

ผลกระทบเชิงเศรษฐกิจของการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าระยะไกล
สัญชาติไทย

Economic Impact of Establishing A Thai Long-Haul Cargo Carrier

ชวัลวิทย์ โตจิต

นิสิต สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน (สหสาขาวิชา) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

โทร 081-755-7919, E-mail: gouto19@gmail.com

มานอช โลหเตพานนท์

อาจารย์ที่ปรึกษา สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน (สหสาขาวิชา)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Chawanwit Tochit

Student, Logistics and Supply Chain Management (Interdisciplinary Program),

Chulalongkorn University

โทร 084-001-9898, E-mail: manoj.l@chula.ac.th

Manoj Lohatepanont

Advisor, Logistics and Supply Chain Management (Interdisciplinary Program),

Chulalongkorn University

รับเข้า : 28 มิถุนายน 2566 แก้ไข : 2 กรกฎาคม 2566 ตอรับ : 4 กรกฎาคม 2566

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาผลกระทบเชิงเศรษฐกิจของการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าระยะไกล สัญชาติไทย และ 2) ศึกษาและวิเคราะห์โอกาสการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าระยะไกล สัญชาติไทย ดำเนินการเก็บข้อมูลด้วยวิธีการสัมภาษณ์เชิงลึกโดยผู้ให้ข้อมูลแบ่งออกเป็น 5 กลุ่ม ได้แก่ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางอากาศ สถาบันการศึกษาสายการบิน ตัวแทนการขนส่งสินค้าทางอากาศ และผู้ประกอบการส่งออก จำนวน 31 คน แล้วนำผลการสัมภาษณ์มาวิเคราะห์ ด้วยวิธีการวิเคราะห์เนื้อหา

ผลการวิจัย พบว่า 1) การจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าระยะไกล สัญชาติไทย ส่งผลกระทบเชิงเศรษฐกิจทั้งในระดับจุลภาคและมหภาคต่อประเทศ ประกอบไปด้วย ด้านการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น ด้านการจ้างงานที่เพิ่มขึ้น ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในทุกภาคส่วน ด้านการแข่งขันในตลาด ด้านรายรับและรายจ่ายของรัฐบาล ด้านการบูรณาการทางการค้าและเศรษฐกิจ

จวบจนถึงผลกระทบต่อผู้บริโภคภายในประเทศ และ 2) จากการสัมภาษณ์เชิงลึกกลุ่มผู้ให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศ ให้ความคิดเห็นว่า โอกาสในการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าระยะไกล สัญชาติไทยนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องหาแนวทางในการพัฒนาและส่งเสริมเพื่อเพิ่มปริมาณของสินค้าสำหรับการส่งออก ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศให้เพิ่มมากขึ้น จนถึงระดับที่การให้บริการของเครื่องบินประเภทผู้โดยสารในปัจจุบันไม่สามารถรองรับไหว จำเป็นต้องจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าระยะไกล สัญชาติไทยมาให้บริการ ผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์

คำสำคัญ: ขนส่งสินค้าทางอากาศ สายการบิน ผลกระทบเชิงเศรษฐกิจ

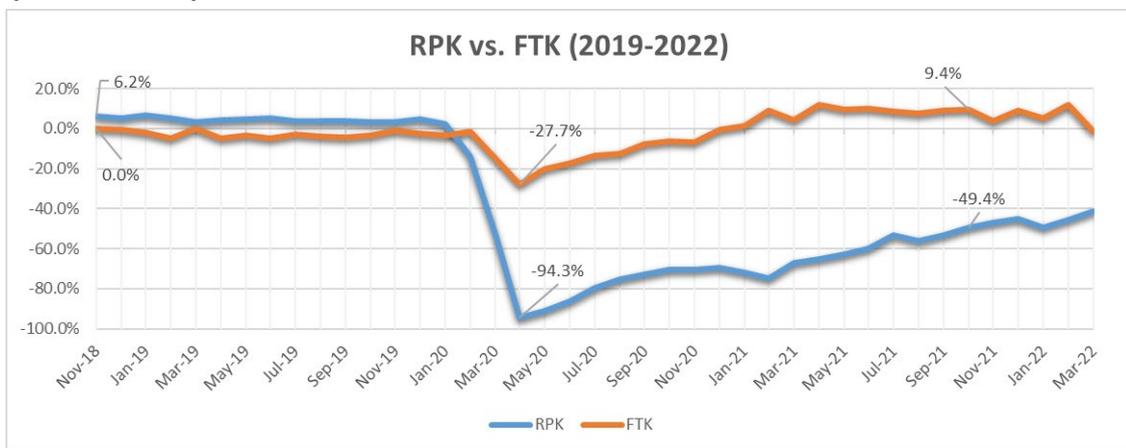
ABSTRACT

The objectives of research were 1) to study the economic impact of establishing a Thai long-haul cargo carrier and 2) to study and analyze the opportunity of establishing a Thai long-haul cargo carrier. Data were collected by in-depth interviews. The informants were divided into five groups: airport agency, institution, airlines, freight forwarder and exporter with total of 31 informants and analyzed by content analysis. The results showed that, 1) the establish a thai long-haul cargo carrier has economic impacts both at the micro and macro levels on the country, including more efficient operations, the increasing employment, Infrastructure development in all sectors, market competition, government revenue and expenditure, trade and economic integration until the impact on domestic consumers. 2) Based on in-depth interviews with informants related to air freight business comment that opportunity to establish a thai long-haul cargo carrier. The relevant agencies need to find ways to develop and support to increase the quantity of goods for export (Demand) both within the country and from abroad. Until the level that the service of the current passenger aircraft cannot support and it is necessary to establish a thai long-haul cargo carrier to serve this demand. Pushing Thailand to be the center of logistics.

