



การส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินของอาเซียน*

ลัฐิกา เนตรทัศน์*

บทนำ

อุตสาหกรรมการบินขนส่งทางอากาศเป็นอุตสาหกรรมบริการที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุนระหว่างประเทศ และความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมการบินขนส่งผู้โดยสารหรือการบิน ซึ่งมีส่วนช่วยกระตุ้นด้านการท่องเที่ยวของประเทศและภูมิภาค ทั้งยังเป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดการสร้างรายได้ที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมาก จากรายงานสถานการณ์การท่องเที่ยว ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๑ จัดทำโดยองค์การการท่องเที่ยวโลก (World Tourism Organization: UNWTO) พบว่า เอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นอนุภูมิภาคที่มีอัตราการท่องเที่ยวเติบโตสูงที่สุดในภูมิภาคเอเชีย โดยมีนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นถึง ๙ ล้านคนในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ คิดเป็นอัตราการเปลี่ยนแปลงร้อยละ ๙ จากปี พ.ศ. ๒๕๕๙ ทำให้รายได้ด้านการท่องเที่ยวของภูมิภาคเพิ่มขึ้นร้อยละ ๙ โดยรายงานดังกล่าวชี้ว่า ปัจจัยสำคัญที่ทำให้เอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นภูมิภาคที่ได้รับความนิยมคือการยกเลิกค่าธรรมเนียมวีซ่า (Visa) และการเชื่อมต่อกันทางอากาศ (Air Connectivity)^๑ นอกจากนี้ องค์การการท่องเที่ยวโลกคาดการณ์ว่าภายในปี พ.ศ.๒๕๖๓ นักท่องเที่ยวในอาเซียนจะมีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็น ๑๘๗ ล้านคนภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓^๒ การคาดการณ์การเติบโตของปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ในช่วง ๒๐ ปีข้างหน้าของบริษัท แอร์บัส จำกัด ที่ประมาณการว่าจะขยายตัวร้อยละ ๔.๘ ต่อปี และภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีอัตราการขยายตัวสูงถึงร้อยละ ๕.๕ ต่อปี และบริษัท โบอิง จำกัด ประมาณการการบินภายในภูมิภาคเอเชีย (ไม่รวมประเทศจีน) มีอัตราการเติบโตร้อยละ ๕.๗ ต่อปี^๓

สำหรับประเทศไทยถือเป็นจุดหมายปลายทางสำคัญของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้^๔ จากสถิติการขนส่งผู้โดยสารระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๕๒ - ๒๕๖๑ พบว่า มีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นประมาณ ๒.๘ เท่าจากปี พ.ศ. ๒๕๕๒ ที่มีผู้โดยสาร ๕๘ ล้านคน เพิ่มขึ้นเป็นจำนวน ๑๖๒ ล้านคน ในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ โดยอัตราการเติบโตเฉลี่ย (Compound Annual Growth Rate: CAGR) ของผู้โดยสารทั้งหมดคิดเป็น

* บทความนี้เผยแพร่เมื่อวันที่ ๓๐ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๒

* บุคลากรจัดทำฐานข้อมูลกฎหมาย ฝ่ายอาเซียนและกิจการต่างประเทศ กองกฎหมายต่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

^๑ World Tourism Organization. (2019). *UNWTO Tourism Hightlight 2018 Edition*. Madrid: UNWTO.

^๒ กาญจน์ภา พงศ์พนรัตน์. (๒๕๕๙). *ภาพรวมสถานการณ์และแนวโน้มการพัฒนาการท่องเที่ยวโลก อาเซียน และไทย*. กรุงเทพฯ: วิทยาลัยนวัตกรรม มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

^๓ กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งชาติ. (๒๕๖๒). *รายงานสภาวะอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๑*. กรุงเทพฯ: สำนักงานการบินพลเรือนแห่งชาติ.

^๔ อ้างแล้ว เชงอรรถที่ ๒.



