



ที่ สค 0001/555

สำนักงานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ  
128 อาคารพญาไทพลาซ่า ถนนพญาไท กทม. 10400

21 มีนาคม 2550

เรื่อง ความเห็นและข้อเสนอแนะเรื่อง "การใช้ประโยชน์สนามบินดอนเมืองควบคู่สนามบินสุวรรณภูมิ"

กราบเรียน ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ  
เรื่อง "การใช้ประโยชน์สนามบินดอนเมืองควบคู่สนามบินสุวรรณภูมิ"

ด้วย สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยคณะทำงานโครงสร้างพื้นฐาน คมนาคม และพลังงาน ได้ตระหนักถึงความสำคัญของการใช้ประโยชน์สนามบินดอนเมืองควบคู่กับสนามบินสุวรรณภูมิ ให้เกิดประโยชน์สูงสุดและคุ้มค่าต่อการลงทุนที่ผ่านมา รวมถึงการสร้างคุณค่าทางเศรษฐกิจ และคุณค่าทางสังคม จึงได้ดำเนินการศึกษาและแลกเปลี่ยนข้อมูลและข้อคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ และเอกชนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งจัดสัมมนาเวทีนโยบายสาธารณะรับฟังความคิดเห็นจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อจัดทำความเห็นและข้อเสนอแนะเสนอต่อคณะรัฐมนตรี สำหรับประกอบการพิจารณา กำหนดนโยบายการใช้ประโยชน์สนามบินดอนเมืองควบคู่สนามบินสุวรรณภูมิ ให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อไป

สภาที่ปรึกษาฯ ในคราวประชุมครั้งที่ 5/2550 เมื่อวันที่ 8 มีนาคม 2550 ได้พิจารณาและมีมติ ให้เสนอความเห็นและข้อเสนอแนะ เรื่อง "การใช้ประโยชน์สนามบินดอนเมืองควบคู่สนามบินสุวรรณภูมิ" ต่อคณะรัฐมนตรี สรุปดังนี้ (รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย)

1. รัฐต้องกำหนดนโยบายที่ชัดเจนในการใช้สนามบินดอนเมืองให้เป็นสนามบินรอง (Secondary Airport) เป็นการถาวรควบคู่กับการใช้สนามบินสุวรรณภูมิเป็นสนามบินหลัก (Main Airport) โดย
  - 1.1 ต้องรักษาเป้าหมายการพัฒนาสนามบินสุวรรณภูมิให้เป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค
  - 1.2 การใช้สนามบินดอนเมืองต้องคำนึงถึงคุณค่าทางเศรษฐกิจ (Economic Value) มากกว่าคุณค่าทางการเงิน (Financial Value) โดยรวมของทั้งสองสนามบิน
  - 1.3 ต้องพิจารณาทบทวนถึงแผนการลงทุนขยายสนามบินสุวรรณภูมิ เฟส 2 ที่ต้องใช้งบลงทุนกว่า 5 หมื่นล้านบาท ทำให้มีเวลาขยายการชำระหนี้ธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (Japan Bank for International Cooperation) ในเฟสแรกอยู่ 7 หมื่นล้านบาทออกไปได้ระยะหนึ่ง และเปรียบเทียบกับค่าใช้จ่ายประมาณเพื่อเตรียมความพร้อมของดอนเมือง และกรณีการบินต้นทุนต่ำ

/2. สนามบินดอนเมือง.....

2. สนามบินดอนเมืองควรใช้เป็นสนามบินในกิจกรรมต่อไปนี้

- 2.1 เป็นสนามบินลงจอดเงินเสริมกับสนามบินสุวรรณภูมิ โดยไม่ต้องใช้สนามบิน  
อุตะภา ที่ห่างไกล
- 2.2 กิจกรรมการบินเช่าเหมาลำ (Charter Flight) และเครื่องบินสำหรับ VIP
- 2.3 กิจกรรมการบินประจำภายในประเทศเฉพาะจุด (Non-transfer and Non -  
connecting domestic air carrier)
- 2.4 กิจกรรมการบินประจำนานาชาติเฉพาะจุด (Non-transfer and Non-  
connecting International air carrier)
- 2.5 กิจกรรมการบินประจำนานาชาติทั่วไป (Transferable International air  
carrier) หลังการใช้สนามบินสุวรรณภูมิเต็มศักยภาพ
- 2.6 กิจกรรมการขนส่งสินค้าล้วน (Air Cargo Airport)
- 2.7 ศูนย์ฝึกอบรมการบินและบุคลากรด้านการบิน (Training Center)
- 2.8 กิจกรรมสถานีซ่อมบำรุง (Maintenance Stations)
- 2.9 กิจกรรมทางพาณิชย์อื่นๆ เช่น กิจกรรมเชิงพาณิชย์ ศูนย์ธุรกิจ และอุตสาหกรรม  
เคลื่อนย้ายง่าย และระยะสั้นบางประเภทที่ได้รับอนุมัติจากทางการ
- 2.10 เครื่องบินทางทหารและทางราชการ