Keywords: air cargo, airlines, economic impact

บทนำ

การขนส่งสินค้าทางอากาศมีความสำคัญมากต่อโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ เป็นการขนส่งที่ช่วยอำนวยความสะดวกทางการค้า มีส่วนช่วยในการพัฒนาเศรษฐกิจโลกและสร้างงานหลายล้านตำแหน่ง เศรษฐกิจโลกขึ้นอยู่กับความสามารถในการส่งมอบผลิตภัณฑ์คุณภาพสูงในราคาที่แข่งขันได้ให้กับผู้บริโภคทั่วโลก การขนส่งสินค้าทางอากาศมีมูลค่ามากกว่า 6 ล้านล้านเหรียญสหรัฐซึ่งคิดเป็นประมาณ 35% ของการค้าโลก และจากสถานการณ์ระบาดของโรคโควิด-19 การขนส่งสินค้าทางอากาศมีความสำคัญมากยิ่งขึ้น เนื่องจากหลาย ๆ ประเทศมีความต้องการสินค้าอย่างรวดเร็วและคงคุณภาพ เช่น วัคซีน หรือ สินค้าทางการแพทย์ เป็นต้น ((IATA, 2022) อีกทั้ง การระบาดของโรคโควิด-19 ส่งผลให้การขนส่งสินค้าทางอากาศเติบโตขึ้นอย่างก้าวกระโดด ในขณะที่การใช้บริการของผู้โดยสารซึ่งเป็นลูกค้าหลักของหลายสายการบินลดลง ดังภาพที่ 1



ภาพที่ 1 กราฟการเปรียบเทียบความสามารถในการบริการของสายการบินระหว่างบริการผู้โดยสาร (RPK) และ บริการขนส่งสินค้า (FTK)

จากภาพที่ 1 แสดงให้เห็นถึงความแตกต่างระหว่างอัตราส่วนของความสามารถในการบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ และบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ ในระยะก่อน-ระหว่าง-หลังการระบาดของโรคโควิด-19 ซึ่งพบว่า ช่วงก่อนการระบาดของโรคโควิด-19 ลูกค้าหลักของสายการบินคือผู้โดยสาร ในขณะที่อัตราส่วนความสามารถในการให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศมีน้อยกว่า เนื่องจากการขนส่งในลักษณะรูปแบบผสมเป็นที่นิยมมากกว่า เพราะมีเส้นทางที่หลากหลาย หลายเที่ยวบิน และมีความคุ้มค่า แต่เมื่อเกิดการระบาดของโรคโควิด-19 ผู้โดยสาร ซึ่งเป็นลูกค้าหลักของสายการบินมีปริมาณการใช้บริการที่ลดน้อยลง เนื่องจากมาตรการ Lockdown ในหลายประเทศ ทำให้ความสามารถในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศลดลงถึง -94.3% การให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศได้รับผลกระทบเช่นกัน แต่จากการเติบโตอย่างก้าวกระโดดของ E-commerce ทำให้การขนส่งสินค้าทางอากาศมีบทบาทสำคัญมากยิ่งขึ้น (IATA, 2022) ส่งผลให้สายการบินปรับตัวมาให้บริการการขนส่งสินค้าในรูปแบบ Cargo in cabin (CIC) เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของ

ผู้บริโภคได้อย่างทันทั่วถึง ด้วยเหตุนี้ ความสามารถในการให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศจึงได้เติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ในปี 2564 การขนส่งทางอากาศของไทยยังคงได้รับผลกระทบจากการระบาดของโรคโควิด-19 อย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารลดลงจากปีที่ผ่านมาถึงร้อยละ 64.1 เป็นจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศลดลงมากถึงร้อยละ 90.2 และภายในประเทศลดลงกว่าครึ่งคิดเป็นร้อยละ 54.0 แต่ในขณะเดียวกันความต้องการของสินค้ายังคงมีอยู่ และการขนส่งสินค้าทางอากาศมีข้อจำกัดในการเดินทางน้อยกว่าผู้โดยสาร ส่งผลให้การขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 21.7 เป็นการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 23.8 (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, 2564) เนื่องจากมีการสนับสนุนนโยบายส่งเสริมการขยายการส่งออกของไทยไปยังตลาดเดิมและตลาดใหม่ที่มีศักยภาพ ส่งเสริมการปรับปรุงประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการผลิต รวมถึงการนำเข้าสินค้าและบริการที่จะช่วยยกระดับมาตรฐานของสินค้าไทยในตลาดโลก แก้ปัญหาวิกฤตเศรษฐกิจในปัจจุบัน (กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, 2565)

นอกจากนี้ ยูพีเอส (UPS) บริษัทผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ชั้นนำระดับโลกและเป็นสายการบินที่ให้บริการการขนส่งสินค้าโดยเฉพาะ ได้ทำการเปิดตัวเที่ยวบินใหม่จากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กรุงเทพฯ (BKK) สู่ศูนย์กระจายพัสดุในเอเชีย (Hub) ของ ยูพีเอส ในเมืองเซินเจิ้น (SZX) ประเทศจีน เพื่อเพิ่มโอกาสทางการค้าระหว่างประเทศ สำหรับธุรกิจในประเทศไทย โดยเที่ยวบินใหม่ของยูพีเอส จะให้บริการโดยเครื่องบินโบอิง 747-8 ซึ่งเป็นเครื่องบินที่ใหญ่ที่สุดในฝูงบินของยูพีเอส (Brandage, 2565) จากการที่ ยูพีเอส ได้เล็งเห็นโอกาสสำคัญด้านการเพิ่มศักยภาพทางการค้าภายในเอเชีย ชี้ให้เห็นว่า ภาคการผลิตที่แข็งแกร่งและความต้องการของผู้บริโภคภายในประเทศที่มีมากขึ้น เป็นสิ่งที่แสดงให้เห็นว่าประเทศไทยกำลังกลายเป็นศูนย์กลางการค้าที่สำคัญในเอเชีย ส่งผลให้การค้าระหว่างประเทศไทยและตลาดหลักอื่น ๆ ในภูมิภาคสามารถเติบโตเพิ่มขึ้นกว่า 550 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ภายในปี 2030

ในปัจจุบันประเทศไทยมีสายการบินที่ได้รับใบอนุญาตขนส่งเฉพาะสินค้า (Cargo Airline) จำนวน 2 ราย แต่ประกอบการจริงเพียง 1 ราย คือ สายการบิน เค-ไมล์ (K-Mile) เป็นบริการขนส่งพัสดุระหว่างประเทศระยะใกล้ และอีก 1 รายยังไม่ได้เริ่มเปิดให้บริการ ในขณะที่ความต้องการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยเพิ่มสูงขึ้น แต่จำนวนการให้บริการของสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าของไทยยังไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ความต้องการนี้ อีกทั้งคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ ยังเล็งเห็นว่า นี่คือนโยบายที่เหมาะสมในการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าของไทย (คณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา, 2565)

ผู้วิจัยจึงมีความสนใจในการศึกษาผลกระทบเชิงเศรษฐกิจของการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าระยะใกล้ สัญชาติไทย เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อสรุปของผลกระทบหากมีการจัดตั้งสายการบิน