ร้อยละ ๑๐.๘ ต่อปี^๕ ในส่วนของรายได้จากการท่องเที่ยวในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ ประเทศไทยมีรายได้จากการท่องเที่ยวต่างชาติ ๒.๑ ล้านล้านบาท^๖ ซึ่งอุตสาหกรรมการบินถือเป็นส่วนสำคัญอย่างยิ่งต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและภาคเศรษฐกิจ จากรายงานอุตสาหกรรมการบินโลกของบริษัท โบอิง จำกัด ได้คาดการณ์ทิศทางการบินไว้ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๗๒ โดยชี้ว่า สภาวะอุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะมีการแข่งขันและเติบโตสูงอันเนื่องมาจากการเกิดขึ้นของสายการบินต้นทุนต่ำ^๗ ซึ่งเป็นแนวโน้มที่ทำให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินจะต้องปรับตัวและทบทวนการดำเนินงานเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในอนาคต อย่างไรก็ตาม ในส่วนของภาครัฐ การที่ประเทศไทยเป็นประเทศสมาชิกอาเซียนผู้รับผิดชอบในการจัดทำแผนการดำเนินงาน (Road Map) ในสาขาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและการบิน^๘ จึงได้มีการจัดทำโครงการและนโยบายเพื่อส่งเสริมแนวคิดดังกล่าว และมุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางการบินของอาเซียน (Aviation Hub) บทความฉบับนี้จึงมีวัตถุประสงค์ในการนำเสนอจุดแข็งและโอกาสของประเทศไทยในการเป็นศูนย์กลางการบินของอาเซียน ตลอดจนการส่งเสริมด้านอุตสาหกรรมการบินโดยภาครัฐ เพื่อเป็นประโยชน์ในการศึกษาและวิเคราะห์ต่อไป

การส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินของอาเซียน

อุตสาหกรรมการบินเป็นอุตสาหกรรมภาคบริการที่มีขนาดใหญ่และมีมูลค่าเติบโตอย่างต่อเนื่อง เห็นได้จากการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารคิดเป็นคน - กิโลเมตร (Revenue Passenger Kilometers: RPK) มีการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ ๔.๗ ต่อปี (จากปี พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๗๕)^๙ และคาดว่าจำนวนผู้โดยสารต่อปีในเที่ยวบินประจำทั่วโลกจะเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่า ซึ่งภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๗ จะมีผู้โดยสารถึง ๗.๘ พันล้านคน^{๑๐} จากแนวโน้มที่เป็นไปในทิศทางบวกของอุตสาหกรรมการบินประกอบกับการเป็นหนึ่งใน

^๕ อ่างแล้ว เจริญรุ่งเรืองที่ ๔.

^๖ สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๐). *รายงานประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๐*. กรุงเทพฯ: สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย.

^๗ กรรณภัทร กันแก้ว. (๒๕๕๖). *คุณภาพการบริการของท่าอากาศยาน: กรณีศึกษาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ*. กรุงเทพฯ: สถาบันวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา.

^๘ ผู้นำอาเซียนได้เห็นชอบให้เร่งรัดการรวมกลุ่มสินค้าและบริการสำคัญ ๑๑ สาขาเป็นสาขานำร่อง โดยมีประเทศสมาชิกรับผิดชอบในการจัดทำแผนการดำเนินงาน (Road Map) ในแต่ละสาขา ประเทศไทยในฐานะของประเทศที่นำร่องด้านอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและการบิน โดยเมียนมาจัดทำสาขาสินค้าเกษตรและสินค้าประมง อินโดนีเซียจัดทำสาขายานยนต์และผลิตภัณฑ์ไม้ มาเลเซียจัดทำสาขายางและสิ่งทอ ฟิลิปปินส์จัดทำสาขาอิเล็กทรอนิกส์ และสิงคโปร์จัดทำสาขาเทคโนโลยีสารสนเทศ ผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้อง และการบริการด้านสุขภาพ (ข้อมูลจาก การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยกับประชาเศรษฐกิจอาเซียน. (๑๔ มิถุนายน ๒๕๕๗). *๑๒ สาขากลุ่มสินค้าและบริการตามประเทศที่รับผิดชอบ*. เข้าถึงเมื่อ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๖๒ จาก การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยกับประชาเศรษฐกิจอาเซียน: <http://th.aectourismthai.com/infoasean/2608>)

^๙ วิทยุการบินแห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.). *อนาคตการบิน*. เข้าถึงเมื่อ ๒๘ พฤษภาคม ๒๕๖๒ จาก วิทยุการบินแห่งประเทศไทย: <https://www.aerothai.co.th/th/aerothai-update/อนาคตการบิน>

^{๑๐} International Air Transport Association. (2017, October 24). *2036 Forecast Reveals Air Passengers Will Nearly Double to 7.8 Billion*. Retrieved May 28, 2019, from International Air Transport Association: <https://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2017-10-24-01.aspx>



