

งานวิจัยนี้ได้ศึกษาการเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศในประเทศไทยโดยใช้วิธีการเชิงคุณภาพ ด้วยการวิเคราะห์จากเอกสารและการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลักซึ่งเป็นผู้มีส่วนได้เสียจากการเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศ ทั้งผู้ประกอบการสายการบิน ผู้บริหารหน่วยงานภาครัฐที่รับนโยบายไปปฏิบัติ องค์กรที่มีบทบาทต่ออุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศ และประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากนโยบายดังกล่าว โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพัฒนาการในการเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศ ผลกระทบของการเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศต่อธุรกิจการบินและผู้มีส่วนได้เสียต่างๆ ปัญหาอุปสรรคของการเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศ และแนวทางในการเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศในประเทศไทย

ผลการศึกษาพบว่า

1. รัฐบาลได้ดำเนินนโยบายการเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศในประเทศไทย โดยการผ่อนคลายนก การแปรรูปกิจการของรัฐเป็นเอกชน และการเปิดน่านฟ้าเสรี โดยได้ดำเนินการอย่างเป็นลำดับ

2. การเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศในประเทศไทยเกิดขึ้นจากทั้งปัจจัยภายนอกคือ กระแสโลกาภิวัตน์ แนวคิดเสรีนิยมใหม่และการค้าเสรี และปัจจัยภายในคือข้อเรียกร้องของประชาชนผู้รับบริการที่ต้องการมีทางเลือกในการรับบริการเพิ่มขึ้นและผู้ประกอบการสายการบินที่ต้องการเข้าสู่ตลาด

3. ผลกระทบของการเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศทำให้ธุรกิจสายการบินแข่งขันกันอย่างรุนแรง ทั้งจากการจัดตั้งสายการบินใหม่ และการพัฒนารูปแบบการแข่งขัน อันส่งผลให้ประชาชนมีทางเลือกในการรับบริการมากขึ้น แต่ในขณะเดียวกันเมื่อสายการบินต้องการความได้เปรียบในเชิงแข่งขัน (competitive advantage) จึงได้พยายามลดต้นทุนในการดำเนินการทุกรูปแบบ ทำให้ผู้โดยสารไม่ได้รับความคุ้มครองจากการให้บริการ รวมทั้งผู้พิการและคนชรายังไม่สามารถเข้าถึงบริการ

จากการศึกษาพบว่า โครงสร้างการบริหารของหน่วยงานภาครัฐยังเป็นอุปสรรคต่อการเปิดเสรี เนื่องจากภาครัฐไม่สามารถปรับรูปแบบการทำงานให้มีประสิทธิภาพ ขาดความคล่องตัวเพื่อรองรับกับจำนวนผู้ประกอบการที่เพิ่มขึ้น นอกจากนี้ยังเกิดผลกระทบที่ไม่พึงปรารถนาจากการเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศขึ้น ทั้งจากการไม่คำนึงถึงสิทธิของผู้รับบริการและการเข้ามาของกลุ่มทุนจากต่างชาติ

ข้อเสนอแนะจากการศึกษาเพื่อเป็นแนวทางในการนำนโยบายการเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศไปปฏิบัติ รัฐควรดำเนินการดังนี้

1. ในด้านกฎหมาย ควรมีการออกกฎหมายที่ให้อำนาจรัฐเต็มที่ในการควบคุมสายการบินมิให้ละเมิดสิทธิของประชาชนผู้รับบริการ ป้องกันการเข้ามาของกลุ่มทุนต่างชาติ รวมทั้งต้องมีกฎหมายด้านสิ่งแวดล้อมที่ชัดเจนและเด็ดขาด และรัฐควรเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในกระบวนการกำหนดนโยบาย สำหรับการเจรจาสิทธิการบินในลักษณะเปิดน่านฟ้าเสรีอาจจำเป็นต้องพิจารณาให้ผ่านการกลั่นกรองจากรัฐสภาแทนที่จะเป็นอำนาจเบ็ดเสร็จของฝ่ายบริหารเช่นในปัจจุบัน

2. ในด้านนโยบาย ในการกำหนดนโยบายและนำนโยบายไปปฏิบัติ จำเป็นต้องนำหลักความสมเหตุสมผลมาใช้ (rational model) โดยเปรียบเทียบ ระหว่างต้นทุนและผลตอบแทนที่ประเทศจะได้รับจากการเปิดน่านฟ้าเสรี นอกจากนี้ยังจำเป็นต้องนำระบบบริหารข้อมูลสารสนเทศมาใช้เพื่อให้การทำงาน ระหว่างหน่วยงานภาครัฐที่มีหน้าที่นำนโยบายไปปฏิบัติไม่ให้เกิดปัญหาในการ ประสานงาน

3. ในด้านการบริหารองค์การ ควรพัฒนาระบบบริหารของหน่วยงานภาครัฐที่มีหน้าที่กำกับดูแลกิจการการขนส่งทางอากาศเพื่อประสิทธิภาพที่ดีขึ้นในการ ให้บริการ อันจะส่งเสริมการขยายตัวของกิจการขนส่งทางอากาศในประเทศไทย ภายหลังจากการเปิดเสรี

This investigation is concerned with air transport liberalization in Thailand. For purposes of investigation, a qualitative method was used. It was determined who would be key informants. Such informants would be stakeholders in regard to the liberalization policy. Next came the task of interviewing the stakeholders selected in regard to the liberalization policy. Those interviewed were executives, administrators of relevant governmental agencies, representatives of other organizations involved with the air transport industry and still others directly affected by this policy.

The findings are as follows:

1. The Thai government has gradually implemented the policy of air transport liberalization in Thailand through three methods. These methods are deregulation, privatization and an open skies policy.

2. Air transport liberalization in Thailand originated as a consequence of both international and domestic factors and pressures. Externally there was the confluence of globalization, neo-liberalism and free trade policies involving pressure exerted on the industry from other countries. Internal factors included the demand for allowing new airlines to enter the market and pressure from consumers who wanted to have more alternatives.

3. An important consequence of air transport liberalization is that the airline business is becoming more competitive. As a result, consumers have more alternatives. On the other hand, some airlines want to reduce costs in order to achieve a competitive advantage. However, this has resulted in a failure to protect passenger rights and failure in providing full services for people with special needs such as the elderly and those with disabilities.

It has been found that the government agency responsible for dealing with the liberalization policy is inefficient in being unequal to the task of properly responding to the phenomenon of the increasing number of airlines. Moreover, there are additional undesirable consequence such as airliner unconcern for the rights of consumers and the insertion of foreign capital.

In view of this investigation, the researcher recommends the followings:

1. Legal facets:

The government should be given full authority to control airlines in order to protect passenger rights and prevent transfers of foreign capital earmarked for the

airline industry. The Thai people should have the opportunity to take part in the process of policy formation. In negotiations regarding regulations for the provision of air services, the full responsibility for conducting such negotiation should not fall on the administrative arm of the government. To the contrary, parliament should also be given the opportunity to deliberate on matters such as these.

2. Policy facets:

In formulating and implementing policy, a model should be constructed whereby criteria determined by a rational choice model stemming from decision theory should be used in the comparative computation and differential evaluation of costs. In addition, a model such as this should be used in ascertaining the consequences for the nation as a whole of adopting the open skies policy. It is also necessary to bring into operation Management Information System (MIS) for the purposes of transferring data between different government agencies who are involved in the regulation and the conduct of the air transport industry.

3. Organizational management facets:

It is necessary to develop the administrative apparatus of the government agency regulating the air transport business in Thailand to the end that will be more efficient in promoting the growth of air transport in Thailand in this post-liberalization period.