ขนส่งเฉพาะสินค้าระยะไกล สัญชาติไทย ที่จะตอบสนองต่อความต้องการขนส่งสินค้าในปัจจุบัน สามารถเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยได้ และเป็นประโยชน์ต่อองค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศต่อไป

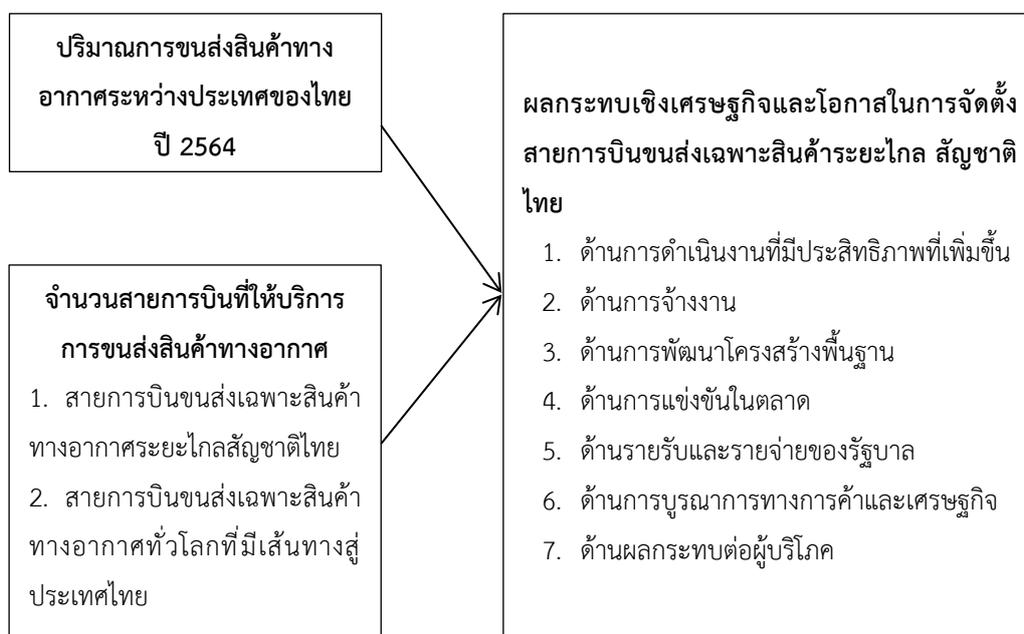
วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาผลกระทบเชิงเศรษฐกิจของการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าระยะไกล สัญชาติไทย
2. เพื่อศึกษาและวิเคราะห์โอกาสการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าระยะไกล สัญชาติไทย

กรอบแนวคิดในการวิจัย

ตัวแปรอิสระ (Independent Variable)

ตัวแปรตาม (Dependent Variable)



ภาพที่ 2 กรอบแนวคิดในการวิจัย

วิธีการวิจัย

ผู้วิจัยดำเนินการวิจัยโดยใช้การวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) และดำเนินการสัมภาษณ์เชิงลึกด้วยแบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง โดยมีประเด็นคำถาม 3 ประเด็นหลัก ดังนี้

1. จากสถานการณ์การระบาดของโรคโควิด-19 ที่ผ่านมา ส่งผลให้สายการบินต่าง ๆ หันมาปรับเปลี่ยนการให้บริการในลักษณะ Cargo in cabin เพื่อตอบสนองความต้องการสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น หน่วยงานของผู้ถูกสัมภาษณ์ที่เกี่ยวข้องได้รับผลกระทบหรือมีการเปลี่ยนแปลงทางด้านนโยบายอย่างไรบ้าง?

2. เนื่องจากความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น และการเติบโตของ Cargo ที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง หากมีการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้า สัญชาติไทย มาให้บริการ มีความเป็นไปได้มากแค่ไหน และต้องดำเนินการอย่างไรจึงจะสามารถจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าได้?

3. หากมีการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้า ในมุมมองของหน่วยงานของท่านที่เกี่ยวข้อง การจัดตั้งนี้จะส่งผลกระทบต่อเชิงเศรษฐกิจของประเทศในแต่ละด้าน อย่างไรบ้าง?

โดยดำเนินการสัมภาษณ์จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 31 คน และทำการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่าง ใช้วิธีบอกต่อ (Snowballing Technique หรือ Network Technique) จากการวิจัยของ Macmillan (1971) ระบุว่าต้องมีจำนวนผู้เชี่ยวชาญตั้งแต่ 17 คนขึ้นไป จะให้ระดับความคลาดเคลื่อนของข้อมูลที่ลดลงอย่างคงที่และมีความคลาดเคลื่อนของข้อมูลน้อยมากที่ร้อยละ 0.02

ประชากรในการวิจัยเรื่องการศึกษาผลกระทบเชิงเศรษฐกิจของการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าระยะไกล สัญชาติไทย ประกอบไปด้วย 5 กลุ่ม คือ (1) หน่วยงานภาครัฐที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ (Airport Agency) จำนวน 3 คน (2) สถาบันการศึกษาที่ผลิตบัณฑิตด้านการขนส่งทางอากาศ (Institution) จำนวน 3 คน (3) สายการบินที่ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Airlines) จำนวน 4 คน (4) ตัวแทนการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Freight Forwarder) จำนวน 11 คน และ (5) ผู้ประกอบการส่งออกทางอากาศ (Exporter) จำนวน 10 คน

ข้อมูลที่ศึกษาได้รวบรวมมาจาก 2 ส่วน ได้แก่ ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ซึ่งเป็นข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกกับกลุ่มตัวอย่างจำนวน 31 คน ในช่วงเดือนมกราคม - พฤษภาคม พ.ศ. 2566 และข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ซึ่งรวบรวมข้อมูลโดยการค้นคว้าจากเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งจากหนังสือ วารสาร งานวิจัย บทความ และข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต

การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) จากการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิในเอกสารที่เกี่ยวข้อง และการรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิจากการสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้างหรือด้วยคำถามลักษณะปลายเปิด จากนั้นนำข้อมูลมาวิเคราะห์ สังเคราะห์เนื้อหา เพื่อให้เห็นภาพรวมของงานวิจัยที่ต้องการจะศึกษา มีการแยกประเภทและจัดหมวดหมู่ของข้อมูล (Categories) ทำดัชนีข้อมูล (Indexing) อธิบายและวิเคราะห์ความหมายของรูปแบบข้อมูล (Meaning of Pattern) แปลความหมายของปรากฏการณ์ (Interpret) เพื่อนำไปสู่การเรียบเรียงข้อมูลใหม่อีกครั้ง (Organize the Data) และสรุปข้อมูล (Conclusions) เชื่อมโยงแนวคิดและทฤษฎีที่ใช้เป็นกรอบในการศึกษาสำหรับการตอบวัตถุประสงค์ในแต่ละข้อ ในส่วนการวิเคราะห์เนื้อหานี้จะถูกนำไปพรรณนาและวิเคราะห์ปรากฏการณ์เพื่อตอบประเด็นการศึกษาที่กำหนดไว้ข้างต้น

