

บทที่ 3

อุตสาหกรรมการบิน

สถานภาพอุตสาหกรรมไทยโดยรวม

นับตั้งแต่ปี พ.ศ.2550 เป็นต้นมา เห็นได้ว่าเศรษฐกิจโลกมีการเปลี่ยนแปลงอย่างมาก อาทิ วิกฤตสินเชื่อ Sub-Prime ที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจสหรัฐอเมริกาอย่างรุนแรง ภาวะเศรษฐกิจโลกถดถอยในกลุ่มประเทศที่พัฒนาแล้วเช่นปัญหาภาวะทางการเงินของกลุ่มประเทศยุโรป ปัญหาราคาน้ำมันที่มีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ปัญหาตะวันออกกลางที่มีการข่มขู่ผู้รอบใหม่กับพวกต่อต้านอิสราเอล ทำให้น้ำมันปรับตัวลงเล็กน้อยโดยประเทศซาอุดีอาระเบียส่งออกน้ำมันเพิ่มขึ้น ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม การเปิดเสรีภายใต้กรอบขององค์การการค้าโลก หรือ WTO และการเปิดเสรีภายใต้กรอบข้อตกลงการค้าเสรีระหว่างกัน หรือ Free Trade Agreement: FTA และประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC ที่ส่งผลให้การแข่งขันรุนแรงขึ้น ทั้งการแข่งขันในตลาดภายในประเทศและตลาดต่างประเทศ รวมถึงปัญหาการเมืองและอัตราเงินเฟ้อในประเทศที่ส่งผลต่อความเชื่อมั่นของนักลงทุนและผู้บริโภค เป็นต้น

การพัฒนาอุตสาหกรรมไทยที่ผ่านมายังให้น้ำหนักไปที่การสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจเป็นหลัก ทำให้มีการส่งเสริมสาขาอุตสาหกรรมที่มีขนาดใหญ่และเป็นอุตสาหกรรมที่เน้นการส่งออก ซึ่งมีความอ่อนไหวต่อการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและความต้องการของโลก มากกว่าที่จะให้ความสำคัญกับการพัฒนาอุตสาหกรรมที่สอดคล้องกับศักยภาพและทรัพยากรที่มีอยู่ในประเทศ จากการศึกษาของกระทรวงอุตสาหกรรม¹ พบว่า สถานภาพของอุตสาหกรรมไทยในปัจจุบัน โดยใช้ SWOT Analysis สรุปได้ดังนี้

จุดแข็ง (Strength) ของภาคอุตสาหกรรมไทย

¹ กระทรวงอุตสาหกรรม, “แผนแม่บทกระทรวงอุตสาหกรรม 5 ปี (พ.ศ.2553-2557)”, ธันวาคม 2552

1. ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีแรงงานที่มีทักษะเมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ อยู่ในกลุ่มของประเทศที่มีอัตราค่าแรงงานต่ำ ส่งผลให้ภาคการผลิตของไทยส่วนใหญ่เป็นภาคการผลิตที่ใช้แรงงานเป็นหลัก
2. ค่าจ้างแรงงานของไทยยังไม่สูงนัก ทำให้ภาคการผลิตของไทยยังคงมีความสามารถในการแข่งขันด้านแรงงาน
3. มีวัตถุดิบทางการเกษตรที่มีศักยภาพ ประเทศไทยมีวัตถุดิบด้านการเกษตรที่มีศักยภาพ ทั้งด้านปริมาณและคุณภาพ มีผลผลิตทางการเกษตรที่หลากหลาย จึงเป็นจุดแข็งของประเทศไทยที่สามารถนำวัตถุดิบด้านการเกษตรเหล่านี้มาผลิตสินค้า เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มอันจะนำไปสู่การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศไทยได้
4. ประเทศไทยมีที่ตั้งเหมาะสมในการเป็นศูนย์กลางภูมิภาค ซึ่งถือเป็นจุดยุทธศาสตร์ในแถบภูมิภาคนี้ เนื่องจากประเทศไทยตั้งอยู่ในทวีปเอเชียในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในบริเวณพื้นที่ที่เรียกว่า “คาบสมุทรอินโดจีน” ที่ตั้งสำหรับประเทศไทยจัดว่ามีลักษณะดีและส่งผลดีในหลายด้าน โดยเฉพาะที่ตั้งทางเศรษฐกิจ เนื่องจากภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีประชากรหนาแน่น เป็นแหล่งอุดมสมบูรณ์ไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติหลายชนิด เป็นแหล่งเกษตรกรรมที่ยิ่งใหญ่ของโลก ดังนั้น จึงนับได้ว่าภูมิภาคนี้เป็นตลาดสำคัญตลาดหนึ่งและยังเป็นแหล่งวัตถุดิบในการผลิตที่สำคัญของโลกอีกด้วย ซึ่งการที่ประเทศไทยตั้งอยู่ในศูนย์กลางของภูมิภาคนี้ จึงเป็นประโยชน์ทั้งในแง่ของการขายสินค้าและการหาวัตถุดิบ นอกจากนี้จากสภาพภูมิประเทศดังกล่าว ประเทศไทยยังส่งผลให้เกิดความสะดวกในการติดต่อกับโลกภายนอก การขนส่ง การค้าขายต่างประเทศทั้งทางบก ทางน้ำและทางอากาศ
5. การคมนาคมขนส่งทั้งทางบกและทางอากาศ ครอบคลุมและรองรับได้อย่างมีประสิทธิภาพ จากการสำรวจของสถาบันนานาชาติเพื่อการจัดการ (Institute of Management and Development: IMD) สำรวจเพื่อเปรียบเทียบประสิทธิภาพในการแข่งขันของประเทศต่างๆ และสถาบันจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจและธุรกิจ (World Economic Forum: WEF) พบว่าประเทศไทยยังคงมีจุดแข็งในเรื่องของการคมนาคมขนส่งทางบกและทางอากาศ เนื่องจากที่ผ่านมาภาครัฐให้ความสำคัญต่อการพัฒนาด้านการคมนาคมขนส่งเป็นอย่างมาก ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาเส้นทางทางบกให้สามารถเชื่อมโยงกันได้ทั่วประเทศ ยังมีการพัฒนาเส้นทางหลักๆ ให้สามารถเชื่อมโยงไปสู่ประเทศเพื่อนบ้านและประเทศใกล้เคียงกันในแถบภูมิภาค ไม่ว่าจะเป็นลาว ซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังเวียดนาม จีน พม่า และมาเลเซีย เป็นต้น นอกจากนี้ สำหรับการขนส่งทางอากาศ ประเทศไทยได้เปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิซึ่งนับว่าเป็นสนามบินที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพแห่งหนึ่งของโลก ปัจจุบันต่างๆ เหล่านี้ล้วนแล้วแต่ส่งผลดีต่อการขนส่งสินค้า

อุตสาหกรรมและบริการ ให้สามารถครอบคลุมและรองรับอย่างมีประสิทธิภาพทั้งภายในและภายนอกประเทศ

6. ประเทศไทยมีพัฒนาการทางธุรกิจการค้าและการอุตสาหกรรม เมื่อเทียบกับหลายประเทศในอาเซียน โดยเฉพาะเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านของไทย เช่น พม่า ลาว และกัมพูชา ดังนั้น จึงควรเร่งดำเนินการปรับปรุงขีดความสามารถทางการแข่งขัน โดยการลดต้นทุนค่าใช้จ่ายด้านโลจิสติกส์ ปรับปรุงบรรยากาศด้านการลงทุนเพื่อเป็นแหล่งดึงดูดการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ ทั้งในอาเซียนและนอกอาเซียน เตรียมความพร้อมต่อการเปิดเสรีภาคบริการและการลงทุนอย่างเต็มที่ ในปีพ.ศ. 2558 ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตในภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการ พร้อมกันนี้ สร้างขีดความสามารถทางการแข่งขันของไทยในเวทีโลก

จุดอ่อน (Weakness) ของภาคอุตสาหกรรมไทย

1. ภาคการผลิตของไทยยังมีประสิทธิภาพการผลิตต่ำ ปัจจัยที่สะท้อนถึงประสิทธิภาพการผลิตที่ต่ำของภาคการผลิตของไทย คือ ประสิทธิภาพการดำเนินธุรกิจ ซึ่งมีตัวชี้วัด คือ ผลภาพการผลิต และเมื่อพิจารณาในรายละเอียดของตัวชี้วัดภายในกลุ่มประสิทธิภาพ ที่ไทยยังมีจุดอ่อน 2 ตัวที่สำคัญ ได้แก่ ผลภาพแรงงาน และประสิทธิภาพของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมของไทย ยังอยู่ในระดับต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานเป็นสัญญาณอันตราย เนื่องจากผลภาพแรงงาน และประสิทธิภาพการดำเนินธุรกิจของ SMEs ถือเป็นส่วนสำคัญในการผลักดันผลภาพของประเทศให้เติบโตในระยะยาว นอกจากนี้ ปัจจัยโครงสร้างพื้นฐานก็อยู่ในระดับที่ต่ำเช่นเดียวกัน โดยตัวชี้วัดย่อยที่อยู่ในหมวดปัจจัยโครงสร้างพื้นฐานนั้น ประกอบด้วยระดับการศึกษา โครงสร้างทางเทคโนโลยี โครงสร้างวิทยาศาสตร์ สิ่งแวดล้อมและสาธารณสุข จากผลสำรวจสะท้อนความเป็นจริงว่า การผลิตในกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญของประเทศยังอาศัยความได้เปรียบในการแข่งขันจากการใช้แรงงานค่าแรงต่ำ และทุนจากต่างประเทศเป็นหลัก แต่การเพิ่มผลภาพการผลิตด้วยนวัตกรรมยังมีน้อยมาก เห็นได้จากการลงทุนด้านการวิจัยและพัฒนาของภาคเอกชนไทยยังอยู่ในระดับต่ำ ส่วนผลภาพของอุตสาหกรรมไทยโดยรวมค่อนข้างต่ำมีจุดอ่อนหลายจุด เช่น การสร้างมูลค่าเพิ่มที่ยังมีน้อย เทคโนโลยีล้ำสมัย คุณภาพวัตถุดิบไม่สม่ำเสมอ และขาดแคลนแรงงานที่มีประสิทธิภาพ ไม่มีความรู้ในการพัฒนาผลิตภัณฑ์ รวมไปถึงปัญหาด้านการเงินและหนี้สินของผู้ประกอบการ ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ของประเทศเป็นผู้ประกอบการSMEsที่ยังขาดประสิทธิภาพในการบริหารงาน ส่งผลให้การสร้างมูลค่าของสินค้าและบริการอยู่ในระดับที่ค่อนข้างต่ำ

