

สรุปงานเสวนา

“Advancing ASEAN Single Aviation Market (ASAM)”

The Seamless ASEAN Skies

วันจันทร์ที่ 2 เมษายน พ.ศ. 2561 เวลา 08.30-15.45 น.

ณ โรงแรมเรเนซองส์ กรุงเทพฯ ราชประสงค์

จัดโดย “ศูนย์วิจัยและบริการวิชาการด้านการขนส่งทางอากาศ ภาควิชาวิศวกรรมการบินและอวกาศ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์”

สุดาร์ตน์ ตีรเทพ*

การจัดงานเสวนา Advancing ASEAN Single Aviation Market หรือ ASAM จัดขึ้นโดยมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ซึ่งเล็งเห็นความสำคัญของการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินตามนโยบายของรัฐบาล เนื่องจากประเทศไทยจะเป็นเจ้าภาพการจัดประชุม ASEAN Transport Ministers Meeting (ATM) และ ASEAN Senior Transport Officials Meeting (STOM) จึงเห็นโอกาสที่ดีที่จะจัดให้มีกิจกรรมเชิงวิชาการที่ผู้บริหารระดับสูงของประเทศ และผู้บริหารหรือผู้แทนหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนได้ร่วมหารือและเสนอแนะแนวทางการขับเคลื่อนให้ประเทศไทยเป็นผู้นำในตลาดร่วมการบินภูมิภาคอาเซียน เพื่อจะได้วิเคราะห์รวบรวมข้อมูลและสรุปแนวนโยบายของผู้บริหารระดับสูงของประเทศ และแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะของผู้ร่วมงานเสวนาและเสนอให้กับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการจัดประชุมฯ ดังกล่าวต่อไป ในการจัดงานครั้งนี้ มีหัวข้อเสวนาดังต่อไปนี้

หัวข้องานเสวนาในช่วงเช้าได้แก่ “การขับเคลื่อนประเทศไทยสู่การเป็นผู้นำตลาดร่วมการบินภูมิภาคอาเซียน” และ “Perspectives on Key Success Factors for ASAM” ในช่วงบ่ายหัวข้อเสวนาแบ่งเป็น 2 กลุ่มย่อย คือ “โอกาสและการขับเคลื่อนด้านเศรษฐกิจ (Economics) สู่ตลาดร่วมการบินภูมิภาคอาเซียน” และ “โอกาสและการขับเคลื่อนด้านเทคนิค (Technical) สู่ตลาดร่วมการบินภูมิภาคอาเซียน”

อย่างไรก็ตาม การสรุปเนื้อหาของงานเสวนา ได้มีการสรุปเนื้อหาหัวข้อเสวนา มีรายละเอียดดังนี้

1. การขับเคลื่อนประเทศไทยสู่การเป็นผู้นำตลาดร่วมการบินภูมิภาคอาเซียน
2. Perspectives on Key Success Factors for ASAM
3. โอกาสและการขับเคลื่อนด้านเศรษฐกิจ (Economics) สู่ตลาดร่วมการบินภูมิภาคอาเซียน

หัวข้อเสวนา “การขับเคลื่อนประเทศไทยสู่การเป็นผู้นำตลาดร่วมการบินภูมิภาคอาเซียน”

ในการขับเคลื่อนประเทศไทยสู่การเป็นผู้นำตลาดร่วมการบินภูมิภาคอาเซียน ในส่วนของหน่วยงานทั้งในภาครัฐและภาคเอกชนมองเห็นถึงโอกาสและอุปสรรคอย่างไร

คุณสาริณี อังศุสิงห์ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

* นิติศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับสอง) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, เนติบัณฑิตไทย

การดำเนินงานของวิสาหกิจการบินคือ กำกับการบินของสายการบิน

ผลกระทบของการมีนโยบายตลาดร่วมอาเซียน มีอุปสรรคภายในประเทศคือ การกำหนดมาตรการหรือมาตรฐานทั้งในเรื่องของ safety, security และ ATM

สิ่งที่ช่วยกันผลักดันคือ การผลักดันการจัดการทางอากาศแต่ละประเทศแบบไร้รอยต่อ โดยในส่วนของการบินผู้นำ คือ การคิดถึงความยั่งยืนและความแข็งแกร่ง โดยการสร้าง platform เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ

ในมุมมองของโอกาสและอุปสรรคของวิสาหกิจการบิน

1. ในแง่ของโอกาสมองว่า เป็นการเปิดตลาดการบิน

2. ในแง่อุปสรรค เห็นได้ดังนี้

2.1 เนื่องจากปัจจุบันประเทศไทยมีจำนวนคนเดินทางทางอากาศเป็นจำนวนมาก ประมาณหนึ่งแสนล้านเที่ยวบินต่อปี และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็นสองแสนล้านเที่ยวบินต่อปีหรือมากกว่านั้น ดังนั้นอุปสรรคคือจำนวนการเดินทางที่เพิ่มมากขึ้นที่ต้องหาทางรับมือ

2.2 ประเด็นเรื่อง การเคลื่อนย้ายแรงงาน เป็นการดึงความสามารถของมวลหลัก ซึ่งประเทศไทยมีความเสียเปรียบคือเรื่องค่าตอบแทนเพื่อดึงบุคลากรที่มีความสามารถเข้ามาทำงาน

2.3 ปัญหาเรื่องของคนยุคใหม่ที่เข้ามาทำงาน ซึ่งเป็น Generation Alpha โดยมีลักษณะเป็นกลุ่มคนที่ใจเร็ว และเบื่อเร็ว