ผลการวิจัย

จากการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) พบว่า เพื่อให้การจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าระยะไกล สัญชาติไทยประสบความสำเร็จ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องหาแนวทางการพัฒนาเพื่อเพิ่มปริมาณของสินค้าสำหรับการส่งออก (Demand) เป็นสำคัญ คิดเป็น 23% รองลงมาคือ ด้านการบริการ (Service) เท่ากับ 18% ด้านต้นทุน (Cost) เท่ากับ 16% ด้านหน่วยงานภาครัฐ (Government agency) เท่ากับ 15% ด้านกฎหมาย/กฎระเบียบ (Laws) เท่ากับ 13% ด้านการบริหารจัดการ (Administration) เท่ากับ 12% และด้านเทคโนโลยี (Technology) เท่ากับ 4% ตามลำดับ ซึ่งผลการวิจัยนี้ส่งผลให้ผู้ให้ข้อมูลแสดงความคิดเห็นที่สามารถตอบโต้ภัยกับวัตถุประสงค์ทั้ง 2 ข้อได้ ประกอบด้วย

1. เพื่อศึกษาผลกระทบเชิงเศรษฐกิจของการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าระยะไกล สัญชาติไทย พบว่า หากมีการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าระยะไกล สัญชาติไทย จะส่งผลกระทบต่อประเทศ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

ด้านการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพที่เพิ่มขึ้น

การจัดตั้งสายการบินแห่งชาติมาให้บริการเพิ่มเติม เป็นสิ่งที่สะท้อนให้เห็นถึงความมีประสิทธิภาพในการดำเนินงานด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศไทยมากยิ่งขึ้น การมีระบบการขนส่งสินค้าระดับประเทศนั้นอาจนำไปสู่การปรับปรุงประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทั่วประเทศ การประสานงานจากส่วนกลางและกระบวนการที่มีประสิทธิภาพอาจลดความล่าช้าในการดำเนินการ มีการเพิ่มความเร็วในการให้บริการขนส่งสินค้า และปรับเส้นทางให้เหมาะสม ซึ่งอาจส่งผลให้ธุรกิจและผู้บริโภคประหยัดค่าใช้จ่ายลงได้

ด้านการจ้างงาน

หากมีการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้า สัญชาติไทย ขึ้นมาเป็นระบบการขนส่งสินค้าแห่งชาติ จะสามารถสร้างโอกาสการจ้างงานในหน่วยงานหลายภาคส่วนต่าง ๆ ได้เพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดด เช่น บุคลากรให้บริการบนเครื่องบิน บุคลากรภาคพื้นหรือบุคลากรด้านซ่อมบำรุง เป็นต้น รวมถึงบุคลากรด้านการขนส่งโลจิสติกส์ ในด้านอื่น ๆ และบุคลากรในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งส่งผลกระทบต่ออัตราการจ้างงานและนำไปสู่การเติบโตทางเศรษฐกิจทั้งระดับจุลภาคและมหภาคของประเทศไทยในอนาคต

ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

การจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้า สัญชาติ จำเป็นต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกในลักษณะโครงสร้างรองรับเพื่อให้เกิดการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด และการนำระบบการขนส่งสินค้าของประเทศมาใช้ อาจจำเป็นต้องมีการลงทุนจำนวนมากในโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การสร้างหรือยกระดับเครือข่ายการขนส่ง ซึ่งรวมถึงถนน ทางรถไฟ ท่าเรือ และท่าอากาศยาน การพัฒนา

โครงสร้างพื้นฐานเหล่านี้สามารถกระตุ้นกิจกรรมทางเศรษฐกิจ สร้างงานก่อสร้าง จ้างงานบุคลากร
สำหรับการดำเนินการ และปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งโดยรวมในระยะยาว

ด้านการแข่งขันในตลาด

การมีสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้า สัญชาติไทยมาให้บริการเป็นระบบการขนส่งสินค้าแห่งชาติ
จะส่งเสริมให้ผู้ประกอบการส่งออกมีความสามารถในการแข่งขันทางการตลาดมากขึ้น เนื่องด้วยราคาค่า
ขนส่งที่จะเอื้ออำนวยให้กับผู้ประกอบการภายในประเทศก่อน เพราะภาครัฐมีนโยบายการส่งเสริม
สายการบินแห่งชาติ เช่น การบินไทย ส่งผลให้สามารถแข่งขันทางด้านราคาได้มากขึ้น อีกทั้ง ยังขึ้นอยู่กับ
โครงสร้างระบบการขนส่งสินค้าของประเทศ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อผู้ให้บริการโลจิสติกส์และ
บริษัทขนส่งที่มีอยู่ การควบคุมและกฎระเบียบของรัฐบาลอาจสร้างความท้าทายใหม่ให้กับ
บริษัทเอกชน ซึ่งอาจนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงของการเปลี่ยนแปลงของตลาดและการแข่งขัน

ด้านรายรับและรายจ่ายของรัฐบาล

เมื่อมีการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้า สัญชาติไทยมาให้บริการ ส่งผลให้เกิดการจ้าง
งานเพิ่มขึ้น การจ้างงานเพิ่มขึ้นส่งผลให้รัฐมีรายได้จากภาษีบุคคลธรรมดาเพิ่มขึ้นรวมถึงภาษีนิติบุคคล
จากสถานประกอบการที่จะเข้ามาลงทุนในประเทศมากขึ้น เนื่องจากการมีระบบการขนส่งสินค้า
แห่งชาติมาให้บริการเพิ่ม เป็นแสดงให้เห็นถึงปริมาณสินค้าในการส่งออกนำเข้าที่มากขึ้น การจับจ่าย
ใช้สอยมีมากขึ้น ดังนั้น รัฐบาลอาจสร้างรายได้จากภาษี ค่าผ่านทาง หรือค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องกับ
ระบบ ในทางกลับกัน รัฐบาลยังต้องแบกรับค่าใช้จ่ายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การบำรุงรักษา
และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน

ด้านการบูรณาการทางการค้าและเศรษฐกิจ

การมีระบบการขนส่งสินค้าของประเทศที่ใช้งานได้ดีสามารถอำนวยความสะดวกในการค้า
ภายในประเทศโดยการเชื่อมต่อภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น การ
เชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคนี้ สามารถส่งเสริมการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ การพัฒนาภูมิภาค และสนับสนุน
อุตสาหกรรมที่ต้องพึ่งพาการขนส่งสินค้า ประเทศไทยจะสามารถกลายเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ได้
มูลค่าทางการค้าเพิ่มขึ้น และเศรษฐกิจจะมีอัตราที่เติบโตในทุก ๆ ด้าน

ด้านผลกระทบต่อผู้บริโภค

จากการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้า สัญชาติไทย ผู้บริโภคอาจได้รับประโยชน์จาก
ต้นทุนการขนส่งที่ลดลง เพราะสายการบินแห่งชาติจะได้รับการส่งเสริมจากภาครัฐ ช่วยให้สามารถตั้ง
ราคาค่าขนส่งแข่งกับสายการบินต่างชาติได้ ซึ่งอาจนำไปสู่การลดราคาสินค้า ขึ้นอยู่กับประสิทธิภาพ
และความคุ้มค่าของระบบการขนส่งสินค้าของประเทศ อย่างไรก็ตาม สิ่งสำคัญคือต้องพิจารณาว่า
ความสำเร็จของระบบดังกล่าวในการบรรลุผลในการประหยัดต้นทุนนั้นขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ รวมถึง
ประสิทธิผลในการดำเนินงาน การแข่งขัน และนโยบายของรัฐบาล

2. เพื่อศึกษาและวิเคราะห์โอกาสการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าระยะไกล สัญชาติไทย พบว่า จากการสัมภาษณ์เชิงลึกกับกลุ่มตัวอย่างที่เกี่ยวข้อง สามารถสรุปรายละเอียดได้ ดังนี้

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจขนส่งทางอากาศ ซึ่งผู้วิจัยแบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มผู้ให้บริการ และกลุ่มผู้ใช้บริการ โดยกลุ่มผู้ให้บริการประกอบไปด้วยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Airport Agency) สถาบันการศึกษา (Institution) และสายการบิน (Airlines) ในขณะที่กลุ่มผู้ใช้บริการ ประกอบไปด้วย ตัวแทนการขนส่ง (Freight Forwarder) และผู้ประกอบการส่งออกสินค้า (Exporter) ผลการศึกษาและวิเคราะห์โอกาสการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าระยะไกล สัญชาติไทย พบว่า

กลุ่มผู้ใช้บริการส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่า “เห็นสมควรจัดตั้ง” กับการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าระยะไกล สัญชาติไทยนั้น ส่วนใหญ่จะเป็นผู้ใช้บริการขนส่งทางอากาศ ด้วยมุมมองที่ว่า การจะมีสายการบินนี้มาให้บริการ จะช่วยให้ผู้ประกอบการมีความได้เปรียบในการแข่งขันมากขึ้น เนื่องจากราคาต้นทุนในการขนส่งจะถูกกลงและเอื้ออำนวยให้กับสถานประกอบการในประเทศไทยมากกว่า การใช้บริการการขนส่งด้วยสายการบินจากต่างประเทศ

กลุ่มผู้ให้บริการส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่า “ไม่ควรจัดตั้ง” เนื่องจากข้อมูลของปริมาณของสินค้าส่งออกล่าสุดในปี 2564 ยังมีปริมาณน้อย อยู่ที่ 1.23 ล้านตัน (Piyanuch Sathapongpakdee., 2021) ซึ่งเมื่อเทียบกับผลการพยากรณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ หลังการระบาดของโรคโควิด-19 ซึ่งคาดว่าในปี 2564 จะมีปริมาณการขนส่งสินค้าอยู่ประมาณ 1.4 ล้านตัน (คณะทำงานเพื่อพยากรณ์ความต้องการการเดินทางทางอากาศของประเทศ, 2022) เพราะหากปริมาณสินค้าไม่มากพอ การให้บริการของเครื่องบินขนส่งเฉพาะสินค้าก็อาจไม่เกิดความคุ้มค่าในการให้บริการได้ โดยมีรายละเอียดของเหตุผลที่ไม่สมควรจัดตั้งดังต่อไปนี้

เหตุผลที่ 1 ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเป็นหลัก ตลาดนักท่องเที่ยวมีขนาดใหญ่ รายได้จากการเดินทางของนักท่องเที่ยวมีปริมาณมากกว่ารายได้ที่มาจากขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ดังนั้น เส้นทางการบินด้วยเครื่องบินผู้โดยสารจึงมีจำนวนเที่ยวบินและเส้นทางการบินให้บริการที่หลากหลายการเครื่องบินขนส่งเฉพาะสินค้า

เหตุผลที่ 2 การขาดการสนับสนุนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีกรณีศึกษาจาก สายการบินแห่งหนึ่ง ที่เคยมีการให้บริการเครื่องบินขนส่งเฉพาะสินค้า แต่ไม่ประสบความสำเร็จ เนื่องด้วยบริการที่ไม่คุ้มค่า ทั้งนี้ ยังรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ภายในท่าอากาศยาน ที่ยังไม่เพียงพอพร้อมเท่าที่ควร

เหตุผลที่ 3 ข้อจำกัดของเครื่องบินขนส่งเฉพาะสินค้า คือ การหาปริมาณสินค้าในการขนส่งไปยังเส้นทางเป้าหมายอย่างคุ้มค่าที่สุด เช่น หากปริมาณสินค้าไม่ถึง 70-100 ตันจะไม่ทำการบิน ซึ่งเป็นเรื่องยากในการหาปริมาณสินค้าขนาดนั้นในการขนส่ง ในเส้นทางเดียว กลับกันเครื่องบิน

ผู้โดยสาร ซึ่งสามารถขายตั๋วให้กับผู้โดยสารนั่งด้านบน และข้างล่างก็ใส่สินค้าทำกำไรได้มากขึ้น นั่นจึงทำให้การขนส่งสินค้าในประเทศไทยจึงนิยมใช้เครื่องบินผู้โดยสาร มากกว่า เพราะตารางเที่ยวบินที่ชัดเจนกว่าเครื่องบินขนส่งเฉพาะสินค้า

