้ติดกับประเทศมาเลเซีย ทิศตะวันออกติดกับประเทศลาวและกัมพูชา ทิศตะวันตกติดกับประเทศพม่า

นอกจากนี้ ประเทศไทยยังมีพื้นที่ติดทะเล ทั้งอ่าวไทยและทะเลอันดามัน ทำให้สามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านได้โดยรอบ และสามารถเชื่อมต่อประเทศจีนตอนใต้ทางเหนือและเวียดนามทางตะวันออก จึงทำให้ประเทศไทยมีศักยภาพด้านทำเลที่ตั้งในการเป็นประตู (Gateway) สู่อเซียน

สำหรับธุรกิจสนามบินในประเทศไทยนั้น มีการผูกขาดการให้บริการโดยการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย ซึ่งให้บริการ 6 สนามบินภายในประเทศ ได้แก่ สนามบินสุวรรณภูมิ ดอนเมือง เชียงใหม่ เชียงราย หาดใหญ่ และภูเก็ต เมื่อแยกตามสัดส่วนรายได้จากการให้บริการสนามบิน จะพบว่ารายได้ส่วนใหญ่ 73% เป็นรายได้ที่มาจากสนามบินสุวรรณภูมิ รองลงมาจะเป็นสนามบินภูเก็ต 10%

ปัจจุบันการเดินทาง ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางจากเมืองสู่เมือง (Cities to cities) หรือประเทศสู่ประเทศ (Countries to countries) มีความสะดวกและเป็นราคาที่สามารถจ่ายได้ ทำให้หลายๆ คนสามารถเข้าถึงได้ โดยเฉพาะกลุ่มชนชั้นกลางที่มีฐานะที่ดีขึ้นส่งผลให้เกิด Structural Changes ของธุรกิจ ดังนี้

1. การเพิ่มขึ้นของสายการบินต้นทุนต่ำ (Low cost airlines) ทำให้มีการเปิด รับพนักงาน เช่น สายการบินไทยแอร์เอเชีย รับเพิ่มบุคลากรประมาณ 450 คน Thai Smile ซึ่งเป็นหนึ่งใน Business unit ใหม่ของการบินไทย เปิดรับพนักงานต้อนรับ รับบนเครื่องบินหญิงจำนวน 100 คน และนักบิน 40 คน ในขณะที่การบินไทยเอง ได้เปิดรับสมัครพนักงานในปี 2554 ทั้งชายและหญิงจำนวน 468 คน ซึ่งเป็นการเปิดรับครั้งแรกในรอบ 3 ปี

2. การขยายเส้นทางการบินภายในประเทศ (Internal routes) พร้อมทั้งมีการเปิดจำนวนความถี่ในการบินระหว่างจังหวัดเพิ่มขึ้น เช่น

ที่มา : Bualuang House View ทีมงานจัดการกองทุน บลจ.บัวหลวง จำกัด โดย รุ่งนภา เสถียรบุญกุล 22 มีนาคม 2555

Nok Air-มีการเปิดเส้นทางบินเชียงใหม่ไปอุดรธานี/เส้นทางเชียงใหม่ไปแม่ฮ่องสอน เปิดให้บริการทุกวัน เพิ่มเป็นวันละ 2 เที่ยวบิน (ปัจจุบัน Nok Air เปิดให้บริการสนามบินระหว่างจังหวัดเพิ่มขึ้น จากเดิม 5 จังหวัดในช่วงปีแรกที่เปิดให้บริการ เป็น 18 จังหวัด)

Thai Air Asia-เพิ่มความถี่เส้นทางบินในประเทศ กรุงเทพฯ-ภูเก็ต เป็น 8 เที่ยวบิน/วัน กรุงเทพฯ-หาดใหญ่ เป็น 6 เที่ยวบิน/วัน กรุงเทพฯ-กระบี่ เป็น 4 เที่ยวบิน/วัน และกรุงเทพฯ-อุดรธานี เป็น 3 เที่ยวบิน/วัน (ปัจจุบัน Thai Air Asia เปิดให้บริการสนามบินระหว่างจังหวัด ทั้งสิ้นแล้ว 12 จังหวัด นอกจากนี้แล้ว ยังให้บริการบินในกลุ่มประเทศในเอเชียด้วยกัน ได้แก่ ประเทศกัมพูชา เวียดนาม พม่า มาเลเซีย สิงคโปร์ อินโดนีเซีย จีน อินเดีย และศรีลังกา)

ขณะที่สายการบินตะวันออก กลาง ได้รุกเปิดเส้นทางการบินใหม่ๆ ในประเทศไทย อย่างเช่น สายการบินบินเอทีฮัด (สายการบินแห่งชาติสหรัฐอเมริกาหรับเอมิเรตส์) และสายการบินแอร์เบอร์ลิน (สายการบินที่ใหญ่เป็นอันดับ 6 ของทวีปยุโรป ซึ่งสายการบินเอทีฮัด เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่) ประกาศเพิ่มการให้บริการบนเส้นทางจากอาบูดาบีไปยังเอเธนส์และประเทศไทย ทำให้เป็นสายการบินแรกที่จะบินตรงจากตะวันออกกลางไปยังจังหวัดภูเก็ต คาดว่าจะทำให้เกิดแรงกระตุ้นกับนักท่องเที่ยว ทั้งชาวตะวันออกกลาง และยุโรป ให้เดินทางมายังสถานที่ท่องเที่ยวในประเทศไทยมากขึ้น และเป็นอีกกลยุทธ์หนึ่งที่จะทำให้อาบูดาบีเป็นประตูสู่ทวีปเอเชียด้วย

3.การสั่งเครื่องบินโดยสารเพิ่มขึ้น (Aircrafts) เพื่อรองรับกับความต้องการ การเดินทางในอนาคตที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากการแข่งขันในตลาดสายการบินที่สูง ทำให้ราคาค่าโดยสารในปัจจุบันไม่ได้สูงมาก กลุ่มชนชั้นกลางจึงมีโอกาสเข้าถึงการเดินทางโดยเครื่องบินเพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก Boeing บริษัทประกอบเครื่องบินขนาดใหญ่หนึ่งในสองรายของโลก คาดการณ์เกี่ยวกับความต้องการเครื่องบินใหม่ของสายการบินทั่วโลก ในช่วงปี 2554-2573 จะอยู่ที่ 33,500 ลำ (หรือคิดเป็นมูลค่าทั้งสิ้น 4 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ) โดยจะเป็นความต้องการจากทางกลุ่ม Asia Pacific จำนวน 11,450 ลำ (มูลค่า 1.5 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ) คิดเป็น 34.2% ของความต้องการเครื่องบินใหม่ทั้งหมด เครื่องบินใหม่ที่มีคำสั่งซื้อนั้น ส่วนใหญ่กว่า 60% จะเป็นการเพิ่ม ในส่วนของ Fleet เพื่อรองรับการขยายตัวของจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น

