



# สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร เอกสารประกอบการพิจารณา



พิธีสารแก้ไขบันทึกความเข้าใจอาเซียนว่าด้วย  
บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ

อ.พ. ๖/๒๕๕๒ การประชุมร่วมกันของรัฐสภา สมัยสามัญนิติบัญญัติ

จัดทำโดย กลุ่มงานบริการวิชาการ สำนักวิชาการ

โทร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐-๒

เรียกดูเอกสารได้ที่

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

**พิธีสารแก้ไขบันทึกความเข้าใจ  
อาเซียนว่าด้วยบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ  
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)**

## คำนำ



เอกสารประกอบการพิจารณา (อ.พ.) นี้ จัดทำขึ้นในเวลาจำกัด เพื่อให้ทันสมัยประโยชน์ในการพิจารณาพิชิตสารแก้ไขบันทึกความเข้าใจอาเซียน ว่าด้วยบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยรวบรวมข้อมูล สถิติ ข้อเท็จจริง บทความ ข่าวจากสื่อต่าง ๆ และ/หรือสรุปผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้น แก่สมาชิกรัฐสภาและผู้สนใจทั่วไป หากมีข้อผิดพลาดประการใดขออภัยไว้ ณ ที่นี้ด้วย

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

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

กลุ่มงานบริการวิชาการ

สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

# เอกสารประกอบการพิจารณา



Digital Object  
National Assembly Library

## สารบัญ

	หน้า
๑. สรุปสาระสำคัญ พธิสารแก้ไขบันทึกความเข้าใจอาเซียนว่าด้วยบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ	๑
๒. ความเป็นมาพธิสารแก้ไขบันทึกความเข้าใจอาเซียนว่าด้วยบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ	๒
๓. พธิสารแก้ไขบันทึกความเข้าใจอาเซียนว่าด้วยบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ (ภาษาอังกฤษ)	๓
๔. พธิสารแก้ไขบันทึกความเข้าใจอาเซียนว่าด้วยบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ (คำแปล)	๑๐
๕. ความร่วมมือด้านการขนส่งในกรอบอาเซียน	๑๔
๖. โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางอากาศ	๑๖
๗. ข้อมูลท่าอากาศยานนานาชาติ	๓๕
๘. การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (การขนส่งสินค้าขาเข้า)	๔๐
๙. การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (การขนส่งสินค้าขาออก)	๔๑
๑๐. สถิติการขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ เปรียบเทียบปี ๒๐๐๘ กับ ๒๐๐๕	๔๒
๑๑. สถิติการขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ เปรียบเทียบปี ๒๐๐๗ กับ ๒๐๐๘	๔๓
๑๒. สถิติการขนส่งทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสากล ปี ๒๕๕๒	๔๔
๑๓. การให้บริการ ณ ท่าอากาศยานนานาชาติ	๔๖
๑๔. จำนวนเที่ยวบินภายในประเทศขึ้น – ลง ที่ท่าอากาศยานต่าง ๆ	๔๗
๑๕. ข่าวนและบทความที่เกี่ยวข้อง	๕๑

### ผู้รับผิดชอบ

นางสาวเขาวนิจ สุนนานนท์

ผู้อำนวยการกลุ่มงานบริการวิชาการ ๒

### ผู้จัดทำและรับผิดชอบ

นางจงเดือน สุทธิรัตน์

วิทยากร ๘ ว.

นางอาริยา สุขโค

วิทยากร ๖

นายทศนารถ เมฆประยูร

นิติกร ๓

นางสาวอังฉรา ขุมเหล็ก

เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล ๕

นางสาวสุนันท์ เจสละ

เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล ๓

นางสาวนภาพร ญาณศิริ

เจ้าหน้าที่ธุรการ ๖

๒๔ สิงหาคม ๒๕๕๒

## สรุปสาระสำคัญ

### พิธีสารแก้ไขบันทึกความเข้าใจอาเซียนว่าด้วยบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)



๑. พิธีสารฉบับนี้จะแก้ไขความในข้อ ๒ (ความจุและความถี่) และข้อ ๓ (เส้นทาง) ของบันทึกความเข้าใจอาเซียนว่าด้วยบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๕ และจะเป็นส่วนหนึ่งของบันทึกความเข้าใจดังกล่าว โดยจะมีผลบังคับใช้เมื่อภาคีผู้ทำความตกลงทุกฝ่ายยื่นหนังสือทางการทูตต่อเลขาธิการอาเซียน

๒. สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้ดำเนินการขนส่งเฉพาะสินค้าได้เพิ่มขึ้นจากเดิม ๑๐๐ ตันต่อสัปดาห์ เป็นได้ถึง ๒๕๐ ตันต่อสัปดาห์ ในแต่ละทิศทางโดยไม่มีข้อจำกัดด้านความถี่และแบบอากาศยานจากอาณาเขตของตนไปยังอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอื่นแต่ละฝ่ายและกลับกัน

๓. สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้ใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่สามและสี่ ในการดำเนินบริการที่ตกลงระหว่างจุดต่าง ๆ ที่ระบุเพิ่มขึ้นดังนี้

บรูไน ดารุสซาลาม	:	บันดาร์ เสรี เบกาวัน
กัมพูชา	:	พนมเปญ
อินโดนีเซีย	:	บัตัม บาลิกปาปัน เกียก มากัสซาร์ มานาโด ปาเลมบัง ปอนเตียนาก
สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว	:	เวียงจันทน์ หลวงพระบาง ปากเซ
มาเลเซีย	:	กัวลาลัมเปอร์
พม่า	:	ย่างกุ้ง มัณฑะเลย์
ฟิลิปปินส์	:	จุดต่าง ๆ ในฟิลิปปินส์
สิงคโปร์	:	สิงคโปร์
ประเทศไทย	:	กรุงเทพฯ เชียงใหม่ หาดใหญ่ ขอนแก่น ภูเก็ต อุตะเถา อุบลราชธานี
เวียดนาม	:	ฮานอย ดานัง โฮจิมินห์ซิตี้ จุไล

๔. สำนักเลขาธิการอาเซียน ในฐานะผู้เก็บรักษา จะเป็นศูนย์กลางในการบันทึกทะเบียนการกำหนดสายการบินและการอนุญาตให้ดำเนินการ

## พิธีสารแก้ไขบันทึกความเข้าใจอาเซียนว่าด้วยบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ



Digital Object  
National Assembly Library

### ความเป็นมา

1. คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2544 อนุมัติให้ประเทศไทยเข้าร่วมลงนามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ (2545) และเห็นชอบให้อธิบดีกรมการบินพาณิชย์ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายเป็นผู้ลงนามฝ่ายไทย และต่อมาในการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน ครั้งที่ 8 เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2545 ณ กรุงจาการ์ตา ประเทศอินโดนีเซีย อธิบดีกรมการบินพาณิชย์ได้ลงนามบันทึกความเข้าใจฯ ดังกล่าวร่วมกับผู้แทนประเทศสมาชิกอาเซียน
2. ในการประชุมคณะทำงานอาเซียนว่าด้วยการขนส่งทางอากาศ ครั้งที่ 13 ระหว่างวันที่ 26-28 เมษายน 2549 ณ เมืองสุราบายา ประเทศอินโดนีเซีย ที่ประชุมตกลงให้จัดทำพิธีสารแก้ไขบันทึกความเข้าใจฯ โดยให้สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายได้รับอนุญาตให้ดำเนินการขนส่งเฉพาะสินค้าได้เพิ่มขึ้นจาก 100 คันต่อสัปดาห์ เป็นได้ถึง 250 คันต่อสัปดาห์
3. คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2549 อนุมัติการลงนามพิธีสารแก้ไขบันทึกความเข้าใจดังกล่าว และอนุมัติให้หัวหน้าคณะผู้แทนไทยในการประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งอาเซียน หรืออธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศเป็นผู้ลงนามฝ่ายไทย
4. ในการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน ครั้งที่ 12 เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2550 ณ กรุงเทพฯ ปลัดกระทรวงคมนาคม ในฐานะหัวหน้าคณะผู้แทนไทยในการประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งอาเซียน ได้ลงนามในพิธีสารแก้ไขบันทึกความเข้าใจว่าด้วยบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ (2545) ร่วมกับหัวหน้าคณะผู้แทนเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่ง และ/หรือ อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศของประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นอีก 9 ประเทศ

- สาระสำคัญ**
1. พิธีสารฯ จะแก้ไขความในข้อ 2 (ความจุและความถี่) และข้อ 3 (เส้นทาง) ของบันทึกความเข้าใจอาเซียนว่าด้วยบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ พ.ศ. 2545 และจะเป็นส่วนหนึ่งของบันทึกความเข้าใจดังกล่าว โดยจะมีผลบังคับใช้เมื่อภาคีผู้ทำความตกลงทุกฝ่ายยื่นหนังสือทางการทูตต่อเลขาธิการอาเซียน
  2. สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้ดำเนินการขนส่งเฉพาะสินค้าได้เพิ่มขึ้นจากเดิม 100 คันต่อสัปดาห์ เป็นได้ถึง 250 คันต่อสัปดาห์ ในแต่ละทิศทางโดยไม่มีข้อจำกัดด้านความถี่และแบบอากาศยานจากอาณาเขตของตนไปยังอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอื่นแต่ละฝ่ายและกลับกัน
  3. สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้ใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 3 และ 4 ในการดำเนินการที่ตกลงระหว่างจุดต่างๆ ที่ระบุเพิ่มขึ้น ดังนี้ บรูไนดารุสซาลาม บันดาร์เสรี เบกวัน กัมพูชา พนมเปญ อินโดนีเซีย บาดัม บาลิกปาปัน เบียง มากัสซาร์ มานาโค ปาเลมบัง ปอนเตียนาก สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เวียงจันทน์ หลวงพระบาง ปากเซ มาเลเซีย กัวลาลัมเปอร์ ฮกกาทงมา่ ย่างกุ้ง มัณฑะเลย์ ฟิลิปปินส์ จุดต่างๆ ในฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ สิงคโปร์ ไทย กรุงเทพฯ เชียงใหม่ หาดใหญ่ ขอนแก่น ภูเก็ต ชูตะเกา อุบลราชธานี เวียดนาม ฮานอย ดานัง โฮจิมินห์ซิตี้ จุไห่ (หมายเหตุ: *คิวเอช* คือ จุดที่เพิ่มขึ้น)

มิถุนายน 2552

สำนักความร่วมมือระหว่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม โทร. 02 280 5638-9

สำนักกำกับกิจการขนส่งทางอากาศ กรมการขนส่งทางอากาศ โทร. 02 286-8155



**PROTOCOL TO AMEND  
THE ASEAN MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON  
AIR FREIGHT SERVICES**

The Aeronautical Authorities of Brunei Darussalam, the Kingdom of Cambodia, the Republic of Indonesia, the Lao People's Democratic Republic, Malaysia, the Union of Myanmar, the Republic of the Philippines, the Republic of Singapore, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Vietnam, Member Countries of the Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) (hereinafter collectively referred to as "Contracting Parties");

**AFFIRMING** the policy agenda for the progressive implementation of full liberalisation and integration of air services in ASEAN as laid down in the Action Plan for ASEAN Air Transport Integration and Liberalisation adopted at the Tenth ASEAN Transport Ministers (ATM) Meeting on 23<sup>rd</sup> November 2004 in Phnom Penh, Cambodia;

**RECOGNISING** the ASEAN Sectoral Integration Protocol for Air Travel signed on 29<sup>th</sup> November 2004 in Vientiane, Lao PDR, in pursuance to the ASEAN Framework Agreement for the Integration of Priority Sectors, provides, among others, the implementation for the full liberalisation of air freight services;

**RECALLING** the ASEAN Memorandum of Understanding (MOU) on Air Freight Services signed on 19<sup>th</sup> September 2002 in Jakarta, Indonesia, which entered into force in November 2004, seeks to enhance cooperation and achieve greater flexibility and capacity in the operations of air freight services in ASEAN;

**RECALLING** also that the Eleventh ASEAN Transport Ministers Meeting in Vientiane, Lao PDR on 17<sup>th</sup> November 2005, endorsed the implementing arrangements to accelerate the integration of the air travel sector by 2010;

**DESIRING** to amend the above 2002 ASEAN MOU on Air Freight Services, to provide for increased tonnage and additional designated points;

**HAVE AGREED AS FOLLOWS:**

#### **Article 1 – Capacity and Frequency**

The designated airline(s) of each Contracting Party shall be allowed to operate all-cargo services up to 250 tons weekly in each direction, with no limitations on frequency and aircraft type ~~from its territory to each of the other Contracting Parties' territory~~ and vice-versa.

#### **Article 2 – Route (Point to Point Services)**

The designated airline(s) of each Contracting Party shall be allowed to exercise third and fourth freedom traffic rights in operating the agreed services between specified country pairs as follows:

Brunei Darussalam	:	Bandar Seri Begawan
Cambodia	:	Phnom Penh
Indonesia	:	Batam, Balikpapan, Biak, Makassar, Manado, Palembang, Pontianak





Lao PDR	:	Vientiane, Luang Phabang, Pakse
Malaysia	:	Kuala Lumpur
Myanmar	:	Yangon, Mandalay
Philippines	:	Points in the Philippines
Singapore	:	Singapore
Thailand	:	Bangkok, Chiang Mai, Hat Yai, Khon Kaen, Phuket, U-Tapao, Ubon Ratchathani
Viet Nam	:	Ha Noi, Da Nang, Ho Chi Minh City, Chu Lai

**Article 3 – Final Provisions**

1. This Protocol shall amend Items 2 and 3 of the 2002 ASEAN Memorandum of Understanding (MOU) on Air Freight Services, and shall form an integral part of the said MOU.
2. This Protocol shall be deposited with the Secretary-General of ASEAN who shall promptly furnish a certified copy thereof to each Contracting Party.
3. This Protocol shall enter into force upon the deposit of the Diplomatic Notes by all the Contracting Parties with the Secretary-General of ASEAN. The Secretary-General of ASEAN shall promptly inform each Contracting Party of such deposit of the Diplomatic Note.



4. The ASEAN Secretariat, as the Depository, shall maintain a centralised register of airline designations and operating authorisations.

**IN WITNESS WHEREOF**, the undersigned, being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed this Protocol to Amend the ASEAN Memorandum of Understanding on Air Freight Services.

**DONE** at Bangkok, Thailand on this **Eighth** day of **February** in the Year **Two Thousand and Seven**, in a single original copy in the English language.

For Brunei Darussalam:

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Dato Yusof Hassan', written over a horizontal line.

**DATO YUSOF HASSAN**  
Permanent Secretary  
Ministry of Communications

For the Kingdom of Cambodia:

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Rumchek Sovary', written over a horizontal line.

**RUMCHEK SOVARY**  
Deputy Director General  
State Secretariat for Civil Aviation



For the Republic of Indonesia:

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Moh. Iksan Tatang'.

.....  
**MOH. IKSAN TATANG**  
Director General of Civil Aviation  
Ministry of Transportation

For the Lao People's Democratic Republic:

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Yakua Lopangkao'.

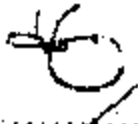
.....  
**YAKUA LOPANGKAO**  
Director General  
Department of Civil Aviation

For Malaysia:

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Long See Wool'.