เหตุผลที่ 4 การออกกฎหมายยังคงล้าสมัย และไม่เอื้อต่อการจัดตั้งสายการบิน เช่น การระบุถึงอายุของอากาศยานที่ยื่นคำขอสำหรับการขนส่งเฉพาะสินค้า ต้องมีอายุไม่เกิน 22 ปี ซึ่งเป็นไปได้ยาก ส่งผลให้ประเทศไทยมีต้นทุนในการดำเนินการสูงกว่าต่างประเทศ รวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ที่สอดคล้องกับต่างประเทศบางประเทศ ส่งผลให้การขนส่งสินค้ามีปัญหา

เหตุผลที่ 5 ยังไม่สามารถผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ได้ โดยมีรายละเอียดของสาเหตุ คือ

1. Terminal หรือคลังเก็บสินค้าที่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ยังมีความวุ่นวายเนื่องจาก Capacity load ยังไม่เพียงพอ เนื่องจากสินค้ามีเยอะกว่าพื้นที่ที่สามารถรองรับได้ ส่งผลให้เกิดความแออัดภายในคลังสินค้าการนำเข้ามาสินค้า และการขนถ่ายออกไปอย่างรวดเร็ว ยังเป็นไปไม่ได้ เพราะพนักงานที่บริการในส่วนงานที่เกี่ยวข้องยังคงมีปัญหาในการดำเนินการอยู่ด้วยปัญหาทั้งทางด้านพนักงานและ Terminal จึงทำให้การดำเนินงานไม่เกิดความสอดคล้องกัน

2. เจ้าหน้าที่ที่ให้บริการการขนส่งสินค้าเปลี่ยนถ่ายลำ ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการ พนักงานภาคพื้น ยังไม่เพียงพอ ทักษะของเจ้าหน้าที่หรือบุคลากรก็ยังไม่มากพอเท่าที่ควร เนื่องจากสถานการณ์ระบาดของโรคโควิด-19 มีการเลิกจ้างบุคลากรเยอะ เมื่อสถานการณ์กลับเข้าสู่สภาวะปกติรับบุคลากรเข้าใหม่ ซึ่งเป็นบุคลากรที่ยังไม่มีความรู้หรือความเชี่ยวชาญเพียงพอ และจำเป็นต้องอบรมบุคลากรใหม่ทั้งหมด การส่งต่อความรู้จึงไม่มี

3. ค่าใช้จ่ายการดำเนินงานของแต่ละ Terminal มีค่าใช้จ่ายสูง ส่งผลให้ไม่เกิดแรงจูงใจให้บุคคลภายนอกหรือผู้ประกอบการเข้ามาใช้บริการ อีกทั้ง การบริหารจัดการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ยังดำเนินการได้ไม่ดีพอ เช่น ไม่มีการตรวจซ่อมบำรุง อุปกรณ์หรือโครงสร้างที่เกี่ยวข้องมีความเสื่อมโทรมที่จ่อครumble ไม่เพียงพอ เป็นต้น

อภิปรายผล

จากความคิดเห็นด้านผลกระทบเชิงเศรษฐกิจของการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้า ระยะไกล สัญชาติไทย พบว่า มีผลกระทบในเชิงบวกต่อเศรษฐกิจของประเทศ ทั้งในด้านการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น ด้านการจ้างงานที่เพิ่มขึ้น ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในทุกภาคส่วน ด้านการแข่งขันในตลาด ด้านรายรับและรายจ่ายของรัฐบาล ด้านการบูรณาการทางการค้าและเศรษฐกิจ จวบจนถึงผลกระทบต่อผู้บริโภคภายในประเทศ แต่การจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะ

สินค้าระยะไกล สัญชาติไทยนี้ จะไม่สามารถเกิดขึ้นได้ หากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังไม่สามารถผลักดันให้ปริมาณสินค้าส่งออกเพิ่มมากขึ้น จึงควรมีแผนการพัฒนาศักยภาพการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยเฉพาะด้านการส่งเสริมให้มีปริมาณสินค้าส่งออกนำเข้าที่เพิ่มขึ้น เพื่อเพิ่มโอกาสในการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้า สัญชาติไทย โดยมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

ด้านส่งเสริมการลงทุนและการบริหารจัดการ

ภาครัฐควรมุ่งเน้นการทำการตลาดเพื่อดึงดูดนักลงทุนจากในประเทศและต่างประเทศมาลงทุนในอุตสาหกรรมขนส่งทางอากาศมากยิ่งขึ้น เสริมสร้างการความร่วมมือทางธุรกิจ ผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งจะส่งผลให้มีปริมาณของสินค้าสำหรับการส่งออกและนำเข้าทางอากาศมากยิ่งขึ้น เพื่อให้การบริการของเครื่องบินขนส่งเฉพาะสินค้ามี Capacity Load หรือมีปริมาณของสินค้าตามเป้าหมายอย่างต่อเนื่อง และเน้นการมีพันธมิตรที่ดี ซึ่งสามารถช่วยแก้ปัญหาในเรื่องปริมาณของสินค้าส่งออกและนำเข้าที่ไม่ถึงเป้าได้ โดยการให้พันธมิตรจัดส่งให้แทน เป็นวิธีการช่วยในการบริหารจัดการต้นทุนของตัวสายการบินที่ปริมาณสินค้าไม่ถึงเป้าหมายลงได้ สอดคล้องกับงานวิจัยของ ฉวีวรรณ ศรีวงศ์จรรยา และ ชาญเดช เจริญวิริยะกุล (2563) ซึ่งศึกษา การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันธุรกิจขนส่งภายในประเทศของผู้ประกอบการภาคเอกชน พบว่า ถ้าผู้ประกอบการภาคเอกชนขาดการบริหารจัดการที่ดี จะเสียโอกาสในการแข่งขัน การบริหารจัดการจะรวมถึงเรื่องของคน (การใช้บุคลากรที่มีทักษะ หรือทุนมนุษย์) เงิน (ต้นทุน ค่าใช้จ่าย) เครื่องจักร (รถบรรทุกและอุปกรณ์ต่าง ๆ) และ วิธีการปฏิบัติงาน (ถูกต้อง รวดเร็ว ประหยัดทรัพยากร) ดังนั้นผู้ประกอบการ จึงต้องมีการบริหารจัดการที่ดี และมีประสิทธิภาพจึง จะสามารถแข่งขันได้

