

## การวิเคราะห์เชิงกลยุทธ์ในการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ให้เป็นศูนย์กลางการบิน

ปุ่น เทียงบุรณธรรม<sup>1</sup>, ศักดิ์เกษม ระมิงค์วงศ์<sup>2</sup> และ สาลินี สันติวีรากุล<sup>3</sup>

<sup>1</sup>ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ อ.เมือง จ.เชียงใหม่ 50200

โทรศัพท์ (66)-53-944157 โทรสาร (66)-53-892376 Email: poon@eng.cmu.ac.th

<sup>2</sup>คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ อ.เมือง จ.เชียงใหม่ 50200

โทรศัพท์ (66)-53-944125 โทรสาร (66)-53-944185 Email: sakgasem@eng.cmu.ac.th

<sup>3</sup>ภาควิชาวิศวกรรมอุตสาหการ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ อ.เมือง จ.เชียงใหม่ 50200

โทรศัพท์ (66)-53-944125 โทรสาร (66)-53-944185 Email: salinee@eng.cmu.ac.th

### บทคัดย่อ

ในการพัฒนาประเทศเพื่อให้เป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคอินโดจีน นอกจากที่จะต้องมียานบินนานาชาติในระดับประเทศ ได้แก่ สนามบินดอนเมือง และสนามบินสุวรรณภูมิ ที่มีศักยภาพในการรองรับปริมาณผู้โดยสาร และสินค้าต่างๆ ได้เป็นอย่างดีแล้ว จะต้องมีการพัฒนาสนามบินในระดับภูมิภาคต่างๆ ให้มีศักยภาพที่จะรองรับผู้โดยสารและปริมาณสินค้าที่เพิ่มขึ้น ที่เชื่อมโยงกับการพัฒนาของสนามบินระดับประเทศ ในเขตภาคเหนือตอนบนมีสนามบินระดับนานาชาติ 2 แห่ง ได้แก่ สนามบินเชียงใหม่ และสนามบินเชียงราย ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงความพร้อมในการเป็นศูนย์กลางการบิน ทั้งในด้านความได้เปรียบด้านภูมิศาสตร์ ศักยภาพของท่าอากาศยาน ได้แก่ พื้นที่ของสนามบิน ทางวิ่ง การรองรับผู้โดยสาร จำนวนหลุมจอด ช่องทางขึ้นเครื่อง และการรองรับสินค้าในคลังสินค้า พบว่าสนามบินเชียงใหม่มีความได้เปรียบและมีความพร้อมในการเป็นศูนย์กลางการบินมากกว่าสนามบินเชียงราย ดังนั้นภาครัฐจึงมีนโยบายที่จะพัฒนาสนามบินเชียงใหม่ให้เป็นศูนย์กลางการบินระดับภูมิภาคในเขตภาคเหนือตอนบน

จากวิสัยทัศน์ในการพัฒนาสนามบินเชียงใหม่ให้เป็นศูนย์กลางการบิน ในการนำวิสัยทัศน์นี้ลงสู่การปฏิบัติเพื่อให้ผู้ประกอบการ และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกภาคส่วน โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ประกอบการเอกชนที่มีธุรกิจที่จะเอื้อต่อการพัฒนาให้จังหวัดเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางการบิน อันได้แก่ ผู้ประกอบการด้านธุรกิจการท่องเที่ยว และผู้ประกอบการด้านธุรกิจขนส่ง บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) โดยความร่วมมือกับ ผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ ตัวแทนกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน จึงจัดสัมมนา เรื่อง "วิสัยทัศน์ ท่าอากาศยานสำหรับชุมชน สู่อุตสาหกรรม" เพื่อสนับสนุนการเป็นฐานและประตูด้านการค้า โครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) และเอเชียใต้ (BIMSTEC) ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน" ในวันที่ 20 พฤษภาคม 2549 ที่จังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งผลจากการจัดสัมมนาในครั้งนี้ได้มีการเสนอโครงการต่างๆ ที่ควรจะมีการดำเนินการเพื่อสนับสนุนให้ธุรกิจด้านการท่องเที่ยว และการขนส่งสามารถดำเนินการได้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และเอื้อประโยชน์ต่อการเป็นศูนย์กลางการบินของสนามบินเชียงใหม่

## บทนำ

ยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย(พ.ศ. 2549 – 2553) เป็นยุทธศาสตร์หนึ่งที่ได้กำหนดให้เป็นวาระแห่งชาติในการพัฒนาประเทศ เพื่อพัฒนาให้ประเทศไทยได้มีระบบโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานสากล (World Class Logistics) และสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของภูมิภาคอินโดจีน คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จึงได้กำหนดประเด็นยุทธศาสตร์เพื่อสนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย ซึ่งหนึ่งในประเด็นยุทธศาสตร์นั้นก็คือ ยุทธศาสตร์การเปิดเส้นทางทางการค้าและสร้างประสิทธิภาพสูงสุดของเครือข่ายโลจิสติกส์ (New Trade Lanes and Logistics Network Optimization) โดยมีเป้าประสงค์ที่จะสร้างระบบเครือข่ายการบริหารโลจิสติกส์แบบบูรณาการรองรับบทบาทการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ (Logistics Hub) ของภูมิภาคอินโดจีน ขนส่งถ่ายลำ และกระจายสินค้าทั้งในภูมิภาค และระหว่างภูมิภาค

ประกอบกับกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน (กลุ่มล้านนา: เชียงใหม่ ลำปาง ลำพูน แม่ฮ่องสอน เชียงราย แพร่ พะเยา น่าน) ได้มีการกำหนดทิศทางการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน โดยมีวิสัยทัศน์ของกลุ่มจังหวัด คือ “ประตูทางการค้าสู่โลก โดดเด่นวัฒนธรรมล้านนา สังคมน่าอยู่ทุกถิ่นที่” ซึ่งได้กำหนดยุทธศาสตร์ในการพัฒนากลุ่มจังหวัดล้านนา 5 ยุทธศาสตร์ คือ (1) การสร้างฐานเศรษฐกิจใหม่ที่มีศักยภาพและโอกาสการแข่งขันในระดับนานาชาติ (2) การเป็นประตูการค้า การลงทุน และศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงกับกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion:GMS) และกลุ่มเอเชียใต้ (BIMSTEC) (3) การสร้างความเข้มแข็งให้กับภาคเกษตร อุตสาหกรรม การท่องเที่ยว เพื่อเพิ่มมูลค่าให้กับฐานเศรษฐกิจเดิมอย่างยั่งยืน (4) การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ คุณภาพชีวิต ดำรงฐานวัฒนธรรม/ทุนทางสังคมล้านนา (5) การดำรงความเป็นฐานทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ และการจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดี

จะเห็นว่ายุทธศาสตร์ในการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน ในการเป็นประตูการค้า และศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งนั้น เป็นยุทธศาสตร์ที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยมีกลยุทธ์หลักที่จะพัฒนาเชียงใหม่ให้เป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางอากาศ (Chiangmai Aviation Hub) เนื่องจากเชียงใหม่เป็นจังหวัดที่มีความได้เปรียบในด้านพื้นที่ตั้ง และเป็นจังหวัดที่มีศักยภาพในด้านการท่องเที่ยว และยังเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวที่สามารถเชื่อมโยงกับกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน และกลุ่มอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขงได้เป็นอย่างดี

## การเป็นศูนย์กลางการบิน (Aviation Hub)

### ● ความหมายของ Aviation Hub

ศูนย์กลางการบิน (Aviation Hub) หมายถึง ท่าอากาศยานที่ให้บริการในการเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร หรือสินค้า เพื่อต่อเที่ยวบินไปยังจุดต่างๆ ซึ่งจะต้องมีการให้บริการ Connecting Flights เป็นจำนวนมาก (Federal Aviation Administration: FAA) ซึ่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้แบ่งลักษณะของ Hub ออกเป็น 3 ลักษณะ คือ (1) Hub Airport คือ ท่าอากาศยานที่มีปริมาณเที่ยวบินขาเข้า และขาออกเป็นจำนวนมาก และมีสัดส่วนที่เป็นเปอร์เซ็นต์สูง (2) Regional Hub คือ ท่าอากาศยานที่เป็นศูนย์กลางในการให้บริการในภูมิภาคของรัฐภาคี รัฐใดรัฐหนึ่ง หรือเป็นศูนย์กลางที่ให้บริการในภูมิภาค ซึ่งประกอบไปด้วยรัฐภาคีมากกว่าหนึ่งรัฐภาคี (3) Interline Hub คือ ท่าอากาศยานที่เป็นศูนย์กลาง ซึ่งมีการเจรจาในลักษณะของการเชื่อมต่อหรือการเปลี่ยนถ่ายเที่ยวบินระหว่างสายการบินต่างๆ

สำหรับประเทศไทยในปัจจุบันท่าอากาศยานกรุงเทพ (ทกท.) นั้นมีคุณสมบัติในการเป็น Hub ทั้งในลักษณะของ Airport Hub, Regional Hub และ Interline Hub มีจำนวนสายการบินทั้งหมด 78 สายการบิน

ครอบคลุม 163 เมืองทั่วโลก และมีการให้บริการการบินไปยังจุดต่างๆ รวมทั้งสิ้น 72 เมือง ใน 4 ทวีปทั่วโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปี 2549 นี้การย้ายฐานจากท่าอากาศยานกรุงเทพ มาที่สนามบินสุวรรณภูมิจะเป็นจุดเปลี่ยนที่ขยายศักยภาพท่าอากาศยานไทยให้มีความพร้อมในการเป็นศูนย์กลางการบินแห่งใหม่ที่มีศักยภาพมากยิ่งขึ้น นอกจากการเตรียมความพร้อมและขยายศักยภาพของท่าอากาศยานระดับประเทศแล้ว รัฐบาลยังมีนโยบายที่จะขยายศักยภาพของท่าอากาศยานในระดับภูมิภาคด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งท่าอากาศยานเชียงใหม่ ซึ่งเป็นท่าอากาศยานนานาชาติที่ใหญ่เป็นอันดับ 2 รองจากท่าอากาศยานกรุงเทพ ซึ่งรัฐบาลมีเป้าประสงค์ที่จะใช้กิจการสนามบินภูมิภาคเป็นศูนย์กลางการขับเคลื่อนเศรษฐกิจชุมชน ภายในกลุ่มจังหวัด คลัสเตอร์ และประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง และสามารถนำโครงข่ายคมนาคมการบินเชื่อมโยงเข้าหากัน

- ปัจจัยในการพิจารณาการเป็นศูนย์กลางการบิน

สภาพภาพการเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคนั้น เกิดจากความได้เปรียบทางด้านภูมิศาสตร์ของสนามบินเป็นหลัก แต่ในปัจจุบันท่ามกลางภาวะการแข่งขันทางเศรษฐกิจที่สูงทั้งระดับภายในประเทศ และระหว่างประเทศนั้น ความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์เพียงอย่างเดียวคงจะไม่เพียงพอที่จะเป็นศูนย์กลางการบินได้ จะต้องประกอบด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกและการให้บริการที่ดีด้วยจึงจะสมบูรณ์และสามารถแข่งขันได้

ปัจจัยที่จะต้องคำนึงถึงเพื่อให้เป็นบรรทัดฐานในการพิจารณาเป็นศูนย์กลางการบิน (ที่มา: Salmon Smith Barney) ได้แก่