.....  
**LONG SEE WOOL**  
Deputy Secretary-General  
Ministry of Transport

For the Union of Myanmar:



.....  
**WINN PE**  
Director General  
Department of Transport

For the Republic of the Philippines:



.....  
**ANNELIE LONTOC**  
Undersecretary for Road Transport  
Department of Transportation and Communications

For the Republic of Singapore:



.....  
**BRIG-GEN (NS) CHOI SHING KWOK**  
Permanent Secretary  
Ministry of Transport



For the Kingdom of Thailand:

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Chaisawasd Kittipornpaiboon".

**CHAIWASD KITTIPORNPAIBOON**  
Permanent Secretary  
Ministry of Transport

For the Socialist Republic of Viet Nam:

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Lai Xuan Thanh".

**LAI XUAN THANH**  
Deputy Director General  
The Civil Aviation Administration of Vietnam

## พิธีสารแก้ไขบันทึกความเข้าใจอาเซียนว่าด้วยบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ



เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของบรูไน ดารุสซาลาม ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐอินโดนีเซีย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มาเลเซีย สหภาพพม่า สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐสิงคโปร์ ราชอาณาจักรไทย และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ซึ่งเป็นประเทศสมาชิกของสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (อาเซียน) (ต่อไปนี้จะเรียกโดยรวมว่า "ภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ");

ยืนยันถึงประเด็นนโยบายสำหรับการดำเนินการอย่างก้าวหน้าในการเปิดเสรีอย่างเต็มที่และการรวมกลุ่มของบริการเดินอากาศในอาเซียนที่ได้กำหนดไว้ในแผนปฏิบัติการสำหรับการเปิดเสรีและการรวมกลุ่มด้านการขนส่งทางอากาศของอาเซียน ซึ่งได้รับการรับรองโดยที่ประชุมรัฐมนตรีด้านการขนส่งอาเซียน (เอทีเอ็ม) ครั้งที่สิบ เมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน 2547 ที่กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย;

ตระหนักถึงพิธีสารการรวมกลุ่มรายสาขาของอาเซียนสำหรับการเดินทางทางอากาศ ลงนามเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2547 ที่กรุงเวียงจันทน์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ที่ดำเนินการตามกรอบความตกลงอาเซียนสำหรับการรวมกลุ่มสาขาที่มีความสำคัญเร่งด่วน ซึ่งสิ่งหนึ่งที่กำหนดไว้ คือการดำเนินการสำหรับการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ของบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ;

อ้างถึงบันทึกความเข้าใจอาเซียน (เอ็มโอยู) ว่าด้วยบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ ลงนามวันที่ 19 กันยายน 2545 ที่กรุงจาการ์ตา ประเทศอินโดนีเซีย ซึ่งมีผลบังคับใช้ในเดือนพฤศจิกายน 2547 ที่ขอให้ส่งเสริมความร่วมมือและการเพิ่มความคล่องตัวและขีดความสามารถในการดำเนินการบริการขนส่งสินค้าทางอากาศในอาเซียน;

อ้างถึงด้วยการประชุมรัฐมนตรีด้านการขนส่งอาเซียน ครั้งที่สิบเอ็ด ที่กรุงเวียงจันทน์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2548 ได้รับรองข้อตกลงในการดำเนินการต่าง ๆ เพื่อเร่งการรวมกลุ่มของสาขาการเดินทางทางอากาศ ภายในปี 2553;

ปรารถนาที่จะแก้ไขบันทึกความเข้าใจอาเซียนว่าด้วยบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ ปี 2545 ข้างต้น เพื่อให้มีน้ำหนักบรรทุกที่เพิ่มขึ้นและจุดที่กำหนดเพิ่มเติม;

ได้ตกลงกัน ดังต่อไปนี้:

### ข้อ 1 - ความจุและความถี่

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้ดำเนินบริการขนส่งเฉพาะสินค้า ได้ถึง 250 ตันต่อสัปดาห์ ในแต่ละทิศทาง โดยไม่มีข้อจำกัดเรื่องความถี่และแบบอากาศยาน จากอาณาเขตของตนไปยังอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอื่น ๆ และกลับกัน

### ข้อ 2 - เส้นทางบิน (บริการจากจุดหนึ่งถึงจุดหนึ่ง)

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้ใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่สามและสี่ในการดำเนินบริการที่ตกลงระหว่างคู่ประเทศที่ระบุ ดังนี้

บรูไน ดารุสซาลาม	:	บันดาร์ เสรี เบกาวัน
กัมพูชา	:	พนมเปญ
อินโดนีเซีย	:	บาตัม บาลิกปَابัน เบียง มากัสซาร์ มานาโด ปาเลมบัง ปอนเตียนาก
สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว	:	เวียงจันทน์ หลวงพระบาง ปากเซ
มาเลเซีย	:	กัวลาลัมเปอร์
พม่า	:	ย่างกุ้ง มัณฑะเลย์
ฟิลิปปินส์	:	จุดต่าง ๆ ในฟิลิปปินส์
สิงคโปร์	:	สิงคโปร์
ประเทศไทย	:	กรุงเทพฯ เชียงใหม่ หาดใหญ่ ขอนแก่น ภูเก็ต อุตะเภ อุบลราชธานี
เวียดนาม	:	ฮานอย ดานัง โฮจิมินห์ซิตี จูลៃ

### ข้อ 3 - ข้อบทสุดท้าย

1. พิธีสารนี้จะแก้ไขรายการที่ 2 และ 3 ของบันทึกความเข้าใจอาเซียน (เอ็มโอยู) ว่าด้วยบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ ปี 2545 และจะเป็นส่วนหนึ่งของเอ็มโอยูฉบับดังกล่าว
2. พิธีสารนี้จะถูกเก็บรักษาไว้ที่เลขาธิการอาเซียนผู้ซึ่งจะจัดทำสำเนาที่ได้รับการรับรองและส่งให้ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย

3. พิธีสารนี้จะมีผลบังคับใช้เมื่อภาคีผู้ทำความตกลงทุกฝ่ายยื่นหนังสือทางการทูตต่อ เลขานุการอาเซียน เลขานุการอาเซียนจะแจ้งให้ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายทราบถึงการยื่นหนังสือทางการทูตดังกล่าวทันที
4. สำนักเลขานุการอาเซียน ในฐานะผู้เก็บรักษา จะเป็นศูนย์กลางในการบันทึกทะเบียน การกำหนดสายการบินและการอนุญาตให้ดำเนินการ

Digital Object  
National Assembly Library

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้ลงนามท้ายนี้ เป็นผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยรัฐบาลของตนได้ลงนาม ในพิธีสารแก้ไขบันทึกความเข้าใจอาเซียนว่าด้วยบริการขนส่งสินค้าทางอากาศนี้

ทำที่กรุงเทพฯ ประเทศไทย เมื่อวันที่ 8 เดือนกุมภาพันธ์ ในปี ค.ศ. สองพันเจ็ด มีต้นฉบับ เดียว เป็นภาษาอังกฤษ

แทนบรูไนดารุสซาลาม

ดาโต๊ะ ยูโซฟ ฮัสซาน  
ปลัดกระทรวงการสื่อสาร

แทนราชอาณาจักรกัมพูชา

รุมเช็ด ไชวารี  
รองอธิบดี  
กระทรวงการบินพลเรือน

แทนสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

โมห์. อิกซาน ดาดัง  
อธิบดีกรมการบินพลเรือน  
กระทรวงการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

ยากัว โลบั้งเกา  
อธิบดี  
กรมการบินพลเรือน



แทนมาเลเซีย

ลง ชื่อ  
รองปลัด  
กระทรวงคมนาคม

แทนสหภาพพม่า

วิน เป  
อธิบดี  
กรมการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐฟิลิปปินส์

แอนเนลลี อาร์. ลอนดอค  
ปลัดกระทรวงด้านการขนส่งทางถนน  
กระทรวงการขนส่งและสื่อสาร

แทนสาธารณรัฐสิงคโปร์

พลจัตวาชอย ชิง ควีอก  
ปลัดกระทรวงคมนาคม

แทนราชอาณาจักรไทย

ชัยสวัสดิ์ กิตติพรไพบูลย์  
ปลัดกระทรวงคมนาคม

แทนสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

ไล ชวน ทานห์  
รองอธิบดี  
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งเวียดนาม

## ความร่วมมือด้านการขนส่งในกรอบอาเซียน



ความร่วมมือด้านการขนส่งเป็นสาขาความร่วมมือที่มีความสำคัญสาขาหนึ่งสำหรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เนื่องจากเป็นสาขาที่สนับสนุนและส่งเสริมการพัฒนาความร่วมมือด้านอื่นๆ อาทิ การค้า การท่องเที่ยว และการลงทุน เป็นต้น ปัจจุบันกระทรวงคมนาคมรับผิดชอบการดำเนินการความร่วมมือด้านการขนส่ง ๔ สาขา ซึ่ง ๑ ในนั้นคือการขนส่งทางอากาศมีการดำเนินงานที่สำคัญ ดังนี้

### สาขาการขนส่งทางอากาศ

ความร่วมมือด้านการขนส่งทางอากาศ เป็นหนึ่งในสาขาบริการสำคัญของอาเซียน (จากทั้งหมด ๑๒ สาขา) ซึ่งรัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียนเห็นชอบให้ประเทศสมาชิกอาเซียนเร่งรัดการรวมกลุ่มให้แล้วเสร็จภายในปี ๒๕๕๓

๓.๑ บันทึกความเข้าใจอาเซียนว่าด้วยการบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ (ASEAN Memorandum of Understanding on Air Freight Services) มีสาระสำคัญ ได้แก่ การให้สิทธิแก่สายการบินที่กำหนดของประเทศสมาชิกอาเซียนในการทำการบินขนส่งเฉพาะสินค้าไปยังประเทศสมาชิกอื่นได้ โดยกำหนดความจุในการขนส่งที่ ๑๐๐ ตันต่อสัปดาห์ แต่ไม่จำกัดความถี่และแบบอากาศยานที่ใช้ในการทำการบิน ประเทศสมาชิกอาเซียนได้ร่วมกันลงนามฯ เมื่อเดือนกันยายน ๒๕๔๘ ณ กรุงจาการ์ตา ประเทศอินโดนีเซีย และต่อมาได้มีการลงนามพิธีสารแก้ไขบันทึกความเข้าใจดังกล่าว เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๕๐ ณ กรุงเทพฯ เพื่อปรับเพิ่มความจุเป็น ๒๕๐ ตันต่อสัปดาห์ และการกำหนดจุดลงจอดเพิ่มขึ้น

๓.๒ บันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน (MOU on Cooperation relating to Aircraft Accident and Incident Investigation) มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริม สนับสนุน และพัฒนาความร่วมมือเพื่อยกระดับความปลอดภัยด้านการบินระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน ตลอดจนการร่วมมือกันในการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน และการฝึกอบรมด้านการสอบสวน การแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารและความเชี่ยวชาญ ประเทศสมาชิกอาเซียนได้ลงนามบันทึกความเข้าใจฉบับนี้เมื่อเดือนพฤษภาคม ๒๕๕๑ ณ ประเทศฟิลิปปินส์ ในระหว่างการประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่ง (ASEAN Senior Transport Officials Meeting: STOM) ครั้งที่ ๒๕

๓.๓ ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ และความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีขนส่งผู้โดยสาร (ASEAN Multilateral Agreement on Full Liberalisation of Air Freight Services and ASEAN Multilateral Agreement on Air Services) มีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดแนวทางการดำเนินการเปิดเสรีเที่ยวบินขนส่งสินค้า/ผู้โดยสารในอาเซียนให้

สามารถบรรลุเป้าหมายตามที่ได้กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยความตกลงทั้งสองฉบับมีสาระสำคัญคือการเปิดเสรีการขนส่งสินค้าสำหรับทุกๆ ท่าอากาศยานระหว่างประเทศอาเซียน โดยไม่จำกัดจำนวนเที่ยวบิน และการเปิดเสรีการขนส่งผู้โดยสารเฉพาะเมืองหลวงของประเทศสมาชิกอาเซียน โดยไม่จำกัดเที่ยวบิน ตามลำดับ

๓.๔ การก่อตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียน (ASEAN Single Aviation Market: ASAM) ในปี ๒๕๕๘ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินกลยุทธ์ในการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ โดยรวมและสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการไหลเวียนของสินค้าและผู้โดยสารภายในอาเซียน และส่งเสริมการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

---

ที่มา : กองกิจการระหว่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

ข้อมูล ณ พฤศจิกายน ๒๕๕๑

## โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางอากาศ



Digital Object  
National Assembly Library

### การขนส่งสินค้าทางอากาศ

เนื่องจากเวลาเป็นอุปสรรคสำคัญในการขนส่งสินค้าทั้งทางเรือและทางถนน สำหรับสินค้าบางประเภทแล้วเวลาที่ใช้ในการขนส่งจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องทำให้คุ้มค่าและเกิดประโยชน์สูงสุด การขนส่งสินค้าทางอากาศมีบทบาทสำคัญในการขนส่งสินค้าที่ต้องการแข่งกับเวลาและลดความเสี่ยงภัยที่มีสาเหตุจากการขนส่งน้อยที่สุด ด้วยลักษณะเฉพาะตัวที่มีความเร็วสูงเมื่อเทียบกับรูปแบบการขนส่งทุกประเภทสามารถทำระยะทางได้ไกลกว่าการขนส่งทางถนน ความจุของยานพาหนะในการขนส่งสินค้ามากกว่าการขนส่งสินค้าทางบกแต่น้อยกว่าการขนส่งทางทะเลและทางรถไฟ สามารถขนส่งสินค้าได้หลากหลายประเภท ทั้งนี้ ขึ้นกับลักษณะของภาชนะที่ใช้บรรจุเป็นหลัก แต่การขนส่งทางอากาศมีค่าใช้จ่ายต่อหน่วยสูงมาก ความต้องการ โครงสร้างพื้นฐานจำนวนมากเพื่อรองรับรูปแบบการขนส่งสินค้าทางอากาศทั้งระบบ และยังคงต้องอาศัยระบบขนส่งสินค้าทางถนนช่วยเพิ่มความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ ทั้งนี้การขนส่งทางอากาศสามารถเชื่อมต่อกับการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ได้ที่ทำอากาศยานเท่านั้น นอกจากนี้ การขนส่งทางอากาศใช้ระยะเวลาในการรวบรวมและกระจายสินค้าเพื่อเตรียมการขนส่งในบริเวณคลังสินค้าทางอากาศโดยเฉพาะ ไม่สามารถใช้คลังสินค้าน่วมกับการขนส่งรูปแบบอื่นได้ เหตุผลส่วนหนึ่งมาจากความมั่นคงของประเทศและรูปแบบของภาชนะที่ใช้ในการขนส่งที่มีลักษณะเฉพาะตัว

อุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศ นับเป็นสาขาที่มีความสำคัญต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจของโลก โดย International Air Transport Association (IATA) ระบุว่าสัดส่วนประมาณร้อยละ 40 ของมูลค่าการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมของโลกพึ่งพาการขนส่งทางอากาศ ด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศของโลกในช่วงกว่าทศวรรษที่ผ่านมามีการขยายตัวในอัตราประมาณ 6.2% ต่อปี โดยเข้าสู่ภาวะชะลอตัวลงในช่วงเกิดวิกฤตเศรษฐกิจที่มาจากเอเชียในช่วงปี พ.ศ. 2540-2541 จากนั้นจึงได้เริ่มฟื้นตัวขึ้นอย่างชัดเจนนับตั้งแต่ครึ่งหลังของปี พ.ศ. 2542 เป็นต้นมา ทั้งนี้ บริษัท โบอิง จำกัด ได้คาดการณ์ว่าแนวโน้มการขยายตัวของ การขนส่งสินค้าทางอากาศในระยะยาวจะอยู่ในอัตราเฉลี่ยประมาณ 6.4% ต่อปี และตลาดที่เชื่อมโยงกับเอเชียจะยังคงเป็นผู้นำ โดยขยายตัวในอัตราสูงกว่า