ด้านกฎระเบียบและขั้นตอนการปฏิบัติงาน

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการออกกฎระเบียบด้านการบิน ควรมุ่งเน้นการออกกฎหมายให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมที่มีการเปลี่ยนแปลง เนื่องจากผู้ที่เกี่ยวข้องในด้านนี้ยังความรู้ไม่เท่าทันสถานการณ์ เน้นการประเมินและปรับปรุงกรอบการดำเนินงาน พร้อมกำกับดูแลเพื่ออำนวยความสะดวกในการดำเนินงานให้ราบรื่นมากยิ่งขึ้นและลดอุปสรรคของระบบราชการ ลดความซับซ้อนของกระบวนการจัดทำเอกสาร พิธีการศุลกากร และข้อกำหนดด้านกฎระเบียบอื่น ๆ เพื่อส่งเสริมให้เกิดการเคลื่อนย้ายของสินค้าได้อย่างรวดเร็วมากยิ่งขึ้น

มีการเปลี่ยนกฎระเบียบให้มียืดหยุ่นมากขึ้น เช่น การขนส่งสินค้าประเภทสิ่งมีชีวิต ที่มีข้อกำหนดว่า จะสามารถออกไป Health Certificate ได้ 3 วันก่อนเครื่องออกเท่านั้น ซึ่งบางสนามบินปลายทางต้องการให้ส่งใบอนุญาตก่อนภายใน 56 ชม. ซึ่งมีความคาบเกี่ยวกันของเวลาค่อนข้างสูง อาจส่งผลให้เกิดการตีกลับของสินค้ามาได้ หรือ การกำหนดขนาดบรรจุภัณฑ์ให้เป็นมาตรฐานว่า การขนส่งสินค้าด้วยเครื่องบินรุ่นนี้ จะต้องมีการบรรจุสินค้าลงในบรรจุภัณฑ์ในการขนส่ง

ลักษณะใดจึงจะเหมาะสม สอดคล้องกับ ณิชกร บัวชม (2565) ซึ่งได้ศึกษาเกี่ยวกับ แนวทางการพัฒนาพื้นที่การขนส่งทางอากาศสู่ความสำเร็จของอุตสาหกรรม การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ พบว่า ควรมีการพัฒนาข้อกฎหมายศุลกากรให้เกิดความทันสมัยสอดคล้องกับการ เปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน ซึ่งจะนำไปสู่ความสำเร็จในการทางการพัฒนาพื้นที่การขนส่งทางอากาศ

ด้านการพัฒนาบุคลากร

มุ่งเน้นการพัฒนาองค์ความรู้ให้กับพนักงานที่เกี่ยวข้อง ในด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ ประเภทต่าง ๆ หรือทางด้านโลจิสติกส์ เนื่องจากบุคลากรส่วนใหญ่ไม่ได้มาจากสายนี้โดยตรง จัดให้มีโครงการฝึกอบรมเพื่อเพิ่มพูนทักษะให้กับพนักงานขนส่งสินค้า ได้แก่ พนักงานขับรถ พนักงานคลังสินค้า และบุคลากรด้านโลจิสติกส์ มุ่งเน้นไปที่มาตรการความปลอดภัย เทคนิคการขนถ่ายสินค้า และบรรจุภัณฑ์ที่มีประสิทธิภาพเพื่อลดความเสียหายและปรับปรุงเวลาตอบสนอง สอดคล้องกับงานวิจัยของ ณิชกร บัวชม (2565) ซึ่งได้ศึกษาเกี่ยวกับ แนวทางการพัฒนาพื้นที่การขนส่งทางอากาศสู่ความสำเร็จของอุตสาหกรรม การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ พบว่า การขนส่งสินค้าทางอากาศต้องมีการรักษามาตรฐานการให้บริการ ซึ่งทำให้เกิดการแข่งขันในธุรกิจการขนส่งสินค้าทางอากาศ ความสำเร็จของการขนส่งสินค้าทางอากาศ คือ ประสิทธิภาพของการบริการ การรักษาเสถียรภาพของกิจการและการรักษาคุณภาพของสินค้า ตามแนวคิดของ Heizer and Render (2017) กล่าวว่า การตอบสนองที่ยืดหยุ่นคือการตอบสนองที่รวดเร็ว

ด้านคลังสินค้าและเขตปลอดอากร

คลังสินค้าก็เป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่ส่งผลต่อสายการบิน และตัวแทนการขนส่ง (Freight forwarder) ควรเพิ่มประสิทธิภาพและพัฒนาระบบการจัดการภายในคลังสินค้าให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เนื่องจากปัญหาในปัจจุบันนี้มักจะเป็น สินค้าตกหล่น หรือหาสินค้าไม่เจอ ควรมีระบบการติดตาม หรือการแจ้งสถานะของสินค้าที่รวดเร็วกว่านี้

อีกทั้ง ควรมีการขยายพื้นที่ในเขตปลอดอากร เช่น คลังสินค้า ทั้ง 2 คลัง คือ TG และ BFS โดยเฉพาะ BFS เนื่องจากปัจจุบันมีความหนาแน่นของสินค้ามาก การจราจรและปริมาณสินค้าที่เข้ามา มีความติดขัดอย่างมาก รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกยังไม่เพียงพอต่อการให้บริการ กระบวนการดำเนินงานที่ช้าช้อน การตรวจสอบสินค้าที่ยังไม่มีประสิทธิภาพ ทำให้ต่างประเทศยังไม่เชื่อมั่นในการส่งออกสินค้าจากไทยไป สอดคล้องกับงานวิจัยของ อภิญญา พงษ์ปรีชา และ ธนัญญา วสุศรี (2562) ซึ่งได้ศึกษาเกี่ยวกับ การศึกษาปัจจัยของการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ พบว่า ประเทศไทยจะต้องปรับปรุงในเรื่อง ของการเชื่อมโยงการค้าระหว่างประเทศของไทยกับโซ่อุปทานของโลกให้มีความรวดเร็วมากขึ้น โดยเฉพาะรูปแบบการขนส่งทางน้ำ และทางอากาศ ที่เป็นรูปแบบการขนส่งระหว่างประเทศไทยกับ ประเทศอื่น ๆ นอกภูมิภาค