1. Size of Natural Cashment Area คือจะต้องเป็นพื้นที่ที่ประชากรมีความจำเป็นจะต้องพึ่งพาการใช้สนามบินนั้นๆ เป็นอย่างมาก
2. Location Relative to Main Traffic Flows Aviation Hub คือ สภาพภูมิศาสตร์ของสนามบินนั้นๆ จะต้องสามารถให้บริการการบินสำหรับชุมชนท้องถิ่นนั้นๆ (Local Traffic) และ Point-to-Point Traffic ได้เป็นอย่างดีด้วย
3. Attractiveness to Connecting Traffic คือ พื้นที่บริเวณนั้นสามารถดึงดูดหรือมีภูมิศาสตร์ที่เอื้ออำนวยต่อ Connecting Traffic ด้วยแล้วจะทำให้บริเวณนั้นๆ เหมาะเป็น Aviation Hub ที่สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น หรือมีความสะดวกในการเดินทางต่อไปที่อื่นซึ่งเป็นปัจจัยหลักในเรื่องนี้ คือ Infrastructure efficiency
4. Strength and Commitment of the Home Airline or Alliance การเป็นพันธมิตรทางการบินในกลุ่มที่แข็งแกร่ง สามารถเข้าถึงได้ครอบคลุมพื้นที่ต่างๆ ในโลกได้มาก ก็เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่จะทำให้เกิดความเหมาะสมที่จะเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค
5. Airport Expansion Potential คือ ศักยภาพในการขยายตัวในอนาคต เนื่องจากการขยายตัวทั้งในด้านของจำนวนผู้โดยสารและการขนส่งทางอากาศ ซึ่งนอกจากการขยายตัวในด้านการรองรับปริมาณผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งทางอากาศที่เพิ่มขึ้นแล้ว ในปัจจุบันสนามบินหลายแห่งได้ขดขยายการรองรับด้านภูมิศาสตร์ ด้วยการมุ่งเน้นในการอำนวยความสะดวกและการบริการที่ดี เช่น สนามบินของสิงคโปร์ เป็นต้น

### ความพร้อมในการเป็นศูนย์กลางการบินของจังหวัดเชียงใหม่

ในปัจจุบันประเทศไทยมีท่าอากาศยานสากล 6 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานกรุงเทพ เชียงใหม่ เชียงราย หาดใหญ่ และภูเก็ต ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และท่าอากาศยานอุตะเภ่า ซึ่งอยู่ในการดูแลของกองทัพเรือ ซึ่งท่าอากาศยานสากลทั้ง 6 แห่งนี้มีขีดความสามารถในการรองรับปริมาณเที่ยวบินผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) เป็นท่าอากาศยานหลัก ซึ่งในปัจจุบันกำลังอยู่ระหว่างการย้ายฐานจากท่าอากาศยานกรุงเทพ มายังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิซึ่งจะเปิดให้บริการในปลายเดือนกันยายน 2549 นี้

นอกจากท่าอากาศยานสากลทั้ง 6 แห่งแล้ว ประเทศไทยยังมีท่าอากาศยานในประเทศทั้งสิ้น 28 แห่ง ประกอบด้วยท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกรมการขนส่งทางอากาศ 26 แห่ง กระจายอยู่ตามจังหวัดต่างๆ ทั่วประเทศ โดยภาคเหนือมี 8 แห่ง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 9 แห่ง ภาคใต้ 9 แห่ง และท่าอากาศยานของเอกชน 2 แห่ง คือท่าอากาศยานสมุย และสุโขทัย ของบริษัทบางกอกแอร์เวย์ จำกัด

จังหวัดเชียงใหม่มีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค โดยมีสนามบินนานาชาติเชียงใหม่ที่สามารถรองรับการเป็นศูนย์กลางการบิน โดยศักยภาพของสนามบินเป็นดังนี้

- ทางวิ่ง ความยาว 3,100 เมตร ความกว้าง 45 เมตร ผิวทางวิ่ง ASPHALTIC CONCRETE
- ลานจอดอากาศยาน พื้นที่ 85,996 ตารางเมตร รองรับเครื่องบินโบอิง 747 จำนวน 4 ลำ รองรับเครื่องบินเล็ก จำนวน 6 ลำ
- อาคารผู้โดยสาร รองรับผู้โดยสารได้ 3,246,000 คน/ปี รองรับผู้โดยสารภายในประเทศ 3,050,000 คน/ปี รองรับผู้โดยสารต่างประเทศ 196,000 คน/ปี
- อาคารคลังสินค้า ความสามารถในการรองรับสินค้า 30,000 ตันต่อปี

(ที่มา: เอกสารประกอบการสัมมนา “การแปลงการแปลงแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาขีดความสามารถของภาคเหนือไปสู่การปฏิบัติ”, สำนักงานพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภาคเหนือ (สพน.), กุมภาพันธ์ 2547)

ตารางที่ 1 แสดงการเปรียบเทียบศักยภาพของสนามบินระหว่างสนามบินเชียงใหม่ สนามบินดอนเมือง และสนามบินสุวรรณภูมิ

ปัจจัยในการพิจารณา	ศักยภาพของสนามบิน			
	ดอนเมือง	สุวรรณภูมิ	เชียงใหม่	เชียงใหม่
1. พื้นที่ของสนามบิน (ตร.ม.)				
- อาคารระหว่างประเทศ	268,360	N.A	5,974	15,000
- อาคารภายในประเทศ	40,367	N.A	17,318	1,650
- คลังสินค้า	116,034	568,000	9,500	-
- ลานจอดเครื่องบิน	860,000	N.A	85,996	28,800
2. ทางวิ่ง (Runway)				
- จำนวน	2	2	1	1
- ความยาวxความกว้าง (เมตร)	3,700x60 และ 3,500x60	3,700x60 และ 4,100x60	3,100x45	3,000x45
- Accommodation Capacity (Flights/hour)	60	76	24	20