2. มีการขาดแคลนแรงงานค่านิยมการทำงานและการศึกษาที่เปลี่ยนไป ค่านิยมเกี่ยวกับงานที่ผิดๆ โดยให้ความสำคัญกับลักษณะ ภาพลักษณ์ของตำแหน่งงานมากกว่ารายได้ เด็กไทยมีค่านิยม

เรียนระดับมหาวิทยาลัยมากขึ้นมีแนวโน้มที่จะเลือกเรียนสายอาชีพลดน้อยลงจึงส่งผลให้เกิดปัญหาการขาดแคลนแรงงาน

3. แรงงานการศึกษาต่ำและมีอัตราเข้าออกสูง ในภาพรวมของแรงงานไทยถึงแม้จะเป็นแรงงานที่ฝีมือ มีทักษะและประสิทธิภาพ จากการสำรวจของหลายหน่วยงานพบว่า แรงงานส่วนใหญ่ทั้งในภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรมของไทยเป็นแรงงานที่มีการศึกษาต่ำ นอกจากนี้ยังมีอัตราการเข้าออกงานและเคลื่อนย้ายแรงงานจากอุตสาหกรรมหนึ่ง ไปยังอุตสาหกรรมหนึ่ง หรือจากอัตราการหมุนเวียนจากภาคอุตสาหกรรมไปยังภาคเกษตรและภาคบริการสูง ดังนั้น จากปัจจัยดังกล่าวจึงส่งผลให้แรงงานของไทยยากที่จะพัฒนาให้มีประสิทธิภาพที่สูงขึ้น

4. การกระจุกตัวของพื้นที่อุตสาหกรรมทำให้เกิดปัญหาความเหลื่อมล้ำทางด้านรายได้ และการอพยพแรงงานเข้ามาหางานทำในเมือง การพัฒนาอุตสาหกรรมที่ผ่านมาเกิดปัญหาการกระจุกตัวของอุตสาหกรรมในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมถึงพื้นที่ในภาคตะวันออก โดยสาเหตุที่อุตสาหกรรมไม่กระจายสู่ภูมิภาคนั้น เนื่องจากพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมถึงพื้นที่ในภาคตะวันออก มีปัจจัยอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐานมาก ตลอดจนเป็นศูนย์กลางในด้าน การตลาด การคมนาคม ขนส่ง แหล่งเงินทุน และแรงงาน ซึ่งการกระจุกตัวของพื้นที่อุตสาหกรรมดังกล่าวก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ ตามมามากมาย เช่น ปัญหาความเหลื่อมล้ำทางด้านรายได้ ปัญหาการอพยพแรงงานเข้ามาหางานทำในเมือง เป็นต้น

5. ภาวะคุกคามจากสัดส่วน โครงสร้างประชากรสูงอายุที่เพิ่มมากขึ้นและวัยทำงานที่ลดลง ซึ่งอาจเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาอุตสาหกรรม โดยเฉพาะสาขาอุตสาหกรรมที่เน้นใช้แรงงาน(Labour-intensive) นอกจากนี้ ยังพบว่าประเทศไทยกำลังจะผ่านพ้นช่วงเวลาแห่งโอกาสทางเศรษฐกิจจาก “การปันผลทางประชากร” (Demographic Dividend) หมายถึง ช่วงเวลาที่สัดส่วนประชากรในวัยแรงงานเพิ่มสูงขึ้นเป็นประชากรส่วนใหญ่ของประเทศ เมื่อเปรียบเทียบกับประชากรในวัยพึ่งพิง ได้แก่ เด็กและผู้สูงอายุ กล่าวคือ สัดส่วนของวัยแรงงานที่เพิ่มสูงขึ้นมาตลอดกำลังจะเริ่มลดลงนับตั้งแต่ปีพ.ศ.2553 เป็นต้นไป ขณะที่แนวโน้มสัดส่วนของผู้สูงอายุจะเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งหมายถึง ภาระทางสังคมและเศรษฐกิจที่สำคัญจากการที่ประชากรในวัยแรงงาน ที่มีจำนวนลดลงจะต้องดูแล ผู้สูงอายุที่มีจำนวนเพิ่มสูงขึ้น นอกจากนี้ อาจเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมที่อาจก่อให้เกิดภาวะการขาดแคลนแรงงาน โดยเฉพาะในสาขาอุตสาหกรรมที่เน้นใช้แรงงาน สิ่งที่น่าวิตก คือ ประเทศไทยจะเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุเร็วกว่าประเทศอื่นๆ ในอาเซียนหลายประเทศ ทำให้เสียโอกาสทางการแข่งขันในเวทีระดับภูมิภาคและระดับโลก

6. อุตสาหกรรมหลักของประเทศยังต้องพึ่งพาเงินลงทุนจากต่างประเทศ โดยเฉพาะสินค้าที่ต้องใช้เทคโนโลยีการลงทุนสูง อาทิ อุตสาหกรรมยานยนต์ เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์

เครื่องคอมพิวเตอร์และชิ้นส่วน เป็นต้น ซึ่งอุตสาหกรรมที่ได้กล่าวมานั้นล้วนแต่เป็นอุตสาหกรรมที่สร้างรายได้หลักให้กับประเทศ ในขณะที่อุตสาหกรรมดังกล่าวกลับเป็นอุตสาหกรรมที่ยังต้องพึ่งพาเงินทุนจากต่างประเทศ ส่งผลให้มูลค่าที่เกิดจากสินค้าในกลุ่มดังกล่าวไม่ได้ตกอยู่ในประเทศอย่างแท้จริง และหากประเทศผู้ลงทุนเกิดความไม่เชื่อมั่นกับสถานการณ์ภายในประเทศ ก็อาจมีการย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศอื่นซึ่งก็จะส่งผลกระทบต่อเสถียรภาพของอุตสาหกรรมดังกล่าว หรือหากประเทศผู้ลงทุนเกิดปัญหาวิกฤตทางเศรษฐกิจ ทำให้ชะลอการลงทุนก็จะส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมของไทยได้อีกเช่นกัน นอกจากนี้ยังขาดการส่งเสริมความรู้ให้กับแรงงานและผู้ประกอบการไทยเพื่อพัฒนาศักยภาพให้สามารถต่อยอดความรู้ในการทำงานให้เพิ่มขึ้นด้วย

7. สินค้าหลักในการส่งออกของไทยยังเป็นสินค้าที่พึ่งพาการนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศ นอกจากการที่อุตสาหกรรมหลักของประเทศยังต้องพึ่งพาเงินทุนจากต่างประเทศแล้ว สินค้าส่งออกหลักของไทยที่สำคัญ โดยเฉพาะสินค้าหมวดที่ต้องใช้เทคโนโลยีสูง ก็ล้วนแต่ต้องนำเข้าสินค้าวัตถุดิบจากต่างประเทศเช่นเดียวกันพบได้จากรายการสินค้านำเข้าส่วนใหญ่ของไทยจะเป็นหมวดสินค้าวัตถุดิบซึ่งเป็นวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตเพื่อการส่งออก ส่งผลให้สินค้าไทยขาดมูลค่าเพิ่มที่จะสร้างรายได้ให้กับประเทศอย่างแท้จริง เนื่องจากรายได้ส่วนหนึ่งต้องถูกส่งออกไปนอกประเทศในรูปของการซื้อสินค้านำเข้าประเภทวัตถุดิบ

8. สินค้าอุตสาหกรรมยังมีการเชื่อมโยงวัตถุดิบจากการเกษตรยังไม่มาก แม้ว่าภาคเกษตรกรรมจะเป็นภาคการผลิตที่สำคัญของประเทศมานานก็ตาม แต่ผลผลิตของภาคเกษตรกรรมของประเทศเกือบทั้งหมดยังมีระดับของการเชื่อมโยงที่ค่อนข้างต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับภาคการผลิตอื่นๆ โดยเฉพาะภาคอุตสาหกรรมพื้นฐานทางด้านพลังงาน เช่น การขุดเจาะน้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมี และอุตสาหกรรมเหล็กกล้าและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับเหล็ก เป็นต้น โดยสินค้าเกษตรกรรมทุกประเภทมีลักษณะของการเชื่อมโยงไปข้างหน้า(Forward Linkage)² ซึ่งมีลักษณะของการผลิตต้นน้ำ(Upstream) มากกว่าการเชื่อมโยงไปข้างหลัง ดังนั้น นโยบายของภาครัฐควรให้ความสำคัญต่อการสร้างระดับการเชื่อมโยงดังกล่าวให้สูงขึ้น เพื่อเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มของสินค้าเกษตรกรรมของไทย เพื่อเป็นการสร้างความมั่นคงของรายได้แก่เกษตรกรของประเทศ