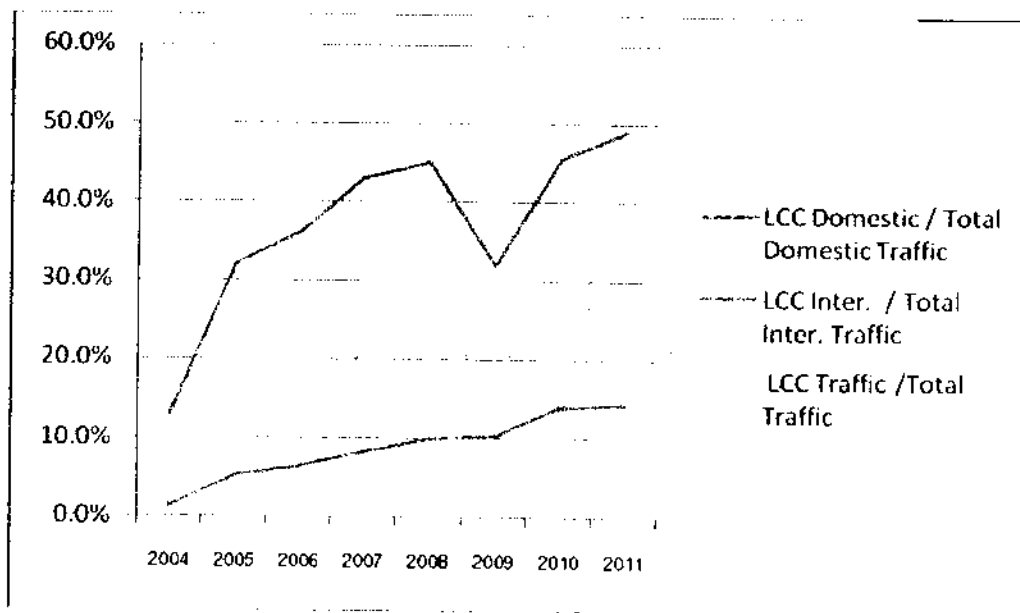
4.การจะเปิด AEC ในปี 2558 จะช่วยเพิ่มกิจกรรมการเดินทางเพื่อธุรกิจ (Business trips) รวมไปถึงตลาด MICE (Meeting, Incentives, Conventions, Exhibition) เพราะทั้งกลุ่มบริษัท Regional Companies และ Local companies (ยกตัวอย่างเช่น CIMB, DBS, MAYBANK, ICBC, SCC, BJC) มีการควบรวมกิจการ (M&A) หรือขยายการลงทุนเข้ามาในภูมิภาคเพิ่มขึ้น ทำให้สนับสนุนการเดินทางภายในกลุ่มภูมิภาคเอเชียมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ การเปิดเสรีอาเซียนทำให้สามารถเข้าถึงประเทศใหม่ๆ โดยมีประเทศไทยเป็น Spring board ในการเดินทางเข้าถึงประเทศต่างๆ ได้

ศักยภาพการเติบโตของธุรกิจการบิน เป็นผลมาจาก

## 1. Domestic - Cites to Cites

การกลับบ้านต่างจังหวัดไม่ใช่เรื่องลำบากอีกต่อไปการขยายตัวของธุรกิจการบิน (Air Traffic) ทำให้ Low Cost Carriers - LCC (Low Cost Airlines) มองเห็นโอกาสในการขยายตัวของตลาดในภูมิภาคเอเชีย มีการคาดการณ์ว่า LCC จะมีสัดส่วนทางการตลาดเพิ่มขึ้นถึง 31% ในปี 2563 จากในปัจจุบันที่อยู่ 19 % การขยายตัวเกิดจากค่าตัวเครื่องบินมีราคาถูกลงและมีการเปิดเส้นทางการบินใหม่ๆ ทำให้มีจำนวนผู้โดยสารหันมาใช้บริการทางการบินเพิ่มสูงขึ้น

กราฟด้านล่าง แสดงเกี่ยวกับสัดส่วนผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบิน LCC เทียบกับจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด พบว่าจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการ LCC ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางภายในหรือระหว่างประเทศ เมื่อเทียบกับจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางทั้งหมดที่เป็นภายในและระหว่างประเทศตามลำดับ มีแนวโน้มปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่ปี 2547 จนถึงปัจจุบัน โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวที่เดินทางภายในประเทศมีการใช้บริการ LCC เพิ่มสูงถึงเกือบ 50% ในปี 2554 สรุปภาพรวมสัดส่วนของผู้โดยสารที่ใช้บริการ LCC เทียบกับจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด ปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ณ สิ้นปี 2554 มีจำนวนสูงถึง 27 % ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด



## 2. Outbound,, Inbound

ตัวเลขนักท่องเที่ยวเมื่อแยกตามสัญชาติ นับตั้งแต่ มกราคม - พฤศจิกายน 2554 จะพบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่จะเป็นนักท่องเที่ยวในกลุ่ม East Asia 54% รองลงมาจะเป็นนักท่องเที่ยวยุโรป 25.65% วัตถุประสงค์ในการเดินทาง ส่วนใหญ่จะเป็นนักท่องเที่ยวที่มาเพื่อการพักผ่อน 46% มาติดต่อด้านธุรกิจ 39% ส่วนที่เหลือจะเป็น Personal Trip 15% และมีแนวโน้มที่จะมีนักท่องเที่ยวที่มาในรูปแบบ Business Trip เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