ค่าเฉลี่ย โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างชาติเอเชียด้วยกันจะมีอัตราการเติบโตที่รวดเร็วที่สุดเมื่อเทียบกับทุกตลาดด้วยอัตราประมาณ 8.6 % ต่อปี และเมื่อถึงปี พ.ศ. 2562 ตลาดเอเชียจะมีส่วนแบ่งในการขนส่งสินค้าทางอากาศกว่า 50% ของตลาดโลก



ปัจจัยสำคัญที่ขับเคลื่อนให้การขนส่งทางอากาศเติบโตขึ้น ได้แก่ แนวโน้มการเติบโตทางเศรษฐกิจและการค้าโลก และทิศทางการแข่งขันทางการค้าในโลกยุคใหม่ที่มุ่งเน้นความรวดเร็วและความยืดหยุ่นในการส่งมอบสินค้าและบริการที่กำลังกลายเป็นข้อได้เปรียบหลักของการแข่งขันในอนาคต ดังนั้น สนามบินและเทคโนโลยีโลจิสติกส์สมัยใหม่จึงมีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว

### โครงข่ายการขนส่งสินค้าทางอากาศในปัจจุบัน

ท่าอากาศยานพาณิชย์ของไทยในปัจจุบันมีทั้งหมด 35 แห่ง ประกอบด้วย ท่าอากาศยานระหว่างประเทศ 6 แห่ง และท่าอากาศยานภายในประเทศ 29 แห่ง เส้นทางการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศส่วนใหญ่จะมีจุดเริ่มต้นและปลายทางอยู่ที่ท่าอากาศยานระหว่างประเทศ 5 แห่ง

ท่าอากาศยานระหว่างประเทศทั้ง 5 แห่ง ที่เป็นจุดศูนย์กลางรวมของการขนส่งสินค้าทางอากาศทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศมีคลังสินค้าสำหรับทำการขนถ่ายสินค้าทางอากาศ อันได้แก่ ท่าอากาศยานกรุงเทพ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานเชียงราย ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานหาดใหญ่ โดยคลังสินค้านี้ประกอบการ โดยเอกชนที่ได้รับสัมปทานจำนวน 2 รายคือ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (TG warehouse) และ บริษัท ไทย แอร์พอร์ต กราว์น เซอร์วิส จำกัด (TAGs) ซึ่งมีรายละเอียดในการให้บริการด้านคลังสินค้าทางอากาศดังต่อไปนี้

#### 1. คลังสินค้าท่าอากาศยานกรุงเทพ

“Cargo Village” เป็นชื่อที่เรียกกลุ่มอาคารคลังสินค้าขนาดใหญ่ของท่าอากาศยานกรุงเทพ อาคารดังกล่าวเริ่มเปิดใช้ในปี พ.ศ. 2529 มีพื้นที่ 37,400 ตารางเมตร ภายหลังขยายพื้นที่จนครอบคลุมอาณาบริเวณกว่า 100,740 ตารางเมตร และเป็นอาคารคลังสินค้าที่ใหญ่ที่สุดและทันสมัยที่สุดแห่งหนึ่งในทวีปเอเชีย สามารถให้บริการขนถ่าย สินค้าขาเข้า ขาออก และถ่ายลำได้

ภายในบริเวณเดียวกัน เพื่อให้สามารถอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าปริมาณมาด ๆ คลังสินค้าแห่งนี้ใช้อุปกรณ์ที่ล้ำสมัยควบคุมด้วยระบบ Computer และได้มีการประสานงานกับ กรมศุลกากรในการขนถ่ายสินค้าถ่ายลำทำให้สามารถลดเวลาในการปฏิบัติการลงให้ใช้น้อยที่สุด เพื่อให้เป็นศูนย์กลางการขนถ่ายสินค้า ( Gateway ) ที่สะดวกที่สุดแห่งหนึ่งของทวีปเอเชีย ปัจจุบันคลังสินค้าท่าอากาศยานกรุงเทพได้ถูกแบ่งออกเป็นคลังสินค้าน้อยจำนวน 4 อาคาร ได้แก่

- อาคารคลังสินค้า 1 มีพื้นที่ 24,840 ตารางเมตร แบ่งเป็นส่วนสำนักงาน 3,736 ตารางเมตร และพื้นที่เก็บสินค้า 21,104 ตารางเมตร
- อาคารคลังสินค้า 2 มีพื้นที่ 41,777 ตารางเมตร แบ่งเป็นส่วนสำนักงาน 6,799 ตารางเมตร และพื้นที่เก็บสินค้า 34,978 ตารางเมตร
- อาคารคลังสินค้า 3 มีพื้นที่ 30,638 ตารางเมตร แบ่งเป็นส่วนสำนักงาน 7,465 ตารางเมตร และพื้นที่เก็บสินค้า 23,173 ตารางเมตร
- อาคารคลังสินค้า 4 มีพื้นที่ 20,277 ตารางเมตร แบ่งเป็นส่วนสำนักงาน 6,016 ตารางเมตร และพื้นที่เก็บสินค้า 14,261 ตารางเมตร

หัวใจของคลังสินค้าแห่งนี้ คือ ระบบจัดเก็บและลำเลียงสินค้า หรือ Elevated Transfer Vehicles (ETV) ซึ่งสามารถจัดเก็บสินค้าได้ 240 แผ่น (Pallet) หรือเท่ากับ 480 ตู้คอนเทนเนอร์ อุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการจัดเก็บอื่น ๆ รวมไปถึง ห้องมั่นคงสำหรับสินค้านำเข้า ห้องเย็นสำหรับเก็บสินค้าของสดเสีงง่าย และห้องเก็บสินค้าทางการทูต สินค้าสัตว์มีชีวิต และสินค้าที่ต้องการความเอาใจใส่ดูแลเป็นพิเศษ

นอกจากสินค้าของสายการบินไทยแล้ว ยังมีสินค้าที่เป็นของสายการบินนานาชาติอีก 57 สายการบิน รวมปริมาณสินค้าเข้าออกเฉลี่ยปีละประมาณ 700,000 ตัน และมีความสามารถในการรองรับสินค้า (ไม่รวมสินค้าผ่าน) ทั้งหมด 1,273,000 ตัน/ปี และสามารถรองรับเที่ยวบินได้เฉลี่ย 50 เที่ยวบิน/ชั่วโมง

## 2. คลังสินค้าท่าอากาศยานเชียงใหม่

คลังสินค้าท่าอากาศยานจังหวัดเชียงใหม่ มีที่ตั้งอยู่ในภาคเหนือของประเทศไทยเป็นประตูการค้าที่สำคัญในการเชื่อมต่อกับประเทศเมียนมาร์ สปป.ลาว และจีน มีพื้นที่โดยรวม 9,500 ตารางเมตร แบ่งออกเป็นพื้นที่สำหรับเก็บสินค้าประมาณ 6,055 ตารางเมตร และอีกประมาณ 3,445 ตารางเมตร สำหรับให้บริการส่วนสำนักงานของเจ้าหน้าที่ศุลกากรรวมทั้งด่านตรวจพืชและสัตว์ อุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่คลังสินค้านี้ ได้แก่ ห้องเย็นเพื่อเก็บรักษาสินค้าของสด เสียง่าย เครื่องชั่งน้ำหนักแบบใช้ไฟฟ้า รถบรรทุกเล็ก รถลาก รถยก และ เครื่อง X-RAY คลังสินค้าท่าอากาศยานเชียงใหม่มีความสามารถในการรองรับสินค้า 30,000 ตัน/ปี จากจำนวนเที่ยวบินที่สามารถรองรับได้เฉลี่ยชั่วโมงละ 24 เที่ยวบิน

## 3. คลังสินค้าท่าอากาศยานเชียงราย

คลังสินค้าท่าอากาศยานเชียงรายตั้งอยู่ในจังหวัดเชียงรายที่มีพื้นที่ติดกับประเทศเพื่อนบ้านและเขตพื้นที่สี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ (ไทย เมียนมาร์ เวียดนาม และจีน) มีความสามารถรองรับปริมาณขนส่งสินค้าทางอากาศได้เฉลี่ยปีละ 3,400 ตัน และจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย 14 เที่ยวบินต่อชั่วโมง ซึ่งทางการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยได้วางแผนกลยุทธ์ให้ท่าอากาศยานเชียงรายเป็น Land Journey เข้าสู่ประเทศเมียนมาร์ จีนตอนใต้ และเวียดนาม โดยทางรถยนต์ ภายในอาคารคลังสินค้านี้มีพื้นที่รวม 412 ตารางเมตร ประกอบด้วย ส่วนสำนักงาน 60 ตารางเมตร พื้นที่เก็บสินค้า 90 ตารางเมตร พื้นที่ขนถ่ายสินค้า 190 ตารางเมตร และพื้นที่สำหรับกิจกรรมขนถ่ายสินค้าอื่น ๆ อีก 72 ตารางเมตร

#### 4. คลังสินค้าท่าอากาศยานภูเก็ต

ท่าอากาศยานภูเก็ตเป็นท่าอากาศยานที่มีการขนถ่ายสินค้าทางอากาศมากเป็นอันดับที่สอง รองจากท่าอากาศยานกรุงเทพ ทั้งนี้ ท่าอากาศยานภูเก็ตสามารถรองรับเที่ยวบินได้ 20 เที่ยวบินต่อ ชั่วโมง และสามารถรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศได้ 24,000 ตันต่อปี ทางการทำอากาศยานแห่งประเทศไทยได้วางแผนกลยุทธ์ไว้ว่า ท่าอากาศยานภูเก็ตจะถูกพัฒนาให้เป็น Tourism Hub ของเอเชีย เนื่องจากเกาะภูเก็ตเป็นแหล่งท่องเที่ยวชั้นนำของโลกและสามารถเป็นเส้นทางเชื่อมไปสู่ ประเทศเมียนมาร์และประเทศอื่น ๆ ทางฝั่งทะเลอันดามันได้อีกด้วย ภายในประกอบด้วย อาคารคลังสินค้ามีพื้นที่รวม 4,550 ตารางเมตร แบ่งได้เป็นส่วนสำนักงาน 2,700 ตารางเมตร และพื้นที่เก็บสินค้า 1,850 ตารางเมตร

#### 5. คลังสินค้าท่าอากาศยานหาดใหญ่

ท่าอากาศยานหาดใหญ่มีความสามารถในการรองรับปริมาณเที่ยวบินได้ 20 เที่ยวบินต่อ ชั่วโมง และสามารถรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศได้เฉลี่ยปีละ 13,800 ตัน ทางการทำอากาศยานแห่งประเทศไทยได้วางแผนกลยุทธ์ไว้ว่า ท่าอากาศยานหาดใหญ่ จะเป็น Express Way ในการทำธุรกิจรถยนต์ให้บริการเพื่อการเดินทางไปสู่ประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์ และบรูไน พร้อมทั้งการเดินทางแบบ One Stop Service Center ทั้งการเดินทางโดยเครื่องบิน รถยนต์ รถไฟ และทางเรือ ภายในท่าอากาศยานหาดใหญ่มีคลังสินค้าที่มีพื้นที่รวม 4,680 ตารางเมตร ประกอบด้วย ส่วนสำนักงาน 323 ตารางเมตร พื้นที่เก็บสินค้า 1,500 ตารางเมตร

#### พาหนะที่ใช้ขนส่งสินค้าทางอากาศ

อากาศยานแต่ละประเภทมีข้อจำกัดด้านพื้นที่ระวางบรรทุกและน้ำหนักบรรทุกที่แตกต่าง กันออกไป และโดยทั่วไปเครื่องบินที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทางอากาศมี 3 ประเภท ได้แก่





1) เครื่องบินโดยสาร (Passenger Flight) ประกอบด้วย ที่นั่งสำหรับผู้โดยสารด้านบน ทั้งหมด (Main deck + Upper deck) สามารถบรรทุกสินค้าได้เฉพาะด้านล่าง (Lower deck) และ ด้านท้าย (Tail) เท่านั้น ส่วนใหญ่เป็นสัมภาระของผู้โดยสาร



2) เครื่องบินกึ่งโดยสาร (Combi Flight หรือ Combination of Passenger & Main deck Loader) ประกอบด้วย ที่นั่งสำหรับผู้โดยสารด้านบน (Upper deck และ/หรือ ครึ่งหนึ่งของ Main deck) และพื้นที่ที่เหลือสามารถบรรทุกสินค้าได้ทั้งหมด

### ศักยภาพการขนส่งสินค้าทางอากาศในปัจจุบัน

ศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศไทยอยู่ที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ ปัจจุบัน การขนส่งสินค้าทางอากาศกำลังมีบทบาทและมีความสำคัญเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ทั้งนี้จากสถิติของ สมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย พบว่าในปี พ.ศ. 2547 จำนวนปริมาณสินค้าที่ขนส่งทาง อากาศ ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ มีปริมาณคิดเป็นน้ำหนัก 1.06 ล้านตันต่อปี จัดเป็นอันดับ 7 ของ เอเชีย และอันดับที่ 19 ของโลก ในจำนวนนี้เป็นปริมาณสินค้าเพื่อการส่งออก (Total outbound and transit) กว่า 5.5 แสนตันต่อปี ส่วนในด้านมูลค่านั้นประมาณว่าร้อยละ 10 ของมูลค่าส่งออกของ ไทย หรือประมาณ 3 แสนล้านบาทต่อปี เป็นการขนส่งทางอากาศ ประเภทสินค้าที่นิยมใช้บริการ ขนส่งทางอากาศส่วนใหญ่ ได้แก่ สินค้าประเภทอุปกรณ์และส่วนประกอบคอมพิวเตอร์ เครื่องใช้ไฟฟ้า อัญมณีและของมีค่าต่าง ๆ นอกจากนี้ ยังนิยมขนส่งสินค้าประเภทผัก ผลไม้ ที่ต้องการรักษาสภาพให้คงความสดอยู่เสมอ ซึ่งสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางอากาศตามท่าอากาศยาน ที่สำคัญ แยกตามสินค้าขาเข้าและสินค้าขาออก มีแสดงในรูปที่ 1 และ 2 ตามลำดับ ซึ่งในปี พ.ศ. 2548 มีปริมาณสินค้าขาเข้า 479,491 ตัน สินค้าขาออก 706,072 ตัน รวม 1,185,563 ตัน สำหรับ สถิติการขนส่งสินค้าของแต่ละท่าอากาศยานมีดังแสดงในตารางที่ 1 ถึง ตารางที่ 5

ตารางที่ 1: ปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ



ปี พ.ศ.	จำนวน เที่ยวบิน	ปริมาณสินค้า (ตัน)			ไปรษณีย์ภัณฑ์ (ตัน)		
		Load	Unload	รวม	Load	Unload	รวม
2545	197,955	581,830	372,796	954,626	587	2,061	2,648
2546	198,175	570,166	377,318	947,484	812	2,190	3,002
2547	245,034	632,055	422,070	1,054,125	1,836	2,185	4,021
2548	267,955	676,033	454,265	1,130,298	9,233	1,305	10,538

ที่มา: กรมการขนส่งทางอากาศ; [www.aviation.go.th](http://www.aviation.go.th)