2.4 ปัญหาของการเปิดเสรีทางการบิน อาจทำให้มีผู้ให้บริการที่อาจไม่ใช่คนในประเทศนั้น หรือไม่ใช่ประเทศในภูมิภาคอาเซียน

2.5 จุดอ่อนของประเทศไทยบางประการ คือ

(ก) เรื่องกฎหมาย ซึ่งในส่วนนี้ทางสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้เข้ามาทำงานแก้ไขในเรื่องนี้

(ข) การเป็นผู้ซื้อเท่านั้น เนื่องจากในประเทศไทย เป็นเพียงผู้ซื้อเทคโนโลยีเข้ามาในการดำเนินการหรือประกอบกิจการเท่านั้น ทำให้อาจไม่เท่าเทียมกันในการเจริญเติบโตไปพร้อมกับบางประเทศในอาเซียน

(ค) ความแตกต่างของแต่ละประเทศ เนื่องจากในภูมิภาคอาเซียนมีบางประเทศที่มีการเติบโตแบบก้าวกระโดดนั่นคือ มีการพัฒนามากจนมีระบบมาตรฐานที่สูงกว่าประเทศอื่นมาก หรือบางประเทศที่กำลังพัฒนามาตรฐาน เช่น ประเทศอินโดนีเซียที่ต้องปรับมาตรฐานให้พอกับที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) กำหนด รวมถึงประเทศไทยที่พยายามพัฒนาทางด้านเทคโนโลยีโดยการรับเทคโนโลยีใหม่ ๆ เข้ามาใช้ภายในประเทศ

คุณศศิสุภา สุคนธทรัพย์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (สายงานยุทธศาสตร์) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

จากนโยบายตลาดร่วมอาเซียน มองว่าเห็นโอกาสทางธุรกิจนี้ ซึ่งเป็นการสร้างรายได้ให้ประเทศ โดยดูจากจำนวนอัตราของนักท่องเที่ยว

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดูแลในส่วนของท่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย ในส่วนของท่าอากาศยานอุตรดิตถ์นั้นอยู่ในความดูแลของโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

ในส่วนของพัฒนาทางด้านการเดินทางทางอากาศนั้น ประเทศไทยพัฒนาช้า เมื่อเทียบกับจำนวนนักท่องเที่ยว โดยเฉพาะปัจจุบันมีการเติบโตของสายการบินต้นทุนต่ำ (low cost carrier) เพิ่มสูงขึ้น ดังนั้นบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ต้องเร่งรีบเพื่อรองรับปริมาณเที่ยวบินและผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้น โดยมีความกังวลเพราะ

การขนส่งนั้นเป็นโครงสร้างพื้นฐาน โดยทางบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ยอมรับว่า มีการพัฒนาช้าเนื่องจากไม่คาดคิดถึงจำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มสูงขึ้น

เนื่องจากประเทศไทยมีแนวคิดที่จะเป็น hub ในการขนส่งทางอากาศ โดยมีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็น gateway ซึ่งมองว่าประเทศไทยมีความได้เปรียบในเชิงภูมิศาสตร์ นอกจากนี้การดำเนินงานบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ต้องรองรับธุรกิจอื่น ๆ นอกจากการบินด้วย เพราะท่าอากาศยานไม่ได้เป็นเพียงท่าอากาศยาน ลักษณะที่เป็น airport is not just an airport ดังนั้นต้องมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว

ในการดำเนินการของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีการทำ MOU, system airport agreement โดยมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร มีการส่งบุคลากรไปอบรมเรื่อง job training รวมถึงการให้การสนับสนุน job promotion โดยประเทศไทยมีการลงนามทำ MOU กับประเทศในอาเซียนได้แก่ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

ปัจจุบันบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) พัฒนาขีดความสามารถไม่ทันต่อจำนวนนักท่องเที่ยว อย่างไรก็ตาม การดำเนินการไม่ขาดตกบกพร่องในเรื่องของ safety และ security โดยการให้บริการของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) อยู่บนความเชื่อมั่นให้แก่ลูกค้าว่าสนามบินมี safety และ security ที่ได้มาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)

คุณวิวัฒน์ ปิยะวิโรจน์ รักษาการ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ในแง่ของการเตรียมความพร้อมตามนโยบายตลาดร่วมอาเซียนของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) นั้น ได้มีการเตรียมความพร้อมเรื่องตลาดการบินมาระยะหนึ่งแล้ว โดยต้องมีความพร้อมในเรื่องการแข่งขันที่จะสูงขึ้น เนื่องจากตลาดการบินมีการขยายตัวมากขึ้นภายในภูมิภาคและระหว่างภูมิภาค

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีการเตรียมความพร้อมในการเข้าสู่ตลาดร่วมการบินภูมิภาคอาเซียนเพื่อเชื่อมโยงให้เกิดประโยชน์สูงสุด ดังต่อไปนี้

1. ผู้บิน

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้มีการเตรียมความพร้อมในเรื่องของอากาศยานที่ใช้ในการขนส่งทางอากาศ สำหรับเชื่อมโยงเครือข่ายภายในประเทศ ระหว่างภูมิภาค ตลอดจนระดับทวีปนั้นคือการขนส่งข้ามทวีป โดยมองว่าประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคเป็นจุดเชื่อมต่อให้กับอาเซียนทั้งหมด

2. เวลา

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) สามารถถ่ายทอดเชื่อมโยงผู้โดยสารที่ต้องการเปลี่ยนเครื่องเพื่อเดินทางไปจุดหมายปลายทาง โดยเน้นให้เป็นจุดถ่ายเทผู้โดยสารให้ได้มากที่สุด ดังนั้นมีการดูแลเรื่องเวลาโดยจัดให้เวลาการบินมีความเหมาะสม