9. ภาคการส่งออกพึ่งพาตลาดเพียงไม่กี่ตลาด ในปัจจุบันพบว่า ร้อยละ 50 ของการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมเป็นการส่งออกไปยังตลาดหลักเพียงไม่กี่ตลาด คือ สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่นและ

² รศ.ดร.พิริยะ ผลพรุพห์ คณะพัฒนาการเศรษฐกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ รายงานการศึกษา เรื่องการเชื่อมโยงของภาคเกษตรกรรมต่อระบบเศรษฐกิจไทย(The Linkages of Agriculture to the Thai Economy)

สหภาพยุโรป ซึ่งเป็นตลาดหลักของทุกประเทศในโลกส่งผลให้ประสิทธิภาพการแข่งขันสูงทั้งในด้านราคาและคุณภาพ จะเห็นได้จากอัตราการเติบโตของการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมของไทยในตลาดดังกล่าวเริ่มลดลง นอกจากนี้ปัญหาดังกล่าวยังส่งผลให้การส่งออกของไทยขาดเสถียรภาพอีกอ้าว เนื่องจากพึ่งพาตลาดหลักใหญ่ๆ เพียงไม่กี่ตลาดนั้นเมื่อประเทศที่เป็นตลาดหลักเกิดวิกฤติทางเศรษฐกิจ ย่อมจะส่งผลต่อการบริโภคสินค้าของประชาชนในประเทศดังกล่าวอย่างแน่นอน และย่อมจะส่งผลกระทบต่อยอดการสั่งซื้อสินค้าอุตสาหกรรมของไทยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

10. ต้นทุนการขนส่งสูง ถึงแม้ประเทศไทยจะมีจุดแข็งในด้านของการมีเส้นทางคมนาคมขนส่งที่สะดวกและครอบคลุมก็ตาม รายงานการสำรวจของ WEF กลับชี้ให้เห็นว่า ความสามารถในการแข่งขันของไทยยังมีจุดอ่อนในเรื่องค่าใช้จ่ายด้านการขนส่ง หรือ โลจิสติกส์ เนื่องจากค่าใช้จ่ายดังกล่าวของไทยสูงถึงร้อยละ 25 ของ GDP ซึ่งผลการสำรวจของ WEF นั้นสอดคล้องกับตัวชี้วัด Logistic Performance Index 2010 ซึ่งจัดทำขึ้นโดยธนาคารโลกสะท้อนว่า ประเทศไทยมีอัตราค่าขนส่งอยู่ในอันดับที่ 35 จากจำนวน 155 ประเทศทั่วโลกตามหลักสิงคโปร์ที่อยู่อันดับที่ 2 รองจากประเทศเยอรมัน อันดับที่ 1 ญี่ปุ่นจากอันดับที่ 61 ในปี ค.ศ.2007 มาเป็นลำดับที่ 7 รองลงมาในอันดับที่ 13 จากเดิมอยู่ที่อันดับ 8 ได้หัวนอันดับที่ 13 เกาหลีอันดับที่ 23 เลื่อนจากอันดับที่ 25 จีน อันดับที่ 27 เดิมอันดับที่ 30 และมาเลเซียอันดับที่ 29 จากผลการสำรวจนี้ สะท้อนให้เห็นถึงต้นทุนของสินค้าไทยที่ย่อมจะสูงขึ้นตามอัตราค่าขนส่งสินค้า และเหตุผลดังกล่าวก็ย่อมจะทำให้ความสามารถในการแข่งขันโดยเฉพาะด้านราคาของสินค้าไทยสู้ประเทศผู้แข่งขันได้ลำบากยิ่งขึ้น

11. พึ่งพาการใช้พลังงานเชื้อเพลิงนำเข้าสูง แม้ว่าประเทศไทยจะสามารถจัดหาพลังงานได้จากแหล่งภายในประเทศ แต่ยังคงไม่เพียงพอต่อความต้องการจึงมีความจำเป็นต้องนำเข้าเชื้อเพลิงและแหล่งพลังงานจากต่างประเทศ เช่น น้ำมันดิบ น้ำมันสำเร็จรูป ถ่านหิน ไฟฟ้า เป็นต้น ทำให้ในแต่ละปีประเทศไทยต้องสูญเสียเงินตราต่างประเทศเป็นจำนวนมาก ในการจัดหาเชื้อเพลิงและพลังงาน แม้ว่าปัจจุบันจะมีความพยายามในการลดสัดส่วนการพึ่งพาพลังงานจากต่างประเทศ แต่อย่างไรก็ตามยังคงมีสัดส่วนที่การนำเข้าที่สูงอยู่ ดังนั้น สถานการณ์พลังงานของโลกจะยังคงมีผลกระทบต่อเศรษฐกิจของไทยอยู่มาก ในขณะที่ความต้องการพลังงานรวมภายในประเทศเพิ่มขึ้นตลอดเวลา

12. ความพร้อมในด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมอยู่ในระดับต่ำ จากรายงานผลสำรวจของ IMD และ WEF ยังได้จัดให้ประเทศไทยอยู่ในกลุ่มที่มีจุดอ่อนเรื่องความพร้อมในการรับเทคโนโลยีจากต่างประเทศต่ำ เป็นผลมาจากการที่ประเทศไทยยังขาดความพร้อมในด้านการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรม อุตสาหกรรมส่วนใหญ่ยังต้องนำเข้าเทคโนโลยีแบบเบ็ดเสร็จ ถึงแม้ว่าอุตสาหกรรมรายใหญ่บางประเภทจะเป็นการลงทุนจากต่างประเทศ แต่ก็ไม่ได้มีการวางแผนรองรับหรือถ่ายทอดเทคโนโลยีจากประเทศผู้ลงทุนแต่อย่างใด อีกทั้งผู้ประกอบการไทยยังไม่ได้ลงทุนระยะยาวด้านการ

วางรากฐานด้านเทคโนโลยีเท่าที่ควร จึงส่งผลให้ระดับการพัฒนาด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมของไทยอยู่ในระดับต่ำ ทำให้ผลิตภาพการผลิตรวมของประเทศอยู่ในระดับต่ำเช่นเดียวกัน

13. ปัญหาการเมืองภายในประเทศ จากการศึกษาความขัดแย้งทางการเมืองขึ้นในประเทศไทย มีการเปลี่ยนแปลงรัฐบาลหลายชุดในระยะเวลาไม่กี่ปี ส่งผลให้การดำเนินนโยบายในการพัฒนาประเทศขาดความต่อเนื่อง อีกทั้งภาคประชาชนยังมีความขัดแย้งทางด้านความคิด ก่อให้เกิดภาวะวิกฤตสังคม จนเกิดการชุมนุมและก่อความไม่สงบขึ้นในประเทศหลายครั้ง ซึ่งจากเหตุการณ์ดังกล่าวทำให้กระทบกระเทือนถึงภาพลักษณ์ของประเทศ นักลงทุนต่างประเทศขาดความเชื่อมั่นส่งผลให้การลงทุนจากต่างประเทศเริ่มลดลง ตั้งแต่ปีพ.ศ.2549 เป็นต้นมา

โอกาส (Opportunities) ของภาคอุตสาหกรรมไทย

1. ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเป็นตลาดผู้บริโภคสินค้าที่มีลักษณะคล้ายคลึงกับไทย และเป็นโครงข่ายฐานการผลิต ทั้งด้านแรงงานและทรัพยากรธรรมชาติที่เป็นประโยชน์ต่อการขยายการลงทุน ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนนับเป็นการบูรณาการทางเศรษฐกิจที่มีความสำคัญกับประเทศไทยอย่างมาก เนื่องจากกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจที่มีความใกล้ชิดไทยมากที่สุด ประเทศสมาชิกอาเซียนหลายประเทศเป็นเพื่อนบ้านมีพรมแดนติดกัน มีวัฒนธรรมที่คล้ายคลึง มีสินค้าและบริการที่สามารถเสริมซึ่งกันและกันได้ หรือมีสินค้าบริการที่คล้ายคลึงกัน การรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนทำให้เกิดตลาดในภูมิภาคที่มีขนาดใหญ่ โดยสามารถนำจุดแข็งของแต่ละประเทศมาเสริมกับจุดแข็งของประเทศไทยเพื่อสร้างประโยชน์สูงสุดในการผลิตส่งออกและบริการ ซึ่งจะเกิดได้ก็ต่อเมื่อมีการเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิตได้อย่างเสรีมากขึ้น นอกจากนี้ การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะช่วยให้ประเทศสมาชิกมีความเป็นปึกแผ่นและช่วยสร้างอำนาจการต่อรองในเวทีต่างๆ มากขึ้น นอกจากนี้ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะช่วยส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวในด้านการค้าและการลงทุนของไทย เนื่องจากการผลักดันมาตรการต่างๆ เพื่อเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะก่อให้เกิดการยกเลิก หรือลดอุปสรรคในการเข้าสู่ตลาด ไม่ว่าจะเป็นอุปสรรคด้านภาษี หรือมาตรการทางการค้าอื่นๆ ที่มีไขว่ขวาย เพราะประเทศสมาชิกจะแสวงหาความร่วมมือ เพื่อลดหรือจัดอุปสรรคต่างๆ เหล่านั้น รวมถึงอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุนระหว่างกัน อีกทั้ง ยังจะทำให้ผู้ประกอบการไทยได้เริ่มปรับตัวและเตรียมความพร้อมพร้อมกับสภาวะแวดล้อมทางเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงไป และใช้โอกาสที่เกิดจากการลดอุปสรรคทางการค้าและการลงทุนต่างๆ ให้เกิดประโยชน์อย่างเต็มที่ โดยเฉพาะสาขาที่ไทยมีความพร้อมและมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง

2. ความร่วมมือทางเศรษฐกิจของอาเซียนพลัส (ASEAN plus) กับประเทศที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจเอื้อประโยชน์ทางการค้าอย่างมาก ความร่วมมือทางเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนบวกกับประเทศจีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ อินเดีย ออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ จะส่งเสริมให้เกิดการปรับตัวของภาคอุตสาหกรรมให้มีระบบการผลิตและผลิตภัณฑ์ที่ได้มาตรฐาน การส่งเสริมอุตสาหกรรมสาขาที่มีศักยภาพในตลาดใหม่ โดยเฉพาะในกลุ่มผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม รวมถึงการขยายโอกาสให้ผู้ประกอบการสามารถลดต้นทุนวัตถุดิบโดยอาศัยวัตถุดิบภายในกลุ่มประเทศสมาชิก

3. ความต้องการวัตถุดิบเกษตรเพื่อเป็นอาหาร พลังงาน และวัสดุทดแทนสิ่งสังเคราะห์ ซึ่งธนาคารโลกได้คาดการณ์ว่า ในระยะอีก 20 ปีข้างหน้า ความต้องการด้านอาหารมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 50 โดยมีปัจจัยจากจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น การเพิ่มขึ้นของสัดส่วนของชนชั้นกลาง อิทธิพลด้านลัทธิบริโภคนิยม ปัญหาการขาดแคลนน้ำเพื่อการเกษตร และการลดลงของพื้นที่เพาะปลูก เนื่องจากการพัฒนาสู่ความเป็นเมืองอย่างรวดเร็ว ดังนั้น ความต้องการอาหารที่เพิ่มขึ้นตามจำนวนประชากร ความต้องการพลังงาน ทั้งน้ำมันดิบ แก๊สธรรมชาติ และเชื้อเพลิงอื่นๆ รวมทั้งวัสดุทดแทนสิ่งสังเคราะห์ นับเป็นโอกาสสำคัญของประเทศไทยในการขยายตลาดสำคัญสำหรับการส่งออกสินค้าเกษตรพื้นฐาน

4. กระแสการอนุรักษ์ธรรมชาติและ การเพิ่มขึ้นของประชากรสูงอายุ ทำให้มีความต้องการสินค้าเพื่อสุขภาพมากขึ้น โดยเฉพาะที่มาจากวัสดุธรรมชาติ จากการประมาณการของสหประชาชาติ รายงานว่าภายในปี ค.ศ. 2050 โลกจะมีประชากรถึง 9,000 ล้านคน โดยส่วนใหญ่จะอยู่ในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา นั้นแสดงว่าโอกาสเกิดตลาดใหม่ๆ ขึ้นในประเทศกำลังพัฒนามีมากขึ้น หากอุตสาหกรรมไทยต้องการเพิ่มส่วนแบ่งทางการตลาดในกลุ่มประเทศเกิดใหม่ดังกล่าว มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ผู้ประกอบการต้องเรียนรู้ความต้องการของผู้บริโภคที่เปลี่ยนไป ควบคู่ไปกับอัตราการเจริญเติบโตของประชากรในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนาที่เพิ่มสูงขึ้น การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากรยังรวมถึง การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรที่เป็นผู้สูงอายุในทุกประเทศทั่วโลก สะท้อนให้เห็นถึง รสนิยมและประเภทสินค้าก็จะเปลี่ยนแปลงไปด้วยความต้องการสินค้าเพื่อสุขภาพจะเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะที่มาจากวัสดุธรรมชาติ ดังนั้น หากอุตสาหกรรมไทยสามารถเรียนรู้และปรับตัวในการผลิตสินค้า เพื่อสนองตอบต่อความต้องการของตลาดใหม่ได้ ก็จะทำให้อุตสาหกรรมของไทยสามารถขยายส่วนแบ่งตลาดเพิ่มขึ้นได้

5. การเปลี่ยนแปลงและวิวัฒนาการของเทคโนโลยีด้าน Bio-technology และ Material Technology เปิดโอกาสให้มีการพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่เพื่อสนองตอบความต้องการของผู้บริโภคมากยิ่งขึ้น การเปลี่ยนแปลงและความก้าวหน้าอย่างรวดเร็วของเทคโนโลยีสารสนเทศผสมผสาน

กับเทคโนโลยีระดับโมเลกุล ซึ่งประกอบด้วย 3 สาขาหลัก คือ 1 เทคโนโลยีชีวภาพ 2 เทคโนโลยี Nono technology 3. วัสดุศาสตร์ จะเข้ามามีบทบาทมากขึ้นในทางเศรษฐกิจและการพัฒนาอุตสาหกรรม วงจรชีวิตของผลิตภัณฑ์ (Product life Cycle) จะสั้นลง นอกจากนี้การรวมตัวของเทคโนโลยีเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา เมื่อ Nanotechnology รวมกับเทคโนโลยีสารสนเทศรวมกับเทคโนโลยีทางการตัดต่อพันธุกรรม (GMOs) มีแนวโน้มที่อาจเป็นไปได้ในอนาคต เช่น ผักที่เป็นยารักษาโรคในตัวเอง หุ่นยนต์ที่มีขนาดเล็กเท่าไวรัสที่ส่งเข้าไปในร่างกายแล้วเข้าไปรักษาอวัยวะส่วนที่เจ็บป่วยได้โดยตรง หรือ โทรศัพท์มือถือที่มีขนาดเล็กลงเท่ากับนาฬิกาข้อมือ เป็นต้น ประเทศไทยจึงจำเป็นต้องเตรียมความพร้อมให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีดังกล่าวในอนาคต โดยจะต้องมีการบริหารจัดการองค์ความรู้อย่างเป็นระบบ ทั้งการพัฒนาหรือสร้างองค์ความรู้ รวมถึงการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสมมาผสมผสานร่วมกับจุดแข็งของสังคมไทย อาทิ สร้างความเชื่อมโยงเทคโนโลยีกับวัฒนธรรมและภูมิปัญญาท้องถิ่น เพื่อสร้างคุณค่าเพิ่มให้กับสินค้าและบริการ มีการบริหารจัดการลิขสิทธิ์และสิทธิบัตร และการคุ้มครองทรัพย์สินทางปัญญาอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งแบ่งปันผลประโยชน์ที่เป็นธรรมกับชุมชน

ภัยคุกคาม (Threat) ของภาคอุตสาหกรรมไทย

1. การรวมกลุ่มประเทศตามภูมิภาคต่างๆ ทำให้มีมาตรการการกีดกันทางการค้าในรูปแบบต่างๆ เกิดขึ้น ส่งผลให้อุตสาหกรรมไทยที่ส่งออกข้ามภูมิภาคต่างๆ ต้องปรับตัว และมีต้นทุนการผลิตสูงขึ้น เป็นอุปสรรคต่อการแข่งขัน การรวมกลุ่มประเทศตามภูมิภาคต่างๆ ทำให้เกิดมาตรการกีดกันทางการค้าในรูปแบบใหม่ๆ ทั้งในด้านการกำหนดมาตรฐานสินค้า มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม มาตรฐานด้านแรงงาน และมาตรฐานที่เกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้บริโภค ที่ตลาดเป้าหมายในการส่งออกสำคัญของไทย เช่น สหรัฐอเมริกา และกลุ่มประเทศในยุโรปได้นำมาใช้ตั้งแต่ปี ค.ศ. 2000 เป็นต้นมา ทำให้ผู้ประกอบการไทยต้องปรับตัว เพื่อปฏิบัติตามเงื่อนไข หรือกฎระเบียบสากล ซึ่งหากไม่สามารถปฏิบัติตามข้อบังคับดังกล่าวได้นั้น ก็จะส่งผลให้ไทยสูญเสียตลาดดังกล่าวไป ซึ่งปัจจัยดังกล่าวถือเป็นการเพิ่มต้นทุนในการผลิตและการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการไทยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

2. ภาวะโลกร้อน ส่งผลให้เกิดมาตรการควบคุมสารเรือนกระจก อาทิ CO₂ ทำให้การกำหนดโครงสร้างอุตสาหกรรมของไทยต้องคำนึงถึงปริมาณการปล่อยสารเรือนกระจก ประเด็นเรื่อง “ภาวะโลกร้อน” ได้มีการหยิบยกขึ้นเป็นวาระพิเศษในเวทีความร่วมมือระหว่างประเทศอย่างเป็นทางการ ระบุธรรมตั้งแต่ปี ค.ศ.1997 การลงนามในพิธีสารเกียวโต (Kyot Protocol) พิธีสารที่เป็นจุดเริ่มต้นของการเปิดหน้าต่างใหม่ให้กับสมาชิกในประชาคมเศรษฐกิจโลก ต้องหันมาให้ความสนใจกับ