ปัจจัยในการพิจารณา	ศักยภาพของสนามบิน			
	ดอนเมือง	สุวรรณภูมิ	เชียงใหม่	เชียงใหม่
3. จำนวนหลุมจอด (bays)	95	120	13	3
4. การรองรับผู้โดยสาร (ล้านคน/ปี)	N.A	45 <sup>1</sup>	3.2 <sup>2</sup>	N.A
- ผู้โดยสารระหว่างประเทศ เข้า/ออก (คน/ชม.)	5,500/7,000	N.A	500/300	600/500
- ผู้โดยสารภายในประเทศ เข้า/ ออก (คน/ชม.)	2,000/2,000	N.A	480/700	900/900
5. ช่องทางขึ้นเครื่อง	101	N.A	11	2
6. การรองรับสินค้าในคลังสินค้า (ตัน/ปี)	913,320	3,000,000 <sup>3</sup>	30,000	-

ที่มา: ข้อมูลท่าอากาศยานนานาชาติ, กระทรวงคมนาคม, กันยายน 2549

จากตารางที่ 1 จะเห็นว่าสนามบินดอนเมืองมีศักยภาพในการรองรับการเป็นศูนย์กลางการบินในระดับประเทศได้เป็นอย่างดี เนื่องจากเป็นสนามบินที่มีความพร้อมและความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารได้เป็นจำนวนมาก รวมทั้งยังมีโครงสร้างพื้นฐานที่อำนวยความสะดวกในด้านการคมนาคมขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้สนามบินดอนเมืองยังเป็นสนามบินที่มีปริมาณผู้โดยสารมากเป็นอันดับที่ 18 ของโลกจากสนามบินนานาชาติทั่วโลกจำนวนกว่า 2,000 แห่ง ในการจัดอันดับสนามบินทั่วโลกในปี 2545 ที่ผ่านมาโดยเป็นรองสนามบินของประเทศอื่นๆ ในเอเชียเพียง 2 ประเทศเท่านั้น คือ ญี่ปุ่น และฮ่องกง นั้นแสดงให้เห็นถึงประสิทธิภาพที่ดีในการให้บริการของสนามบินไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งปลายปี 2549 นี้การเปิดให้บริการของสนามบินสุวรรณภูมิ จะยิ่งทำให้การให้บริการของสนามบินของประเทศไทยมีศักยภาพเพิ่มมากขึ้นด้วยความพร้อมในด้านโครงสร้างพื้นฐานที่มีความพร้อมมากยิ่งขึ้น ประกอบกับการนำเทคโนโลยีต่างๆ เข้ามาใช้เพื่ออำนวยความสะดวกในการให้บริการของท่าอากาศยานไทย

เมื่อพิจารณาศักยภาพของสนามบินนานาชาติในเขตภาคเหนือ ซึ่งมีอยู่ 2 สนามบิน ได้แก่ สนามบินเชียงใหม่และสนามบินเชียงราย ในการที่จะพัฒนาสนามบินให้เป็นศูนย์กลางการบินในเขตภาคเหนือเมื่อเปรียบเทียบกับศักยภาพระหว่างสนามบินเชียงใหม่ และสนามบินเชียงราย จะเห็นว่าสนามบินเชียงใหม่มีศักยภาพในหลายๆด้านที่มีความพร้อมมากกว่าสนามบินเชียงราย ดังจะเห็นได้จากด้านพื้นที่สนามบินเชียงใหม่มีพื้นที่มากกว่าสนามบินเชียงรายถึง 73,338 ตร.ม. ด้านจำนวนหลุมจอดเครื่องบิน สนามบินเชียงใหม่มีจำนวนหลุมจอดเครื่องบินมากกว่าสนามบินเชียงราย 10 หลุมจอด ด้านช่องทางขึ้นเครื่อง สนามบินเชียงใหม่มีช่องทางขึ้นเครื่องมากกว่าสนามบินเชียงราย 9 ช่องทาง นอกจากนี้สนามบินเชียงใหม่มีความได้เปรียบสนามบินเชียงรายอย่างโดดเด่น ในด้านของคลังสินค้า ซึ่งสนามบินเชียงใหม่มีพื้นที่ของคลังสินค้า 9,500 ตร.ม. และสามารถรองรับสินค้าได้ 30,000 ตัน/ปี ในขณะที่สนามบินเชียงรายนั้นไม่มีพื้นที่ในการให้บริการด้านคลังสินค้า ซึ่งทำให้สนามบินเชียงใหม่มีความพร้อมมากกว่าสนามบินเชียงราย ในการเป็นศูนย์กลางการบินที่เชื่อมโยงการคมนาคมจากสนามบินดอนเมือง หรือสนามบินสุวรรณภูมิ มายังกลุ่มอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง

<sup>1</sup> สามารถขยายความสามารถในการรองรับผู้โดยสารได้สูงสุดถึง 100 ล้านคน/ปี

<sup>2</sup> หลังจากอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศหลังใหม่แล้วเสร็จ ในเดือนกันยายน 2549 จะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง 6.5 ล้านคน/ปี