3. ผลិតภัณฑ์

การให้บริการผลิตภัณฑ์ของสายการบิน เป็นไปด้วยความรวดเร็ว กระชับต่อความประสงค์ของผู้โดยสาร ให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้โดยสารที่เดินทางทั้งทางใกล้และทางไกล เช่น การเดินทางใช้เวลาเพียง 2 ชั่วโมง ก็มีการออกผลิตภัณฑ์ให้เหมาะสมกับเวลาในการเดินทาง

4. การพัฒนาเมืองรอง

เนื่องจากท่าอากาศยานหลัก เช่น ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมืองในกรุงเทพมหานครมีจำนวนเที่ยวบินมาก จึงมีการพัฒนาท่าอากาศยานที่อยู่นอกกรุงเทพคือ เมืองรอง เพื่อเป็นการสนับสนุนและแบ่งความแออัดของเที่ยวบินในกรุงเทพ เช่น การจัดเที่ยวบินตรงจากท่าอากาศยานภูเก็ตไปต่างประเทศ

5. มีการเตรียมความพร้อมที่จะปรับตัวที่จะมีการแข่งขันในตลาดการบิน เนื่องจากในแง่ของการแข่งขันทางการบินนั้นไม่น้อยลงทั้งจากภายในประเทศ ภูมิภาคและทวีปอื่น ทั้งที่เป็น full service และ budget service

ทั้งนี้ มองว่าประเทศไทยนั้นเป็นประเทศที่เป็นเสรีทางการบินค่อนข้างเปิดกว้างมาก ดังนั้นต้องพัฒนาให้มีประสิทธิภาพ ให้สอดคล้องกับความหลากหลายของผู้โดยสาร ซึ่งควรทำให้เกิดความยั่งยืนอันมาจากการให้ความร่วมมือกันของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

คุณรรถพลฐ์ แบลเวิร์ด ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร สายการบินแอร์เอเชีย

การเปิดเสรีทางการบิน ทำให้เกิดการบินมากขึ้นส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวมีมากขึ้นด้วย หากสายการบินมี safety และ security ในมาตรฐานเดียวกันย่อมทำให้นักท่องเที่ยวเกิดความเชื่อมั่น

ในการมีตลาดร่วมการบินภูมิภาคอาเซียน ในส่วนที่เป็นปัญหาและข้อเสนอแนะมีดังนี้

1. ปัญหาเรื่อง ลานบิน เมื่อมีการเปิดเสรีทางการบิน ย่อมมีจำนวนเที่ยวบินมากขึ้น ส่งผลให้ลานบินไม่เพียงพอต่อจำนวนเที่ยวบิน

2. ข้อเสนอแนะให้มีการทำวีซ่า (VISA) เดี่ยว ในการเดินทางเข้ามาในภูมิภาคอาเซียน คือ การทำวีซ่าอันเดียว ครั้งเดียว สามารถเที่ยวได้ทั้งอาเซียน โดยนักท่องเที่ยวอาจจะเลือกมาอยู่ประเทศไทย 3 วันและไปเที่ยวประเทศเวียดนาม 1 วัน ดังนั้นในการวางแผนของนักท่องเที่ยวจะได้สะดวกขึ้น เพราะไม่ต้องใช้เวลาทำวีซ่าทั้งสองประเทศนานก่อนเดินทางมาเที่ยวในภูมิภาคอาเซียน นั่นคือ เมื่อผู้บริโภคมียวีซ่าพร้อมเดินทางในภูมิภาคอาเซียนได้ เมื่อสายการบินจัดโปรโมชั่นผู้บริโภคสามารถกดซื้อตั๋วโดยสารได้ทันที โดยไม่ต้องคำนึงถึงเรื่องการทำวีซ่าอีก

ในส่วนของการแข่งขันของตลาดการบินนั้น เห็นว่าสุดท้ายแล้วคนที่ได้ประโยชน์มากที่สุดคือ ผู้บริโภค ในการแข่งขันของสายการบินต้นทุนต่ำหรือสายการบินราคาประหยัดนั้นสิ่งที่เป็นหัวใจหลักคือ ราคา และ safety ซึ่งเป็นสิ่งที่เปลี่ยนแปลงไม่ได้ คือจะคิดในราคาไม่สูงและต้องมีความปลอดภัย อย่างไรก็ตาม ในส่วนของการให้บริการ (service) ของสายการบินต้นทุนต่ำหรือสายการบินราคาประหยัดนี้ ผู้ที่ใช้บริการไม่ค่อยให้ความสนใจมากนัก เพราะผู้ใช้บริการรู้อยู่แล้วว่าเป็นการให้บริการในลักษณะจำกัด (limited service)

ในการแข่งขันกับต่างประเทศนั้น เชื่อว่าต้องมีการแข่งขันแน่นอนแต่ทางสายการบินเองก็เชื่อมั่นในเรื่องของภาพลักษณ์ (branding) ของสายการบิน

ส่วนส่งท้ายก่อนการปิดหัวข้อเสวนาจากหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน

คุณสาริณี อังคุลสิงห์ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ในการรับมือของการเข้าร่วมตลาดร่วมการบินอาเซียนนี้ ทางวิทยุการบินแห่งประเทศไทยต้องเตรียมการรับมือในเรื่องของ safety ที่ต้องมีการกำกับดูแล และเรื่องความสามารถในการรองรับจำนวนเที่ยวบิน เช่น การดูแลเรื่องเวลานอกจากนี้ต้องมีการสร้าง platform และ trust ตลอดจนต้องมีการทำงานเป็นทีม