**International Tourist Arrivals to Thailand  
By Nationality**

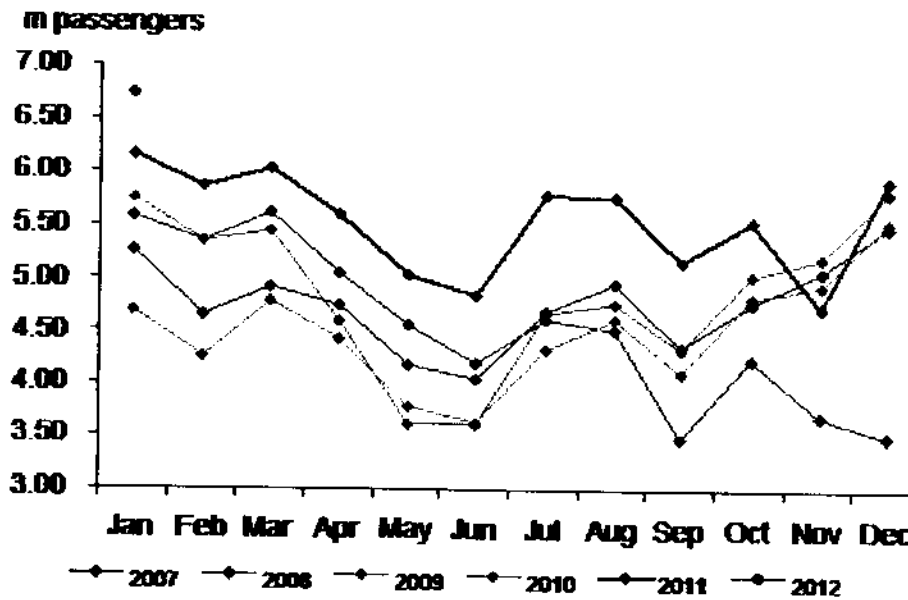
**January - November 2011**

<b>Nationality</b>	<b>2011</b>	<b>2010</b>
	<b>%Share</b>	<b>%Share</b>
<b>East Asia</b>	<b>54.31</b>	<b>51.55</b>
<i>ASEAN</i>	28.63	28.42
Brunei	0.04	0.04
Cambodia	1.26	0.90
Indonesia	1.97	1.80
Laos	4.80	4.61
Malaysia	12.24	12.80
Myanmar	0.59	0.56
Philippines	1.49	1.58
Singapore	3.46	3.69
Vietnam	2.78	2.45
China	9.19	7.06
Hong Kong	2.26	2.05
Japan	6.12	6.34
Korea	5.39	5.13
Taiwan	2.52	2.39
Others	0.20	0.16
<b>Europe</b>	<b>25.65</b>	<b>27.36</b>
<b>The Americas</b>	<b>4.96</b>	<b>5.32</b>
<b>Middle East</b>	<b>3.29</b>	<b>3.70</b>
<b>Others</b>	<b>11.79</b>	<b>12.06</b>
<b>Grand Total</b>	<b>100.00</b>	<b>100.00</b>

Source of Data : Immigration Bureau, Police Department.

จำนวนผู้โดยสารมีการปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง นับตั้งแต่ปี 2550 เป็นต้นมา จากกราฟจะเห็นได้ว่า ในปี 2554 จำนวนผู้โดยสารมีการปรับตัวเพิ่มขึ้นทำ New High เป็นผลจากการเพิ่มขึ้น ทั้งการเดินทางภายในประเทศของคนไทยด้วยกันเองและการเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างประเทศที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทยและภูมิภาคเอเชียที่ปรับตัวสูงขึ้น

### AOT Monthly Passenger Traffic



Source : Company Data

ในปี 2554 สายการบินเอทิฮัด มียอดรวมผู้โดยสาร 8.29 ล้านคน เพิ่มขึ้น 17% YoY บนเครือข่ายทั่วโลกที่ครอบคลุม 82 จุดหมายปลายทางผ่านทั้งเครื่องบินโดยสารและเครื่องบินขนส่ง สำหรับเส้นทางที่มีการเดินทางมากที่สุดในปีที่ผ่านมาคือ เส้นทางกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีผู้โดยสารใช้บริการโดยสารสู่เมืองหลวงของประเทศไทยมากกว่า 500,000 คน ดังตารางด้านล่าง

อัตราผู้โดยสารประจำปี 2554

เส้นทาง	ปี 2554	ปี 2553	การเปลี่ยนแปลง	อัตราเพิ่มขึ้น
กรุงเทพฯ	500,589	428,578	72,011	17%
ลอนดอน ฮีทโธรว์	478,821	413,626	65,195	16%
มาดริด	446,207	375,990	70,217	19%
เจดดาห์	289,439	195,466	93,973	48%
ซิดนีย์	269,185	255,731	13,454	5%
แฟรงก์เฟิร์ต	237,451	217,591	19,860	9%
ปารีส	228,425	173,162	55,263	32%
แมนเชสเตอร์	222,465	172,406	50,059	29%
โดฮา	215,137	190,389	24,748	13%
ดับลิน	214,733	187,188	27,545	15%

### 3. Transfer/Transit

ปี 2552 และ 2553 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้รับการโหวตให้เป็นท่าอากาศยานดีเด่น อันดับ 3 ของโลก ติดต่อกัน 2 ปีซ้อน จากผู้อ่านนิตยสารท่องเที่ยวออนไลน์ Smart Travel Asia รองจากท่าอากาศยาน สิงคโปร์ชางงีและท่าอากาศยานนานาชาติฮ่องกง ติดอันดับ 1 ใน 10 ท่าอากาศยานที่มีคุณภาพการบริการดีที่สุดในโลก The World's Best Airports จาก SKYTRAX ในปี พ.ศ. 2553

15 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2554 ถูกจัดให้อยู่ในอันดับที่ 5 ประเภทท่าอากาศยานขนาดใหญ่ซึ่งรองรับผู้โดยสารมากกว่า 40 ล้านคนต่อปี ประจำปี พ.ศ. 2553 จากโครงการจัดอันดับท่าอากาศยานที่ให้บริการดีเด่น ประจำปี พ.ศ. 2553 ของสภาท่าอากาศยานสากล (Airports Council International : ACI) ปัจจุบันสามารถรองรับเที่ยวบิน 76 เที่ยวบินต่อชั่วโมง และผู้โดยสาร 45 ล้านคนต่อปีและศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศสามารถรองรับสินค้าได้ 3 ล้านตันต่อปี