ในอุตสาหกรรมสำคัญที่จะนำไปสู่การกระจายรายได้สู่อุตสาหกรรมอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอุตสาหกรรมท่องเที่ยวอันเป็นอุตสาหกรรมหลักที่สร้างรายได้มหาศาลให้กับประเทศ รวมถึงความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนส่งผลให้ภาคอุตสาหกรรมการบินเกิดการแข่งขันที่รุนแรงขึ้นอันเนื่องมาจากการเติบโตอย่างก้าวกระโดดของกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา การเปิดกว้างยิ่งขึ้นของการค้าแบบเสรีและการเกิดขึ้นของสายการบินต้นทุนต่ำ^{๑๑} จึงเป็นสถานะที่ทำให้ประเทศไทยเร่งพัฒนาศักยภาพของอุตสาหกรรมการบินและนำไปสู่การผลักดันให้อุตสาหกรรมการบินเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมเป้าหมายใหม่ (New S-curve) ที่เป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจและยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในอนาคต^{๑๒}

การที่ประเทศไทยมีความได้เปรียบด้านภูมิศาสตร์จากการเป็นจุดศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียน โดยมีพรมแดนติดกับประเทศอาเซียน ๔ ประเทศ ได้แก่ ลาว เมียนมา กัมพูชา และมาเลเซีย ประกอบกับการเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดทำแผนการดำเนินงาน (Road Map) ในสาขาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและการบินภายใต้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ภาครัฐจึงได้มีการวางนโยบายให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค อย่างไรก็ตาม แม้อุตสาหกรรมการบินของไทยจะต้องเผชิญกับสิงคโปร์ที่มีเป้าหมายการเป็นศูนย์กลางการบินเช่นเดียวกัน และได้พัฒนาอาคารศูนย์การค้าแห่งใหม่ของท่าอากาศยานชางจี (Changi) ที่ชื่อว่า Jewel Changi ตลอดจนการพัฒนาสนามบิน Seletar Airport ซึ่งเป็นสนามบินเก่าแก่ของประเทศให้กลายเป็นศูนย์กลางของอุตสาหกรรมการบินสำคัญของประเทศ โดยเป็นการขยายรันเวย์เพื่อรองรับการบินภาคพลเรือน รวมทั้งแบ่งพื้นที่ให้กับเอกชนในการทดลอง ศึกษาวิจัย และผลิตเครื่องบินขั้นนำ และการเป็นศูนย์ฝึกการบินของแอร์บัสแห่งแรกของเอเชีย^{๑๓} อันสะท้อนให้เห็นถึงความพยายามที่จะผลักดันให้สิงคโปร์เป็นหนึ่งในด้านการบินของภูมิภาค อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาข้อมูลเชิงลึกของประเทศไทยและการประเมินการลงทุนร่วมกับบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) โดยบริษัท แอร์บัส จำกัด มีการเปิดเผยว่า ในอนาคตประเทศไทยจะเป็นศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานของบริษัทแอร์บัสที่ใหญ่ที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยจะมีการใช้สนามบินอู่ตะเภาเป็นศูนย์กลางการซ่อมบำรุง และจะมีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมอากาศยานใหม่มาใช้ในประเทศไทย ซึ่งคาดว่าจะมีการเริ่มสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ รวมถึงการแลกเปลี่ยนความรู้เกี่ยวกับวิศวกรรมอากาศยานระหว่างบริษัทแอร์บัสกับวิศวกรของบริษัทการบินไทย เพื่อเป็นหุ้นส่วนการพัฒนาอุตสาหกรรมศูนย์ซ่อมอากาศยานและบุคลากรของไทย^{๑๔} นอกจากนี้ ในด้านการเชื่อมโยงระหว่างกันในภูมิภาคอาเซียน แม้ทั้งสองประเทศจะมีเส้นทางการบินที่เชื่อมต่อประเทศสมาชิกอาเซียนครบทั้ง ๑๐ ประเทศ แต่หากพิจารณาเฉพาะประเทศกัมพูชา ลาว เมียนมา และเวียดนาม ซึ่งเป็นกลุ่มประเทศที่ศักยภาพในการดึงดูดการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ประเทศไทยมี

^{๑๑} อ้างแล้ว เชมรอร์ทที่ ๑๑.