<sup>3</sup> สามารถขยายความสามารถในการรองรับสินค้าได้สูงสุด 6.4 ล้านตัน/ปี

ตารางที่ 2 แสดงศักยภาพและความพร้อมของจังหวัดเชียงใหม่ในการเป็นศูนย์กลางการบิน

ปัจจัยในการเป็น Aviation Hub	ความพร้อมจังหวัดเชียงใหม่ในการเป็นศูนย์กลางการบิน
<p>1. Size of Natural Catchment Area</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวของภาคเหนือตอนบน และมีสถานที่ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียง ทั้งในด้านวัฒนธรรม ประเพณี วัฒนธรรมชาติ ด้านบันเทิงและการจับจ่ายใช้สอย</li> <li>- เป็นศูนย์กลางด้านการศึกษา โดยมีสถานศึกษานานาชาติในระดับประถมและมัธยมที่มีมาตรฐานระดับสากล และในระดับปริญญามีหลักสูตรการศึกษานานาชาติอยู่ในสถาบันการศึกษาต่างๆ</li> <li>- เป็นศูนย์กลางทางด้านการแพทย์และสาธารณสุข มีโรงพยาบาลรัฐและเอกชนจำนวนมาก ที่สามารถรองรับการให้บริการด้านสุขภาพที่มีมาตรฐาน</li> <li>- ในเขตเมืองเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจสูง เป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุน การเงิน การธนาคารและการบริการต่างๆ</li> </ul>
<p>2. Location Relative to Main Traffic Flows Aviation Hub</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ภูมิศาสตร์ของจังหวัดสามารถเชื่อมโยงกรุงเทพฯกับประเทศเพื่อนบ้านทางด้านเหนือได้ ทั้งประเทศสหภาพพม่า ประเทศสาธารณรัฐประชาชนลาว และมณฑลยูนนานของประเทศจีน รวมทั้งเชื่อมโยงกับประเทศในเขตเอเชียได้</li> </ul>
<p>3. Attractiveness to Connecting Traffic</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- จังหวัดเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางทั้งในด้านการท่องเที่ยว และด้านการค้าของภาคเหนือตอนบน จึงมีศักยภาพในการดึงดูดนักท่องเที่ยว และนักธุรกิจให้เข้ามาใช้บริการได้เป็นอย่างดี</li> </ul>
<p>4. Strength and Commitment of the Home Airline or Alliance</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ท่าอากาศยานเชียงใหม่มีสายการบินหลัก คือ บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทที่มีเที่ยวบินในประเทศไปยังจุดต่างๆ 17 จุดบินทั่วประเทศ และให้บริการไปยังเมืองต่างๆ 55 เมืองครอบคลุม 33 ประเทศใน 4 ทวีป</li> <li>- บริษัทการบินไทยได้มีการขยายเครือข่ายการให้บริการ จากการเข้าร่วมกลุ่มพันธมิตรการบิน Star Alliance ซึ่งเป็นกลุ่มพันธมิตรที่มีเครือข่ายกว้างขวางในปัจจุบัน</li> </ul>
<p>5. Airport Expansion Potential</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ศักยภาพในการรองรับผู้โดยสาร</li> <li>- ศักยภาพในด้านลานจอดเครื่องบิน เพื่อรองรับเครื่องบินจากสายการบินต่างๆ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ในปัจจุบันสนามบินเชียงใหม่ สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 3.2 ล้านคน/ปี และยังมีศักยภาพที่จะสามารถขยายความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร จากโครงการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศหลังใหม่ ซึ่งจะทำให้สนามบินเชียงใหม่สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 6.5 ล้านคน/ปี</li> <li>- สนามบินเชียงใหม่มีศักยภาพในการขยายทางวิ่งเครื่องบินเพื่อรองรับเครื่องบินจากสหภาพยุโรปที่จะมาใช้บริการได้</li> </ul>

จากตารางที่ 2 ในการพิจารณาปัจจัยต่างๆของการเป็นศูนย์กลางการบิน จะเห็นได้ว่าจังหวัดเชียงใหม่ มีความพร้อมและมีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางการบินระดับภูมิภาคในเขตภาคเหนือได้เป็นอย่างดี ซึ่งจะนำมาสู่การพัฒนาในด้านเศรษฐกิจของประเทศ

### การนำวิสัยทัศน์สู่การปฏิบัติ

จะเห็นว่าจังหวัดเชียงใหม่และสนามบินเชียงใหม่ นั้น มีศักยภาพและมีความพร้อมในการเป็นศูนย์กลางการบินระดับภูมิภาค ในเขตภาคเหนือได้เป็นอย่างดี ทางรัฐบาลซึ่งมีนโยบายที่จะสนับสนุนให้จังหวัดเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางการบินระดับภูมิภาค เพื่อผลักดันให้โครงข่ายการบินภายในประเทศมีความเข้มแข็ง และนำประเทศไทยไปสู่การเป็นศูนย์กลางการบินของเอเชีย แต่อย่างไรก็ดีจังหวัดเชียงใหม่ยังมีจุดอ่อนในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นไปในลักษณะแยกกันทำ ขาดการบูรณาการในการแก้ไขปัญหา รวมทั้งขาดแผนและทิศทางการพัฒนาที่ชัดเจน นอกจากนี้ในด้านการท่องเที่ยว พบว่าสถานที่ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงได้เสื่อมโทรมและขาดการบำรุงรักษา ไม่มีการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวใหม่ๆ รวมทั้งขาดการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดใกล้เคียง

การดำเนินการภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคเหนือ เพื่อให้จังหวัดเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคนั้น คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้มีการกำหนดแผนงานและโครงการที่สำคัญต่างๆ เพื่อสนับสนุนกรอบยุทธศาสตร์นี้ โดยได้แบ่งแนวทางการพัฒนาจังหวัดเชียงใหม่ออกเป็น 2 ระยะ ได้แก่