สำหรับสนามบินภายในประเทศนั้น ในปี 2554 สนามบินจังหวัดเชียงใหม่ ได้รับการคัดเลือกติดอันดับ 4 จากทั้งหมด 34 สนามบินทั่วโลก ในกลุ่มท่าอากาศยานที่มีผู้โดยสารไม่เกิน 5 ล้านคนต่อปี ในโครงการจัดอันดับท่าอากาศยานที่มีคุณภาพการให้บริการที่ดีที่สุดของโลก (Airport Service Quality Program :ASQ) จัดโดยสภาท่าอากาศยานสากล ซึ่งสนามบินเชียงใหม่เข้าร่วมอย่างเป็นทางการเป็นปีแรก ทั้งนี้ สนามบินที่ติดอันดับ 1 ใน 5 ประกอบด้วย อันดับ 1 สนามบินนานาชาติกัวดาลูเปร์ ประเทศเอกวาดอร์ อันดับ 2 สนามบินนานาชาติออกตาวา ประเทศแคนาดา อันดับ 3 สนามบินนานาชาติฮาลิแฟกซ์ ประเทศแคนาดา อันดับ 4 สนามบินนานาชาติเชียงใหม่ และอันดับ 5 สนามบินนานาชาติแกรนด์แรพทิดส์ประเทศสหรัฐอเมริกา

การเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จัดว่าเป็นปรากฏการณ์ที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงขนาดใหญ่ของโครงสร้างทางธุรกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเปิดเสรีธุรกิจด้านการบินและโลจิสติกส์ ถือว่าเป็นจุดเริ่มต้นที่ดีในการเปิดประเทศและทำให้ประเทศไทยสามารถเข้าถึงตลาดการให้บริการที่มีขนาดใหญ่ขึ้น จากประเทศในแถบเอเชียและประเทศเพื่อนบ้านที่มีพรมแดนติดกัน และยังสามารถสร้างศักยภาพการเติบโตให้กับธุรกิจด้านการขนส่งในประเทศไทยให้เติบโตขึ้นอย่างมากและยังสามารถที่จะต่อยอดไปยังธุรกิจอื่นๆ ในประเทศไทยให้เติบโตอย่างต่อเนื่องได้อีกด้วย

**Disclaimer :** ข้อมูลในเอกสารนี้ รวบรวมจากแหล่งข้อมูลที่น่าเชื่อถือได้ ทั้งนี้ บลจ.บัวหลวง ไม่สามารถยืนยันหรือรับรองความถูกต้องของข้อมูลดังกล่าว และไม่ว่ากรณีใด บทวิเคราะห์ในเอกสารนี้ มิได้เป็นการชี้นำในการตัดสินใจ หรือโฆษณาการดำเนินธุรกิจของบริษัท การตัดสินใจใดๆ ของผู้อ่าน ล้วนเป็นการใช้วิจารณญาณของผู้อ่าน ซึ่ง บลจ.บัวหลวง ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องหรือพันธผูกพันใดๆ ทั้งสิ้น



กสิกรไทยคาดมูลค่าธุรกิจขนส่งของไทยและการโดยสารทางอากาศปีนี้เพิ่มจาก 126,500 ล้าน เป็น 140,000 ล้าน

บริษัทศูนย์วิจัยกสิกรไทย ออกบทวิเคราะห์ "ธุรกิจการบินของไทยช่วงที่เหลือของปี 2555 ยังเติบโต ... แต่ยังคงเร่งสร้างศักยภาพรองรับ AEC" ระบุว่า ในช่วงที่ผ่านมาของปี 2555 ธุรกิจการบินของไทยมีความเคลื่อนไหวที่สะท้อนให้เห็นการเตรียมตัวรับโอกาสทางธุรกิจจากการรวมประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC อย่างต่อเนื่อง นับตั้งแต่การขยายการลงทุน และการเพิ่มเส้นทางการบินของบริษัทสายการบินของไทย และต่างชาติไปยังประเทศต่างๆ ในภูมิภาคอาเซียน อีกทั้งการเข้าสู่ตลาดของผู้เล่นรายใหม่

ตลาดการบินในอาเซียนนับเป็นตลาดที่มีศักยภาพในการเติบโตสูง โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากการเดินทางท่องเที่ยว และการติดต่อธุรกิจระหว่างกันภายในภูมิภาค รวมทั้งชาวต่างชาติจากภูมิภาคอื่นที่จะเดินทางเข้ามาดำเนินธุรกิจในอาเซียน นอกจากนี้ ประเทศส่วนใหญ่ในอาเซียนได้ลงนามในสัตยาบันการเปิดเสรีการบิน ภายใต้อาเซียนได้ความร่วมมือในการจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียน (ASEAN Single Aviation Market: ASAM) ซึ่งจะเพิ่มปริมาณผู้โดยสารทางอากาศภายในภูมิภาคยิ่งขึ้น เนื่องจากบริษัทสายการบินของประเทศสมาชิกจะสามารถขยายเที่ยวบินระหว่างกันได้อย่างเสรี ทำให้การเดินทางมีความสะดวกมากขึ้น นอกจากนี้การขนส่งผู้โดยสารแล้ว ความต้องการขนส่งสินค้าก็มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นจากการที่อาเซียนเป็นฐานการผลิตสินค้าสำคัญ ที่บริษัทข้ามชาติต่างให้ความสนใจเข้ามาลงทุนเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ธุรกิจสายการบิน แบ่งเป็นธุรกิจที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ โดยการขนส่งทางอากาศถือว่ามีสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจไทย โดยเฉพาะการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศถือว่าเป็นรูปแบบการขนส่งหลักที่นำนักท่องเที่ยวต่างประเทศเดินทางเข้ามาในประเทศไทย คิดเป็นสัดส่วนกว่าร้อยละ 80 ของนักท่องเที่ยวต่างประเทศที่เข้ามายังไทยทั้งหมด ขณะที่ในส่วนของการขนส่งสินค้าทางอากาศแม้ว่าจะมีสัดส่วนไม่สูงนัก (มีสัดส่วนไม่ถึงร้อยละ 1 ของปริมาณการขนส่งสินค้าของไทยทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ) แต่สินค้าที่ขนส่งทางอากาศส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่มีมูลค่าต่อหน่วยสูง เช่น ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ อาหารสด และพืชไม้ดอกไม้ประดับ เป็นต้น ซึ่งหากคิดเป็นมูลค่าแล้วมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 25 ของมูลค่าขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศของไทย รองจากการขนส่งทางเรือ