ด้านเทคโนโลยี

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางอากาศ ควรมุ่งเน้นใช้โซลูชันเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานและเพิ่มความสามารถในการติดตามและตรวจสอบ ส่งเสริมการนวัตกรรมและเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการบริการแก่ ผู้ประกอบการหรือผู้ใช้บริการด้านการขนส่งสินค้า เพื่อให้การบริการที่รวดเร็วโดยภาครัฐได้ทำข้อตกลงร่วมกันกับ ภาคเอกชนในการปรับปรุงกระบวนการทำงานเพื่อให้สอดคล้องกับสภาวการณ์ ส่งผลในเชิงบวกให้บุคลากร ทำงานเต็มศักยภาพ ได้นำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการบริการอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อรองรับต่อการขยายตัวของอุตสาหกรรมขนส่งทางอากาศ สอดคล้องกับแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576) กล่าวว่า การดึงเทคโนโลยีมาใช้เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพของสินค้าและบริการ ทำให้ธุรกิจการบินมีการแข่งขันสูงขึ้น ตั้งแต่การ ให้ความสำคัญต่อประสิทธิภาพด้านต้นทุน การใช้เทคโนโลยีในการช่วยดำเนินการและจัดการภายในท่าอากาศยาน และสายการบิน ยังสามารถเข้าถึงผู้ใช้บริการโดยตรงได้ง่ายขึ้น (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2561)

ด้านความยั่งยืน

มุ่งเน้นการสนับสนุนการนำแนวทางปฏิบัติที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมาใช้ในระบบการขนส่ง ควรมีการพัฒนาเทคโนโลยีควบคุมการใช้ที่ดินบริเวณรอบท่าอากาศยาน เพื่อป้องกันปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อชุมชน และเตรียมพร้อมสำหรับการขยายท่าอากาศยานในอนาคต ตลอดจนเป็นการเตรียมความพร้อม เพื่อป้องกันปัญหาในการขยายท่าอากาศยาน เมื่อมีความต้องการในการเดินทาง และขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น โอกาสในการเติบโตขึ้นเป็นท่าอากาศยานที่เป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ และมีความต้องการในการขยายโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ เช่น ทางวิ่ง ทางขับ หลุมจอด อาคารพักผู้โดยสาร ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เป็นต้น สอดคล้องกับแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576) (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2561)

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

จากผลการวิจัยเรื่อง “ผลกระทบเชิงเศรษฐกิจของการจัดตั้งสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้า ระยะไกล สัญชาติไทย” ทำให้ทราบถึงผลกระทบเชิงเศรษฐกิจและแนวทางในการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย ซึ่งน่าจะมีประโยชน์ต่อข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย หรือเชิงการนำไปปฏิบัติ เช่น

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับนโยบายการขนส่งระดับประเทศ ควรคำนึงถึงฐานการผลิตสินค้าในพื้นที่ประกอบการพิจารณาท่าอากาศยานแต่ละจังหวัดในอนาคต รวมถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

อาจมีการทบทวนระเบียบข้อบังคับในการเพิ่มความเร็วในการให้บริการขนส่งสินค้า ซึ่งส่งผลให้ธุรกิจและผู้บริโภคประหยัดค่าใช้จ่ายลงได้เพื่อการแข่งขันในตลาด และอาจมีการฝึกอบรมผู้ที่เกี่ยวข้องกับสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้าระยะไกลสัญชาติไทย อาจมีการฝึกอบรมทักษะเฉพาะที่เกี่ยวข้อง เช่น การให้บริการบนเครื่องบิน การให้บริการภาคพื้น การซ่อมบำรุง เพื่อให้เกิดการจ้างงาน

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

การวิจัยในครั้งนี้ทำการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวแทนการขนส่งสินค้าทางอากาศและผู้ประกอบการส่งออกเป็นหลัก เนื่องจากเป็นผู้ใช้บริการที่มีผลต่อปริมาณของสินค้าส่งออกซึ่งเป็นเหตุผลสำคัญของการจัดตั้งสายการบิน การวิจัยในครั้งต่อไปจึงควรเก็บข้อมูลด้วยการสัมภาษณ์กับหน่วยงานภาครัฐ เพื่อศึกษาการพัฒนาศูนย์กลางของการขนส่งทางอากาศหรือศูนย์กลางของระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย และศึกษาแนวทางในการเพิ่มปริมาณของสินค้าส่งออกทางอากาศและผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ต่อไป

เอกสารอ้างอิง

- กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ. (2565). **แผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565**. ค้นเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2565, จาก https://ditp.go.th/contents_attach/754304/754304.pdf, 5-20.
- คณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา. (2565). **รายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง มาตรการส่งเสริมและเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย**. กรุงเทพฯ: สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา, 17-18.
- คณะทำงานเพื่อพยากรณ์ความต้องการการเดินทางทางอากาศของประเทศ. (2565). **รายงานพยากรณ์ความต้องการเดินทางทางอากาศของประเทศ**. ค้นเมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2565, จาก <http://www.cuti.chula.ac.th/articles/1893/>
- ฉวีวรรณ ศรีวงศ์จรรยา และ ชาญเดช เจริญวิริยะกุล. (2563). **การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันธุรกิจขนส่งภายในประเทศของผู้ประกอบการภาคเอกชน. วารสารการจัดการและการพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี**, 7(2): 39-56.
- ณิธิกร บัวขม. (2565). **แนวทางการพัฒนาพื้นที่การขนส่งทางอากาศสู่ความสำเร็จของอุตสาหกรรมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ. วารสาร มจร พุทธปัญญาปริทรรศน์**, 7(4): 223-234.
- อภิัญญา พงษ์ปรีชา และ ธนัญญา วสุศรี. (2562). **การศึกษาปัจจัยของการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้. วารสารสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ**, 22(1): 152-170.

- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (2564). รายงาน สภาวะอุตสาหกรรมของประเทศไทย พ.ศ. 2564. กรุงเทพฯ: สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, 35-39.
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2561). รายงานแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576). กรุงเทพฯ: กระทรวงคมนาคม, 43-47.
- Brandage. (2565). ยูพีเอส เปิดตัวเที่ยวบินใหม่ ขยายศักยภาพเพื่อรองรับโอกาสทางการค้าในภูมิภาคเอเชีย. ค้นเมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2565, https://www.brandage.com/article/31809/UPS?fbclid=IwAR3Iz8uIEW-FxVvaJ2MGYPIDpkPjSwQd0rx_eTbml5x-EqHwLp6OUpJFqSQ
- Macmillan. (1971). *The delphi technique*. Paper Presented at the annual meeting of the California Junior Colleges Associations Committee on Research and Development. California: Monterey, 11-13.
- Piyanuch Sathapongpakdee. (2021). แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรมปี 2564-2566: บริการขนส่งทางอากาศ. ค้นเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2564, จาก <https://www.krungsri.com/th/research/industry/industry-outlook/logistics/air-transport/IO/io-Air-Transport-21>