นอกจากนี้มีการทำแผนแม่บท โดยเป็นแผนในการขนส่งทางอากาศ ในอดีตเป็นการทำแผนแบบ 5 ปี แต่ปัจจุบันเป็นแผน 20 ปี ทั้งนี้วิทยุการบินแห่งประเทศไทย ได้ทำการจ้างที่ปรึกษาศึกษาเรื่องความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศ (capacity) ของสนามบินว่าเป็นอย่างไร ต้องมีการปรับเปลี่ยนเส้นทางการบินอย่างไร โดยมีการว่าจ้างที่ปรึกษาจากประเทศอังกฤษ ผลจากการศึกษานั้นจะมีการนำเสนอให้แก่กระทรวงคมนาคมต่อไป เหมือนดังเช่นนโยบายการบริหารทางอากาศแห่งชาติที่ได้เสนอไป สุดท้ายวิทยุการบินแห่งประเทศไทยได้มีการพัฒนาทางด้านเทคโนโลยี โดยได้มีการเปลี่ยนถ่ายเทคโนโลยี

ในด้านจุดอ่อน เนื่องจากวิทยุการบินแห่งประเทศไทย เป็นองค์กรอาชีพเฉพาะ ดังนั้นต้องการคนที่มีความรู้ความสามารถ นอกจากนี้ในการเชื่อมต่อกับภูมิภาคต้องคำนึงถึงการบริหารสภาพคล่องการจราจรทางอากาศ (air traffic flow management) รวมถึงเรื่องการแข่งขันบนผลประโยชน์ร่วมกัน

คุณศศิศุภา สุคนธทรัพย์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (สายงานยุทธศาสตร์) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีแผนที่ตอบสนองนโยบายของรัฐบาลพัฒนาทางด้านการบิน ทั้งนี้มองว่าอุตสาหกรรมการบินมีความเป็นพลวัตค่อนข้างสูง ทำให้เกิดความต้องการในส่วนของการบริการมากขึ้น

คุณวิวัฒน์ ปิยะวิโรจน์ รักษาการ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ในการเข้าสู่ตลาดร่วมการบินภูมิภาคอาเซียนนั้น ควรได้รับความร่วมมือกับทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐและภาคเอกชน

คุณธรรพลฐ์ แบเลเวลด์ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร สายการบินแอร์เอเชีย

มองว่าปัจจุบันเทคโนโลยีมีส่วนสำคัญเพราะมีการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีเร็วมาก นอกจากนี้เห็นว่าสนับสนุนให้มีการบินเมืองรองให้แข็งแรง เป็นการกระจายรายได้และลดความแออัดของสนามบินในกรุงเทพ

หัวข้อเสวนา “Perspectives on Key Success Factors for ASAM” (บรรยายเป็นภาษาอังกฤษ)

การเปิดตลาดร่วมภูมิภาคอาเซียน (ASAM) มีวัตถุประสงค์เพื่อเปิดตลาดร่วมในภูมิภาคอาเซียน และประโยชน์ของการเปิดตลาดคือเป็นทางเลือกให้แก่ผู้บริโภค ดังนั้นควรมีการตกลงเจรจาทั้งในแบบทวิภาคีและพหุภาคี เพื่อหาข้อตกลงร่วมกัน โดยเป็นการแบ่งปันวิสัยทัศน์ระหว่างประเทศสมาชิก ดังนั้นเพื่อให้เกิดกระบวนการข้างต้นประเทศสมาชิกในภูมิภาคอาเซียนควรมีการจัดประชุมเพื่อกำหนดวิสัยทัศน์ร่วมกัน

ทั้งนี้ ประเด็นที่ควรมีการปรึกษาหารือเพื่อกำหนดวิสัยทัศน์ร่วมกัน ได้แก่

- (ก) วิธีการนำไปปฏิบัติ
- (ข) การนำไปปฏิบัติที่ใช้ได้จริง
- (ค) ประเด็นเรื่องการเป็นเจ้าของสายการบิน

ในส่วนของการข้อท้าทายมีดังนี้

1. เนื่องจากประเทศสมาชิกในอาเซียนนั้นยังไม่มีข้อกำหนดหรือกฎเกณฑ์ (regulation) ร่วมกันของประเทศสมาชิกเหมือนอย่างของฝั่งตะวันตกที่กำหนดโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ที่กำกับดูแลเกี่ยวกับผู้ดำเนินการบิน (operator)

2. ปัจจุบันยังไม่มีข้อตกลงยอมรับร่วมคุณสมบัตินักวิชาชีพอาเซียน (ASEAN Mutual Recognition Arrangement: MRA) ที่มีลักษณะชัดเจนอย่างจับต้องได้

3. ประเทศสมาชิกในภูมิภาคอาเซียนยังไม่ค่อยมีการพูดคุยกันมากนัก

อย่างไรก็ตาม มีการนำเสนอข้อเสนอแนะ คือ

1. ควรมีการประชุมเรื่องกฎข้อบังคับหรือระเบียบร่วมกัน

2. ถึงแม้ว่าจะมีการลงนามให้ความร่วมมือแล้ว ควรมีการลดอุปสรรคการเชื่อมต่อ

3. ในการวางกฎระเบียบควรมีกฎระเบียบที่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันที่สามารถใช้ได้กับทุกประเทศในมาตรฐานระดับหนึ่ง