- ระยะแรก จะเป็นการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวกเดิมที่มีอยู่ เช่น การปรับปรุงท่าอากาศยานเชียงใหม่ การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว การปรับปรุงระบบขนส่งมวลชนและรถรับจ้างสาธารณะ การเจรจาเรื่องสิทธิการบิน การเพิ่มความถี่ของเที่ยวบิน การอำนวยความสะดวกด้านวีซ่า เป็นต้น
- ระยะยาว รัฐบาลได้มอบหมายให้ สศช. ทำการศึกษาความเหมาะสมและแนวทางการพัฒนาจังหวัดเชียงใหม่ให้เป็นศูนย์กลางการบินระดับนานาชาติ โดยการศึกษาและวิเคราะห์ศักยภาพทางกายภาพและเชิงธุรกิจ การศึกษาตลาดท่องเที่ยว ผู้โดยสาร การขนส่งสินค้า และการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ถือเป็นผู้นับถือที่สำคัญ ที่จะทำให้อุตสาหกรรมของประเทศไทย และกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน สู่การปฏิบัติ และบรรลุยุทธศาสตร์ โดยมีวิสัยทัศน์ในการเป็นท่าอากาศยานสำหรับชุมชน ทั้งด้านการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า สนับสนุนทั้งภาครัฐ เอกชน และชุมชนในท้องถิ่น ในแต่ละภาคของประเทศไทย โดยเฉพาะภาคเหนือตอนบน ซึ่งมีท่าอากาศยานทางยุทธศาสตร์การเป็นศูนย์กลางระดับอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงและเอเชียใต้ ทั้งด้านการท่องเที่ยว ธุรกิจ และขนส่งสินค้า พัสดุต่างๆ

ดังนั้น บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) โดยความร่วมมือกับ ผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ ตัวแทนกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน จึงจัดสัมมนา เรื่อง "วิสัยทัศน์ ท่าอากาศยานสำหรับชุมชน สู่การปฏิบัติ" เพื่อสนับสนุนการเป็นฐานและประตูด้านการค้า โครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศ อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) และเอเชียใต้ (BIMSTEC) ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน" ในวันที่ 20 พฤษภาคม 2549 ที่จังหวัดเชียงใหม่

การจัดสัมมนาดังกล่าวจัดขึ้นที่ ห้อง Royal Orchid Ballroom ชั้น 3 โรงแรมเชียงใหม่ฮิลล์ จังหวัดเชียงใหม่ มีผู้เข้าร่วมสัมมนารวมทั้งสิ้น 153 คน ประกอบด้วยผู้แทนหัวหน้าส่วนราชการ องค์กร หน่วยงาน

ต่างๆทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ตัวแทนสายการบินทั้งในและต่างประเทศ ผู้ประกอบการในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน ผู้แทนท่าอากาศยานเชียงใหม่ และท่าอากาศยานเชียงราย ซึ่งเป็นท่าอากาศยานระหว่างประเทศในความรับผิดชอบของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

ในการสัมมนาครั้งนี้ได้แบ่งออกเป็น 2 ช่วง คือ ในช่วงเช้าจะเป็นการเสวนาในหัวข้อ “ยุทธศาสตร์การเป็นศูนย์กลางการบิน (Aviation Hub)” และในช่วงบ่ายเป็นการแบ่งกลุ่มย่อยระดมสมองเพื่อเสนอโครงการแผนปฏิบัติ (Action Plan) ในการนำวิสัยทัศน์สู่การปฏิบัติ ดำเนินการโดย ศูนย์ขับเคลื่อนยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน ซึ่งได้มีการแบ่งกลุ่มย่อยออกเป็น 2 กลุ่ม คือ

1. กลุ่มที่ 1 ธุรกิจท่องเที่ยวและบริการ (Service/Tourism Sector)
2. กลุ่มที่ 2 ธุรกิจขนส่ง (Logistics Sector)

ในการระดมสมองของทั้ง 2 กลุ่มย่อยนี้มีเป้าประสงค์เพื่อที่จะกำหนดยุทธศาสตร์ในการเตรียมความพร้อมให้ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางการบินระดับภูมิภาค ในเขตภาคเหนือ ซึ่งผลจากการระดมสมองสามารถสรุปประเด็นยุทธศาสตร์ต่างๆ โดยที่แต่ละประเด็นจะแบ่งออกเป็นโครงการย่อย เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ของยุทธศาสตร์เหล่านั้น ซึ่งแบ่งออกเป็นโครงการเร่งด่วน โครงการระยะสั้น และโครงการระยะยาว และในการพิจารณาระยะเวลาในการดำเนินโครงการนั้นจะพิจารณาจากเกณฑ์ต่างๆ ได้แก่

- ผลกระทบในเชิงการท่องเที่ยว
- ผลกระทบต่อผู้ประกอบการธุรกิจขนส่ง
- ความคล่องตัวในการดำเนินการ

### **กลุ่มธุรกิจท่องเที่ยว และการบริการ**

ผลจากการระดมสมองกลุ่มย่อยในส่วนของผู้ประกอบการด้านธุรกิจท่องเที่ยว และบริการได้มีการกำหนดแผนปฏิบัติ เพื่อสนับสนุนการนำวิสัยทัศน์การเป็นศูนย์กลางการบินลงสู่การปฏิบัติของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในทุกภาคส่วน ซึ่งสามารถสรุปโครงการต่างๆ โดยแบ่งเป็นโครงการเร่งด่วน โครงการระยะสั้น และโครงการระยะยาว ได้ทั้งสิ้น 7 โครงการ ดังนี้

ตารางที่ 3 แสดงโครงการจากการระดมสมองของกลุ่มธุรกิจการท่องเที่ยว

ประเด็นยุทธศาสตร์	โครงการ
1. คัดเลือกสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวที่มีความโดดเด่นเป็นพิเศษเพื่อเป็นจุดขายรวมถึงพัฒนาให้มีความหลากหลายและมีมาตรฐานระดับสากล	1. โครงการสร้างความประทับใจให้กับนักท่องเที่ยว (First Impression) นำเสนอวัฒนธรรมล้านนาซึ่งเป็นจุดเด่นของจังหวัดให้นักท่องเที่ยว โดยการปรับปรุงการตกแต่งภายในสนามบิน 2. โครงการสร้างศูนย์บริการนักท่องเที่ยวครบวงจรภายในท่าอากาศยานเชียงใหม่