^{๑๒} สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม. (๒๕๖๐). 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย กลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต. กรุงเทพฯ: สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม.

^{๑๓} จาก Terminal 4 ขวางถึงห้วงอวกาศ ความมุ่งมั่นบนเว็จฟ้าของสิงคโปร์ที่ไม่หยุดแคในโลกล. (๗ มีนาคม ๒๕๖๒). เข้าถึงเมื่อ ๒๘ พฤษภาคม ๒๕๖๒ จาก เดอะแมตเทอร์: <https://thematter.co/sponsor/stb-terminal-4-06/72071>

^{๑๔} สถาบันสหวิทยาการดิจิทัลและหุ่นยนต์. (ม.ป.ป.). โอกาสของไทยกับการเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมการบินและอากาศยานของภูมิภาค. เข้าถึงเมื่อ ๒๘ พฤษภาคม ๒๕๖๒ จาก โครงการพัฒนาศักยภาพอุตสาหกรรม SMEs ด้วยเครื่องมือดิจิทัลอย่างยั่งยืน: <https://scurvehub.com/article/detail/85>



ความเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศดังกล่าวมากกว่า ซึ่งนับเป็นจุดแข็งในด้านเส้นทางการบินในภูมิภาคอาเซียนมากกว่าสิงคโปร์^{๑๕}

จากจุดแข็งและโอกาสของประเทศไทยในการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินนำไปสู่การส่งเสริมและผลักดันอุตสาหกรรมการบินของไทยโดยภาครัฐ มีรายละเอียดโดยสังเขปดังนี้

๑. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔

ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ได้มีการกำหนดเป้าหมายของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบการขนส่ง โดยมุ่งพัฒนาขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารโดยรวมของท่าอากาศยานหลักของประเทศทั้งในกรุงเทพมหานครและอากาศยานในภูมิภาคให้เพิ่มขึ้นเป็น ๑๒๐ และ ๕๕ ล้านคนต่อปี ตามลำดับ ภายในปีพ.ศ. ๒๕๖๔ โดยมีแนวทางการพัฒนาเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ ๓ แนวทาง ดังนี้

๑) เร่งพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมืองให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาเพื่อเตรียมความพร้อมภายหลังจากที่ปริมาณความต้องการเดินทางและการขนส่งสินค้าเต็มขีดความสามารถของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง และจัดทำแผนการใช้ประโยชน์และแผนการบำรุงรักษาท่าอากาศยานในภูมิภาคเพื่อให้เกิดความคุ้มค่าในการลงทุนของภาครัฐ รวมทั้งศึกษาความเป็นไปได้ในการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานที่มีศักยภาพแห่งอื่น อาทิ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา

๒) ปรับปรุงระบบการบริหารจัดการท่าอากาศยานเพื่อรักษาคุณภาพความปลอดภัย ความเชี่ยวชาญของบุคลากร ความพร้อมของอุปกรณ์ การอำนวยความสะดวกต่อผู้โดยสาร และการเผชิญเหตุฉุกเฉินให้ได้มาตรฐานสากลและสอดคล้องกับข้อตกลงระหว่างประเทศ

๓) พัฒนาโครงสร้างและการจัดการห้วงอากาศ (Airspace Organization and Management) ให้มีความสามารถเพียงพอในการรองรับการเติบโตของปริมาณการจราจรทางอากาศทั้งในปัจจุบันและอนาคต และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและเกิดความคล่องตัวของเที่ยวบิน รวมทั้งให้อยู่ในระดับที่แข่งขันได้ ทั้งนี้การพัฒนาดังกล่าวต้องสอดคล้องกับนโยบาย มาตรฐาน และแผนการพัฒนาทางการบินของประชาคมโลกภายใต้การกำกับขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO)^{๑๖}

๒. แผนพัฒนาอุตสาหกรรมอากาศยาน

กระทรวงคมนาคมได้เสนอแผนพัฒนาอุตสาหกรรมอากาศยานภายใต้วิสัยทัศน์มุ่งสู่การเป็นนิคมอุตสาหกรรมการบินและศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานในภูมิภาคอาเซียน โดยแผนพัฒนาดังกล่าวแบ่งการพัฒนาออกเป็น ๓ ระยะ ดังนี้

^{๑๕} ไทย...สู่การบิน เอเชียใน 5 ปี. (๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๗). เข้าถึงเมื่อ ๒๘ พฤษภาคม ๒๕๖๒ จาก การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน: <http://th.aectourismthai.com/aecnews/1920>

^{๑๖} สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (๒๕๖๐). *แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕*. กรุงเทพฯ: สำนักนายกรัฐมนตรี.