- 4.ควรมีการปรึกษาหารือระหว่างประเทศสมาชิกในประเด็นเรื่องเทคนิคและกฎหมาย เช่น ใบรับรองความปลอดภัย
- 5.ควรมีความร่วมมือจากผู้ประกอบการของไทยในการดูแลข้อกำหนดของอาเซียน
- 6.ควรมีการปฏิบัติที่จริงจัง ไม่ใช่เพียงแต่งานในเอกสาร แต่ควรพิจารณาถึงว่าจะได้รับประโยชน์อย่างไรบ้างจากการเปิดตลาดร่วมภูมิภาคอาเซียนนี้
- 7.ควรมีศูนย์หรือหน่วยงานดูแลในระบบภูมิภาคอาเซียน

ปาฐกถาพิเศษ “ทิศทางการพัฒนาประเทศ กับการเป็นผู้นำอุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคอาเซียน” โดย ฯพณฯ ดร. อาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

เนื่องจากอัตราการให้บริการทางการบินของประเทศไทยนั้นอยู่ในระดับสูง ดังนั้นส่วนที่ให้ความสำคัญคือ การแก้ไขการให้บริการทางการบิน ซึ่งเป็นเรื่องที่ต้องแก้ไขให้เร็วที่สุด นอกจากนี้จากการที่ประเทศไทยเคยติดธงแดงอันเนื่องมาจากการกำกับดูแลไม่รัดกุมเพียงพอ แต่ปัจจุบันประเทศไทยได้ปลดธงแดงแล้ว ในส่วนของการกำกับดูแลในเรื่องของ safety และ security ต้องสร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กรที่ทำหน้าที่กำกับดูแล สร้างความเชื่อมั่นให้แก่นักท่องเที่ยว โดยเฉพาะทางสหภาพยุโรป (EU) ที่เป็นตลาดใหญ่ของเมืองไทย

ในการพัฒนาอุตสาหกรรมการบิน จากอัตราการใช้นามบินมีจำนวนมาก โดยสนามบินที่ทำการขนส่งระหว่างประเทศ (international airport) เช่น ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ซึ่งปัจจุบันขีดความสามารถในการรองรับจำนวนผู้โดยสารไม่พอ โครงการระเบียงเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) มีการเติมอุตสาหกรรมแห่งอนาคต (New S-Curve) ได้แก่ อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ (robotics) อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ (aviation and Logistics) อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ (biofuels and biochemicals) อุตสาหกรรมดิจิทัล (digital) อุตสาหกรรมแบบครบวงจร (medical hub) โดยในส่วนของอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์นั้น จะดำเนินการตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) หรือ สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA)

การพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย มีหลักการที่จะเพิ่มมูลค่าให้การบิน โดยการพัฒนาสายการบิน ดังนี้

- 1.การพัฒนา maintenance, repair and operation supplies (MRO) เป็นการซ่อมแซมเครื่องบินที่ต้องพัฒนาให้มีการซ่อมแซมใหญ่ในประเทศไทย เช่น การวางแผนให้มีศูนย์ซ่อมแซมใหญ่ที่สนามบินอู่ตะเภา
- 2.การพัฒนา original equipment manufacturer (OEM) เป็นการรับจ้างผลิตสินค้าให้แก่อุตสาหกรรมการบิน โดยประเทศไทยมีแผนโดยมีการผ่อนคลายในการส่งเสริมการลงทุน เช่น การให้สิทธิในการถือหุ้นของต่างชาติ
- 3.การพัฒนาโครงการระเบียงเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เป็นแผนยุทธศาสตร์ภายใต้ไทยแลนด์ 4.0 โดยมีการพัฒนาในส่วนของทางขนส่งหลายด้าน เช่น การพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา, การพัฒนามอเตอร์เวย์สาย 7 (เส้นทางแหลมฉบัง – มาบตาพุด), การพัฒนารถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (สนามบินดอนเมือง-สนามบินสุวรรณภูมิ-สนามบินอู่ตะเภา), การพัฒนารถไฟรางคู่สำหรับการขนส่งสินค้า เพื่อให้เกิดการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศและทางรางสามารถเชื่อมต่อกันได้ และการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกที่แหลมฉบัง โดยมีมุ่งหมายว่าในพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษนี้ต้องมีทั้งสนามบิน ถนน และราง

โดยการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินในพื้นที่ของสนามบินอู่ตะเภา นั้น มีการวางแผนสร้างสนามบินขนาดใหญ่ในพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษที่สามารถรับผู้โดยสารได้ 60 ล้านคน ซึ่งจำนวนการรองรับผู้โดยสารเท่ากับสนามบินสุวรรณภูมิ โดยการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา นั้นมีองค์ประกอบดังนี้

- 1.มีลักษณะเป็น airport city คือ เป็นศูนย์กลางการพัฒนาเมืองการบิน
- 2.การเป็น corridor คือ เป็นทั้งการพัฒนาการค้าและการพัฒนาเมือง
- 3.ในพื้นที่วงแหวนรอบนอกของสนามบิน เป็นพื้นที่ของอุตสาหกรรมเดิมกับอุตสาหกรรมใหม่เพื่อรองรับอุตสาหกรรมแห่งอนาคต (New S-Curve)

ดังนั้นในการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินนี้ต้องมีการควบคุมที่ดีของการบินและการพัฒนาในส่วนของสายการบิน เช่น มีการเจรจาเกี่ยวกับสิทธิการบิน

การพัฒนาที่เกี่ยวกับอาเซียนนั้น มีประเด็นดังต่อไปนี้

1.เรื่องการที่สมาชิกในอาเซียนอาศัยสนามบินหลักเป็นจุดเชื่อมต่อในสนามบินหลักของรัฐสมาชิกเท่านั้น แต่ไม่มีการเชื่อมต่อในสนามบินเมืองรอง เช่น สนามบินกระบี่ (ปัจจุบันได้มีการรองรับเที่ยวบินจากต่างประเทศ) สนามบินสุราษฎร์ธานี สนามบินอุดรธานี (อยู่ในความดูแลของกรมท่าอากาศยาน)