สภาพแวดล้อมธรรมชาติที่เปลี่ยนแปลงไป อันเป็นผลจากการพัฒนาที่ไม่สมดุล การลงนามและให้คำมั่นสัญญาของภาคีประเทศส่วนมากทั่วโลกในพิธีสารเกียวโต ระหว่างการประชุมสหประชาชาติว่าด้วย “การเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศ (United Nations Framework Convention on Climate Changes)” เมื่อวันที่ 11 ธันวาคม ค.ศ. 1997 คือ สัญญาฉบับที่สำคัญว่า ประเด็นเรื่องการเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศของโลก กำลังจะเป็นภัยคุกคามต่อการปรับตัวของภาคอุตสาหกรรมในไม่ช้าก็เร็ว โดยในอนาคตแนวโน้มการตัดสินใจซื้อสินค้าของผู้บริโภคจะคำนึงถึงผลกระทบของสินค้าและบริการที่มีต่อสิ่งแวดล้อมเป็นสิ่งสำคัญ และผู้บริโภคยินดีที่จะจ่ายมากขึ้นอีกระดับหนึ่งเพื่อให้ได้สินค้าและบริการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งพฤติกรรมผู้บริโภคดังกล่าวจะเป็นแรงผลักดันให้โครงสร้างอุตสาหกรรมเปลี่ยนแปลงและก่อให้เกิดการพัฒนาในด้านการปรับปรุงมาตรฐานสิ่งแวดล้อมของภาคอุตสาหกรรมมากยิ่งขึ้น

3. แนวโน้มรูปแบบการลงทุนของประเทศต่างๆ ให้ความสนใจในธุรกิจบริการมากกว่าการลงทุนภาคอุตสาหกรรม ทำให้อุตสาหกรรมที่พึ่งพาเงินทุนต่างชาติมีผลกระทบต่อการขยายตัวของอุตสาหกรรมได้ โดยกลุ่มธุรกิจบริการที่มีแนวโน้มมาแรงและเป็นกลุ่มธุรกิจที่ประเทศต่างๆ ให้ความสนใจลงทุนซึ่งมีอัตราเติบโตค่อนข้างสูง และมีการเคลื่อนย้ายฐานการบริการจากประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่น สหรัฐอเมริกา และสหภาพยุโรป มายังภูมิภาคเอเชียมากขึ้น โดยเฉพาะประเทศกำลังพัฒนาที่สามารถดึงดูดการลงทุนจากต่างชาติมากกว่าภูมิภาคอื่น โดยธุรกิจบริการที่ชาวต่างชาติสนใจลงทุน คือ บริการด้านค้นคว้าและวิจัย บริการให้ข้อมูลทางโทรศัพท์ บริการด้านการขนส่งและกระจายสินค้าแบบครบวงจร และบริการด้านการซ่อมบำรุง นอกจากนี้ รูปแบบการลงทุนในธุรกิจบริการสาขาการเงินที่มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างขององค์ประกอบของประเภทเงินทุนระหว่างการลงทุน ในตลาดหุ้นหรือตลาดเงิน การลงทุนโดยตรงและการกู้ยืม การเพิ่มบทบาทในทางเศรษฐกิจและการส่งออกเงินทุนของประเทศเกิดใหม่เอเชียตะวันออก (Emerging East Asia) ซึ่งประกอบด้วย ไทย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ มาเลเซีย จีน เวียดนาม รวมถึงการเคลื่อนย้ายเงินทุนไปลงทุนในภาคบริการของประเทศที่พัฒนาแล้ว โดยแนวโน้มของการเปลี่ยนแปลงระบบการเงินนี้เป็นสถานการณ์ที่เอื้ออำนวยประโยชน์แก่นักลงทุน ซึ่งจะดึงดูดนักลงทุนชาวต่างชาติให้หันมาเห็นความสำคัญ และเร่งกระจายเม็ดเงินลงทุนไปยังสาขาการเงินมากขึ้น ไม่เพียงแต่สาเหตุเพราะภาคการเงินทวีความเปราะบางขึ้นเท่านั้น กอปรกับธรรมชาติของการลงทุนของการเก็งกำไรในภาคการเงินที่เห็นผลเร็วกว่าภาคอุตสาหกรรมอย่างชัดเจน ดังนั้น หากเปรียบเทียบระหว่างสัดส่วนการลงทุนใน 3 องค์ประกอบหลัก คือ การลงทุนโดยตรง (Direct Investment) การลงทุนในตราสารหนี้ (Foreign Borrowing) และการลงทุนในตลาดหุ้นหรือตลาดเงิน (Portfolio Investment) นั้น แนวโน้มที่การลงทุนในภาคอุตสาหกรรมที่แท้จริง หรือ Real Sector

จะเติบโตในอัตราที่คงที่ หรือช้าลง จะมีความชัดเจนมากยิ่งขึ้นในอนาคต ซึ่งการลงทุนในภาคอุตสาหกรรมจะพบว่า ภาคการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกหลักๆ ของประเทศไทย อาทิ ยานยนต์ เครื่องใช้ไฟฟ้า และอิเล็กทรอนิกส์ เครื่องคอมพิวเตอร์ เหล็ก ฯลฯ ล้วนแล้วแต่ต้องพึ่งพาเงินลงทุนจากต่างชาติเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้น หากกระแสของการลงทุนเปลี่ยนแปลงไป การที่ไทยยังคงพึ่งพาเงินลงทุนจากต่างประเทศเช่นเดิม ไทยก็จะพบอุปสรรคสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตอย่างแน่นอน

4. ปริมาณน้ำมันจากฟอสซิลที่ลดลงอย่างต่อเนื่องและรวดเร็ว ส่งผลกระทบต่อแหล่งพลังงานเคมีสังเคราะห์ และวัตถุดิบอุตสาหกรรมที่ได้จากน้ำมัน ประเทศไทยใช้พลังงานจากเชื้อเพลิงฟอสซิลเป็นส่วนใหญ่ ทำให้ประเทศไทยต้องนำเข้าพลังงานจากต่างประเทศถึงร้อยละ 49 ของพลังงานทั้งหมดที่ใช้ในประเทศ โดยการนำเข้าที่สำคัญคือ การนำเข้าน้ำมันดิบและน้ำมันสำเร็จรูป ทำให้เกิดความเสียเปรียบในแง่เศรษฐกิจและความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ทั้งนี้จากการศึกษาในเชิงเปรียบเทียบจากรายงานทรัพยากรมนุษย์ (Human Development Report 2009/2010) ของสำนักงานโครงการพัฒนาแห่งสหประชาชาติ (United Nations Development Program: UNDP) พบว่า ประเทศที่มีการพัฒนาในระดับสูง อาทิ ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกาและสิงคโปร์ แล้วจะพบว่าประเทศเหล่านี้มีความพยายามที่จะลดการใช้น้ำมันดิบและถ่านหิน แต่หันมาใช้พลังงานทางเลือก และพลังงานหมุนเวียนที่สามารถนำกลับมาใช้ได้ใหม่ เช่น พลังงานน้ำ พลังงานลม พลังงานแสงอาทิตย์และพลังงานขยะชีวมวล (Biomass) มากขึ้น ในขณะที่ประเทศไทยซึ่งถูกจัดให้อยู่ในกลุ่มประเทศที่มีการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์อยู่ในระดับกลางนั้น ยังคงมีการใช้พลังงานจากเชื้อเพลิงฟอสซิลที่ขยายตัวมากขึ้น ในขณะที่การใช้พลังงานหมุนเวียนที่กลับมาใช้ได้เหมือนจะมีอัตราลดลงถึงเกือบเท่าตัว

5. ภาวะวิกฤตใหม่ๆ ที่เกิดขึ้นอย่างเฉียบพลันและมีผลกระทบทั่วโลก (การเงิน โรคระบาด ภัยธรรมชาติ การขาดแคลนทรัพยากร) ล้วนแต่เป็นภัยคุกคามต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมทั้งสิ้น อาทิ ภาวะวิกฤตการเงินโลก ซึ่งเกิดจากภาวะวิกฤติทางการเงินของสหรัฐอเมริกา ยุโรป ลุกลามไปยังประเทศอื่นๆ ทั่วโลกในรูปแบบ Domino ส่งผลกระทบต่อภาคการผลิตไทย ทั้งในด้านการลงทุน การส่งออก และการบริโภคภายในประเทศเป็นอย่างมาก เนื่องจากประเทศไทยยังคงเป็นประเทศที่พึ่งพาการลงทุนจากต่างประเทศเป็นหลัก นอกจากนี้วิกฤตภัยธรรมชาติ ไม่ว่าจะเป็นภาวะโลกร้อน พายุ Tsunami น้ำท่วม และปัญหาด้านโรคภัยไข้เจ็บที่กำลังแพร่ระบาด นับว่าเป็นตัวอย่างปัญหาหลักที่ภาคอุตสาหกรรมและสังคมโลกต้องเผชิญ

สถานะแวดล้อมอุตสาหกรรมทางการขนส่งทางอากาศ

1. ภาพรวมของอุตสาหกรรมขนส่งทางอากาศ

ปัจจุบันบทบาทของอุตสาหกรรมขนส่งทางอากาศมีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศในหลายๆ ด้านไม่ว่าจะเป็นทางด้านการเศรษฐกิจ ซึ่งมีการคำนวณว่ารายได้จากการขนส่งทางอากาศถือเป็นร้อยละ 1 ของค่า GDP³ โดยรวมของประเทศในโลก ด้านสังคม ด้านการเมือง ขณะที่ประเทศต่างๆ ได้ พยายามที่จะกำหนดกฎเกณฑ์และนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการขนส่งทางอากาศ ให้เป็นไปในทิศทางที่เกื้อกูลหนุนและส่งเสริมการประกอบการขนส่งทางอากาศ ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศให้สามารถดำเนินไปได้ภายใต้การแข่งขันที่เป็นธรรม