3. กิจกรรมต่างๆ ในข้อ 2 ที่รัฐอาจจัดให้มีในการใช้สนามบินดอนเมือง รัฐต้องทบทวน  
ศึกษาความเป็นไปได้ที่ทำได้ทำไปแล้ว เพื่อให้สอดคล้องกับข้อเท็จจริงมากกว่าเหตุผลทางการเมือง  
ในอดีต

4. เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการใช้สนามบินทั้งสองแห่งและสามารถอำนวยความสะดวก  
ความสะดวกแก่ผู้โดยสารได้เพียงพอ รัฐต้องพิจารณาเร่งรัดการสร้างระบบคมนาคมขนส่งระหว่าง  
สองสนามบินเป็นการเฉพาะ

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา และหากผลการพิจารณาเป็นประการใด ขอได้โปรดแจ้ง  
ให้ทราบในโอกาสแรกด้วย จะเป็นพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง



(นายโคทม อาริยา)

ประธานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักงานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

โทร. 0-2612-9222 ต่อ 210

โทรสาร 0-2612-9152

ความเห็นและข้อเสนอแนะ  
สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

เรื่อง การใช้ประโยชน์สนามบินดอนเมืองควบคู่สนามบินสุวรรณภูมิ

1.ความเป็นมา

เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2549 สนามบินสุวรรณภูมิได้เปิดให้บริการเป็นสนามบินหลักแห่งใหม่ของประเทศไทยแทนสนามบินดอนเมือง การดำเนินการครั้งนี้มีเหตุการณ์หลายอย่างซึ่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมอย่างกว้างขวาง อันเกิดจากความไม่ชัดเจนในนโยบายของรัฐในการใช้สนามบินทั้งสองซึ่งอุปกรณ์ต่างๆ ของผู้ประกอบการได้ย้ายมายังสนามบินแห่งใหม่แล้ว ประกอบกับการมีข่าวในสื่อต่างๆ ที่รัฐบาลและผู้บริหารสนามบินจะปิดสนามบินสุวรรณภูมิเพื่อทำการซ่อมแซมเป็นเวลานาน เนื่องจากทางวิ่งเกิดชำรุดหลังจากใช้งานมานาน ข่าวมติ ครม.ให้ฟื้นฟูสภาพสนามบินดอนเมืองเป็น "สนามบินนานาชาติ" ควบคู่กับสนามบินสุวรรณภูมิอีกแห่ง โดยให้รับเปิดสนามบินดอนเมืองให้ใช้ได้ในวันที่ 25 มีนาคม 2550

การโยกย้ายบางส่วนกลับไปสนามบินเก่าจะทำให้ธุรกิจการบินต้องได้รับผลกระทบอย่างมาก และผลกระทบต่อเป้าหมายการลงทุนในสนามบินสุวรรณภูมิเพื่อเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค ซึ่งเป็นนโยบายการลงทุนทางเศรษฐกิจของรัฐขนาดใหญ่ นอกจากนี้ ยังมีความสับสนต่อแผนการใช้สนามบินดอนเมืองเพื่อรองรับธุรกิจการบินแบบภายใน หรือแบบนานาชาติบางรูปแบบ หรือแบบครบทุกรูปแบบ อันมีสาเหตุจากการพิจารณาความเหมาะสมของ การลงทุนเพิ่มเติมทั้งที่สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมือง กับสภาพและการลงทุนที่ผ่านมารวมทั้งคุณค่าทางเศรษฐกิจ (Economic Value) ของพื้นที่ดอนเมืองยังไม่มี ความชัดเจน จึงอาจเป็นเหตุให้การตัดสินใจในโครงสร้างพื้นฐานแห่งนี้ไม่เหมาะสม

สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติโดยคณะทำงานโครงสร้างพื้นฐาน คมนาคม และพลังงาน เห็นเป็นภาระหน้าที่และเป็นส่วนหนึ่งของพันธกิจของสภาที่ปรึกษาฯ ในการสะท้อนปัญหา และให้ข้อเสนอแนะต่อคณะรัฐมนตรีตามมุมมองของสภาที่ปรึกษาฯ ในเรื่องการลงทุนขนาดใหญ่ที่คุ้มค่าและถูกต้อง จึงได้ทำการศึกษาจนได้ข้อสรุปในขั้นนี้เพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรี

## 2. การดำเนินงาน

2.1 วันที่ 26 ตุลาคม 2549 คณะทำงานโครงสร้างพื้นฐานฯ ได้ประชุมปรึกษาหารือ แลกเปลี่ยนความคิดเห็น จากผู้แทนหน่วยงานราชการที่รับผิดชอบ อาทิ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) กองทัพอากาศ กรมการขนส่งทางอากาศ องค์การธุรกิจต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และสื่อมวลชน เป็นต้น

2.2 วันที่ 16 พฤศจิกายน 2549 คณะทำงานฯ ได้เข้าร่วมประชุมหารือกับรัฐมนตรีว่าการคมนาคม เพื่อรับทราบนโยบายต่างๆ เกี่ยวกับการใช้ประโยชน์สนามบินดอนเมืองที่ถูกทิ้งร้าง ยังไม่มีมติ ครม. ให้ใช้สนามบินควบคู่สนามบินสุวรรณภูมิ

2.3 วันที่ 10 มกราคม 2550 จัดประชุมสัมมนากลุ่มเฉพาะ (Focus Group) ในหัวข้อ “การใช้ประโยชน์สนามบินดอนเมือง โดยเชิญผู้แทนหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง ผู้ทรงคุณวุฒิ นักวิชาการ สมาชิกสภาที่ปรึกษา องค์การธุรกิจต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และสื่อมวลชน รวมทั้งสิ้นประมาณ 70 คน

2.4 วันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2550 คณะทำงานโครงสร้างพื้นฐานฯ ได้ประชุมวิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูลต่างๆ จากผลการประชุมและสัมมนาที่ผ่านมา ข้อมูลจากผู้เข้าประชุมและข้อมูลทุติยภูมิที่หาได้เพิ่มเติม (ตามรายละเอียดในภาคผนวก) จึงสรุปความเห็นและข้อเสนอแนะเสนอต่อคณะรัฐมนตรี ต่อไป

## 3. ความเห็นและข้อเสนอแนะ

3.1 รัฐต้องกำหนดนโยบายที่ชัดเจนในการใช้สนามบินดอนเมืองให้เป็นสนามบินรอง (Secondary Airport) เป็นการถาวรควบคู่กับการใช้สนามบินสุวรรณภูมิเป็นสนามบินหลัก (Main Airport) โดย

(1) ต้องรักษาเป้าหมายการพัฒนาสนามบินสุวรรณภูมิให้เป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค

(2) การใช้สนามบินดอนเมืองต้องคำนึงถึงคุณค่าทางเศรษฐกิจ (Economic Value) มากกว่าคุณค่าทางการเงิน (Financial Value) โดยรวมของทั้งสองสนามบิน

(3) ต้องพิจารณาทบทวนถึงแผนการลงทุนขยายสนามบินสุวรรณภูมิ เฟส 2 ที่ต้องใช้งบลงทุนกว่า 5 หมื่นล้านบาท ทำให้มีเวลาขยายการชำระหนี้ธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (Japan Bank for International Cooperation) ในเฟสแรกอยู่ 7 หมื่นล้านบาท ออกไปได้ระยะหนึ่ง และเปรียบเทียบกับการใช้งบประมาณเพื่อเตรียมความพร้อมของดอนเมืองและกรณีการบินต้นทุนต่ำ

3.2 สนามบินดอนเมืองควรใช้เป็นสนามบินในกิจกรรมต่อไปนี้ :