ตารางที่ 2: ปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่

ปี พ.ศ.	จำนวน เที่ยวบิน	ปริมาณสินค้า (ตัน)			ไปรษณีย์ภัณฑ์ (ตัน)		
		Load	Unload	รวม	Load	Unload	รวม
2545	16,687	14,928	9,511	24,439	37	9	46
2546	15,879	15,605	9,598	25,203	23	6	29
2547	21,222	15,797	8,708	24,505	25	3	28
2548	23,142	15,519	8,911	24,430	32	1	33

ที่มา: กรมการขนส่งทางอากาศ; [www.aviation.go.th](http://www.aviation.go.th)

ตารางที่ 3: ปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่

ปี พ.ศ.	จำนวน เที่ยวบิน	ปริมาณสินค้า (ตัน)			ไปรษณีย์ภัณฑ์ (ตัน)		
		Load	Unload	รวม	Load	Unload	รวม
2545	4,934	1,994	2,805	4,799	0	0	0
2546	3,519	2,462	1,715	4,177	0	0	0
2547	4,979	3,237	1,745	4,982	0	0	0
2548	5,182	3,491	1,599	5,090	0	0	0

ที่มา: กรมการขนส่งทางอากาศ; [www.aviation.go.th](http://www.aviation.go.th)

ตารางที่ 4: ปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานหาดใหญ่

ปี พ.ศ.	จำนวน เที่ยวบิน	ปริมาณสินค้า (ตัน)			ไปรษณีย์ภัณฑ์ (ตัน)		
		Load	Unload	รวม	Load	Unload	รวม
2545	8,247	4,011	6,829	10,840	369	79	448
2546	5,161	2,803	5,521	8,324	341	3	344
2547	9,563	2,611	6,845	9,456	405	31	436
2548	10,803	2,891	7,768	10,659	358	0	358

ที่มา: กรมการขนส่งทางอากาศ; [www.aviation.go.th](http://www.aviation.go.th)

## ตารางที่ 5: ปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานภูเก็ต

ปี พ.ศ.	จำนวนเที่ยวบิน	ปริมาณสินค้า (ตัน)			ไปรษณียภัณฑ์ (ตัน)		
		Load	Unload	รวม	Load	Unload	รวม
2545	23,168	9,495	6,421	15,916	124	0	124
2546	24,684	9,798	6,018	15,816	153	1	154
2547	32,682	11,640	9,854	21,494	151	0	151
2548	24,085	8,138	6,948	15,086	99	0	99

ที่มา: กรมการขนส่งทางอากาศ; [www.aviation.go.th](http://www.aviation.go.th)

เส้นทางการบินที่ใช้ในการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ส่วนใหญ่จะมีจุดเริ่มต้นและปลายทางที่ท่าอากาศยานที่มีคลังสินค้าทางอากาศรองรับ โดยเฉพาะที่ท่าอากาศยานกรุงเทพจะมีปริมาณการขนส่งสินค้ามากที่สุด และสถิติการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศ มีรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 6 และ 7

## ตารางที่ 6: ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ปี พ.ศ. 2548

ท่าอากาศยาน	จำนวนเที่ยวบิน	ปริมาณสินค้า (ตัน)
กรุงเทพ	90,761	58,912
ภูเก็ต	14,115	12,306
หาดใหญ่	9,200	10,655
เชียงใหม่	18,014	23,923

ท่าอากาศยาน	จำนวนเที่ยวบิน	ปริมาณสินค้า (ตัน)
เชียงใหม่	5,173	5,090
พิษณุโลก	1,838	395
น่าน	443	6
ลำปาง	1,528	35
แม่สอด	620	2
แม่ฮ่องสอน	2,452	263
สกลนคร	980	38
อุบลราชธานี	2,966	1,185
อุดรธานี	5,216	1,754
ร้อยเอ็ด	566	5
บุรีรัมย์	545	1
ขอนแก่น	2,492	1,222
นครศรีธรรมราช	2,150	1,360
ตรัง	1,012	675
ระนอง	612	127

ท่าอากาศยาน	จำนวนเที่ยวบิน	ปริมาณสินค้า (ตัน)
สุวรรณภูมิ	1,708	1,654
กระบี่	3,183	688

หมายเหตุ: ท่าอากาศยานที่ไม่มีการขนส่งสินค้า จะไม่ได้แสดงข้อมูล

ที่มา: กรมการขนส่งทางอากาศ

ตารางที่ 7: มูลค่าสินค้าที่ขนส่งผ่านคลังสินค้าทางอากาศในประเทศ (หน่วย: ล้านบาท)

ปี พ.ศ.	2543	2544	2545	2546	2547
สินค้านำเข้า	884,110	975,134	938,584	1,003,783	1,107,641
สินค้าส่งออก	820,418	836,745	840,357	961,555	1,077,126

ที่มา: กรมการขนส่งทางอากาศ

จากสถิติการขนส่งสินค้าทางอากาศของ Airport Council International (ACI) ในปี พ.ศ. 2547 พบว่า ท่าอากาศยานกรุงเทพของประเทศไทยมีปริมาณการขนส่งสินค้าจำนวน 1,058,145 เมตริกตัน ติดอันดับที่ 19 ของโลก และเป็นอันดับที่ 7 ของเอเชีย ซึ่งในปี พ.ศ. 2546 ประเทศไทยไม่ติด 30 อันดับแรกของโลก แสดงให้เห็นถึงความสามารถในการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศไทยได้เป็นอย่างดี รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 8

## ตารางที่ 8 : ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศของท่าอากาศยานต่างๆ ทั่วโลก

ปี พ.ศ. 2547

Digital Object  
National Assembly Library

Rank	City (Airport)	Total Cargo
1	MEMPHIS (MEM)	3,554,575
2	HONG KONG (HKG)	3,119,008
3	TOKYO (NRT)	2,373,133
4	ANCHORAGE (ANC)*	2,252,911
5	SEOUL (ICN)	2,133,444
6	LOS ANGELES (LAX)	1,913,676
7	PARIS (CDG)	1,876,900
8	FRANKFURT/MAIN (FRA)	1,838,894
9	SINGAPORE (SIN)	1,795,646
10	MIAMI (MIA)	1,778,902
11	LOUISVILLE (SDF)	1,739,492
12	NEW YORK (JFK)	1,706,468
13	TAIPEI (TPE)	1,701,020
14	SHANGHAI (PVG)	1,642,176

Rank	City (Airport)	Total Cargo
15	CHICAGO (ORD)	1,474,652
16	AMSTERDAM (AMS)	1,467,204
17	LONDON (LHR)	1,412,033
18	DUBAI (DXB)	1,169,286
19	BANGKOK (BKK)	1,058,145
20	NEWARK (EWR)	984,838
21	INDIANAPOLIS (IND)	932,449
22	OSAKA (KIX)	887,819
23	ATLANTA (ATL)	862,230
24	TOKYO (HND)	774,113
25	DALLAS/FT WORTH AIRPORT (DFW)	742,289
26	LUXEMBOURG (LUX)	712,985
27	BEIJING (PEK)	668,690
28	KUALA LUMPUR (KUL)	655,368
29	OAKLAND (OAK)	644,753





Rank	City (Airport)	Total Cargo
30	GUANGZHOU (CAN)	632,372

หมายเหตุ: Airports participating in the ACI Annual Traffic Statistics Collection.

Total Cargo: loaded and unloaded freight and mail in metric tones.

\*ANC data includes transit freight.

ปัจจุบันผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศไทยที่ขึ้นทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศกับกรมการขนส่งทางอากาศมีจำนวนทั้งสิ้น 31 ราย แบ่งได้ตามประเภทการให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง 13 ราย แบบทั้งประจำเส้นทางและไม่ประจำเส้นทาง 28 ราย หรือสามารถแบ่งได้ตามประเภทอากาศยานที่ใช้ในการขนส่ง ได้แก่ ประเภทเครื่องบินทั่วไป 23 ราย ประเภทเฮลิคอปเตอร์ 4 ราย ประเภททิ้งร่มอากาศ 1 ราย ประเภทอากาศยานปีกแข็ง 2 ราย และประเภทบอลูนใช้อากาศร้อน 1 ราย หรือสามารถแบ่งตามพื้นที่ให้บริการขนส่งได้เป็นประเภทขนส่งในประเทศ 8 ราย และประเภทขนส่งทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ 23 ราย

ผู้ประกอบการสำคัญในวงการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศไทย คือ บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. (เดิมใช้ชื่อว่าท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม) ซึ่งเป็นผู้บริหารงานท่าอากาศยานระหว่างประเทศรวม 6 แห่ง คือ ท่าอากาศยานกรุงเทพ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานเชียงราย และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ท่าอากาศยานแห่งใหม่) และมุ่งมั่นที่จะพัฒนาท่าอากาศยานไทยให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ปัจจุบันมีเส้นทางการบินขนส่งสินค้าไปยังภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก จำนวน 20 ประเทศ 43 เมือง เส้นทางการบินขนส่งสินค้าไปยังอเมริกาเหนือ จำนวน 1 ประเทศ 2 เมือง เส้นทางการบินขนส่งสินค้าไปยังปลายทางยุโรป จำนวน 9 ประเทศ 11 เมือง และเส้นทางการบินขนส่งสินค้า ปลายทางตะวันออก

กลาง จำนวน 3 ประเทศ 4 เมือง รวมปลายทางที่ประเทศไทยทำการขนส่งสินค้าทางอากาศทั้งสิ้น 4

ภูมิภาค 33 ประเทศ 59 เมือง สถิติการขนส่งสินค้าทางอากาศ มีดังแสดงในตารางที่ 9



ตารางที่ 9: สถิติการขนส่งสินค้าเข้าออกและถ่ายลำทางอากาศของ ทอท. (หน่วย: ตัน)

ปี พ.ศ.	ขาออก	ขาเข้า	รวม	ถ่ายลำ	รวมทั้งหมด
2545	47,593	50,432	98,025	8	98,033
2546	47,366	47,463	94,829	8	94,837
2547	53,561	51,356	104,917	0	104,917
2548	58,896	51,990	110,886	3	110,889

ที่มา: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุ: เฉพาะท่าอากาศยานกรุงเทพ เชียงใหม่ เชียงราย หาดใหญ่ และภูเก็ต

ท่าอากาศยานระหว่างประเทศที่แย่งชิงความเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาค ได้แก่ ท่าอากาศยานซังยีของสิงคโปร์ และท่าอากาศยานกัวลาลัมเปอร์ (KLIA) ของมาเลเซีย โดย การศึกษายุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการ แข่งขันของประเทศในสาขาขนส่ง (สศช. 2547) ได้กล่าวว่า ตัวชี้วัดความสามารถการแข่งขันของ ท่าอากาศยานทั้ง 3 แห่ง ได้แก่ ค่าใช้จ่ายของการใช้ท่าอากาศยาน ระยะเวลาเปลี่ยนถ่ายเครื่องบิน (Transit time) และเวลาที่ใช้ในการตรวจปล่อยสินค้า

ค่าใช้จ่ายของการใช้ท่าอากาศยานโดยทั่วไปจะประกอบด้วยค่า Landing ค่านำร่องอากาศยาน ค่าเทียบวงเครื่องบิน (Aerobridge) ค่าล่วงเวลาให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรและเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง และค่าบริการโครงการ (400 Hertz PC Air) ซึ่งจากการสำรวจล่าสุดของคณะกรรมการดำเนินธุรกิจ การบินกรุงเทพ พบว่า ค่าใช้จ่ายของท่าอากาศยานกรุงเทพสูงกว่าท่าอากาศยานซังยีของสิงคโปร์ และท่าอากาศยานกัวลาลัมเปอร์ของมาเลเซีย มีดังแสดงในตารางที่ 10

## ตารางที่ 10: การเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายท่าอากาศยานกรุงเทพกับท่าอากาศยานเพื่อนบ้านสำหรับการ

ทำการบินด้วยเครื่องบิน 747 ปี พ.ศ. 2547



ค่าใช้จ่าย	ท่าอากาศยาน กรุงเทพ	ท่าอากาศยาน ชงยี	ท่าอากาศยาน กัวลาลัมเปอร์
ค่าแลนด์ดิ้ง	1,155.84	1,912.74	519.93
ค่านำร่องอากาศยาน	646.54	-	49.26
ค่าเทียบวงเครื่องบิน	82.64	180.79	22.36
ค่าใช้จ่ายของกรมศุลกากร	23.61	-	-
ค่าใช้จ่ายของ ส.ตรวจคนเข้าเมือง	89.47	-	-
ค่าใช้จ่าย 400 เฮิรตซ์	111.00	-	-
รวม	2,109.10	2,093.53	591.55

หน่วย: US\$ หมายเหตุ : ค่าแลนด์ดิ้งของท่าอากาศยานชงยีจะรวมค่านำร่องอากาศยานไว้ด้วยกัน

ที่มา: คณะกรรมการดำเนินธุรกิจการบินกรุงเทพ (AOC)

ในส่วนของระยะเวลาการเปลี่ยนถ่ายเครื่องบิน (transit time) ซึ่งหมายถึง ค่าเฉลี่ยระยะเวลาที่สั้นที่สุดของการเปลี่ยนถ่ายสินค้าจากเครื่องบินลำหนึ่งไปยังอีกลำหนึ่ง โดยเริ่มนับตั้งแต่เครื่องบินขาเข้า บินลง (Landing Time) จนถึงเวลาที่พร้อมสำหรับการบรรทุกขึ้นเครื่องบินลำใหญ่ที่จะมารับสินค้านั้น ๆ ไปต่อยังจุดหมายปลายทางอื่น ๆ ต่อไป กล่าวคือ สินค้าที่มากับเที่ยวบินขาเข้าที่จะเข้ามาผ่านท่าอากาศยาน เพื่อการต่อเที่ยวบินอื่น ๆ ไปยังจุดหมายปลายทางนั้น ระยะเวลาการดำเนินการขนถ่ายสินค้าจากเที่ยวบินขาเข้าลงมายังท่าอากาศยานหรือคลังสินค้าพักคอย (Transit

area) เพื่อรอการขนถ่ายสินค้าขึ้นเครื่องบิน “เที่ยวต่อเที่ยว” ไปปลายทาง (Connecting flight) ทั้งนี้ ไม่คำนึงถึงกำหนดระยะเวลาออกของ “เที่ยวบินต่อ” มาพิจารณาร่วม



Digital Object  
National Assembly Library

ปัจจุบันยังไม่มีการสำรวจหาระยะเวลาการเปลี่ยนถ่ายเครื่องบิน (Transit time) ของท่าอากาศยานในประเทศอย่างเป็นระบบและเชื่อถือได้ ระยะเวลาดังกล่าวจะเป็นตัวชี้วัดประสิทธิภาพของการบริการที่ท่าอากาศยานหรือประเทศนั้น ๆ ที่จะชักจูงนำเสนอต่อสายการบินต่าง ๆ หรือต่อผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศหรือผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ทั่วภูมิภาคหรือทั่วโลก ให้พิจารณาความเป็นไปได้ที่จะใช้ท่าอากาศยานของไทยเป็นจุดขนถ่ายสินค้าระหว่างเที่ยวบิน นอกเหนือจากเที่ยวบินตรงระหว่างต้นทาง-ปลายทาง ทั้งนี้อาจเปรียบเทียบกับทางเลือกที่จะไปขนถ่ายระหว่างเที่ยวบินยังท่าอากาศยานของประเทศใกล้เคียง ดังนั้น Transit time ของไทยจะต้องไม่มากกว่าของท่าอากาศยานซังไฮของสิงคโปร์