ประเด็นยุทธศาสตร์	โครงการ
<p>2. ประชาสัมพันธ์การเป็นศูนย์กลาง การขนส่งทางอากาศในภูมิภาค พร้อมแหล่งท่องเที่ยวและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เพื่อสร้างภาพลักษณ์การเป็น World Class Tourism Destination และส่งเสริมการตลาด</p>	<p>3. โครงการจัดโปรแกรมการท่องเที่ยวราคาถูกให้แก่นักท่องเที่ยวต่างชาติ</p> <p>4. โครงการบัตรเที่ยวเที่ยวได้ทั่วจังหวัด นักท่องเที่ยวสามารถใช้บัตรโดยสารเพียงบัตรเดียวสามารถเดินทางได้ทั้งทางบกและทางอากาศ</p> <p>5. โครงการประสานความร่วมมือระหว่าง การขนส่งทางอากาศ และการขนส่งทางบก (รถโดยสาร) เช่น Check Through กระเป๋าโดยสาร เป็นต้น</p> <p>6. โครงการกระจายนักท่องเที่ยวจากเชียงใหม่ไปยังจังหวัดต่างๆ ภายในภาคเหนือ โดยการสนับสนุนการเดินทางจากท่าอากาศยานเชียงใหม่</p>
<p>3. ยกระดับมาตรฐานการบริการของบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว และเพิ่มประสิทธิภาพในการรักษาความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินแก่นักท่องเที่ยว</p>	<p>7. โครงการเพิ่มระดับการรักษาความปลอดภัยให้กับนักท่องเที่ยว เพื่อให้นักท่องเที่ยวเกิดความมั่นใจเมื่อได้มาใช้บริการ</p>

### กลุ่มธุรกิจขนส่ง

ผลจากการระดมสมองกลุ่มย่อยในส่วนของผู้ประกอบการด้านธุรกิจขนส่ง และบริการได้มีการกำหนดแผนปฏิบัติ เพื่อสนับสนุนการนำวิสัยทัศน์การเป็นศูนย์กลางการบินสู่การปฏิบัติของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในทุกภาคส่วน ซึ่งสามารถสรุปโครงการต่างๆ โดยแบ่งเป็นโครงการเร่งด่วน โครงการระยะสั้น และโครงการระยะยาว ได้ทั้งสิ้น 7 โครงการ ดังนี้

ตารางที่ 4 แสดงโครงการจากการระดมสมองของกลุ่มธุรกิจการขนส่ง

ประเด็นยุทธศาสตร์	โครงการ
<p>1. การยกระดับศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานในด้าน การขนส่งทางอากาศให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น</p>	<p>1. โครงการปรับปรุงระบบคลังสินค้าของท่าอากาศยานเชียงใหม่ : เพื่อการปรับปรุงระบบให้รวดเร็วและแม่นยำมากขึ้นเพื่อสนองต่อความพึงพอใจของลูกค้า</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์	โครงการ
	<p>2. Low Cost Airlines ระหว่างจังหวัด โครงการนี้เป็นโครงการที่มีการลงทุนค่อนข้างสูงและจะต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายๆฝ่ายที่เกี่ยวข้อง เพราะจะต้องทราบปริมาณความต้องการการขนส่ง ของสินค้าหรือผู้โดยสารอย่างแท้จริงเพื่อนำมาประกอบการตัดสินใจในการลงทุน</p>
<p>2. การยกระดับมาตรฐานการให้บริการในด้านการขนส่งทางอากาศ เพื่อลดขั้นตอนการดำเนินการที่ยุ่งยาก โดยการเพิ่มบริการที่มีความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น รวมทั้งการทบทวนกฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง</p>	<p>3. ศูนย์เบ็ดเสร็จ One Stop Service : เป็นการลดขั้นตอนเพื่อรองรับและอำนวยความสะดวกในการเชื่อมโยงระหว่างประเทศเนื่องจากสินค้าบางประเภท จะต้องติดต่อกับหลายๆหน่วย งานเนื่องจากมีกฎระเบียบต่างๆในการนำออกนอกประเทศ อีกทั้งเป็นการเพิ่มโอกาสให้ผู้ประกอบการรายย่อยในการที่ต้องการส่งออกสินค้าหรือผลิตภัณฑ์ ไปขายยังต่างประเทศ</p> <p>4. Free Zone : จัดในสนามบินหรือบริเวณใกล้เคียง โดยจะต้องมีเงื่อนไขคือจะต้องมีการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศเสมอ และมีการส่งออกอย่างต่อเนื่อง โดย Free Zone จะต้องอำนวยความสะดวกในเรื่องระบบประกันภัย ระบบจ่ายชำระ และระบบ E-commerce</p> <p>5. Door to Door Service : ทำอากาศยานควรมีการบริการหรือตั้งหน่วยขนส่งสินค้า หรือจัดพื้นที่ให้เอกชนเพื่ออำนวยความสะดวกในการรับ-ส่งสินค้า หรือสิ่งของสัมภาระถึงหน้าบ้าน รวมถึงการรับบริการห่อสินค้า</p> <p>6. การทบทวนเงื่อนไขในการส่งออกของสด หรือสินค้าที่เน่าเสียได้</p>
<p>3. การพัฒนาบุคลากร ในกลุ่มธุรกิจด้านการขนส่ง ให้มีความรู้ความเข้าใจในด้านโลจิสติกส์ เพื่อนำไปประยุกต์ใช้ให้เหมาะสมกับกลุ่มธุรกิจของตน</p>	<p>7. การจัดตั้งศูนย์อบรม Logistics : จัดตั้งที่มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ เพื่อเป็นการส่งเสริม และแนวความรู้ โดยมีการจัดประชุมหรือสัมมนา อย่างต่อเนื่องและเป็นสถานที่กระจายข้อมูลข่าวสารในเรื่องของ Logistics แก่ภาคธุรกิจและผู้ประกอบการขนส่ง</p>