- (1) เป็นสนามบินลงจอดเงินเสริมกับสนามบินสุวรรณภูมิ โดยไม่ต้องใช้สนามบินอุตะภา ที่ห่างไกล
- (2) กิจกรรมการบินเช่าเหมาลำ (Charter Flight) และเครื่องบินสำหรับ VIP
- (3) กิจกรรมการบินประจำภายในประเทศเฉพาะจุด (Non-transfer and Non-connecting domestic air carrier)
- (4) กิจกรรมการบินประจำนานาชาติเฉพาะจุด (Non-transfer and Non-connecting International air carrier)
- (5) กิจกรรมการบินประจำนานาชาติทั่วไป (Transferable International air carrier) หลังการใช้สนามบินสุวรรณภูมิเต็มศักยภาพ
- (6) กิจกรรมการขนส่งสินค้าล่วน (Air Cargo Airport)
- (7) ศูนย์ฝึกอบรมการบินและบุคลากรด้านการบิน (Training Center)
- (8) กิจกรรมสถานีซ่อมบำรุง (Maintenance Stations)
- (9) กิจกรรมทางพาณิชย์อื่นๆ เช่น กิจกรรมเชิงพาณิชย์ ศูนย์ธุรกิจ และอุตสาหกรรมเคลื่อนย้ายง่าย และระยะสั้นบางประเภทที่ได้รับอนุมัติจากทางการ
- (10) เครื่องบินทางทหารและทางราชการ

3.3 กิจกรรมต่างๆ ในข้อ 2 ที่รัฐอาจจัดให้มีในการใช้สนามบินดอนเมือง รัฐต้องทบทวนศึกษาความเป็นไปได้ที่ทำได้ทำไปแล้ว เพื่อให้สอดคล้องกับข้อเท็จจริงมากกว่าเหตุผลทางการเมืองในอดีต

3.4 เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการใช้สนามบินทั้งสองแห่งและสามารถอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารได้เพียงพอ รัฐต้องพิจารณาเร่งรัดการสร้างระบบคมนาคมขนส่งระหว่างสองสนามบินเป็นการเฉพาะ

#### 4. ภาคผนวก

##### การศึกษาวิเคราะห์ ได้ครอบคลุมข้อมูลต่างๆดังต่อไปนี้

##### 4.1 ข้อมูลเศรษฐกิจและสังคมทั่วไปเกี่ยวกับธุรกิจการบินและบริเวณที่เกี่ยวข้อง

##### ข้อมูลทั่วไปของเขตดอนเมืองและกรุงเทพมหานคร

ข้อมูล	เขตดอนเมือง	กรุงเทพมหานคร
พื้นที่ (ตร.กม.) <sup>2/ [2]</sup>	36.803 (2.3%)	1,568.737
จำนวนประชากร (คน) <sup>2/ [2]</sup>	159,506 (2.8%)	5,658,953
ความหนาแน่น (คน/ตร.กม.) <sup>2/ [2]</sup>	4,334 (1.2 เท่า)	3,607
จำนวนบ้าน (หลัง) <sup>2/ [2]</sup>	57,673 (2.8%)	2,091,558
ภาวะเศรษฐกิจครัวเรือน <sup>1/ [1]</sup>		
- รายได้ (บาท/เดือน)		29,843
- ค่าใช้จ่าย (บาท/เดือน)		22,982
- อัตราครัวเรือนที่มีหนี้ (ร้อยละ)		45.8
จำนวนตลาด (แห่ง) <sup>2/ [2]</sup>	13 (5.3%)	243
จำนวนหมู่บ้านจัดสรร (แห่ง) <sup>2/ [2]</sup>	43 (13.9%)	310
จำนวนชุมชนแออัด (แห่ง) <sup>2/ [2]</sup>	20 (2.4%)	821
ปริมาณจัดเก็บขยะมูลฝอย (ตัน) <sup>3/ [2]</sup>	59,361.68 (1.9%)	3,054,724.11
โรงงานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการ <sup>2/ [2]</sup>		
- จำนวนโรงงาน (แห่ง)	86 (0.4%)	19,306
- เงินลงทุน (ล้านบาท)	7,586.33 (2.7%)	283,587.35
- คนงาน (คน)	8,403 (1.5%)	565,242
การจัดเก็บภาษี (ล้านบาท) <sup>4/ [2]</sup>		
- ภาษีโรงเรือนและที่ดิน	152.48 (2.3%)	6,689.89
- ภาษีบำรุงท้องที่	1.94 (1.5%)	130.11
- ภาษีป้าย	8.05 (1.6%)	495.34