ที่มา : ฐานเศรษฐกิจออนไลน์ [ข้อมูลออนไลน์] เข้าถึงได้จาก

[http://www.thannews.th.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=142089:-126500---140000-&catid=176:2009-06-25-09-26-02&Itemid=524](http://www.thannews.th.com/index.php?option=com_content&view=article&id=142089:-126500---140000-&catid=176:2009-06-25-09-26-02&Itemid=524) สืบค้น ณ วันที่ ๓๐ กันยายน

๒๕๕๕

ในช่วงครึ่งแรกของปี 2555 ธุรกิจการบินไทยมีสัญญาณการเติบโตที่ดี ทั้งในส่วนของจำนวนผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยมีจำนวนผู้โดยสารประมาณ 37 ล้านคน ขยายตัวประมาณร้อยละ 10.57 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้ามีประมาณ 7.54 แสนตัน ขยายตัวประมาณร้อยละ 6.67 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน นอกจากนี้ ยังมีความเคลื่อนไหวที่น่าสนใจของผู้ประกอบการ อาทิ การเปิดตัวสายการบินใหม่ของผู้ประกอบการไทย และบริษัทการบินรายใหญ่ของไทยลงมาขยายฐานลูกค้าใหม่ในกลุ่มระดับกลางลงมา อีกทั้งสายการบินทั้งของไทยและของต่างชาติมีการเพิ่มเส้นทางการบินเข้าสู่เส้นทางและจุดหมายปลายทางใหม่ ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ทำให้เพิ่มช่องทางและตัวเลือกสำหรับผู้ใช้บริการเดินทางและขนส่งมากขึ้น และยังช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางจากต่างประเทศสู่ภาคต่างๆ ของไทยได้รวดเร็วขึ้น โดยไม่ต้องเปลี่ยนเครื่องที่สนามบินสุวรรณภูมิ

อย่างไรก็ดี ตั้งแต่ต้นปี 2555 ที่ผ่านมา ได้เกิดเหตุการณ์มากมายที่ส่งผลต่อธุรกิจการบิน ไม่ว่าจะเป็นต้นทุนการดำเนินธุรกิจที่สูงขึ้น จากความผันผวนของราคาน้ำมัน การเก็บภาษีคาร์บอนของการบินที่บินผ่านน่านฟ้าของกลุ่มประเทศยุโรปที่จะเริ่มเก็บในปี 2556 (โดยคำนวณตั้งแต่ปี 2555 ซึ่งยังคงมีข้อวิพากษ์วิจารณ์และการต่อต้านจากนานาประเทศ) และรายได้ที่ลดลง เนื่องจากเศรษฐกิจโลกที่ยังชะงักงัน ซึ่งมีผลกระทบต่อการบินของภาคธุรกิจอื่นๆ ชะงักงัน และยังส่งผลกระทบเป็นลูกโซ่ต่อมายังการขนส่งทางสายการบินที่ลดลง นอกจากนี้ จากภาวะเศรษฐกิจที่ชะงักงันในหลายๆ ประเทศ ก็มีผลต่อการเดินทางท่องเที่ยวของประชาชนในประเทศนั้นๆ ให้ลดลงเช่นกัน ซึ่งเหตุการณ์เหล่านี้ทำให้การทำธุรกิจการบินในช่วงที่เหลือของปี 2555 นี้ น่าจะเติบโตได้อย่างจำกัด

#### แนวโน้มการเติบโตของการโดยสารทางอากาศในช่วงที่เหลือของปี 2555

สำหรับแนวโน้มด้านการโดยสารทางอากาศในช่วงที่เหลือของปี 2555 นี้ วิกฤติเศรษฐกิจโลก อาจส่งผลกระทบต่อการเดินทางท่องเที่ยว อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาศักยภาพการท่องเที่ยวของไทย ที่ยังคงสามารถดึงดูดต่างชาติให้เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในไทย น่าจะเป็นปัจจัยหนุนต่อการเติบโตของภาคการท่องเที่ยว ขณะที่การรวมกลุ่มเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนก็เป็นปัจจัยหนุนในด้านของการเดินทางเพื่อทำธุรกิจระหว่างประเทศมากขึ้น เห็นได้จากจำนวนผู้โดยสารที่ผ่านเข้าออกสนามบินในช่วงครึ่งแรกของปี 2555 ที่ผ่านมา ยังขยายตัวประมาณร้อยละ 10.57 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน

ทั้งนี้ คาดว่าในช่วงที่เหลือของปีนี้ ภาคการท่องเที่ยวของไทยจะยังคงขยายตัวในอัตราที่สูง ส่งผลให้ธุรกิจการบินมีการขยายตัวและเพิ่มเที่ยวบิน เพื่อตอบสนองต่อความต้องการที่เพิ่มขึ้น อาทิ การเพิ่มเส้นทางบินใหม่ๆ บินตรงสู่แหล่งท่องเที่ยวต่างๆ เพื่อตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว อีกทั้งการเข้าเหลื่อมล้ำที่เพิ่มสูงขึ้น นอกจากนี้ การขนส่งระหว่างประเทศทางอากาศมีการปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จึงทำให้สายการบินยังคงต้องเพิ่มเติมเที่ยวบินอย่างต่อเนื่องด้วยเช่นกัน โดยเฉพาะเครื่องบินขนส่งสินค้าที่ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการ ซึ่งขณะนี้บางสายการบินได้เตรียมเครื่องบินขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้น

นอกจากนี้ การเปิดใช้งานสนามบินดอนเมืองพร้อมทั้งให้สิทธิพิเศษต่างๆ เพื่อที่จะดึงดูดสายการบิน ต้นทุนต่ำมาใช้งานที่สนามบินดอนเมืองซึ่งสามารถรองรับผู้โดยสารได้ 36.5 ล้านคนต่อปี แทนการใช้สนามบินสุวรรณภูมิ น่าจะช่วยระบายความแออัดของสนามบินสุวรรณภูมิ ที่เริ่มจะเกิดขีดความสามารถในการรองรับ 45 ล้านคนต่อปี ซึ่งในปี 2554 มีผู้ใช้งานกว่า 47-48 ล้านคนต่อปี ศูนย์วิจัยกสิกรไทย คาดว่าผู้ใช้บริการสนามบินในกรุงเทพในปี 2555 จะสูงกว่า 53 ล้านคนต่อปี ซึ่งจะก่อให้เกิดความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร

#### แนวโน้มการเติบโตของการขนส่งสินค้าทางอากาศในช่วงที่เหลือของปี 2555

ในช่วงที่เหลือของปี 2555 นี้ แม้คาดว่าธุรกิจขนส่งทางอากาศจะกลับมาเติบโตได้จากการที่โรงงานอุตสาหกรรมสามารถกลับมาผลิตสินค้าได้อย่างเต็มศักยภาพก็ตาม แต่ปัญหาหนี้สาธารณะในประเทศยุโรปที่ยังคงยืดเยื้อและยังไม่สามารถหาทางออกได้นั้น ได้กดดันให้การส่งออกของไทยกลับมาชะลอตัวลง ซึ่งส่งผลกระทบต่อ การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศให้อ่อนตัวลงเช่นกัน

อย่างไรก็ดี ธุรกิจขนส่งทางอากาศภายในประเทศ ยังสามารถเติบโตได้ เนื่องจากการท่องเที่ยวและความต้องการสินค้าอุปโภคบริโภคในประเทศต่างๆ ยังคงเติบโตได้อย่างต่อเนื่อง โดย ศูนย์วิจัยกสิกรไทย คาดว่า การขนส่งสินค้าทางอากาศจะเติบโตขึ้นประมาณร้อยละ 4.1 จากปี 2554 เป็น 1.49 ล้านตัน ในปี 2555

การพัฒนาตามกรอบประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งการเปิดเสรีด้านการบินได้เปิดไปแล้วตั้งแต่ปี 2553 และมีการค่อยๆ ปรับโครงสร้างและข้อตกลงระหว่างประเทศไปที่ละขั้นตอนอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งการขนส่งทางอากาศยังเป็นส่วนหนึ่งของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ซึ่งเป็น 1 ใน 5 สาขาเร่งรัดที่จะมีเป้าหมายเปิดเสรีอย่างเต็มรูปแบบในปี 2556 อย่างไรก็ตาม กระบวนการการเปิดเสรีจะสามารถยืดหยุ่นได้ตามความเหมาะสมและขึ้นอยู่กับข้อตกลงระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน จึงอาจยังไม่เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างทันทีทันใด เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบและการเปลี่ยนแปลงอย่างก้าวกระโดด

จากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งจะส่งผลโดยตรงต่อธุรกิจการบิน ประกอบกับความต้องการใช้บริการด้านการบินยังมีระดับสูง ศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่า ธุรกิจการบินจะเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หลังจากมีการเปิดเสรีธุรกิจบินอย่างเต็มรูปแบบ แม้ว่าในอนาคตจะมีต่างชาติเข้ามาลงทุนมากขึ้น ส่งผลให้การแข่งขันในธุรกิจการบินสูงขึ้น ทั้งนี้ ธุรกิจการบินในอาเซียนยังคงมีศักยภาพการเติบโตได้อย่างต่อเนื่องในระยะข้างหน้า เห็นได้จากรายงานของบริษัท โบอิง (The Boeing Company) ได้คาดว่า ในปี 2574 อาเซียนจะมีความต้องการเครื่องบินเพิ่มขึ้นเป็นประมาณเป็น 3,480 ลำ จากที่คาดว่าในปี 2554 มีเครื่องบินอยู่ประมาณ 1,140 ลำ โดยส่วนใหญ่จะเป็นการเพิ่มขึ้นของเครื่องบินชนิดทางเดินแถวเดียว (Single-aisle) กว่าร้อยละ 62 และชนิดทางเดินสองแถว (Twin-aisle) กว่าร้อยละ 32 เพื่อรองรับการเติบโตของเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวในภูมิภาคอาเซียน โดย ศูนย์วิจัยกสิกรไทย คาดว่าจำนวนนักท่องเที่ยวมายังอาเซียนจะเพิ่มสูงขึ้นเกิน 100 ล้านคนในปี 2558 จากประมาณ 80 ล้านคนในปี 2554

อย่างไรก็ตาม การแข่งขันจะกระตุ้นให้ธุรกิจเกิดการพัฒนา และการปรับตัวเพื่อตอบสนองลูกค้ามากขึ้น โดยทางด้านของผู้ประกอบการและผู้ให้บริการจะมีความยืดหยุ่นมากขึ้นในการให้บริการ เนื่องจากมีทางเลือกของช่องทางในการขนส่งและโดยสารจากจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น และครอบคลุมช่วงเวลาต่างๆ มากขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้การบริการโลจิสติกส์มีประสิทธิภาพมากขึ้น

เป็นที่สังเกตว่า ประเทศในกลุ่ม CLMV (กัมพูชา ลาว พม่า และเวียดนาม) และประเทศจีน เริ่มมีโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งรวมถึงการพัฒนาหรือปรับปรุงสนามบิน เพื่อเชื่อมต่อระหว่างกันภายในภูมิภาค รวมทั้งมีการวางแผนที่จะขยายธุรกิจการบิน ซึ่งจะทำให้อากาศธุรกิจการบินในภูมิภาคนี้จะมีการพัฒนามากยิ่งขึ้น เช่น ประเทศเวียดนาม ตั้งเป้าไว้ว่าภายในปี 2558 จะมีเครื่องบินพาณิชย์จำนวน 149 ลำ และจะมีศักยภาพในการโดยสารได้ถึง 33 ล้านที่นั่ง อย่างไรก็ตาม โครงการก่อสร้างโครงสร้างต่างๆ ยังคงต้องใช้เวลาก่อสร้าง และพัฒนาระบบและบุคลากร จึงยังคงต้องใช้เวล่อีกหลายปีกว่าที่จะสามารถเดินทางระหว่างภูมิภาคได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ในการที่จะก้าวสู่การเป็น Hub ของอาเซียน ประเทศไทยยังต้องพัฒนาและปรับตัวค่อนข้างมาก ซึ่งส่วนใหญ่คือโครงสร้างพื้นฐานทางการบิน และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ของภาครัฐ เช่น อาคารผู้โดยสาร ร้านค้า ศูนย์ซ่อมบำรุงและทรัพยากรบุคคล เป็นต้น ให้เพียงพอต่อการรองรับผู้โดยสารและสายการบินต่างๆ อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อจูงใจให้สายการบินเข้ามาใช้สนามบินของไทยมากขึ้น อย่างไรก็ตาม การพัฒนาสนามบินของไทย ยังคงอยู่แค่เฉพาะจุดคือที่สนามบินสุวรรณภูมิ ทำให้เครือข่ายการบินของไทยสู่จังหวัดต่างๆ รวมไปถึงประเทศเพื่อนบ้านยังคงไม่เพียงพอ ทำให้ประเทศไทยยังคงไม่เป็นตัวเลือกของสายการบินและผู้โดยสารเท่าที่ควร นอกจากนี้ เอกชนต่างๆ ยังต้องปรับตัวเพิ่มขึ้น เช่น การเพิ่มเส้นทางบินตรงและเที่ยวบินให้ทันต่อความต้องการของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นและเปลี่ยนแปลง เป็นต้น