๒.๑ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) จะมีการสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศไทย เพิ่มจำนวนผู้ประกอบการและประเภทของการผลิตชิ้นส่วนอุตสาหกรรมอากาศยาน การพัฒนาบุคลากร รวมทั้งปรับปรุงหลักสูตรการผลิตช่างและวิศวกรอากาศยาน โดยมีบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้มีส่วนเกี่ยวข้องหลัก

๒.๒ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙) จัดตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานเพิ่มเติมเพื่อให้เพียงพอต่อการซ่อมบำรุงภายในประเทศ รวมถึงการจัดกลุ่มอุตสาหกรรมให้ครบทุกประเภทอุตสาหกรรมอากาศยาน และพัฒนาบุคลากรด้านวิศวกรรมอากาศยานให้เพียงพอต่อความต้องการ

๒.๓ ระยะที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๗๐ - ๒๕๗๕) พัฒนาเพื่อมุ่งสู่การเป็นความเป็นเมืองศูนย์กลางการบิน (Aeropolis) หรือเมืองที่มีสนามบินเป็นศูนย์กลางในการพัฒนา และการเป็นศูนย์กลางด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของภูมิภาค รวมถึงยกระดับความสามารถในการผลิตอุตสาหกรรมอากาศยานเข้าสู่ระยะที่ ๒ (Tier 2) ตลอดจนพัฒนาบุคลากรด้านการบินจนสามารถเข้าสู่การเป็นสถาบันการวิจัย (Research & Institutions)

๓. แผนพัฒนาสนามบินอุตะเถาและมหานครการบิน

แผนพัฒนาสนามบินอุตะเถาและมหานครการบินเป็นแผนการดำเนินงานภายใต้โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถา และเมืองการบินภาคตะวันออก ซึ่งเป็น ๑ ใน ๖ โครงการที่รัฐบาลส่งเสริมให้เกิดการลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) โดยมีวัตถุประสงค์ในการส่งเสริมให้สนามบินอุตะเถาเป็นสนามบินนานาชาติแห่งที่ ๓ ของประเทศเชื่อมโยงการขนส่งผู้โดยสารกับสนามบินดอนเมืองและสนามบินสุวรรณภูมิ รวมถึงส่งเสริมให้สนามบินอุตะเถาเป็นศูนย์กลางการบิน (Aviation Hub) ในภูมิภาค^{๑๗}

แผนพัฒนาสนามบินอุตะเถาและมหานครการบินแบ่งการดำเนินงานเป็น ๒ ระยะ ดังนี้

ระยะที่ ๑ มีเป้าหมายในการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารเป็น ๑๕ ล้านคนภายในระยะเวลา ๕ ปี โดยจะมุ่งเน้นที่การพัฒนาท่าอากาศยานและการให้บริการ ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน อาคารผู้โดยสาร และศูนย์ธุรกิจการค้า (Commercial Gateway)

ระยะที่ ๒ มีเป้าหมายในการพัฒนาให้สนามบินอุตะเถาเป็นมหานครการบินภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ เพิ่มจำนวนผู้โดยสารเป็น ๓๐ ล้านคน และ ๖๐ ล้านคนภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๕ ยกระดับให้ใช้ประโยชน์ได้ทั้งทางคมนาคมและการใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์เพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ โดยมีสนามบินแจ้งใจเป็นต้นแบบของการพัฒนา^{๑๘}

^{๑๗} สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. (ม.ป.ป.). โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถา และเมืองการบินภาคตะวันออก. เข้าถึงเมื่อ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๖๒ จาก เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก: <https://www.eeco.or.th/โครงการ/การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน/โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถา-และเมืองการบินภาคตะวันออก>

^{๑๘} สำนักวิชาการ สำนักเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร. (๒๕๖๑). การพัฒนาสนามบินอุตะเถาสู่การก้าวเป็นมหานครการบิน. *Academic Focus*, ๖-๗.