อนึ่งเวลาที่ใช้ในการตรวจปล่อยสินค้ามีความสำคัญมากเช่นกัน จากการสำรวจของธนาคารโลก ได้พบว่า การให้บริการด้านศุลกากรในการตรวจปล่อยสินค้าผู้คอนเทนเนอร์ที่ขนส่งทางอากาศของไทยสูงกว่าคู่แข่ง กล่าวคือ ประเทศไทยใช้เวลาโดยเฉลี่ย 5 วัน ในขณะที่มาเลเซียใช้เวลา 4 วัน และสิงคโปร์ 2 วัน ดังแสดงไว้ในตารางที่ 11 ดังนั้น การให้บริการด้านศุลกากรจำเป็นต้องปรับปรุงให้ดียิ่งขึ้น

ตารางที่ 11: เวลาที่ใช้ในการผ่านพิธีศุลกากร สำหรับการขนส่งสินค้าทางอากาศ ปี พ.ศ. 2545

ประเทศ	เวลาที่ใช้ในการผ่านพิธีศุลกากร (วัน)
ไทย	5
มาเลเซีย	4
สิงคโปร์	2
เวียดนาม	5
จีน	4
ฮ่องกง	2

Source: Trade and Logistics in East Asia, World Bank, June 2003

ภาพรวมการแข่งขันทางธุรกิจการขนส่งสินค้าทางอากาศในปัจจุบันนี้ คู่แข่งที่สำคัญในภูมิภาคนี้ คือ ประเทศสิงคโปร์ ซึ่งต่างจากเมื่อก่อนเราจะมีคู่แข่งทางการขนส่งสินค้าทางอากาศ คือ สิงคโปร์ มาเลเซีย และฮ่องกง แต่ขณะนี้ฮ่องกงไม่ได้เป็นคู่แข่งของเราอีกต่อไป เพราะฮ่องกงได้แข่งขันหน้าเราไปมาก โดยเฉพาะได้เปลี่ยนจากสนามบินระหว่างประเทศธรรมดาเป็นประตูสู่ประเทศจีน (Gateway to China) ไปเรียบร้อยแล้ว ส่วนมาเลเซียนั้นไม่ค่อยประสบความสำเร็จเท่าที่ควร เนื่องจากไม่กี่ปีที่ผ่านมาจำนวนผู้มาใช้บริการกลับลดลง ในขณะที่ท่าอากาศยานกรุงเทพมีความแออัดมาก ถึงอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ไม่เอื้ออำนวยเท่าที่ควร ที่จอดรถของผู้มาใช้บริการก็มีความหนาแน่น แม้กระทั่งเครื่องบินยังต้องบินวน 2-3 รอบ ถึงจะได้ออก และเมื่อลงมาแล้วก็ต้องเสียเวลารอเข้าหลุมจอด เมื่อก่อนมีช่วงเวลาแออัด (Peak) เวลา 16.00 น. ถึง 08.00 น. ในวันถัดไป แต่ปัจจุบันช่วงเวลาดังกล่าวกลับเกิดขึ้นตลอดวัน โดยเฉพาะช่วงเวลา 02.00 น. ถึง 14.00 น. ของวันถัดไป

ปัจจุบันท่าอากาศยานสิงคโปร์ (Changi Airfreight Center) ประกอบด้วยอาคารคลังสินค้าทางอากาศ 8 หลัง อาคารสำหรับตัวแทนผู้ส่งสินค้าทางอากาศ 4 หลัง หลุมจอดสำหรับอากาศยานบรรทุกสินค้าโดยเฉพาะ 10 หลุม ในปี พ.ศ. 2547 ที่ผ่านมามีปริมาณสินค้าผ่านท่าอากาศยานทั้งสิ้น 1,795,646 เมตริกตัน ด้วยอัตราการขยายตัวร้อยละ 10.0 จากปี พ.ศ. 2546 เป็นอันดับที่ 9 ของโลก ส่วนประเทศไทยมีสินค้าผ่านทั้งสิ้น 1,058,145 เมตริกตัน เป็นอันดับที่ 19 ของโลก ด้วยอัตราการขยายตัวร้อยละ 11.3 จากปี พ.ศ. 2546

การเป็น Hub นั้น ต้องมีเครื่องบินจากที่ต่าง ๆ มาจอดในสนามบินนั้นในลักษณะที่ต้องจอดอยู่ใกล้ ๆ กัน สามารถขนถ่ายสินค้าจากเครื่องบินลำหนึ่งไปยังอีกลำหนึ่ง (Transit) ได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งดูจากสถิติของท่าอากาศยานกรุงเทพแล้วพบว่า เครื่องบินจะใช้เวลาถ่ายลำประมาณ 75 นาที ในขณะที่ ประเทศสิงคโปร์ใช้เวลาแค่ 60 นาที เมื่อคิดค่าใช้จ่ายจะได้ประมาณนาทีละ 6-8 พันบาท ปัจจุบันสิ่งสำคัญในการพัฒนาสู่ความเป็น Hub คือ ความพร้อมของสนามบินสุวรรณภูมิ ค่าใช้จ่ายรวมทั้งเกี่ยวข้องทั้งหมด ความถี่และความพอเพียงของระวางบรรทุก และความพร้อมของตัวแทนการขนส่งสินค้าทางอากาศ สำหรับปัญหาของระบบโลจิสติกส์ทางอากาศในปัจจุบันที่ผ่านมามี

เน้นเรื่องการลดต้นทุน ซึ่งเป็นการเข้าใจผิดในการต่อรองให้ผู้ให้บริการ (Service Provider) ตคราคา  
 ของค่าบริการลง แต่ทางแก้ปัญหาก็ถูกต้อง คือ การพัฒนาระบบหรือการเพิ่มประสิทธิภาพอันที่จะ  
 นำไปสู่ต้นทุนที่สามารถลดได้ โดยที่อาจจะคำนึงถึงความรวดเร็วและแม่นยำในการให้บริการ  
 นั่นคือ ระดับการให้บริการ



ปัจจัยที่เกื้อหนุนต่อความเป็นศูนย์กลางการบินและขนส่งทางอากาศเมื่อเปรียบเทียบกับ  
 ประเทศเพื่อนบ้านแล้ว พบว่า มาเลเซียและสิงคโปร์จะได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ เพราะมีทำเลที่เอื้อ  
 ต่อการเชื่อมโยงการขนส่งกับสายเคเบิลระหว่างประเทศ แต่สำหรับประเทศไทยนั้น สนามบิน  
 สุวรรณภูมิจัดว่าเป็น “จิ๊กซอว์” ที่สำคัญของภาคการขนส่งระหว่างประเทศ โดยห่างจากใจกลาง  
 กรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นที่ตั้งของท่าเรือคลองเตยไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ประมาณ 25 กิโลเมตร  
 นอกจากนี้ ไอซีดี ลาดกระบัง และนิคมอุตสาหกรรมหลักของประเทศ สามารถเชื่อมกับท่าเรือ  
 แหลมฉบังในระยะทางประมาณ 70 กิโลเมตร ซึ่งถือว่าอยู่ในระยะที่ใกล้พอสมควร แต่ปัญหาใน  
 ด้านของประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ ที่ควรพิจารณาก็คือ

- 1) สถานะการเคลื่อนย้ายสินค้าของตัวแทนผู้ให้บริการต่าง ๆ ยังคงต้องรายงานผ่าน  
 กรมศุลกากร ทำให้กระบวนการขนส่งยังมีความล่าช้า
- 2) ต้นทุนรายจ่ายภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT 7%) ที่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางเรือสู่ทาง  
 อากาศต้องรับภาระ ในขณะที่ในสิงคโปร์ไม่ต้องเสียค่าใช้จ่าย เพราะถือว่าการให้บริการ  
 ขนส่งระหว่างประเทศ
- 3) ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่าง ท่าเรือ กรมศุลกากร และ  
 ส่วนของผู้ปฏิบัติการให้เกิดความรวดเร็ว ซึ่งประเทศสิงคโปร์สามารถพัฒนาจนใช้การชำระเงินเป็น  
 ระบบอิเล็กทรอนิกส์

ศักยภาพของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้แก่ ที่ตั้งและการคมนาคมเชื่อมต่อ ความสามารถรองรับปริมาณการเดินทาง อีกทั้งยังมีถนนเข้าออกท่าอากาศยานถึง 5 สาย ซึ่งเชื่อมต่อกับถนนบางนา-ตราด และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในอนาคตที่จะเชื่อมต่อท่าอากาศยานกับพื้นที่ใจกลางกรุงเทพมหานคร นอกจากนี้ รัฐบาลยังจัดให้มีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเชื่อมเข้าสู่อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แบ่งการดำเนินการออกเป็น 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 เส้นทาง พญาไท-มักกะสัน-สุวรรณภูมิ ระยะทาง 28 กิโลเมตร และระยะที่ 2 เส้นทาง พญาไท-จิตรลดา-บางซื่อ ระยะทาง 6 กิโลเมตร

ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีการจัดตั้งศูนย์บริการสิ่งอำนวยความสะดวก (One Stop Service) เพื่อลดเวลาการให้บริการ และจัดให้คลังสินค้าระหว่างประเทศทั้งหมดอยู่ในเขตปลอดอากร นอกจากนี้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะได้ชื่อว่าเป็นท่าอากาศยานที่ใหญ่และมีความทันสมัยที่สุดในโลก มีความพร้อมในบริการต่าง ๆ อย่างเบ็ดเสร็จครบวงจรแล้ว อีกศักยภาพหนึ่งของท่าอากาศยานแห่งนี้ที่จะผลักดันให้ไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ในภูมิภาค คือ การเป็นท่าอากาศยานที่มีพื้นที่ให้บริการด้านคลังสินค้าและบริการเขตปลอดพิธีศุลกากร (Customs Free Zone) ตลอด 24 ชั่วโมง ที่มีพื้นที่ขนาดใหญ่และทันสมัยที่สุดในภูมิภาคนี้

คลังสินค้าและเขตปลอดอากรศุลกากร ประกอบด้วย พื้นที่บริการสินค้าประมาณ 568,000 ตารางเมตร ซึ่งใหญ่เท่ากับอาคารผู้โดยสาร แบ่งเป็น อาคารคลังสินค้า (Cargo Terminal หรือ Free Zone Warehouse) อาคารคลังสินค้าเพิ่มมูลค่า (Value Added Area) อาคารตรวจสอบสินค้านำเข้า อาคารตรวจสอบสินค้าขา-ออก รวมเนื้อที่กว่า 80,000 ตารางเมตร สามารถรองรับสินค้าได้ 3 ล้านตันต่อปี และในอนาคตสามารถขยายศักยภาพได้ถึง 6.4 ล้านตันต่อปี ซึ่งการเปรียบเทียบขีดความสามารถในการรองรับสินค้าของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับท่าอากาศยานของประเทศเพื่อนบ้าน มีดังแสดงในตารางที่ 12

ตารางที่ 12: การเปรียบเทียบขีดความสามารถในการรองรับสินค้าของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับ

ท่าอากาศยานของประเทศเพื่อนบ้าน



ประเทศ	สินค้ารองรับ	หมายเหตุ
ฮ่องกง (เช็กแกล์ป๊ก)	3 ล้านตัน/ปี 9 ล้านตัน/ปี	ปี ค.ศ. 1998 ในอนาคต
สิงคโปร์ (ชางซี)	2 ล้านตัน/ปี	รองรับถึงปี ค.ศ. 2015
ไทย (สุวรรณภูมิ)	3 ล้านตัน/ปี 6.4 ล้านตัน/ปี	ปี ค.ศ. 2006 ในอนาคต
มาเลเซีย(กัวลาลัมเปอร์)	650,000 ตัน/ปี 1 ล้านตัน/ปี 3 ล้านตัน/ปี	ปี ค.ศ. 1998 ปี ค.ศ. 2008 ปี ค.ศ. 2012

หมายเหตุ: รวบรวมข้อมูลโดยที่ปรึกษา

โครงการสร้างศักยภาพคลังสินค้าปลอดภาษีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (IT System and X-ray for Cargo Free Zone: ITX-FZ) เป็นระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่เชื่อมโยงการทำงานภายในบริเวณคลังสินค้าปลอดภาษีของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อจุดมุ่งหมาย 2 ด้าน คือการนำเข้าและส่งออกสินค้า โดยมีระบบ Airport Cargo Community System: ACCS) รองรับสินค้าได้อย่างรวดเร็วตลอด 24 ชั่วโมง และสามารถทำงานได้แบบ Real Time

นอกจากนี้ ยังมีจุดพักสินค้าเพื่อส่งออกไปยังประเทศที่ 3 โดยไม่ต้องนำสินค้าออกไปเก็บที่คลังสินค้าภายนอกสนามบิน ซึ่งระบบดังกล่าวสามารถตรวจได้ว่าสินค้านั้นมีการแปรสภาพเป็นสินค้าใหม่หรือมีการแยกสินค้าจาก 1 ตู้คอนเทนเนอร์เป็น 2 ตู้คอนเทนเนอร์ หรือส่งต่อไปยังคลังสินค้าอื่นนอกเขตปลอดภาษี หรือเขตปลอดภาษีของเอกชน



รัฐบาลยังมีนโยบายที่จะทำการเปิดเสรีทางการบินทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งจะทำให้สายการบินของไทยสามารถบินไปยังต่างประเทศได้มากขึ้น และเมื่อไทยเปิดเสรีแล้ว ต่างประเทศก็ต้องเปิดตาม ดังนั้น ตลาดการบินของไทยก็จะสามารถก้าวสู่ความเป็นศูนย์กลางทางการบิน (Hub) ได้ในระดับหนึ่ง แต่ยังมีเรื่องที่ยังคงต้องพิจารณาเพิ่มเติม เพื่อสร้างแรงดึงดูดตลาดการบิน เช่น การตั้งศูนย์ซ่อม ศูนย์อะไหล่ในประเทศ โดยที่ปัจจุบันศูนย์ดังกล่าวของภูมิภาคนี้ อยู่ที่ประเทศสิงคโปร์

นโยบายการเปิดเสรีทางการบินของประเทศไทยจะมีลักษณะแบบการเปิดเสรีทางการบินเป็นลำดับ (Gradual Liberalization) โดยมีเป้าหมายเพื่อให้ประเทศไทยมีสายการบินจากต่างประเทศที่เข้า-ออก ด้วยความจุ (ขนาดของอากาศยาน) และความถี่ (จำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์) มากที่สุด และสายการบินของไทยมีโอกาสที่เพิ่มขึ้นในการขยายบริการเข้าไปในประเทศอื่น ๆ เพื่อสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค

นอกจาก สักยภาพของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแล้ว ท่าอากาศยานเชียงใหม่ก็มีความเป็นไปได้ที่จะเป็นศูนย์กลางการบินเชื่อมต่อกับจีนตอนใต้ พม่า ลาว เวียดนาม บังกลาเทศ และอินเดีย

#### สภาพปัญหาและอุปสรรค

1) ปัจจุบันพื้นที่ของคลังสินค้าของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยทั้ง 4 แห่ง มีความหนาแน่นแออัดสูงมาก โดยเฉพาะในช่วงเวลา 16.00 – 24.00 น. หรือในช่วงเวลาอนุญาตให้เดินรถบรรทุกได้ สินค้าจากที่ต่าง ๆ จะต้องการตรวจสอบและพิธีการต่าง ๆ ก่อนที่จะนำบรรจุขึ้นเครื่องซึ่งจะต้องใช้เวลามากทำให้เกิดความไม่แน่นอน บ่อยครั้งที่หลังจากสินค้ามาถึงที่คลังสินค้าแล้วไม่สามารถตามหน้าของสินค้าได้