หมายเหตุ : 1/ ข้อมูล ปี 2547

2/ ข้อมูล ณ ปี 2548

3/ ข้อมูล ปี 2548

4/ ข้อมูล ปีงบประมาณ 2548

ตัวเลขในวงเล็บของคอลัมน์ "เขตดอนเมือง" เป็นการเปรียบเทียบกับกรุงเทพมหานคร

ที่มา : [1] [http://service.nso.go.th/nso/g\\_data23/stat\\_23/toc\\_7/7.1-10-47.xls](http://service.nso.go.th/nso/g_data23/stat_23/toc_7/7.1-10-47.xls) , 3-01-50

[2] <http://www.bma.go.th/info> , 3-01-50

## ข้อมูลทั่วไปของสนามบินดอนเมืองและสุวรรณภูมิ

ข้อมูล	สนามบินดอนเมือง	สนามบินสุวรรณภูมิ
พื้นที่อาคารผู้โดยสาร		563,000 ตร.ม. <sup>2/</sup>
- อาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ (ตร.ม.)	268,360 <sup>1/</sup>	
- อาคารผู้โดยสารภายในประเทศ (ตร.ม.)	40,367 <sup>1/</sup>	
พื้นที่คลังสินค้า (ตร.ม.)	116,034 <sup>1/</sup>	568,000 <sup>2/</sup>
หลุมจอดเครื่องบิน (หลุมจอด)	95 <sup>1/</sup>	120 <sup>2/</sup>
ปริมาณรองรับของพื้นที่จอดรถ (คัน)	3,000 <sup>3/</sup>	15,677 <sup>2/</sup>
จำนวนเที่ยวบิน <sup>4/</sup> (เที่ยวบิน)	ปี 2547 245,034 ปี 2548 267,955 ปี 2549(ม.ค.-ก.ย.) 208,556	ปี 2549(ก.ย.) 2,518
จำนวนผู้โดยสาร <sup>4/</sup> (คน)	ปี 2547 37,960,169 ปี 2548 38,985,043 ปี 2549(ม.ค.-ก.ย.) 31,465,751	ปี 2549(ก.ย.) 317,736
จำนวนขนถ่ายสินค้า <sup>4/</sup> (เมตริกตัน)	ปี 2547 1,148,726 ปี 2548 1,212,847 ปี 2549(ม.ค.-ก.ย.) 936,948	ปี 2549(ก.ย.) 6,649
จำนวนไปรษณีย์ภัณฑ์ <sup>4/</sup> (เมตริกตัน)	ปี 2547 4,429 ปี 2548 10,865 ปี 2549(ม.ค.-ก.ย.) 7,593	ปี 2549(ก.ย.) 26

ที่มา : 1/ <http://www.news.mot.go.th/motc/portal/graph/index33.asp> , 3-01-50

2/ Logistics Digest , พฤศจิกายน 2548 , หน้า 27

3/ การศึกษาความเหมาะสมการใช้ประโยชน์พื้นที่ท่าอากาศยานกรุงเทพภายหลังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ  
เปิดให้บริการ , ธานีรินทร์ ศิลปชำนาญ , 2548 , หน้า 57

4/ [http://bidding.airportthai.co.th/airportnew/bidding/irweb/thai/investor\\_th.html](http://bidding.airportthai.co.th/airportnew/bidding/irweb/thai/investor_th.html) , 3-01-50

4.2 ประเด็นสำคัญของสนามบินดอนเมืองเกี่ยวข้องกับการขยายตัวของธุรกิจการบินซึ่งเมืองหลวงใหญ่ของหลายประเทศ มีการขยายเป็น 2 สนามบิน เช่นเดียวกัน ดังนั้นจึงเป็นปัญหาของวิธีการจัดการเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประเทศชาติ ผู้โดยสารและผู้ประกอบการ ซึ่งมีประเด็นสำคัญพิจารณาคือการใช้ศักยภาพสูงสุดของสนามบินสุวรรณภูมิ และการใช้สนามบินดอนเมืองในลักษณะสนามบินเสริมและกิจกรรมพิเศษให้เกิดประโยชน์สูงสุดและเหมาะสม เช่น