๔. การส่งเสริมในด้านกฎหมาย

สำหรับบทบาทของภาครัฐกับการส่งเสริมให้ไทยการเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค ในด้านกฎหมายได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ ในเรื่องทุนและอำนาจการบริหารกิจการของผู้ขอรับใบอนุญาตผลิตอากาศยาน ผู้ขอรับใบอนุญาตผลิตส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน และผู้ขอรับใบรับรองหน่วยซ่อมประเภทที่หนึ่งสำหรับอากาศยานที่มีมวลวิ่งสูงสุดตั้งแต่ห้าพันเจ็ดร้อยกิโลกรัมขึ้นไป โดยมาตรา ๖/๒ กำหนดให้มีการตราพระราชกฤษฎีกาเพื่อยกเว้นคุณสมบัติและลักษณะของผู้ขอรับใบอนุญาตและใบรับรองได้^{๑๔}

นอกจากนี้ กิจการผลิตหรือซ่อมอากาศยานยังเป็นกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ในหมวด ๔ ผลิตภัณฑ์โลหะ เครื่องจักร และอุปกรณ์ขนส่ง ผู้ประกอบกิจการหรือผู้ได้รับการส่งเสริมการลงทุนในกิจการผลิตหรือซ่อมอากาศยานจึงได้รับสิทธิและประโยชน์ตามพระราชบัญญัติการลงทุน พ.ศ. ๒๕๒๐ เช่น การได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด ตามมาตรา ๓๑ การได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการกิจการที่ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมขั้นสูงหรือกิจการวิจัยและพัฒนาที่กำหนดเวลาไม่เกินสิบสามปีนับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการนั้น ตามมาตรา ๓๑/๑ เป็นต้น

บทสรุป

อุตสาหกรรมการบินเป็นอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าการลงทุนสูง ในขณะเดียวกันก็เป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อเศรษฐกิจของประเทศ จากสภาพการณ์ด้านการท่องเที่ยวและสภาพการณ์ด้านอุตสาหกรรมการบินที่เติบโตมาโดยตลอดและมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับประเทศไทยมีจุดแข็งในด้านยุทธศาสตร์การเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียนจึงทำให้ภาครัฐผลักดันและเร่งพัฒนาอุตสาหกรรมการบินให้มีความก้าวหน้าสอดคล้องกับสภาพการณ์ในอนาคต โดยมีวัตถุประสงค์ในการยกระดับอุตสาหกรรมการบินของประเทศให้เป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค (Aviation Hub)

บทบาทของภาครัฐกับการส่งเสริมอุตสาหกรรมการบินได้มีการกำหนดให้อุตสาหกรรมการบินเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมเป้าหมายใหม่ (New S-curve) เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจและยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในอนาคต รวมถึงระบุเรื่องการพัฒนาอุตสาหกรรมเป็นยุทธศาสตร์สำคัญภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ นอกจากนี้ได้มีการจัดทำแผนพัฒนาอุตสาหกรรมอากาศยาน อันเป็นแผนการดำเนินงานที่กำหนดให้มีการพัฒนาการบินอย่างรอบด้าน เช่น ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน การให้บริการ ศูนย์การค้าภายในท่าอากาศยาน ตลอดจนการพัฒนาบุคลากรและการทำวิจัย สำหรับการพัฒนามนุษย์บิน ภาครัฐได้ผลักดันให้สนามบินอู่ตะเภาเป็นยุทธศาสตร์ใหม่เพื่อมุ่งสู่การเป็นสนามบินนานาชาติแห่งที่ ๓ ของประเทศ จึงได้มีการจัดทำแผนพัฒนาอู่ตะเภาและมหานครการบินขึ้นเพื่อเป็นแนวทางการดำเนินงานต่อไป และในด้านกฎหมาย ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ เรื่องการทุนและอำนาจการบริหารกิจการที่เกี่ยวข้อง

^{๑๔} มาตรา ๖/๒ เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๖๒



LAW for ASEAN

by the Office of the Council of State of Thailand



อากาศยาน โดยเพิ่มบทบัญญัติที่เป็นการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกให้ผู้ประกอบกิจการมากยิ่งขึ้น และผู้ประกอบกิจการที่เกี่ยวกับอากาศยานจะได้รับสิทธิประโยชน์จากราชบัญญัติการลงทุน พ.ศ. ๒๕๒๐ อีกด้วย เนื่องจากกิจการผลิตหรือซ่อมอากาศยานเป็นกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน โดยอยู่ในหมวด ๔ ผลิตภัณฑ์โลหะ เครื่องจักร และอุปกรณ์ขนส่ง