2) สายการบินแห่งชาติของประเทศไทยยังไม่มีเครื่องบินสำหรับบรรทุกสินค้าโดยเฉพาะ (Air Freighter) แต่ยังคงใช้วิธีฝากไปกับเครื่องบินผู้โดยสารหรือเช่าพื้นที่บนเครื่องบินจากสายการบินอื่น ทำให้เกิดรายจ่ายที่เพิ่มมากขึ้นกว่าที่ควรจะเป็น

3) ห้องเย็นสำหรับพักสินค้าที่ต้องการรักษาความเย็นมีพื้นที่และจำนวนห้องที่ให้บริการ จำกัด ในกรณีที่สินค้าที่ต้องการขนส่งมีปริมาณมากและใช้พื้นที่เยอะ เช่น กัญชา ไม้สศ จะทำให้พื้นที่ดังกล่าวไม่พอเพียงต่อความต้องการ ส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนต้องนำสินค้ามาถึงที่คลังสินค้าในเวลาที่ใกล้เคียงกับเวลาที่เครื่องบินจะออกจากลานจอด ทำให้ความแออัดบริเวณหน้าคลังสินค้าที่มีมากอยู่แล้วกลับทวีเพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ จะส่งผลให้เวลาที่ใช้ในการตรวจสอบลดลงด้วย

---

ที่มา : ระบบฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์และการขนส่งของประเทศไทย

จัดทำโดยสถานบริการวิศวกรรม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ และสำนักงานนโยบายและ  
แผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม

## ข้อมูลท่าอากาศยานนานาชาติ

ท่าอากาศยาน	อาคารผู้โดยสาร						ช่องทางขึ้นเครื่อง	ลานจอดเครื่องบิน (m <sup>2</sup> )	หลุมจอดเครื่องบิน (bays)		
	ระหว่างประเทศ			ภายในประเทศ							
	พื้นที่ (m <sup>2</sup> )	ขาเข้า	ขาออก	พื้นที่ (m <sup>2</sup> )	ขาเข้า	ขาออก					
สุวรรณภูมิ	563,000	10,900	10,900	-	-	-	549,416	3,000,000	130	1,053,000	120
ดอนเมือง	268,360	5,500	7,000	40,367	2,000	2,000	116,034	913,320	101	860,000	95
เชียงใหม่	15,450	1000	1000	18,000	1,500	1,500	9,500	30,000	11	105,500	13
หาดใหญ่	7,257	700	500	7,399	550	600	4,680	13,800	8	56,461	7
ภูเก็ต	45,688	1,200	1,000	19,144	900	900	4,550	16,000	6	94,800	11
เชียงใหม่	15,000	600	500	1,650	900	900	-	-	10	28,800	4
อุตะภา	N.A.	N.A.	N.A.	2,610	200	200	3,798	N.A.	2	432,300	49

หมายเหตุ \* : ข้อมูลโดยรวมของสนามบิน ไม่ได้แยกภายในประเทศ - ระหว่างประเทศ

ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), สนามบินอุตะภา

การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (การขนส่งสินค้าขาเข้า)

หน่วย : ล้านบาท

ภาคการขนส่งสินค้า	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550
ทางทะเล	1,200,242	1,222,320	1,542,787	1,698,750	1,740,647	2,027,082	2,547,825	3,201,678	3,306,484	3,285,716
ทางบก	26,260	50,667	60,821	51,549	61,714	79,571	102,379	130,920	151,331	186,529
ทางอากาศ**	545,656	622,592	884,110	975,134	938,584	1,003,785	1,107,574	1,359,192	1,395,707	1,323,611
ทางไปรษณีย์ภัณฑ์	844	11,821	1,802	1,991	1,956	2,201	2,476	2,580	2,209	1,926
รวม	1,773,002	1,907,400	2,489,520	2,727,423	2,742,901	3,112,639	3,760,254	4,694,370	4,855,730	4,797,783

หน่วย : พันตัน

ภาคการขนส่งสินค้า	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550
ทางทะเล	56,060	67,516	69,918	87,975	75,547	80,624	89,476	107,905	100,136	101,822
ทางบก	551	1,240	1,566	1,899	1,846	3,136	3,261	3,428	3,218	3,548
ทางอากาศ***	245	436	1,791	489	727	473	490	914	744	253
ทางไปรษณีย์ภัณฑ์	2	4	113	176	307	1	1	1	1	0
รวม	56,858	69,196	73,388	90,538	78,428	84,234	93,228	112,247	104,098	105,624

ที่มา : กรมศุลกากร

การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (การขนส่งสินค้าขาออก)

หน่วย : ล้านบาท

	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550
ภาคการขนส่งสินค้า										
ทางทะเล	1,596,919	1,328,352	1,829,397	1,940,392	1,945,814	2,167,715	2,555,664	2,919,223	3,230,003	3,477,441
ทางบก	63,616	273,228	107,326	114,906	136,866	194,183	241,969	264,424	320,213	318,847
ทางอากาศ***	570,501	444,776	820,418	836,745	840,357	961,552	1,076,479	1,252,057	1,385,537	1,450,737
ทางไปรษณีย์ภัณฑ์	17,776	168,816	1,083	955	894	773	700	595	498	451
รวม	2,248,812	2,215,172	2,758,224	2,892,997	2,923,932	3,324,224	3,874,812	4,436,299	4,936,251	5,247,475

หน่วย : พันตัน

	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550
ภาคการขนส่งสินค้า										
ทางทะเล	58,268	58,650	72,626	70,252	75,302	69,185	78,422	75,622	80,959	109,238
ทางบก	2,269	5,327	3,997	5,001	5,645	6,072	7,096	8,608	8,170	8,877
ทางอากาศ***	368	755	411	408	641	353	401	444	963	460
ทางไปรษณีย์ภัณฑ์	11	97	0	0	0	0	0	0	0	0
รวม	60,916	64,829	77,034	75,661	81,588	75,609	85,919	84,674	90,091	118,575

ที่มา : กรมศุลกากร



## สถิติการขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ เปรียบเทียบกับปี ๒๐๐๗ กับ ๒๐๐๘

Unit:Tons

	Total Inbound *a		Total Transit (Inbound) *b		Total Transit (Outbound) *c		Total Outbound *d			Outbound to Area 1			Outbound to Area 2			Outbound to Area 3					
	2007	2008	Vs. P/Y	2007	2008	Vs. P/Y	2007	2008	Vs. P/Y	2007	2008	Vs. P/Y	2007	2008	Vs. P/Y	2007	2008	Vs. P/Y			
Jan	23,701	26,316	111.03	13,123	16,610	126.57	13,517	16,312	120.68	43,234	44,333	102.54	6,298	6,257	99.36	11,116	11,344	102.05	25,819	26,731	103.53
Feb	23,300	26,096	112.00	13,061	15,295	117.10	13,368	15,343	114.77	43,325	46,123	106.46	6,308	7,175	113.75	11,616	12,470	107.36	25,401	26,477	104.24
Mar	27,526	29,674	107.80	16,498	18,763	113.73	15,987	19,018	118.96	48,128	47,291	98.26	7,608	6,959	91.47	13,280	13,509	101.73	27,239	26,822	98.47
Apr	23,871	25,468	106.69	20,224	17,727	87.65	15,951	18,100	113.47	41,572	41,866	100.71	5,764	5,917	102.65	11,239	11,323	100.75	24,569	24,625	100.23
May	24,622	27,657	112.33	16,089	18,152	112.82	16,814	18,157	107.99	45,165	46,648	103.28	7,449	7,026	94.32	12,883	12,269	95.23	24,833	27,353	110.15
Jun	24,044	28,032	116.59	16,843	18,277	108.51	16,873	18,544	109.90	42,057	44,415	105.61	7,218	7,467	103.45	12,877	12,326	95.72	21,961	24,621	112.11
Jul	25,257	27,162	107.54	17,037	18,602	109.19	17,291	18,825	108.87	41,662	42,834	102.81	6,697	6,435	96.07	12,365	11,530	93.25	22,599	24,869	110.04
Aug	25,245	25,647	101.59	17,712	17,956	101.38	17,636	18,007	102.10	43,028	43,317	100.67	6,906	6,600	95.56	12,833	12,610	98.26	23,288	24,106	103.51
Sep	27,924	25,167	90.13	18,175	17,845	98.18	18,364	18,169	98.94	46,074	43,313	94.01	7,125	6,209	87.14	13,789	12,207	88.53	25,159	24,896	98.95
Oct	28,203	24,769	87.82	18,830	18,082	96.03	19,049	18,445	96.83	45,214	42,437	93.86	6,487	5,942	91.60	13,262	12,886	97.17	25,465	23,608	92.71
Nov	27,612	18,903	68.46	19,581	14,135	72.19	19,380	14,677	75.71	47,134	32,686	69.35	6,788	4,271	62.92	13,853	9,841	71.04	26,492	18,573	70.11
Dec	26,185	18,246	69.68	18,201	8,953	49.19	19,047	9,366	49.17	47,726	32,126	67.31	6,795	3,933	57.89	13,454	9,494	70.57	27,476	18,698	68.05
Total	307,490	303,137	98.58	205,374	200,397	97.58	203,277	202,963	99.85	534,319	507,388	94.96	81,445	74,193	91.10	152,570	141,814	92.95	300,304	291,381	97.03

Remarks: \*a Thailand destination

\*b Inward transit

\*c Outward transit

Area 1 : North &amp; South America Continents

Area 2 : Europe &amp; Africa Continents Including Middle East

Area 3 : Asia &amp; Australia Continents

Digital Object  
National Assembly Library

\* Prepared by Airline Cargo Business Association (ACBA)\*\*

\*\*\*ACBA Website : www.acbahat.org\*\*\*

## สถิติการขนส่งทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสากล ปี ๒๕๕๒

(JAN-JUN)

AIRPORT	TYPE	MOVEMENT	PASSENGER			CARGO (TON)			MAIL (TON)		
			DEP	ARR	TOTAL	LOAD	UNLOAD	TOTAL	LOAD	UNLOAD	TOTAL
DON MUEANG	DOMESTIC	14,635	705,186	731,131	1,436,317	5,091	2,625	7,716	-	-	-
	INTER SKED	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	INTER NON-SKED	707	3,789	3,513	7,302	-	-	-	-	-	-
	TOTAL	15,342	708,975	734,644	1,443,619	5,091	2,625	7,716	0	0	0
SUARNABHUMI	DOMESTIC	33,925	2,205,925	2,348,968	4,554,893	9,352	5,950	15,302	-	-	-
	INTER SKED	88,065	6,846,380	6,680,362	13,526,742	269,573	171,883	441,456	2,353	77	2,430
	INTER NON-SKED	1,475	92,233	90,159	182,392	1,438	1,064	2,502	-	-	-
	TOTAL	123,465	9,144,538	9,119,489	18,264,027	280,363	178,897	459,260	2,353	77	2,430
CHIANG MAI	DOMESTIC	10,145	670,724	625,792	1,296,516	4,833	3,238	8,071	19	37	56
	INTER SKED	1,119	51,420	51,889	103,309	44	25	69	-	-	-
	INTER NON-SKED	104	314	240	554	-	-	-	-	-	-
	TOTAL	11,368	722,458	677,921	1,400,379	4,877	3,263	8,140	19	37	56
PHUKET	DOMESTIC	10,109	862,876	802,822	1,665,698	2,037	3,929	5,966	-	-	-
	INTER SKED	6,536	365,149	372,284	737,433	1,525	141	1,666	-	-	-
	INTER NON-SKED	1,757	208,185	180,294	388,479	82	19	101	-	-	-
	TOTAL	18,402	1,436,210	1,355,400	2,791,610	3,644	4,089	7,733	0	0	0
HAD YAI	DOMESTIC	4,791	330,683	321,823	652,506	1,548	3,962	5,510	-	120	120
	INTER SKED	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	INTER NON-SKED	16	3	247	250	-	-	-	-	-	-
	TOTAL	4,807	330,686	322,070	652,756	1,548	3,962	5,510	0	120	120



AIRPORT	TYPE	MOVEMENT	PASSENGER		CARGO ( TON )			MAIL ( TON )			
			DEP	ARR	TOTAL	LOAD	UNLOAD	TOTAL	LOAD	UNLOAD	TOTAL
CHIANG RAI	DOMESTIC	2,794	165,499	165,045	330,544	868	334	1,202	-	-	-
	INTER SKED	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	INTER NON-SKED	15	21	63	84	-	-	-	-	-	-
	<b>TOTAL</b>	<b>2,809</b>	<b>165,520</b>	<b>165,108</b>	<b>330,628</b>	<b>868</b>	<b>334</b>	<b>1,202</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

ที่มา : กรมการขนส่งทางอากาศ

## การให้บริการ ณ ท่าอากาศยานนานาชาติ



การให้บริการ	เที่ยวบินขึ้น - ลง			ผู้โดยสาร <sup>1)</sup>			ขนถ่ายสินค้า <sup>2)</sup> Digital Object National Assembly Library (เมตริกตัน)		
	2550	2549	เพิ่ม (ลด) %	2550	2549	เพิ่ม (ลด) %	2550	2549	เพิ่ม (ลด) %
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	261,592	73,770	254.60	39,539,410	11,193,813	253.23	1,209,720	304,175	297.71
ท่าอากาศยานดอนเมือง	51,116	212,354	-75.93	4,803,313	30,127,849	-84.06	22,753	874,807	-97.40
ท่าอากาศยานเชียงใหม่	26,967	24,951	8.08	3,205,396	3,263,387	-1.78	22,869	26,099	-12.38
ท่าอากาศยานหาดใหญ่	11,759	10,588	11.06	1,389,202	1,276,360	8.84	9,591	10,008	-4.17
ท่าอากาศยานภูเก็ต	40,799	30,887	32.09	5,687,098	4,692,446	21.20	18,005	16,277	10.62
ท่าอากาศยานเชียงราย	6,822	5,600	21.82	754,460	687,768	9.70	2,741	4,309	-36.39
ท่าอากาศยานอุตะเภ*	5,635	5,617	0.32	193,393	226,091	-14.46	0	0	0.00

หมายเหตุ 1) : ไม่รวมผู้โดยสารผ่านท่า

2) : ไม่รวมสินค้าผ่านท่า

ที่มา : กรมการขนส่งทางอากาศ , บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