- **กิจกรรมการบินเช่าเหมาลำ (Charter Flight)**

เป็นการบินเชิงพาณิชย์แบบไม่ประจำ จะทำการบินเพื่อขนส่งผู้โดยสาร หรือสินค้าต่างๆ ในรูปแบบการให้บริการที่แตกต่างไปจากเที่ยวบินแบบประจำ เช่น บินในช่วงเวลาที่ลูกค้ากำหนดไปยังสถานที่ปลายทางที่ไม่มีเที่ยวบินแบบประจำไปลง เป็นต้น ลูกค้าของการบินประเภทนี้ส่วนใหญ่ มักจะเป็นกลุ่มบริษัทต่างๆ หน่วยงานของรัฐ ซึ่งแต่เดิมนั้นท่าอากาศยานดอนเมืองประสบปัญหาด้านการจัดสรรช่องจอดอากาศยาน (Slots) ให้กับเครื่องบินเช่าเหมาลำ เนื่องจากต้องจัดสรรช่องจอดให้กับอากาศยานเที่ยวบินแบบประจำเป็นลำดับแรกก่อน แต่เมื่อย้ายกิจการบินพาณิชย์ไปยังสนามบินสุวรรณภูมิแล้ว จะทำให้มีช่องจอดอากาศยาน (Slots) ในปริมาณที่มากพอที่จะรองรับการขยายตัวของกิจกรรมการบินทั่วไปได้

- **กิจกรรมการบินประจำภายในประเทศเฉพาะจุด (Non-transfer and Non-connecting domestic air carrier)**

เป็นอีกกิจกรรมหนึ่งที่มีความสำคัญต่อการขนส่งทางอากาศของประเทศ เนื่องจากในปัจจุบันได้มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะสายการบินที่คิดใหม่ที่เรียกว่า สายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airline) โดยพบว่า สายการบินภายในประเทศที่ไม่มีการเชื่อมต่อของผู้โดยสารที่เดินทางมาจากต่างประเทศ หรือสายการบินที่จัดตั้งขึ้นเพื่อตอบสนองการเดินทางภายในประเทศเป็นหลักนั้น ยังคงสามารถให้ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นฐานในการปฏิบัติการบินได้ ซึ่งเป็นการเน้นให้ใช้สนามบินระดับรอง (Secondary Airports) ซึ่งค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินต่ำกว่าสนามบินใหญ่ แต่อย่างไรก็ตามการใช้สนามบินดอนเมืองเป็นฐานในการบินภายในประเทศดังกล่าว จะต้องพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางบกที่สะดวก รวดเร็ว สามารถเชื่อมโยงการจราจรและรองรับความต้องการของประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

- **กิจกรรมการบินประจำนานาชาติเฉพาะจุด (Non-transfer and Non-connecting international air carrier)**

การบินประจำระหว่างประเทศ มีความสำคัญต่อการเติบโตของประเทศในการติดต่อและเชื่อมโยงการค้าขาย ผู้คนจากทุกมุมโลกสามารถเดินทางเพื่อพบปะติดต่อกันได้สะดวกมากขึ้นทุกวัน สายการบินระหว่างประเทศที่ไม่มีการเชื่อมต่อของผู้โดยสารที่เดินทางมาจากต่างประเทศกับการเดินทางภายในประเทศนั้น สามารถสนามบินดอนเมืองเป็นฐานในการปฏิบัติการบินได้ ซึ่งค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินต่ำกว่าสนามบินใหญ่



- **กิจกรรมการขนส่งสินค้าล่วน (Air Cargo Airport)**

เมื่อการติดต่อทำธุรกรรมต่างๆ สะดวกและรวดเร็วมากขึ้น การขนส่งสินค้าก็จะเพิ่มขึ้นตามไปด้วย ดังนั้นการจัดพื้นที่เพื่อรองรับกิจกรรมการขนถ่าย การจัดเก็บ และการกระจายสินค้า โดยเฉพาะ รวมทั้งบริการด้านพิธีการศุลกากร ที่สะดวกจะเอื้อให้กิจกรรมการขนส่งสินค้าเติบโตได้อย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง ทำให้สนามบินดอนเมืองที่ได้ก่อสร้างสถานที่ และระบบสาธารณูปโภคไว้ อย่างครบถ้วนแล้วนั้น การนำมาใช้ประโยชน์ด้านนี้จึงพร้อมรองรับกิจกรรมนี้โดยมีต้องปรับปรุงสิ่งก่อสร้างใดเลย