ภาพรวมของอุตสาหกรรมขนส่งทางอากาศ มีแนวโน้มของการขยายตัวมากขึ้น ไปตามความต้องการที่เพิ่มสูงขึ้น⁴ อ้างอิงจากแหล่งข้อมูลของบริษัท โบอิง จำกัด (ผู้ผลิตอากาศยาน โบอิง) คาดการณ์ถึง จำนวนผู้โดยสารเดินทางทางอากาศยานจะเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 8 จากปี ค.ศ. 2010 แม้ว่าหลังจากที่ตัวเลขของการเดินทางลดลงในช่วงปี ค.ศ. 2009 ก็ตาม แต่การเจริญเติบโตจะได้อย่างต่อเนื่องคิดเป็นร้อยละ 6 ต่อปี ซึ่งใน ค.ศ. 2010 นั้นแม้ว่าประสบปัญหาการราคาน้ำมันที่สูงขึ้นเนื่องจากความขาดแคลน ต่อเนื่องจากการปัญหาการสู้รบในตะวันออกกลาง และปัญหาเศรษฐกิจยุโรปตกต่ำ แต่ก็ยังมีความเชื่อว่าในอีก 20 ปีข้างหน้า มูลค่าของการขนส่งทางอากาศจะมีมากกว่า 4 พันล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อปี คิดเป็นร้อยละ 20-40 ของการเติบโต ซึ่งเป็นผลพวงมาจาก

- ความต้องการความเร็วและประหยัดเวลาในการเดินทาง ความสะดวกสบายที่สายการบินนำเสนอ อาทิ เรื่องของเวลาเข้าและออกเครื่องบิน เส้นทางบิน ที่เที่ยวบินตรงไม่แวะหยุดพัก ทางเลือกของเที่ยวบิน ระดับชั้นการบริการ (Service Class) และราคา เป็นต้น

- เรื่องเสรีภาพทางการบิน ถือเป็นตัวขับเคลื่อนที่สำคัญที่จะสร้างเครือข่ายการบินอย่างมีคุณค่า สายการบินพยายามที่จะคิดสร้างเครือข่ายครอบคลุมได้อย่างไร เนื่องจากมูลเหตุจูงใจของการเปิดเสรีภาพทางการบินนี้สามารถสร้างอุปทานได้ถึงร้อยละ 30

แผนภาพที่ 6 แสดงข้อมูลสำคัญต่ออุตสาหกรรมการบินในช่วง ค.ศ. 2011-2030

³ GDP หรือ Gross domestic product คือ ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ หมายถึง มูลค่าตลาดสินค้าและบริการขั้นสุดท้ายที่ถูกผลิตในประเทศช่วงเวลาหนึ่งๆ โดยไม่คำนึงว่าผลผลิตนั้นจะผลิตขึ้นมาด้วยทรัพยากรของชาติใด

⁴ Current Market Outlook 2001-2030 “Air Travel market recovering”,
www.boeing.com/commercial/cmo/

Key indicators 2010 to 2030		Demand by region 2011 to 2030		
Growth measures		Region	New airplanes	Value (\$B)
World economy	3.3%	Asia Pacific	11,450	1,510
Gross domestic product (GDP)		Europe	7,550	880
Airplane fleet	3.6%	North America	7,530	760
Number of passengers	4.2%	Latin America	2,570	250
Airline traffic	5.1%	Middle East	2,520	450
Revenue passenger-kilometers (RPK)		CIS*	1,080	110
Cargo traffic	5.6%	Africa	800	100
Revenue tonne-kilometers (RTK)		Total	33,500	4,060
		*Commonwealth of Independent States.		
Current Market Outlook 2011-2030				
		Copyright © 2011 Boeing. All rights reserved.		

จากแผนภาพแสดงถึงตัวดัชนีวัดการเติบโตด้านการบินพบว่า เศรษฐกิจโลกโดยอ้างอิงจาก GDP ภาคขนส่งทางอากาศประมาณที่ร้อยละ 3.3 โดยเฉลี่ยทุกปี ผู้โดยสารขึ้นร้อยละ 3.6 จำนวนผู้โดยสารขึ้นร้อยละ 4.2 โดยทั้งนี้รายได้สายการบินในส่วนการขนส่งผู้โดยสารต่อกิโลเมตรเท่ากับร้อยละ 5.1 ส่วนการรับขนส่งสินค้าโตขึ้นร้อยละ 5.6 ตันต่อกิโลเมตร

เมื่อพิจารณาถึงอัตราการเจริญเติบโตตลาดขนส่งทางอากาศในแต่ละภูมิภาค โดยเทียบกับการสั่งซื้อเครื่องบินของบริษัทโบอิง พบว่าการเจริญเติบโตในส่วนภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกเติบโตมากที่สุด จำนวนการสั่งซื้อมีถึง 11,450 ลำ มูลค่าการส่งมอบ 1,510 พันล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ สรุปได้ว่า เมื่อมีการเติบโตด้านการสั่งซื้อเครื่องบินเท่ากับว่ามีความต้องการการเดินทางทางอากาศเพิ่มขึ้น โดยภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีแนวโน้มสูงสุด รองลงมาแถบละตินอเมริกาและแอฟริกา

แผนภาพที่ 7 อัตราการเจริญเติบโตของการขนส่งทางอากาศ

Market developments Airline traffic growth rates						
2010 to 2030						
	Africa	Latin America	Middle East	Europe	North America	Asia Pacific
Asia Pacific	8.1%	5.7%	7.2%	5.9%	5.1%	7.0%
North America	6.4%	5.4%	7.3%	3.6%	2.3%	
Europe	4.6%	4.8%	5.4%	4.0%		

สอดคล้องกับแผนภาพกับการพัฒนาตลาดขนส่งทางอากาศ โดยตัวเลขของอัตราการจราจรทางอากาศ พบว่า ในช่วงปี ค.ศ.2010 จนถึง ค.ศ.2030 มีการประเมินสถานการณ์อัตราการเดินทางระหว่างทวีป พบว่า การเดินทางภายในทวีปเอเชียแปซิฟิกด้วยกันมีถึงร้อยละ 7 รองลงมาเป็นการภายในทวีปเช่นเดียวกันเป็นการเดินทางระหว่างละตินอเมริการ้อยละ 6.8 และแอฟริการ้อยละ 5.8

รายได้จากการขนส่งทางอากาศปัจจุบัน คิดเป็นประมาณอัตราร้อยละ 1.5 – 2.0 ของ GDP โดยรวม ซึ่งมีการโตประมาณร้อยละ 60-80 และมีการประมาณการว่าจะเพิ่มขึ้นอีกประมาณร้อยละ 3.3 ของทุกปีในอีก 20 ปีข้างหน้า ซึ่งปัจจัยที่เป็นตัวขับเคลื่อนให้เกิดการเติบโตนี้ พบว่า

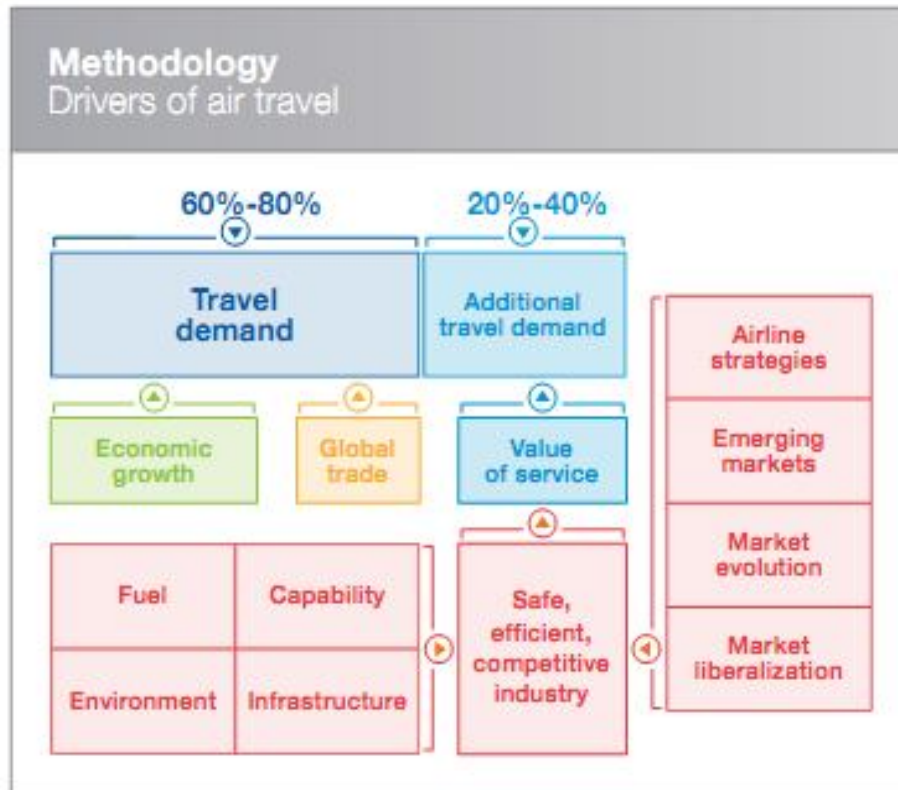
1. มีอุปสงค์ คือ ความต้องการเดินทางที่สะดวกสบายระหว่างการเดินทาง รวดเร็ว