2.เรื่องสามเหลี่ยมเศรษฐกิจ อินโดนีเซีย มาเลเซีย ไทย เป็นเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายเป็นความตกลงร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ อินโดนีเซีย มาเลเซียและไทย ซึ่งเป็นความร่วมมือเฉพาะเขตที่กำหนดขึ้น ประเทศไทยได้มีการเปิดสนามบินเบตงในเขตเศรษฐกิจนี้ โดยมีการพูดถึงในการเชื่อมต่อสายการบินของประเทศอินโดนีเซีย มาเลเซียและไทย

3.จากวัตถุประสงค์ที่ต้องการให้การขนส่งทางอากาศนั้นมีการเชื่อมโยงอย่างไร้รอยต่อในภูมิภาคอาเซียน แต่อุปสรรคที่เกิดขึ้นคือ ปริมาณการบินในอาเซียนมีจำนวนมาก แต่มีมากเฉพาะแค่ในสนามบินขนาดใหญ่

เมื่อสายการบินมีการเติบโต และสนามบินขยายใหญ่ขึ้น มองว่าเห็นโอกาสในการพัฒนาอุตสาหกรรมที่เกี่ยวกับ MRO และ OEM คำถามที่เกิดขึ้นคือ ใครจะเป็นผู้ขับเคลื่อนอุตสาหกรรมดังกล่าว โดยจะนำแรงงานมาจากที่ใด ซึ่งในการพัฒนาอุตสาหกรรมแห่งอนาคต (New S-Curve) จะมีทั้งการพัฒนาคน และการจัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมการบินในส่วนของ MRO และ OEM ให้มีช่างฝีมือมากขึ้น โดยขอความร่วมมือจากบริษัท Airbus ในส่วนของภาครัฐสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้มีการลงนาม MOU ในเรื่องของการให้บริการภาคพื้น (ground service) ที่ปัจจุบันยังไม่มีหลักสูตรที่ชัดเจนแต่มีความต้องการคนเป็นกำลังในการผลิต นอกจากนี้รวมถึงการพัฒนาคนภาคที่มีการลงทุน เช่น ทางการบินและทางราง

สุดท้ายนี้ การพัฒนาการบินนั้นต้องมีการพัฒนาให้ครบวงจรทั้งการพัฒนาในส่วนของสายการบิน, สนามบิน, การซ่อมบำรุงและการพัฒนาทรัพยากรบุคคล เพื่อขับเคลื่อนนโยบายไทยแลนด์ 4.0

เสวนากลุ่มย่อยหัวข้อ “โอกาสและการขับเคลื่อนด้านเศรษฐกิจ (Economics) สู่ตลาดร่วมการบินภูมิภาคอาเซียน”

ในการเสวนานี้ กล่าวถึงการแสดงความคิดเห็นในเรื่องของโอกาสและอุปสรรคหรือความท้าทายของหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนในการเปิดตลาดร่วมภูมิภาคอาเซียน ดังนี้

ผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวกับการฝึกอบรมและผลิตบุคลากรด้านการบิน

ในส่วนของผู้ประกอบการนั้น คือ นักบินขาดแคลน ซึ่งการเปิดตลาดร่วมอาเซียนจะหมายถึงการจ้างบุคลากรที่มีความสามารถซึ่งเป็นคนต่างชาติได้หรือไม่ (free movement) นอกจากนี้รวมถึงชาวต่างชาติสามารถเข้ามาทำงานภายในประเทศยากหรือไม่ และประเด็นที่ว่านักบินที่จบการฝึกในประเทศสามารถทำงานในต่างประเทศได้หรือไม่ ส่วนในมุมมองของโอกาสเห็นว่าการเปิดตลาดร่วมอาเซียนนั้น ย่อมเปิดโอกาสให้มีการผลิตนักบินมากขึ้น

ผู้แทนจากบางกอกแอร์เวย์ (Bangkok Airways)

มีประเด็นที่ยังไม่เห็นถึงความชัดเจนในเรื่องการขยายเส้นทางการบินว่าจะมีการเปิดขยายเพียงใด โดยเป็นการเปิดขยายชั้นที่ 6, 7 หรือ 8 เพราะปัจจุบันประเทศไทยเปิดเสรีภาพชั้นที่ 3, 4 จากข้อมูลของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ในมุมมองเรื่องอุปสรรค คือ ในเรื่องของข้อมูลในการเปิดตลาดร่วมการบินภูมิภาคอาเซียนนี้ โดยจะมีการเปิดให้บินและเป็นการให้บินเฉพาะจุด คำถามคือประเทศไทยจะมีการเปิดให้บินแบบไหน มองว่าข้อมูลที่ผู้ประกอบการได้รับยังไม่ชัดเจน นอกจากนี้ประเทศไทยมีความพร้อมหรือไม่ที่จะเปิดตลาดร่วมอาเซียน ควรมีการสำรวจความพร้อมที่จะให้มีการแข่งขัน

ผู้แทนจากการบินไทย (Thai Airways)