- **ศูนย์ฝึกอบรมการบิน (Training Center)**

การเติบโตของการบินเชิงพาณิชย์ทั้งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า รวมทั้งอุตสาหกรรมด้านซ่อมบำรุงอากาศยาน ทำให้ความต้องการบุคลากรที่เกี่ยวข้องเพิ่มขึ้นอย่างมาก สนามบินดอนเมืองเป็นสถานที่ที่มีเหมาะสมและศักยภาพสูงในการรองรับการฝึกอบรมทั้งการฝึกบินและอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยาน

- **กิจกรรมสถานีซ่อมบำรุง (Maintenance Stations)**

ตามที่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้กำหนดให้ใช้พื้นที่ด้านเหนือของท่าอากาศยานดอนเมืองดำเนินกิจกรรมสถานีซ่อมบำรุงอากาศยาน ภายหลังจากการเปิดดำเนินกิจการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยให้ใช้พื้นที่เดิมที่ได้เคยประกอบกิจกรรมสถานีซ่อมบำรุงอากาศยานนั้นสอดคล้องกับความต้องการด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานและอุปกรณ์ของอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศ เพราะต้นทุนหลักต้นทุนหนึ่งของอุตสาหกรรมการบิน คือ การบำรุงรักษา การซ่อมแซม และการปรับปรุงใหม่ ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความปลอดภัยของอากาศยาน และประสิทธิภาพในการให้บริการ ซึ่งปัจจุบันพบว่าอุตสาหกรรมด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของประเทศไทยยังมีโอกาสในการขยายตัวเพิ่มขึ้นได้อีก โดยดูจากความต้องการที่เข้ามาซ่อมบำรุงอากาศยานในเอเชียจากภูมิภาคอื่น เนื่องจากเรามีความพร้อมทางเทคนิคพอสมควรอยู่แล้ว มีแรงงานมีราคาถูก และการเติบโตของตลาดใหม่ของสายการบินต้นทุนต่ำมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในอนาคต ซึ่งนับว่าเป็นโอกาสทางการตลาดที่ดีของกิจกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานของประเทศไทย แต่อย่างไรก็ตามการดำเนินกิจกรรมด้านการซ่อมบำรุงจำเป็นต้องใช้เงินลงทุนที่สูง และต้องการบุคลากรที่มีความรู้และได้รับการยอมรับจากกรมขนส่งทางอากาศ รวมถึงองค์ระหว่างประเทศ นอกจากนี้รัฐควรจะมีนโยบายส่งเสริมให้เกิดการเติบโตของอุตสาหกรรมนี้ในประเทศอย่างจริงจัง เพื่อเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับต่างประเทศได้ดียิ่งขึ้น

- **กิจกรรมทางพาณิชย์อื่นๆ**

กรณีมีอาคารและพื้นที่เหลือ เช่น กิจกรรมเชิงพาณิชย์ ศูนย์ธุรกิจรวมทั้งอุตสาหกรรม เคลื่อนย้ายง่าย และระยะสั้นบางประเภท เพราะทำอากาศยานดอนเมืองจะมีศักยภาพในการดำเนินกิจกรรมทางพาณิชย์ เนื่องจากมีความพร้อมทางด้านคมนาคมที่สะดวก ในอนาคตจะมีระบบ Mass Transport ทั้งทางถนน รถไฟ และรถไฟฟ้า ทั้งการจัดเป็นศูนย์แสดงสินค้า ศูนย์ประชุม สำนักงานของบริษัทหรือหน่วยงานที่ต้องติดต่อกับลูกค้าจำนวนมาก รวมทั้งการปรับเปลี่ยนเป็น อุตสาหกรรมขนาดเล็ก เช่น อุตสาหกรรมประกอบอุปกรณ์ไฟฟ้า โรงพิมพ์ขนาดเล็ก โรงงานขึ้นรูปพลาสติก

**สภาพความเสียหายของสนามบินสุวรรณภูมิล่าสุด** ได้มีความคืบหน้าจากองค์การทางวิชาการและระดับนานาชาติที่ยืนยันถึงศักยภาพของสนามบินสุวรรณภูมิและความปกติของสนามบินที่สามารถเป็นศูนย์การบินในภูมิภาคได้ เพียงต้องปรับปรุงวิธีการบริหาร

---