แนวโน้มธุรกิจการบินในช่วงที่เหลือของปี 2555 น่าจะยังมีทิศทางที่จะเติบโตได้ จากการเพิ่มเที่ยวบินและเส้นทางการบินใหม่รองรับความต้องการจากทั้งในและต่างประเทศ นอกจากนี้จากการเข้าสู่ความร่วมมือภายใต้กรอบประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) จะทำให้การขนส่งระหว่างประเทศในภูมิภาคนี้ปรับตัวเพิ่มขึ้นสูง จากทั้งการเปิดเสรีด้านบริการ และสินค้าหลายประเภท จะทำให้เกิดการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น

ศูนย์วิจัยกสิกรไทย ประเมินว่า มูลค่าธุรกิจขนส่งของไทยและโดยสารทางอากาศมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจาก 126,500 ล้านบาท เป็น 140,000 ล้านบาท ในปี 2555 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.2 จากปี 2554 จากปัจจัยสนับสนุนต่างๆ ทั้ง การท่องเที่ยว การเปิดเสรีด้านการบริการทางการบิน การเพิ่มขึ้นของการลงทุนในภูมิภาคอาเซียน รวมทั้งการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สะดวกต่อการขนส่งทางอากาศมากขึ้น ทั้งในด้านเครือข่ายครอบคลุม และความสามารถในการรองรับปริมาณการขนส่งทางอากาศที่สูงขึ้น ในด้านของการท่องเที่ยวที่จะเดินทางเข้ามายังอาเซียนจะเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งจะเป็นส่วนสำคัญในการเติบโตของธุรกิจการบิน โดย

ศูนย์วิจัยกสิกรไทย คาดว่าจำนวนนักท่องเที่ยวมายังอาเซียนจะเพิ่มสูงขึ้นเกิน 100 ล้านคนในปี 2558 จาก 80 ล้านคนในปี 2554

อย่างไรก็ตาม ในด้านปัจจัยเสี่ยงในระยะสั้น ธุรกิจการบินยังคงต้องเผชิญกับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ผันผวนและความเปราะบางของเศรษฐกิจโลกที่อาจจะล่อตัวยิ่งขึ้น สำหรับประเด็นความท้าทายในระยะข้างหน้าที่สำคัญคือการเปิดเสรีภาคบริการโลจิสติกส์ภายใต้กรอบ AEC รวมทั้งการเปิดเสรีการบิน ภายใต้ความร่วมมือในการจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียน (ASEAN Single Aviation Market) ซึ่งในด้านหนึ่งอาจเป็นโอกาสสำหรับธุรกิจการบินของไทยในการขยายตลาดในภูมิภาค แต่ขณะเดียวกันก็อาจมีผลกระทบ จากการแข่งขันที่จะสูงขึ้นด้วยเช่นกัน เมื่อธุรกิจการบินต่างชาติสามารถเข้ามาดำเนินการบินในภูมิภาคได้อย่างเสรีมากขึ้น นอกจากนี้ ประเทศเพื่อนบ้านต่างเร่งพัฒนาและเข้าสู่อุตสาหกรรมการบินมากขึ้น และยังมีแนวโน้มที่จะเติบโตอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งประเทศใกล้เคียงกับอาเซียน เช่น จีน ที่เติบโตอย่างก้าวกระโดด ได้วางเป้าหมายที่จะปรับปรุงและพัฒนาในการก่อสร้างสนามบินอีก 70 แห่ง ภายในอีก 3 ปี ยิ่งไปกว่านั้น จากปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ของประเทศไทย ทำให้ต่างชาติย้ายฐานหรือวางแผนการผลิตต่างๆ ในประเทศเพื่อนบ้านของไทยแทน เช่น จีน ส่วนรถยนต์ ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อการบินขนส่งสินค้าทางอากาศ ซึ่งในอนาคตประเทศเพื่อนบ้านและประเทศใกล้เคียงจะสามารถดึงความเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคอาเซียนไปจากประเทศไทย

โดยเอกชนและภาครัฐจะต้องปรับตัวต่อการแข่งขันที่มีแนวโน้มที่สูงขึ้นจากการเข้าสู่ AEC อย่างเต็มตัวในปี 2558 โดยภาครัฐต้องเร่งปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพของท่าอากาศยาน ไม่ว่าจะเป็นรันเวย์ อาคารผู้โดยสาร และสิ่งอำนวยความสะดวกต่อผู้โดยสารและสายการบิน ควบคู่กับการเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพของระบบการให้บริการ เพื่อให้มีขีดความสามารถรองรับการเพิ่มขึ้นของเที่ยวบินผู้โดยสาร และสินค้า ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด นอกจากนี้ สิ่งสำคัญคือการสร้างเครือข่ายเชื่อมโยง (Connectivity) กับประเทศอื่นๆ ในภูมิภาค เพื่อจูงใจให้สายการบินจากนานาประเทศเลือกใช้ไทยเป็นจุดหมายปลายทาง หรือจุดเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารและสินค้าให้มากยิ่งขึ้น ซึ่งหากมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับได้อย่างรวดเร็วและเพียงพอต่อความต้องการในอนาคต ธุรกิจการบินจะเข้ามามีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนการขยายตัวของภาคธุรกิจขนส่งระหว่างประเทศและการโดยสารทางอากาศ รวมทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว ให้มีโอกาสที่จะได้รับประโยชน์จาก AEC ได้มากยิ่งขึ้นในอนาคต