ประหยัดเวลา โดยพบว่า การดำเนินการเดินทางของผู้โดยสารทั่วโลกเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 5.1 ส่วนการขนส่งสินค้าคิดเฉลี่ยร้อยละ 5.6 ในแต่ละช่วงเวลา ส่วนการสร้างหรือกระตุ้นให้เกิดความต้องการที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้เกิดการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจถึงร้อยละ 60-80 เนื่องจากการเดินทางของกลุ่มนักธุรกิจที่ประกอบกิจการค้าระหว่างประเทศมากขึ้นจากทั่วทุกภูมิภาค

2. การสร้างความต้องการให้เกิดการเดินทาง ที่เกิดจากการคิดสร้างสรรค์ส่วนเพิ่ม นั้น

มีประมาณร้อยละ 20-40 ตัวอย่างเช่น ผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศนำเสนอคุณค่าการบริการรูปแบบต่างๆ เป็นต้น ในแง่ทฤษฎีมีการกำหนดตัวอุปสรรคปัจจัยที่สำคัญต่อการเจริญเติบโตการให้บริการขนส่งทางอากาศ ได้แก่ ราคาน้ำมัน ความสามารถในการตอบสนองอันเกี่ยวกับโครงสร้างสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน ประสิทธิภาพ ความปลอดภัย การแข่งขันในอุตสาหกรรมเดียวกัน สถานะต่างๆ ทางการบริหารจัดการสายการบิน กลยุทธ์ของสายการบิน การรวมตลาดในรูปแบบต่างๆ การปฏิบัติตลาด และการเปิดเสรีของตลาด พิจารณาได้จากแผนภาพแสดงหลักการตัวขับเคลื่อนการเดินทางทางอากาศ สอดคล้องไปด้วยปัจจัยต่างๆ ดังแผนภาพต่อไปนี้

แผนภาพที่ 8 แผนผังตัวขับเคลื่อนของการเติบโตในการเดินทางทางอากาศ

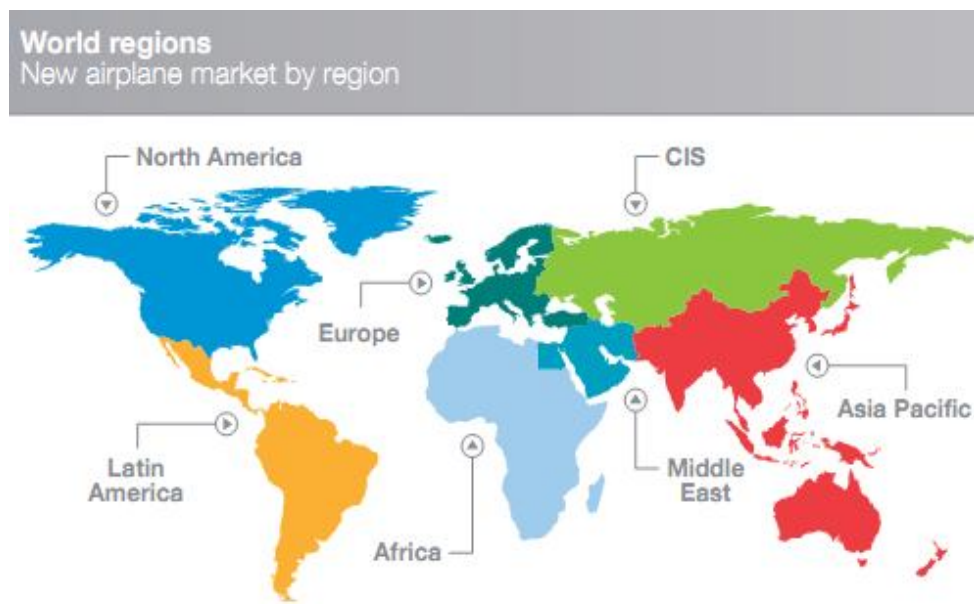


จากภาพแสดงให้เห็นว่า ความต้องการในการเดินทางมีอยู่แล้วประมาณร้อยละ 60-80 ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 40-20 เป็นความต้องการเพิ่มในส่วนของการเดินทาง ซึ่งความต้องการเดินทางเกิดจาก 2 ส่วน ได้แก่ การเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ และการค้าระหว่างประเทศ ในเรื่องความต้องการที่เพิ่มขึ้นที่ได้จากคุณค่าของบริการที่ผู้รับขนได้สร้าง ขึ้นอยู่กับปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อการให้บริการในการเดินทาง ประกอบด้วย น้ำมัน ความสามารถของผู้เดินทาง สภาพแวดล้อม และ สาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง ในเรื่องที่เกี่ยวข้องความปลอดภัย ความมีประสิทธิภาพและความสามารถในการแข่งขันของสายการบิน ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะเป็นตัวโยงย้อนกลับไปในเรื่องการส่งมอบคุณค่าของ การบริการ ซึ่งเกิดขึ้นจากการวางแผนกลยุทธ์ของสายการบินนั้นๆ อาทิ กลยุทธ์ในเรื่องการเข้าร่วม ตลาดเดียวกันกับสายการบินอื่น การปฏิวัติตลาดสายการบิน ซึ่งเป็นตลาดที่มีความเสริมมากขึ้น โดย ทั้งนี้บริษัทโบอิง ได้คาดการณ์ว่าจะการส่งมอบอากาศยานใหม่นอกภูมิภาคยุโรปมีถึงร้อยละ 78 ซึ่ง ในสัดส่วนดังกล่าวร้อยละ 34 เป็นการส่งมอบนอกภูมิภาคยุโรปแก่สายการบินในภูมิภาคเอเชีย แปซิฟิก

2. รูปแบบการบินแบบต้นทุนต่ำมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง

โดยฝูงบินของสายการบินต้นทุนต่ำมีการเจริญเติบโตถึงร้อยละ 5.7 ต่อปี ประเทศที่มีความต้องการใช้อากาศยานใหม่ให้เห็นได้ชัดเจนได้แก่ประเทศสหรัฐอเมริกาหรับอเมริกา ประชากรน้อยกว่า 9 ล้านคนก็ตาม แต่ก็ถือว่าเป็นคู่แข่งที่สำคัญตลาดการบินในขณะนี้ อยู่ลำดับ 3 ของมูลค่าตลาดอากาศยานใหม่ทั้งหมด

แผนภาพที่ 9 การแบ่งภูมิภาคของตลาดของเครื่องบินโดยรวม แบ่งออกเป็น 7 โซน ประกอบด้วย ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ยุโรป อเมริกาเหนือ ละตินอเมริกา ตะวันออกกลาง แอฟริกา และกลุ่มประเทศเครือรัฐเอกราชเซียที่แยกประเทศออกมา เรียกว่า “กลุ่ม CIS” หรือ Commonwealth Independent States



แผนภาพที่ 10 แสดงถึงการเติบโตของการจราจรทางอากาศ



แผนภาพดังกล่าวเป็นการแสดงประมาณการเติบโตด้านการจราจรทางอากาศตามปี ตั้งแต่ปี ค.ศ. 2010 ถึง 2030 พบว่า ประมาณการการเดินทางเข้า-ออกแถบตะวันออกเฉียงใต้แปซิฟิกอยู่ในอัตราร้อยละ 7.2 ส่วนการจราจรขนส่งภายในเอเชียแปซิฟิกจะมีความเจริญเติบโตเป็นอันดับสองเฉลี่ยประมาณอัตราร้อยละ 7 ซึ่งสามารถบ่งบอกได้ถึงโอกาสของการเจริญเติบโตในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก รวมทั้งประเทศไทยที่เป็นหนึ่งสมาชิกในภูมิภาคนี้ด้วย

3. สายการบินแต่ละสายพยายามที่จะคงไว้ซึ่งส่วนแบ่งการตลาด

ต่อสัดส่วนการเติบโตที่เพิ่มขึ้น สิ่งสำคัญตามมาก็คือ สายการบินจะต้องมุ่งเน้นสร้างกลยุทธ์ตอบสนองความต้องการของผู้โดยสาร สร้างความหลากหลายรูปแบบบริการเพิ่มขึ้น อาทิ การขยายเส้นทางบินในเมืองต่างๆ ที่มีความต้องการของผู้โดยสาร การให้บริการแก่กลุ่มผู้โดยสารเฉพาะกลุ่ม แนวโน้มพบว่ากลุ่มนักธุรกิจมีการเติบโตมาก การรักษาภาพลักษณ์ของการให้บริการในแต่ละสายการบิน

เห็นได้ว่าสายการบินที่มีความพร้อมด้านสถานะการเงิน มักจะสร้างความแข็งแกร่งเพิ่มขึ้นในหลายรูปแบบ หลายมิติ เช่น การร่วมบินลักษณะการทำ Joint Venture หรือ Acquisition กับสายการบินพันธมิตร การคิดค้นนวัตกรรมการให้บริการในรูปแบบใหม่ ตัวอย่างเช่น สายการบิน Air New Zealand's SkycoachTM ใช้กลยุทธ์หยิบยื่นความเป็น "Premium" ให้แก่ผู้โดยสารในชั้นประหยัด การคิดค้นรูปแบบการให้บริการต่างๆ แม้ในเส้นทางบินระยะสั้น (Short-haul) ผู้โดยสารสามารถรับบริการรูปแบบที่นำเสนอได้ ทั้งนี้ได้มีการรวบรวมนวัตกรรมที่สายการบิน