ขอก้าวในฐานะของประชาชนทั่วไป การเปิดตลาดร่วมอาเซียนนี้เป็นโอกาสของใคร ของคนไทยหรือของคนต่างชาติ มันใจหรือไม่ว่าโอกาสที่เข้าถึงนั้นเข้าถึงในภาคประชาชน คำถามที่เกิดขึ้นใครคือผู้ที่มีประสิทธิภาพและความยั่งยืนของคนไทยอยู่ที่ใด มองว่านอกจากทางการบิน (aviation) รัฐบาลมีแผนสร้างผู้ประกอบการที่จะกระจายเงินจากภาคการท่องเที่ยวไปชนบทหรือไม่ ประเด็นคำถามอีกข้อคือ ธุรกิจการบินนี้เสรีจริงหรือ มองว่าเฉพาะคนมีเงินเท่านั้นหรือเปล่าที่จะมีสิทธิทำธุรกิจนี้ อุปสรรคอีกอย่างหนึ่งคือ กฎเกณฑ์ข้อบังคับ (regulation) ไม่เอื้อ

ผู้แทนจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)

ในเรื่องของสิทธิการบิน มองว่าการเปิดน่านฟ้าให้ประเทศในอาเซียนเข้ามาได้นั้น ประเทศไทยก็สามารถบินไปประเทศอื่นในอาเซียนได้เช่นกัน เกิดการดำเนินธุรกิจใหม่ เช่น ธุรกิจด้านการแพทย์ที่มีการดูแลผู้เข้ารับการรักษาตั้งแต่ขั้นตอนการรักษา การพยาบาล การกินที่มารักษาที่โรงพยาบาลกรุงเทพ ซึ่งบินกับสายการบินบางกอกแอร์เวย์ แม้ว่าจะมีการเปิดเสรีการบินแต่หน่วยงานภาครัฐอาจมีการกีดกันโดยนัยได้ เช่น กรณีของการจดทะเบียนบริษัทที่ต้องจดทะเบียนในประเทศไทย เช่น บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัทไทยแอร์เอเชีย จำกัด หรือ บริษัท ไทยโลชั่น เมนทารี จำกัด เห็นได้ว่าแม้ว่าจะมีบริษัทแม่ในต่างประเทศแต่ถ้าต้องการบินภายในประเทศก็ต้องมีการจดทะเบียนบริษัทในประเทศไทย นอกจากนี้การกีดกันโดยนัยอาจรวมถึงการกันด้วย slot ซึ่งมีไม่พอต่อความต้องการของสายการบิน

ผู้แทนจากบริษัท Bangkok Flight Services (BFS)

เป็นบริษัทให้บริการภาคพื้น (ground handling services) โดยปัจจุบันให้บริการเฉพาะที่สนามบินสุวรรณภูมิดูแลสายการบิน 60 สายการบิน ซึ่งยังไม่มีแผนการลงทุนไปต่างจังหวัดโดยปัญหาที่พบคือ คนทำงานในฝ่ายการโดยสารนั้น นักศึกษาที่จบปริญญาตรี ไม่มีทักษะทางด้านภาษา เนื่องจากบริษัทต้องดูแลติดต่อกับสายการบินของหลายประเทศ ทำให้การสื่อสารด้วยภาษาอังกฤษเป็นสิ่งสำคัญ แต่นักศึกษาที่มาสมัครนั้นไม่ได้ภาษาอังกฤษทำให้บริษัทต้องจ้างคนต่างชาติในการทำงาน นอกจากนี้ในส่วนของฝ่ายช่างนั้นหายาก โดยช่างที่เกี่ยวข้องกับภาคพื้นที่เป็นช่างเฉพาะทางนั้นหายาก ทำให้ต้องหาคู่มือจากต่างประเทศ เช่น ประเทศญี่ปุ่น เพื่อให้ได้บุคลากรที่เพียงพอ จากการจ้างคนต่างชาติปัญหาที่เกิดขึ้นคือ การติดปัญหาเรื่องการขออนุญาตทำงาน (work permit) นอกจากนี้บริษัทยังไม่มีแผนการลงทุนไปทำในต่างประเทศ โดยเห็นว่าควรทำภายในประเทศให้ดีเสียก่อน

ปัญหาในการให้บริการส่วนอื่นมีเรื่อง slot ซึ่งมีจำนวนไม่เพียงพอ, เคาน์เตอร์สำหรับ check-in มีไม่เพียงพอ และที่จอดเครื่องบินไม่พอ ดังนั้นจึงมองว่าควรมีการแก้ไขปัญหาในประเทศเหล่านี้ให้ดีเสียก่อนที่จะไปข้างนอก

ผู้แทนจากนิวเจนแอร์เวย์ (NewGen Airways)

บริษัททำธุรกิจการบินที่เป็นสายการบินแบบเช่าเหมาลำ (charter flight) โดยเฉพาะการให้บริการเที่ยวบินเดินทางระหว่างประเทศไทยและประเทศจีน ซึ่งปัจจุบันประเทศจีนเริ่มทำสายการบินต้นทุนต่ำเพื่อให้บริการแก่ประชาชนของตนเองแล้ว และมีการให้ลงจอดที่เมืองรองของจีน

ผู้แทนจากหน่วยงานให้คำปรึกษาแก่สายการบิน

มองว่าการเปิดตลาดร่วมอาเซียนนี้ควรมีการวางเป้าหมายที่ชัดเจน โดยต้องพิจารณาว่าต้องการให้ประสบความสำเร็จเรื่องอะไร ในการพัฒนานั้นต้องพัฒนาไปควบคู่กันนั่นคือ การพัฒนาในส่วนของอาเซียนก็พัฒนาไปและการพัฒนาภายในประเทศก็พัฒนาไป แต่จะเดินหน้าพัฒนาอย่างไรเพื่อให้เกิดประโยชน์กับประเทศไทยมากที่สุด

ผู้แทนจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ หรือ สภาพัฒน์ (สศช.)