## ธุรกิจการบินของไทยช่วงที่เหลือของปี 2555 ยังเติบโต ...แต่ยังคงเร่งสร้างศักยภาพรองรับ AEC\*

แนวโน้มธุรกิจการบินในช่วงที่เหลือของปี 2555 น่าจะยังมีทิศทางที่จะเติบโตได้ จากการเพิ่มเที่ยวบิน และเส้นทางการบินใหม่รองรับความต้องการจากทั้งในและต่างประเทศ นอกจากนี้จากการเข้าสู่ความร่วมมือภายใต้กรอบประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) จะทำให้การขนส่งระหว่างประเทศในภูมิภาคนี้ปรับตัวเพิ่มขึ้นสูง จากทั้งการเปิดเสรีด้านบริการ และสินค้าหลายประเภท จะทำให้เกิดการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น ศูนย์วิจัยกสิกรไทย ประเมินว่า มูลค่าธุรกิจขนส่งของไทยและโดยสารทางอากาศมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจาก 126,500 ล้านบาท เป็น 140,000 ล้านบาท ในปี 2555 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.2 จากปี 2554 จากปัจจัยสนับสนุนต่างๆ ทั้ง การท่องเที่ยว การเปิดเสรีด้านการบริการทางการบิน การเพิ่มขึ้นของการลงทุนในภูมิภาคอาเซียน รวมทั้งการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สะดวกต่อการขนส่งทางอากาศมากขึ้น ทั้งในด้านเครือข่ายครอบคลุม และความสามารถในการรองรับปริมาณการขนส่งทางอากาศที่สูงขึ้น ในด้านของการท่องเที่ยวที่จะเดินทางเข้ามายังอาเซียนจะเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งจะเป็นส่วนสำคัญในการเติบโตของธุรกิจการบิน

อย่างไรก็ตาม ในด้านปัจจัยเสี่ยงในระยะสั้น ธุรกิจการบินยังคงต้องเผชิญกับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ผันผวนและความเปราะบางของเศรษฐกิจโลกที่อาจชะลอตัวยิ่งขึ้น สำหรับประเด็นความท้าทายในระยะข้างหน้าที่สำคัญคือการเปิดเสรีภาคบริการโลจิสติกส์ภายใต้กรอบ AEC รวมทั้งการเปิดเสรีการบิน ภายใต้ความร่วมมือในการจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียน (ASEAN Single Aviation Market) ซึ่งในด้านหนึ่งอาจเป็นโอกาสสำหรับธุรกิจการบินของไทยในการขยายตลาดในภูมิภาค แต่ขณะเดียวกันก็อาจมีผลกระทบ จากการแข่งขันที่จะสูงขึ้นด้วยเช่นกัน เมื่อธุรกิจการบินต่างชาติสามารถเข้ามาดำเนินธุรกิจด้านการบินในภูมิภาคได้อย่างเสรีมากขึ้น นอกจากนี้ ประเทศเพื่อนบ้านต่างเร่งพัฒนาและเข้าสู่อุตสาหกรรมการบินมากขึ้น และยังมีแนวโน้มที่จะเติบโตอย่างต่อเนื่อง

โดยเอกชนและภาครัฐจะต้องปรับตัวต่อการแข่งขันที่มีแนวโน้มที่สูงขึ้นจากการเข้าสู่ AEC อย่างเต็มตัวในปี 2558 โดยภาครัฐต้องเร่งปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพของท่าอากาศยาน ไม่ว่าจะเป็นรันเวย์ อาคารผู้โดยสาร และสิ่งอำนวยความสะดวกต่อผู้โดยสารและสายการบิน ควบคู่กับการเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพของระบบการให้บริการ เพื่อให้มีขีดความสามารถรองรับการเพิ่มขึ้นของเที่ยวบิน ผู้โดยสาร และสินค้า ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด นอกจากนี้ สิ่งสำคัญคือการสร้างเครือข่ายเชื่อมโยง (Connectivity) กับประเทศอื่นๆ ในภูมิภาค เพื่อจูงใจให้สายการบินจากนานาประเทศเลือกใช้ไทยเป็นจุดหมายปลายทาง หรือจุดเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารและสินค้าให้มากยิ่งขึ้น ซึ่งหากมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับได้อย่างรวดเร็วและเพียงพอต่อความต้องการในอนาคต ธุรกิจการบินจะเข้ามามีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนการขยายตัวของภาคธุรกิจขนส่งระหว่างประเทศและการโดยสารทางอากาศ รวมทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว ให้มีโอกาสที่จะได้รับประโยชน์จาก AEC ได้มากยิ่งขึ้นในอนาคต

\*ที่มา : มองเศรษฐกิจฉบับที่ 3348 ศูนย์วิจัยกสิกรไทย 13 กันยายน 2012





### สำนักวิชาการ ให้การบริการทางวิชาการ

๑. ณ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ถนนประดิพัทธ์ ให้บริการในวันและเวลาราชการ  
- กลุ่มงานบริการวิชาการ ๑ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๒ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๗  
ด้านการเมืองการปกครอง ความมั่นคง การทหาร การยุติธรรม กฎหมายระหว่างประเทศ  
ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ อนุญาโตตุลาการ ทริพย์สินทางปัญญา  
- กลุ่มงานบริการวิชาการ ๒ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๑ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๗  
ด้านเศรษฐกิจ พาณิชย์ การเงิน การคลัง การธนาคาร การลงทุน งบประมาณ ประกันภัย  
อุตสาหกรรม คมนาคม เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร การเกษตรและสหกรณ์  
- กลุ่มงานบริการวิชาการ ๓ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๗  
ด้านสังคม การศึกษา ศาสนา วัฒนธรรม แรงงานและสวัสดิการสังคม เด็ก สตรี  
การสาธารณสุข การท่องเที่ยว การกีฬา วิทยาศาสตร์ สิ่งแวดล้อม การพลังงาน
๒. ณ จุดบริการสารสนเทศอิเล็กทรอนิกส์ (E-knowledge Services) อาคารรัฐสภา ๑ ชั้น ๓  
ให้บริการในวันและเวลาราชการ สำหรับวันประชุมสภาผู้แทนราษฎรให้บริการถึงเวลา ๑๗.๓๐ น.  
โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๑๘๗๗ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๑๘๗๘

พิมพ์ที่สำนักการพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ออกแบบปกโดย น.ส.รติมา ศารทะประกา