## จำนวนเที่ยวบินภายในประเทศ ขึ้น ลง ที่ท่าอากาศยานต่างๆ

Digital Object  
National Assembly Library

สนามบิน	จำนวนเที่ยวบิน								
	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550
ดอนเมือง	49,190	54,398	55,259	55,968	61,019	79,926	90,761	77,287	49,403
สุวรรณภูมิ	0	0	0	0	0	0	0	24,962	67,135
เชียงใหม่	14,658	13,996	13,589	13,739	11,564	15,829	18,012	19,211	22,191
แม่ฮ่องสอน	2,672	2,149	2,110	2,020	2,582	2,484	2,452	2,288	2,240
ปาย	0	0	0	0	0	0	0	0	884
เชียงราย	3,885	5,008	4,798	4,922	3,506	4,949	5,171	5,582	6,808
ลำปาง	1,458	1,460	1,506	1,468	1,598	1,446	1,528	1,456	1,280
แพร่	1,160	1,444	1,425	873	708	42	6	0	184
น่าน	1,114	1,142	1,116	1,040	794	412	460	478	438
ตาก	0	0	0	0	0	0	0	0	0
แม่สอด	680	820	824	1,018	618	778	644	12	884
เพชรบูรณ์	0	366	624	254	426	126	0	0	0
พิษณุโลก	5,448	4,634	4,400	2,797	2,182	1,950	1,838	1,714	1,460
สุโขทัย	1,450	1,602	1,736	2,387	1,976	1,739	2,617	1,813	1,452
ขอนแก่น	3,384	3,568	2,807	2,924	2,910	2,992	2,498	2,266	2,344
อุดรธานี	2,612	2,236	2,172	2,340	2,254	4,753	5,264	6,311	6,129
อุบลราชธานี	1,462	1,694	1,812	1,806	2,114	2,686	3,019	3,322	3,332
เลย	0	0	0	58	279	2	8	264	154
สกลนคร	822	732	762	814	806	978	1,022	1,142	868
บุรีรัมย์	520	610	730	758	723	755	545	359	426
ร้อยเอ็ด	450	488	336	418	536	588	574	630	574
นครพนม	814	730	758	848	746	826	901	1,108	864
นครราชสีมา	1,510	1,460	1,458	1,294	671	178	8	10	10

สนามบิน	จำนวนเที่ยวบิน								
	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550
ระนอง	690	410	410	724	794	847	619	133	54
ภูเก็ต	8,910	11,309	12,842	10,920	12,669	16,765	14,115	17,207	23,915
สุราษฎร์ธานี	1,462	1,466	1,466	1,466	1,468	1,512	1,720	2,155	3,209
นครศรีธรรมราช	726	770	1,354	1,266	1,700	2,020	2,164	2,318	3,515
ตรัง	1,918	2,306	1,034	1,038	1,061	1,061	1,006	790	857
หาดใหญ่	4,176	4,798	4,748	4,262	3,938	8,057	9,196	9,461	10,950
ปัตตานี	0	0	0	0	0	0	0	0	0
นราธิวาส	728	729	732	882	596	55	280	664	784
ชุมพร	138	50	522	372	236	14	0	4	15
กระบี่	348	2,072	2,122	2,244	4,363	5,872	3,207	4,663	8,228
เกาะสมุย	11,454	12,306	13,147	13,431	13,164	15,314	18,018	18,762	18,721
หัวหิน	0	0	107	940	974	535	2,297	2,215	2,139
ตราด	0	0	0	0	748	1,436	1,662	1,831	1,778
สุรินทร์	0	0	0	0	242	0	0	0	0
อุตะเถา	1,325	2,123	2,876	3,273	706	3,842	4,985	5,619	5,635
รวม	125,164	136,876	139,582	141,560	140,671	180,769	196,597	216,037	248,860

ที่มา : กรมการขนส่งทางอากาศ, บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

## มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง



เรื่อง ขอลความเห็นชอบในการเข้าเป็นภาคีความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยบริการเดินอากาศและพิธีสารแนบท้ายความตกลงทั้งสองฉบับ

คณะรัฐมนตรีเห็นชอบในการเข้าเป็นภาคีความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยบริการเดินอากาศและพิธีสารแนบท้ายความตกลงทั้งสองฉบับ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และให้ส่งร่างกรอบความตกลงฯ และพิธีสารแนบท้ายความตกลงฯ ดังกล่าว ให้คณะกรรมการประสานงานสภาผู้แทนราษฎรพิจารณา ก่อนเสนอรัฐสภาพิจารณาต่อไป โดยให้ส่งร่างกรอบความตกลงฯ และพิธีสารแนบท้ายความตกลงฯ ฉบับภาษาไทยให้รัฐสภาพิจารณาให้ความเห็นชอบ และให้ส่งฉบับภาษาอังกฤษเป็นเอกสารประกอบการพิจารณาตามมติคณะรัฐมนตรี วันที่ ๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐ และ วันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๕๖ ดังนี้

๑. ร่างความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ และพิธีสารแนบท้ายความตกลง จำนวน ๒ ฉบับ

๒. ร่างความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยบริการเดินอากาศและพิธีสารแนบท้ายความตกลง จำนวน ๖ ฉบับ

สาระสำคัญของร่างความตกลงฯ ดังกล่าวมีดังนี้

๑. ร่างความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ และพิธีสารแนบท้ายความตกลง จำนวน ๒ ฉบับ เป็นการจัดทำตามแนวทางที่กำหนดไว้ในแผนงานการรวมกลุ่มสาขาการบิน (Roadmap for Integration of Air Travel Sector - RIATS) ของอาเซียน ที่ได้กำหนดกรอบเวลาให้เปิดเสรีเที่ยวบินขนส่งสินค้าภายในปี 2551 โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

- ๑.๑ ภาคีแต่ละฝ่ายมีสิทธิกำหนดสายการบินได้มากสายเท่าที่ต้องการ
- ๑.๒ สายการบินสามารถทำการบินได้โดยใช้สิทธิรับการจราจรเสรีภาพที่สาม สี่ และห้า ได้ภายในอาเซียน
- ๑.๓ ไม่จำกัดความจุ ความถี่ และแบบอากาศยาน
- ๑.๔ ความตกลงจะมีผลใช้บังคับเมื่อเลขาธิการอาเซียนได้รับมอบสัตยาบันสาร หรือตราสารรับรองจำนวน ๓ ฉบับ และจะมีผลใช้บังคับระหว่างประเทศภาคีที่ให้สัตยาบัน หรือการยอมรับเท่านั้น
- ๑.๕ ให้มีพิธีสารแนบท้ายความตกลงฯ จำนวน ๒ ฉบับ ประกอบด้วย
  - พิธีสาร ๑ เกี่ยวกับการไม่จำกัดสิทธิรับการจราจรเสรีภาพที่สาม สี่ และห้า ในระหว่างจุดที่กำหนดต่าง ๆ ในอาเซียน
  - พิธีสาร ๒ เกี่ยวกับการไม่จำกัดสิทธิรับการจราจรเสรีภาพที่สาม สี่ และห้า ในระหว่างจุดที่เป็นท่าอากาศยานระหว่างประเทศในอาเซียน
 ทั้งนี้ พิธีสารจะมีผลใช้บังคับเมื่อเลขาธิการอาเซียนได้รับมอบสัตยาบันสาร หรือตราสารรับรองจำนวน ๓ ฉบับ และจะมีผลใช้บังคับในระหว่างประเทศภาคีที่ให้สัตยาบัน หรือการยอมรับเท่านั้น
- ๑.๖ ให้เลขาธิการอาเซียนทำหน้าที่ผู้เก็บรักษาความตกลงฯ และพิธีสาร และเป็นศูนย์กลาง การจดทะเบียนของการกำหนดสายการบินและการอนุญาตดำเนินการ

๒. ร่างความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยบริการเดินอากาศและพิธีสารแนบท้าย ความตกลง จำนวน ๖ ฉบับ เป็นการจัดทำตามแนวทางที่กำหนดไว้ใน RIATS ที่ได้กำหนดกรอบ เวลา ให้เปิดเสรีเที่ยวบินรับขนผู้โดยสารระหว่างเมืองหลวงในอาเซียนภายในปี ๒๕๕๓ โดยมี สาระสำคัญดังนี้

- ๒.๑ ภาคีแต่ละฝ่ายมีสิทธิกำหนดสายการบินได้มากสายเท่าที่ต้องการ
- ๒.๒ สายการบินสามารถทำการบิน โดยใช้สิทธิรับการจราจร เสรีภาพที่สาม สี่ และห้า ได้ภายในอาเซียน
- ๒.๓ ไม่จำกัดด้านความจุ ความถี่ และแบบอากาศยาน
- ๒.๔ ความตกลงจะมีผลใช้บังคับเมื่อเลขาธิการอาเซียนได้รับมอบ สัตยาบันสาร หรือตราสารรับรองจำนวน ๓ ฉบับ และจะมีผลใช้บังคับในระหว่างประเทศภาคีที่ให้ สัตยาบัน หรือการยอมรับเท่านั้น
- ๒.๕ ให้มีพิธีสารแนบท้ายความตกลงจำนวน ๖ ฉบับ ประกอบด้วย
- พิธีสาร ๑ เกี่ยวกับการไม่จำกัดสิทธิรับการจราจรเสรีภาพที่ สาม และสี่ ภายในอนุภูมิภาคอาเซียน
- พิธีสาร ๒ เกี่ยวกับการไม่จำกัดสิทธิรับการจราจรเสรีภาพที่ ห้าภายในอนุภูมิภาคอาเซียน
- พิธีสาร ๓ เกี่ยวกับการไม่จำกัดสิทธิรับการจราจรเสรีภาพที่ สาม และสี่ ระหว่างอนุภูมิภาคในอาเซียน
- พิธีสาร ๔ เกี่ยวกับการไม่จำกัดสิทธิรับการจราจรเสรีภาพที่ ห้า ระหว่างอนุภูมิภาคในอาเซียน
- พิธีสาร ๕ เกี่ยวกับการไม่จำกัดสิทธิรับการจราจรเสรีภาพที่ สาม และสี่ ระหว่างเมืองหลวงต่าง ๆ ในอาเซียน
- พิธีสาร ๖ เกี่ยวกับการไม่จำกัดสิทธิรับการจราจรเสรีภาพที่ห้า ระหว่างเมืองหลวงต่าง ๆ ในอาเซียน
- ทั้งนี้ พิธีสารจะมีผลใช้บังคับเมื่อเลขาธิการอาเซียนได้รับมอบ สัตยาบันสาร หรือตราสารรับรองจำนวน ๓ ฉบับ และจะมีผลใช้บังคับในระหว่างประเทศภาคีที่ให้ สัตยาบัน หรือการยอมรับเท่านั้น
- ๒.๖ ให้เลขาธิการอาเซียนทำหน้าที่ผู้เก็บรักษาความตกลงฯ และพิธีสารฯ และเป็นศูนย์กลาง การจดทะเบียนของการกำหนดสายการบินและการอนุญาตดำเนินการ

ที่มา : ข่าวการประชุมคณะรัฐมนตรี วันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๕๑

<http://www.thaigov.go.th>

## ข่าวและบทความที่เกี่ยวข้อง

Digital Object  
National Assembly Library

## นโยบายเปิดเสรีการบิน ประชาชนได้อะไร

“ที่เพิ่มขึ้น การกำหนดเส้นทางบินแบบเปิดกว้าง จะทำให้สายการบินต่างๆ มีความคล่องตัวในการวางแผนให้บริการสามารถดำเนินบริการได้อย่างคุ้มทุนและมีประสิทธิภาพ ”

ภายใต้กระแสโลกาภิวัตน์ ทุกประเทศต้องเผชิญกับการแข่งขันที่ทวีความรุนแรงในทุกด้านโดยมีบทบาทในภาคเศรษฐกิจและสังคมเป็นตัวนำ ดังนั้นทุกองค์กรจะต้องปรับบทบาทการดำเนินการให้สามารถแข่งขันได้พร้อมรับมือกับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น ในภาคกิจการขนส่งทางอากาศก็มีแข่งขันเพื่อแย่งชิงความเป็นผู้นำในการให้บริการและแต่ละประเทศในภูมิภาคต่างๆ พยายามที่จะเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเช่นกัน ประเทศไทยได้นำนโยบายการบินเสรีมาใช้ทั้งภายในและระหว่างประเทศตามลำดับ เพื่อหวังเป็นนโยบายเชิงรุกในการช่วงชิงและรักษาตำแหน่งการเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคดังกล่าวไว้ และด้วยนโยบายการบินเสรีในเชิงรุกนี้ จึงได้มีการตั้งคำถามสะท้อนกลับมาว่าประชาชนจะได้อะไรจาก นโยบายนี้

ประเทศไทยได้ดำเนินนโยบายการบินเสรีแบบค่อยเป็นค่อยไป โดยได้มีการผ่อนคลายนกฎเกณฑ์ทางเส้นทางการบินลง ทำให้มีสายการบินต่างๆ เข้ามาให้บริการมากขึ้นเป็นลำดับ ซึ่งได้แบ่งนโยบายการบินออกเป็น 2 ส่วน คือ นโยบายการบินภายในประเทศ และ นโยบายการบินระหว่างประเทศ ไว้ดังต่อไปนี้

นโยบายการบินภายในประเทศ ไทยได้ดำเนินนโยบายแบบค่อยเป็นค่อยไป จากเดิมที่ห้ามมิให้สายการบินเอกชนทำการบินทับเส้นทางของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ต่อมาได้มีการผ่อนคลายนลง ในปี 2544 เริ่มเปิดเสรีการบินให้เอกชนสามารถแข่งขันได้ในเส้นทางที่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ให้บริการอยู่ ส่งผลให้จำนวนสายการบินเอกชนเข้ามาให้บริการมากขึ้นเป็นลำดับ ทำให้ประชาชนมีสายการบินทางเลือกไว้เลือกใช้บริการได้มากขึ้น ซึ่งจากการศึกษาวิเคราะห์ผลการให้บริการของสายการบินไทยในเส้นทางบินภายในประเทศ โดยพิจารณาสถิติผู้โดยสารตามเส้นทางบินพบว่า ตลาดการบินภายในประเทศมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะตลาดการบินที่มีสายการบินต้นทุนต่ำเข้าไปให้บริการ จะมีอัตราการขยายตัวสูงมาก (มากกว่าร้อยละ 30) อย่างไรก็ตามการให้บริการของสายการบินเหล่านี้มุ่งเน้นไปที่ตลาดหลัก และตลาดรอง อย่างเช่น เชียงใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต เชียงราย พิษณุโลก อุตรธานี อุบลราชธานี และสุราษฎร์ธานี ซึ่งขณะนี้ภาครัฐได้สนับสนุนให้มีสายการบินขนาดเล็กเพื่อให้บริการในเส้นทางสายย่อย เช่น แพร่ น่าน แม่ฮ่องสอน แม่สอด เป็นต้น

นโยบายการบินระหว่างประเทศ ภายหลังจากได้นำนโยบายเปิดเสรีการบินมาปฏิบัติ โดยสร้างบรรยากาศของการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบิน ในการเจรจาตกลงสิทธิการบินกับประเทศคู่ภาคี ไทยได้เสนอให้ปรับปรุงหลักการกำกับดูแล อาทิ เรื่องการกำหนดสายการบิน จากเดิมที่มีการตกลงในลักษณะสายเดียว ให้เป็นหลายสาย ซึ่งจะเปิดโอกาสให้สายการบินใหม่ เข้ามาทำการบินระหว่างประเทศ การตกลงให้สิทธิความจุความถี่ และสิทธิรับขนการจราจรที่เพิ่มขึ้น การกำหนดเส้นทางบินแบบเปิดกว้าง จะทำให้สายการบินต่างๆ มีความคล่องตัวในการวางแผนให้บริการสามารถดำเนินบริการได้อย่างคุ้มทุนและมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับนโยบายของรัฐที่มุ่งเน้นให้มีสายการบินมากสาย ทำการบินอย่างยั่งยืนและเป็นธรรม โดยเฉพาะเที่ยวบินสินค้าที่ได้รับการผ่อนคลายเป็นพิเศษที่ คามกระแสน FTA นอกจากนี้การเพิ่มเติม

ข้อบทว่าด้วยการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันหรือ code-share ทั้ง 3 รูปแบบในความตกลงฯ ทำให้สายการบินสามารถร่วมมือให้บริการกับสายการบินของประเทศเดียวกัน สายการบินของประเทศคู่ภาคี และสายการบินของประเทศที่สามได้ สอดคล้องกับรูปแบบความร่วมมือของสายการบิน ทั้งในและนอกกลุ่มพันธมิตร