ในการขนส่งทางอากาศ ประเด็นที่ควรให้ความสำคัญคือ ความพร้อมของประเทศไทยที่จะแข่งขันกับต่างประเทศ และมองหามุมที่ทำให้ผู้ประกอบการมีขีดความสามารถในการแข่งขัน

ผู้แทนจากบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

อุปสรรคในมุมมองของวิทยุการบินคือ จะบริหารจัดการเที่ยวบินที่มากขึ้นอย่างไร ทั้งนี้วิทยุการบินมีเป้าหมายที่จะหาวิธีการบริหารน่านฟ้าให้เกิดประโยชน์สูงสุดของประเทศและการจ้างที่ปรึกษา เช่น การบริหารห้วงอากาศ

ผู้แทนจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)

ในส่วนของนโยบายสนับสนุน MRO (maintenance, repair and operating supplies) กำลังมีการออกพระราชบัญญัติการบินฉบับใหม่แทนพระราชบัญญัติการเดินอากาศ ซึ่งในการทำ MRO นี้ต้องได้รับการสนับสนุนจากต่างชาติ นอกจากนี้มีการสนับสนุนการพัฒนาสนามบินอุตะเถา

ประเด็นปัญหาเรื่องกฎหมายมีความขัดแย้งกัน เนื่องจากประเทศไทยมีการทำ BOI กับต่างประเทศ แต่เนื่องจากประเทศไทยยังไม่มีมาตรการชัดเจนว่าต้องการอะไรจากต่างประเทศ เช่น ต้องการเงินในการลงทุนหรือต้องการความรู้เทคโนโลยีของต่างชาติ และในฝั่งของต่างประเทศกรณีที่เป็นอุตสาหกรรม ชาวต่างชาตินั้นไม่ยอมเปิดเผยความรู้เทคโนโลยีตรง ๆ ดังนั้นจึงใช้วิธีการจัดตั้งกองทุนให้ความร่วมมือกับกระทรวงวิทยาศาสตร์ โดยเลือกส่งเงินให้แก่กองทุนนี้ในการนำไปพัฒนาความรู้แทนที่จะให้ความรู้ทางเทคโนโลยีโดยตรง ดังนั้นการกำหนดข้อแลกเปลี่ยนควรมีความชัดเจน นอกจากนี้ การทำ BOI อาจมีความขัดแย้งกับการอนุญาตให้ชาวต่างชาติทำงานในประเทศไทย (work permit) นั่นคือ มีการตกลงเจรจาทำ BOI กำหนดให้ชาวต่างชาติสามารถเข้ามาทำงานในประเทศไทยได้ ง่ายขึ้น แต่ว่าติดปัญหาในส่วนของการขอใบอนุญาตทำงานที่เป็นเรื่องของหน่วยงานอื่น ตัวอย่างของความไม่ชัดเจนในการแลกเปลี่ยนกับต่างประเทศคือ โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งมีการตกลงให้ต้องมีการถ่ายทอดความรู้ให้กับสถาบันศึกษาในภาคตะวันออก แต่ไม่มีการกำหนดถึงรายละเอียดให้ถ่ายทอดเป็นเวลานานเพียงใด เป็นต้น

หลักการของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ได้แก่

1. มีการตรวจสอบเทคโนโลยีที่จะนำมาใช้ หากเทคโนโลยีใดคนไทยสามารถผลิตได้ ก็จะไม่ให้ใช้ของต่างชาติ
2. หลักการดำเนินการของ กพท. ทำงานในเชิงลบ (negative) นั่นคือ โดยหลักเอกชนทำอะไรก็ได้ แต่สิ่งใดที่ห้ามไม่ให้ทำ กพท. จะออกกฎข้อบังคับห้ามการกระทำนั้น

3. มีการสนับสนุนนโยบายด้านบุคลากร โดยมีการทำแผนแม่บทช่างอากาศยาน โดยเป็นการพัฒนาช่างในอากาศยาน โดยสำรวจถึงปัญหาจากภาคเอกชนที่ต้องการบุคลากรแบบใด ไม่ว่าจะเป็น ช่างอากาศยาน การให้บริการภาคพื้น (ground handling services), OEM และ MRO

ในการวางเป้าหมายครอบคลุมถึงมิติในเรื่องของผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของแต่ละนโยบายว่าต้องการให้เป็นผลประโยชน์ของใคร และการกระจายมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ

ส่วนสรุปการแสดงความคิดเห็นของผู้ร่วมเสวนาทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่เสนอถึงพฤติกรรมที่เห็นว่าไม่เป็นธรรมในมุมมองของตลาดร่วมซึ่งการกระทำดังกล่าวอาจรุนแรงหรือไม่รุนแรง และการเสนอข้อคิดเห็นบางประการ มีดังนี้

1. การบังคับใช้กฎหมายการป้องกันการค้า
2. การกีดกันสายการบินของประเทศตัวเองไว้เป็นพยาน เช่น กรณีในประเทศเกาหลีใต้ เมื่อมีการสอบสวนสายการบินจะมีการกีดกันสายการบินของประเทศตนเองไว้เป็นพยาน
3. แม้ว่าจะให้มีการเปิดตลาดร่วม แต่มีความเชื่อว่าสุดท้ายไม่มีการค้าเสรีจริง ๆ เช่น มีการกีดกันด้านเทคโนโลยี กรณีที่มีการกำหนดข้อบังคับให้สายการบินต้องมีเทคโนโลยีตามที่กำหนด หากไม่มีจะไม่สามารถบินเข้าประเทศได้
4. มีการกำหนดเป้าหมายที่ต้องการจะเดินทางไปด้วยกันทั้งในส่วนของภาครัฐและภาคเอกชน
5. มีการลงมือปฏิบัติจริงตามที่วางแผนไว้