### สรุปผลและข้อเสนอแนะ

จังหวัดเชียงใหม่มีความพร้อมในการเป็นศูนย์กลางการบินในระดับภูมิภาค ทั้งในด้านภูมิศาสตร์ซึ่งสามารถเชื่อมโยงกรุงเทพฯกับประเทศเพื่อนบ้านทางด้านเหนือได้ ทั้งประเทศสหภาพพม่า ประเทศสาธารณรัฐประชาชนลาว และมณฑลยูนนานของประเทศจีน และในด้านการเป็นศูนย์กลางด้านการท่องเที่ยว และมีความพร้อมทั้งในด้านเศรษฐกิจ ด้านการสาธารณสุข และด้านการศึกษา สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวและนักธุรกิจให้เข้ามาลงทุนในจังหวัดได้เป็นอย่างดี ประกอบกับความพร้อมของสนามบินเชียงใหม่ ที่มีศักยภาพในการรองรับปริมาณผู้โดยสาร และสินค้าได้เป็นจำนวนมาก รวมทั้งยังมีโครงการในการขยายโครงสร้างต่างๆให้มีศักยภาพเพิ่มมากขึ้น

จากการระดมสมองกลุ่มย่อยของผู้ประกอบการและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในธุรกิจด้านการท่องเที่ยว และธุรกิจด้านการขนส่ง พบว่าในการพัฒนาจังหวัดเชียงใหม่ให้เป็นศูนย์กลางการบินนั้น จะต้องมีการพัฒนาในด้านต่างๆ ดังนี้ 1) การพัฒนาธุรกิจด้านการบริการที่มีความสะดวกรวดเร็วและเบ็ดเสร็จในตัว เช่น โครงการศูนย์บริการการท่องเที่ยวครบวงจรภายในสนามบิน และโครงการศูนย์เบ็ดเสร็จ One Stop Service ในการขนส่งสินค้าทางอากาศ โครงการบริการ Door to Door Service โครงการสร้างความประทับใจให้แก่นักท่องเที่ยวทั้งในด้านการนำเสนอวัฒนธรรมล้านนา และการสร้างความเชื่อมั่นในด้านความปลอดภัย เป็นต้น 2) การพัฒนาศักยภาพในด้านโครงสร้างพื้นฐาน การคมนาคมหรือการกระจายสินค้าสู่จังหวัดอื่นๆ เช่น โครงการ Low Cost Airline ระหว่างจังหวัด และโครงการกระจายนักท่องเที่ยวให้มีความสะดวกในการเดินทางสู่จังหวัดอื่นๆ เป็นต้น 3) ด้านการพิจารณาทบทวนกฎ ระเบียบหรือเงื่อนไขต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง เช่น โครงการจัดให้มี Free Zone ในบริเวณภายในหรือใกล้กับสนามบิน โครงการพิจารณาทบทวนเงื่อนไขในการขนส่งสินค้าที่นำเข้าได้ เป็นต้น 4) ด้านการพัฒนาบุคลากรในกลุ่มธุรกิจ เช่น โครงการจัดตั้งศูนย์อบรมด้านโลจิสติกส์ เป็นต้น

อย่างไรก็ดีโครงการต่างๆที่ได้มีการนำเสนอในการสัมมนาในครั้งนี้ เกิดจากความร่วมมือของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งในด้านหัวหน้าส่วนราชการ องค์กร หน่วยงานต่างๆทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ตัวแทนสายการบินทั้งในและต่างประเทศ ผู้ประกอบการในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน ผู้แทนท่าอากาศยานเชียงใหม่ และท่าอากาศยานเชียงราย ดังนั้นในการที่จะนำวิสัยทัศน์ของรัฐไปสู่การปฏิบัติได้นั้น จะต้องมีการรวมกลุ่มกันระหว่างผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องเหล่านี้ เพื่อนำโครงการต่างๆเหล่านี้มาสานต่อให้เกิดขึ้นได้จริง รวมทั้งจะต้องมีการกำหนดกรอบและหน่วยงานรับผิดชอบที่ชัดเจน ในการติดตามผลการดำเนินการของโครงการต่างๆ เพื่อที่จะนำไปสู่การปฏิบัติอย่างจริงจัง และสามารถพัฒนาให้สนามบินเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางการบินระดับภูมิภาคได้อย่างสมบูรณ์

### เอกสารอ้างอิง

กระทรวงคมนาคม, ข้อมูลท่าอากาศยานนานาชาติ, กันยายน 2549

สถานศึกษาวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, รายงานสรุปผลการสัมมนา “วิสัยทัศน์ ท่าอากาศยานสำหรับชุมชนสู่การปฏิบัติ” เสนอ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด(มหาชน), พฤษภาคม 2549

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย (2549 – 2553), เมษายน 2549

สำนักงานพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภาคเหนือ, เอกสารประกอบการสัมมนาการแปลงแผนยุทธศาสตร์การ  
พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคเหนือไปสู่การปฏิบัติ, กุมภาพันธ์ 2547

[http://www.nesdb.go.th/specialWork/suvarnabhumi/articles\\_center/definition\\_of\\_aviation\\_hub.htm](http://www.nesdb.go.th/specialWork/suvarnabhumi/articles_center/definition_of_aviation_hub.htm)

[http://www.nesdb.go.th/specialWork/suvarnabhumi/articles\\_center/hub\\_strategic\\_assessment\\_factors.htm](http://www.nesdb.go.th/specialWork/suvarnabhumi/articles_center/hub_strategic_assessment_factors.htm)

[http://www.nesdb.go.th/specialWork/suvarnabhumi/articles\\_center/thai\\_aviation\\_situation%20-%20suwat\\_dr.htm](http://www.nesdb.go.th/specialWork/suvarnabhumi/articles_center/thai_aviation_situation%20-%20suwat_dr.htm)