นอกจากนี้ การดำเนินนโยบายการบินเสรี ยังส่งผลให้เกิดธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำเข้ามาทำตลาดทั้งในไทยและในต่างประเทศ ทำให้ค่าโดยสารมีราคาที่ถูกกลง เป็นสายการบินทางเลือกที่ประชาชนสามารถเข้าถึงบริการการขนส่งทางอากาศได้มากขึ้น ทำให้เรื่องการเดินทางทางอากาศไม่ใช่เรื่องไกลตัวคนไทยเหมือนในอดีต เพราะราคาค่าโดยสารที่ไม่แตกต่างจากระบบการขนส่งทางอื่นจนเกินกว่าที่ประชาชน จะใช้บริการได้ สายการบินที่ให้บริการแบบปกติก็จะมีคู่แข่งโดยตรงเพิ่มมากขึ้น ทำให้ต้องมีการปรับตัวให้การให้บริการมีคุณภาพมากขึ้นไปอีก เพื่อสนองต่อความต้องการของประชาชนในหลากหลายรูปแบบ แต่ทั้งนี้ภาครัฐต้องมีมาตรการในการกำกับดูแล สร้างมาตรฐานการบินที่ดี เพื่อสร้างความมั่นใจด้านความปลอดภัย เพื่อเป็นหลักประกันว่าประชาชนจะได้รับบริการขนส่งทางอากาศไม่ลดลงไปกว่าเดิมที่มีอยู่ในปัจจุบัน นอกจากนี้ ยังเป็นการใช้สนามบินภายในประเทศที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุดด้วย

จากที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่าการดำเนินนโยบายการบินเสรีส่งผลดีต่อประชาชนทั้งในด้านคุณภาพและการให้บริการที่หลากหลายรูปแบบเพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทางทางอากาศ นอกจากนี้ยังทำให้ประเทศไทยสามารถเพิ่มขีดความสามารถที่จะดำรงตำแหน่งความเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคได้อีกต่อไป แต่ทั้งนี้การดำเนินนโยบายจะต้องมีความจริงจังของภาครัฐและต้องได้รับความร่วมมือจากทุกภาคส่วนด้วย หากทำได้ดังนั้นก็ทำให้ไทยสามารถขับเคลื่อนไปสู่เป้าประสงค์ที่วางไว้และสามารถตอบคำถามได้ว่าผู้ที่ได้รับประโยชน์สูงสุดก็คือ ประชาชนนั่นเอง



### วิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ

ในปี 2548 ตลาดขนส่งสินค้าทางอากาศทั่วโลกมีขนาดประมาณ 185,000 ล้านเหรียญสหรัฐ หรือประมาณ 6,000,000 ล้านบาท แม้มีขนาดเพียงแค่ 1 ใน 3 เท่าของตลาดขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ แต่เติบโตในอัตราสูง คือ โดยเฉลี่ย 6% ต่อปี สูงกว่าตลาดขนส่งผู้โดยสารทางอากาศที่เติบโตในอัตรา 4% ต่อปี

จากตัวเลขปี 2548 สายการบิน FedEx มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศมากที่สุดในโลก รองลงมา คือ UPS โคเรียนแอร์ไลน์ ฟูฟต์ฮันซ่า และสิงคโปร์แอร์ไลน์ ตามลำดับ สำหรับการบินไทยเป็นอันดับ 28 ของโลก มีปริมาณการขนส่ง 2,002 ล้าน ตัน-กม. ในปี 2548

เดิมการขนส่งสินค้าเป็นเพียงรายได้เสริมของสายการบินเท่านั้น โดยรายได้หลักมาจากการขนส่งผู้โดยสาร ดังนั้น หากมีผู้โดยสารจำนวนมาก ก็จะต้องลดปริมาณขนส่งสินค้าได้ห้องเครื่องบินลง ยิ่งไปกว่านั้น ในช่วงวิกฤต เช่น เกิดโรคซาร์ส การก่อวินาศกรรมต่ออาคารเวิลด์เทรด เซ็นเตอร์ ฯลฯ ทำให้ประชาชนหลีกเลี่ยงการเดินทางโดยเครื่องบิน ทำให้สายการบินต่างๆ ต้องลดเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสาร ส่งผลกระทบต่อเนื่องทำให้ความสามารถในการขนส่งสินค้าได้ห้องเครื่องบินต้องลดลงตามไปด้วย ดังนั้น บริการขนส่งสินค้าได้ห้องเครื่องบินจึงมีความไม่แน่นอนสูงว่าจะไม่สามารถขนส่งสินค้าตามเวลาที่กำหนด

จากปัญหาข้างต้น ประกอบกับความต้องการขนส่งสินค้าทางอากาศเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว กระตุ้นให้เกิดบริการขนส่งโดยเครื่องบินที่ออกแบบสำหรับขนส่งสินค้าเป็นการเฉพาะ (Freighter) ขึ้น แม้เครื่องบินสำหรับขนส่งสินค้าจะมีมากมายหลายแบบ แต่เครื่องบินแบบหลัก คือ โบอิง 747 ซึ่งในปี 2549 มีเครื่องบินแบบนี้ใช้ในการขนส่งสินค้าโดยเฉพาะเป็นจำนวนมากถึง 481 ลำ สามารถบรรทุกสินค้าได้ 105 ตัน

นอกจากซื้อเครื่องบินขนส่งสินค้าลำใหม่แล้ว ปัจจุบันมีความนิยมนำเครื่องบินเก่าที่ยังอยู่ในสภาพดีไปดัดแปลงเป็นเครื่องบินสำหรับใช้ขนส่งสินค้าเนื่องจากมีต้นทุนถูกกว่าการซื้อ

เครื่องบินบรรทุกสินค้าใหม่ อย่างไรก็ตาม การดัดแปลงเครื่องบินเก่ามีข้อเสีย คือ กินน้ำมันมากกว่าเครื่องบินใหม่และบรรทุกสินค้าได้น้อยกว่า



สำหรับเครื่องบินบางแบบแม้ไม่ได้รับความนิยมมากนักในฐานะเครื่องบินโดยสาร แต่ได้รับความนิยมอย่างมากในฐานะเครื่องบินขนส่งสินค้า เป็นต้นว่า เครื่องบิน MD-11 ซึ่งปัจจุบันเครื่องบินแบบนี้ที่ได้ผลิตไปแล้วทั้งหมด ได้ถูกดัดแปลงมาเป็นเครื่องบินขนส่งสินค้าไปแล้วเป็นสัดส่วนมากกว่า 60%

เป็นที่น่าสังเกตว่ารูปแบบการขนส่งสินค้าทางอากาศจะแตกต่างจากการขนส่งผู้โดยสารในหลายด้าน

ประการแรก กรณีการขนส่งผู้โดยสาร เก้าอี้แต่ละตัวสามารถรองรับผู้โดยสารได้ทุกคน ไม่ว่าจะเป็ใครก็ตาม แต่กรณีของการขนส่งสินค้าทางอากาศ ก่อนจะกำหนดวางตู้สินค้าเข้าไปในลำตัวเครื่องบิน จะต้องคำนวณทั้งในด้านขนาด น้ำหนัก และตำแหน่ง เพื่อให้เครื่องบินเกิดความสมดุลขณะทำการบิน

ประการที่สอง ขณะที่การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศจะจำหน่ายตั๋วไปกลับเป็นหลัก แต่การขนส่งสินค้าทางอากาศจะเป็นตัวขาเดียว

ประการที่สาม กรณีขนส่งผู้โดยสารจะเป็น Airport to Airport แต่กรณีของการขนส่งสินค้าทางอากาศจะมีทั้งประเภท Airport to Airport สำหรับสายการบินทั่วไป และบริการครบวงจรแบบ Door to Door

ประการที่สี่ กรณีขนส่งผู้โดยสาร จะไม่คิดตามน้ำหนักหรือขนาดรูปร่างของผู้โดยสาร แต่กรณีของการขนส่งสินค้า จะคิดตามขนาดและน้ำหนักของสินค้า แล้วแต่ว่าการคิดค่าบริการแบบใดสูงกว่ากัน กล่าวคือ กรณีของสินค้าที่มีน้ำหนักเบา แต่กินพื้นที่มาก โดยมีอัตราส่วนน้ำหนักต่อปริมาตรน้อยกว่าอัตราส่วนหนึ่ง เป็นต้นว่า 175 กก./ลบ.ม. แล้ว จะคิดค่าขนส่งตามปริมาตร แต่กรณีเป็นสินค้าที่มีอัตราส่วนน้ำหนักต่อปริมาตรมากกว่านี้ จะคิดค่าขนส่งตามน้ำหนัก

ปัจจุบันวิธีการขนส่งสินค้าของการบินไทยจะใช้พื้นที่ว่างใต้ท้องเครื่องบินเป็นที่บรรทุกสินค้า ไม่มีเครื่องบินขนส่งสินค้าโดยเฉพาะแต่อย่างใด ทำให้ธุรกิจมีข้อจำกัด ส่งผลให้การบินไทยมีรายได้ขนส่งสินค้าไม่มากนัก แม้ในอดีตที่ผ่านมาบริษัท การบินไทย จำกัด ได้พยายามก่อตั้งบริษัทลูกเพื่อทำธุรกิจสายการบินขนส่งสินค้ามาแล้วหลายครั้ง แต่ก็ยังไม่ประสบผลสำเร็จ

ส่วนบริษัท ซีทีไอ โฮลดิ้ง จำกัด ของไทย ได้เคยประกาศร่วมทุนกับสายการบินแควนตัสของออสเตรเลียในธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศโดยใช้เครื่องบิน MD-11 ขนาดบรรทุกสินค้า 85 ตัน อย่างไรก็ตาม ต่อมาโครงการนี้ได้หยุดชะงักลง

ประเทศไทยเริ่มมีสายการบินที่ใช้เครื่องบินขนส่งสินค้าเป็นการเฉพาะ เมื่อสายการบินฟลายไฮคาร์โก้แอร์ไลน์ เปิดบริการขนส่งสินค้าทางอากาศเที่ยวบินปฐมฤกษ์เมื่อเดือนกันยายน 2547 ระหว่างกรุงเทพมหานครและกรุงดักกาของบังกลาเทศ อย่างไรก็ตาม ภายหลังจากเปิดดำเนินการได้ไม่นานนัก ก็ได้ยกเลิกเที่ยวบินขนส่งสินค้า

ส่วนสายการบินที่สองที่นับเป็นสายการบินแห่งเดียวของไทยที่มีเครื่องบินบรรทุกสินค้าในปัจจุบัน คือ สายการบินเคไมล์ ซึ่งเป็นการร่วมลงทุนระหว่างฝ่ายไทยและสายการบิน Transmile ของมาเลเซีย ได้เริ่มเปิดบริการขนส่งทางอากาศเมื่อกลางปี 2549 ในเส้นทางระหว่างกรุงเทพมหานครและสิงคโปร์ และเส้นทางระหว่างกรุงเทพมหานครและนครโฮจิมินห์ของเวียดนาม จำนวน 5 เที่ยวบิน/สัปดาห์ โดยได้รับการส่งเสริมการลงทุน

เดิมสายการบินเคไมล์มีเครื่องบินเพียง 1 ลำ คือ โบอิง 727 ที่ดัดแปลงให้เป็นเครื่องบินขนส่งสินค้า สามารถบรรทุกสินค้าได้ 22 ตัน ปัจจุบันเพิ่มเครื่องบินแบบเดิม คือ โบอิง 727 อีก 1 ลำ เมื่อกลางปี 2550 สำหรับลูกค้ารายใหญ่ของสายการบินแห่งนี้ คือ บริษัทขนส่งสินค้า DHL ซึ่งจอร์จระวางบรรทุกมากกว่าครึ่งหนึ่งของทั้งหมด

ที่มา : Logistics Digest สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

## TAFAs คัดปีนี้ปริมาณขนส่งสินค้าทางอากาศลดลง ๓๐% หันไปทางเรือแทน



นายเกษม จริยวัฒน์วงศ์ นายกสมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย (TAFAs) เปิดเผยถึงสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางอากาศว่า ปัจจุบันธุรกิจการขนส่งสินค้าทางอากาศมีแนวโน้มลดลง โดยในปีนี้อาจคาดว่าปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศจะลดลงประมาณ ๓๐% เนื่องจากผู้นำเข้าส่งออก โดยเฉพาะสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ หันไปใช้การขนส่งสินค้าทางเรือแทน เพราะค่าขนส่งต่ำกว่าเกือบ ๓ เท่าตัว

อย่างไรก็ตาม ยังมีสินค้าบางประเภทที่มีความจำเป็นต้องขนส่งทางอากาศ เช่น พืช ผัก ผลไม้ ดอกไม้ ซึ่งยังช่วยให้ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางอากาศอยู่รอดได้ แต่ผู้นำเข้าส่งออกก็จะประสบปัญหาราคาค่าขนส่งที่เพิ่มขึ้นประมาณ ๑๐๐% เนื่องจากสายการบินมีการปรับค่าขนส่งเพิ่มขึ้น ๕-๑๐% และที่สำคัญคือมีการปรับค่าธรรมเนียมน้ำมัน (FUEL SURCHARGE) สูงมาก โดยในบางเส้นทาง เช่น กรุงเทพฯ-สิงคโปร์ หรือกรุงเทพฯ-ฮ่องกง ค่าธรรมเนียมน้ำมันสูงกว่าค่าขนส่งเป็นเท่าตัว

"ปกติช่วงไฮซีซั่นของการขนส่งสินค้าทางอากาศจะอยู่ในช่วงเดือนมี.ค. และเดือนต.ค.-พ.ย. แต่ปรากฏว่าเดือนมี.ค.ที่ผ่านมาการขนส่งสินค้าทางอากาศไม่ได้เพิ่มสูงขึ้นเหมือนที่ผ่านมา และหากช่วงเดือนต.ค.-พ.ย.นี้ ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศยังไม่เพิ่มขึ้น การดำเนินธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศจะถึงจุดตกต่ำที่สุดในรอบ ๑๐ ปี สายการบินขนส่งสินค้าอาจต้องลดเที่ยวบิน หรือยกเลิกกิจการ โดยสายการบินที่จะยังคงดำเนินกิจการอยู่ได้จะเป็นสายการบินขนาดใหญ่" นายเกษม กล่าว

ที่มา : สำนักข่าวอินโฟเควสท์ (IQ) -- อังคารที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๕๑



### สำนักวิชาการ ให้การบริการทางวิชาการ

๑. ณ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ถนนประดิพัทธ์ ให้บริการในวันและเวลาราชการ
  - กลุ่มงานบริการวิชาการ ๑ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๒ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๙
  - ด้านการเมืองการปกครอง ความมั่นคง การทหาร การยุติธรรม กฎหมายระหว่างประเทศ ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ อนุญาโตตุลาการ ทรัพย์สินทางปัญญา
  - กลุ่มงานบริการวิชาการ ๒ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๑ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๙
  - ด้านเศรษฐกิจ พาณิชยกรรม การเงิน การคลัง การธนาคาร การลงทุน งบประมาณ ประกันภัย อุตสาหกรรม คมนาคม เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร การเกษตรและสหกรณ์
  - กลุ่มงานบริการวิชาการ ๓ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๙
  - 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 ๑๙.๓๐ น. โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๑๘๗๗ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๑๘๗๘