ต่างๆ ได้นำเสนอให้บริการผู้โดยสาร⁵ เช่น **Air New Zealand** เปิดตัวที่นั่งในชั้นประหยัด 3 ประเภท ได้แก่

a) Regular Economy ซึ่งเปิดโอกาสให้ผู้โดยสารสามารถจองที่นั่งข้างๆ ได้ในนาที่สุดท้าย

b) Sky coach ซึ่งประกอบด้วยที่นั่งในชั้นประหยัด 3 ที่ในแนวขวาง และสามารถยกที่วางขาเพื่อประกอบเป็นที่นอนติดกับที่นั่งแถวข้างหน้าได้

c) Space seat ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ คือ

- Outer Space ซึ่งอยู่ริมหน้าต่าง สำหรับผู้โดยสารที่เดินทางคนเดียว และต้องการความเป็นส่วนตัว
- Inner Space สำหรับผู้โดยสารที่สามารถหันหน้าเพื่อนั่งหรือรับประทานอาหารร่วมกัน



ที่มาภาพ : <http://boardingarea.com>

All Nippon Airways เสนอ Theme การบริการใหม่ “Inspiration of Japan” สำหรับเที่ยวบินระยะไกลด้วยห้องพักส่วนตัว เติงนอน จอ LCD ขนาด 23 นิ้วระบบสัมผัส และตู้เสื้อผ้าส่วนตัว

⁵ <http://www.etatjournal.com/web/etat-tourism-journal/320-airline-trends-2011>



ที่มาภาพ : www.tokyoworklife.com

Lufthansa เป็นสายการบินแรกในยุโรปที่ประกาศ ความร่วมมือทางธุรกิจร่วมกับสื่อสังคมออนไลน์แบบ foursquare โดยให้คะแนนพิเศษแก่คนที่มา check-in ในสถานที่ของ Lufthansa ช่วงเทศกาล Oktoberfest และบัตรกำนัลมูลค่า 20 ยูโร และ Lufthansa's My Sky Status ที่เปิดโอกาสให้นักเดินทางสามารถ update สถานที่ระหว่างการเดินทางท่องเที่ยวร่วมกัน นอกจากนี้ยังมีบริการ Flynet หรือ บริการอินเทอร์เน็ตระหว่างเที่ยวบิน



ที่มาภาพ : www.tokyoworklife.com

Delta ได้ปรับที่นั่งในชั้นธุรกิจในเที่ยวบินระยะไกลเป็นแบบที่นอน (Full-flat Seats) นอกจากนี้ ยังมีการเพิ่มบริการแบบ Premium economy ที่เพิ่มพื้นที่สำหรับวางเท้า และการให้บริการ in-flight Wi-Fi ตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2010 ที่ผ่านมา



ที่มาภาพ : <http://blog.delta.com>

Finnair เพิ่มที่นั่งแบบปรับนอนได้ (Full-flat Bed) ในชั้นธุรกิจ และบริการสปาและซาวน่าในห้องรับรองของสายการบิน



ที่มาภาพ : www.satbtm.co.uk

Southwest ยังคงเดินหน้านโยบายที่จะไม่คิดค่าบริการ เพิ่มเติมจากผู้โดยสารเช่นเดียวกันกับสายการบินหลักอื่นๆ ของอเมริกา เช่น โครงการ “free bags fly here” การให้บริการเครื่องดื่มนิยในโอกาสต่างๆ เช่น เครื่องดื่มสำหรับคุณแม่ในวันแม่



ที่มาภาพ : www.flickr.com/photos/nutsaboutsouthwest

KLM เปิดตัวโครงการ “Upcycling” ที่นำยูนิฟอร์มของพนักงานกว่า 11,000 ชุด มาดัดแปลงสำหรับใช้งานอื่น หรือตัดเป็นชิ้นเล็กๆ เพื่อนำมาทำผลิตภัณฑ์ใหม่

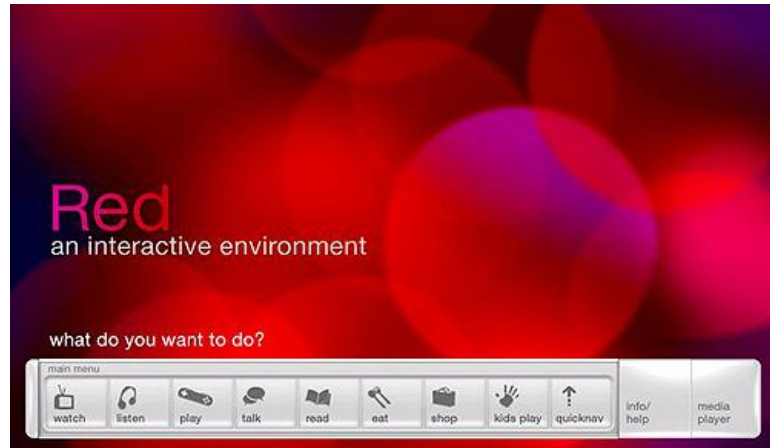


ที่มาภาพ : www.airlinetrends.com

การใช้สื่อสังคมออนไลน์ เช่น Foursquare สำหรับโครงการ KLM Surprise Team ที่มุ่งสร้างความสุขแก่ผู้โดยสารบางคนเฉพาะตัว

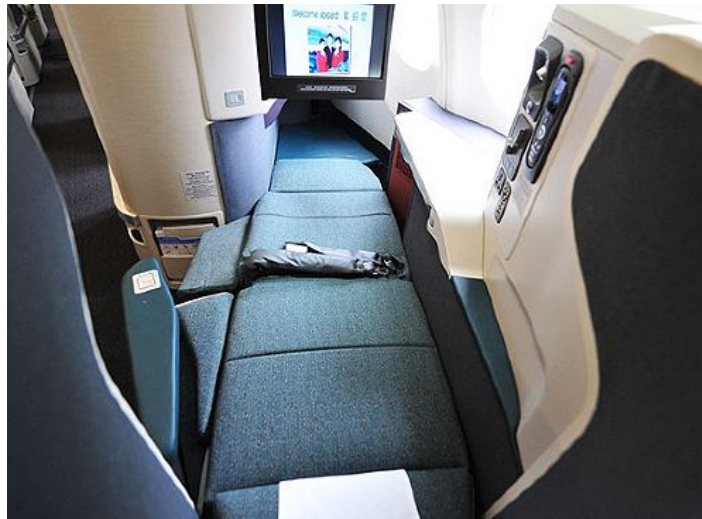
Virgin America เปิดตัว ระบบ “Red” ที่ผู้โดยสารสามารถใช้ระบบ เพื่อเข้าถึงความบันเทิงทั้งหลายบนเที่ยวบิน เช่น ดูโทรทัศน์ chat กับผู้โดยสารคนอื่นๆ เล่นเกมส์ 3D และสามารถสั่งอาหาร และเครื่องดื่มที่ตนเองต้องการ นอกจากนี้ Virgin America พยายามให้บริการอาหารตาม

ฤดูกาลในท้องถิ่นที่ปลูกพืชแบบออร์แกนิกส์จากแคลิฟอร์เนีย และซานฟรานซิสโก ซึ่งเป็นฐานการบินของตนเอง



ที่มาภาพ : www.facebook.com/VirginAmerica

Cathay Pacific มี โครงการสำหรับการขายที่นั่งแบบ “Bed Extension” ในชั้นธุรกิจ และ Premium Economy ในปี 2012 นอกจากนี้ยังมีแผนที่จะให้บริการ อาหารปรุงใหม่บนเที่ยวบิน เช่น ข้าวที่หุงใหม่ ขนมปัง และกาแฟที่ปรุงเสร็จใหม่ ๆ



ที่มาภาพ : www.skyscrapercity.com

Emirates ให้บริการที่สามารถเข้าถึงวัฒนธรรมของผู้โดยสารมากขึ้น เช่น ในเดือนรอมฎอน ผู้โดยสารที่รอขึ้นเครื่องในเวลาใกล้พระอาทิตย์ตกดินจะได้รับกล่องอาหารที่เรียกว่า “Iftar” นอกจากนี้พนักงานต้อนรับบนเครื่องบินยังสามารถเข้าถึงข้อมูลของผู้โดยสารได้แบบ “Realtime” จากฐานข้อมูลของสายการบิน เช่น ความชื่นชอบส่วนตัว และสามารถ upgrade ผู้โดยสารที่ต้องการย้ายที่นั่งได้ในนาทีสุดท้ายพร้อมระบบการชำระเงินด้วย โมบายล์สะสม



ที่มาภาพ : www.arabiansupplychain.com

Asiana เปิดตัวพ้อครัวบนเที่ยวบิน เช่น พ้อครัวซูชิบนเที่ยวบินไปยังลอสแอนเจลิส ตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2010 เช่นเดียวกับการให้บริการที่นั่งแบบ Full-flat Seats ในที่นั่งชั้นประหยัด



ที่มาภาพ : www.airlinetrends.com

Korean Air⁶ กับ Airbus A380 ประเทศที่ 6 ของโลก ในวันที่ 2 พฤษภาคม 2554 ที่ผ่านมา สายการบินโคเรียนแอร์ ของรัฐบาลสาธารณรัฐเกาหลีใต้ได้รับมอบเครื่องบิน Airbus A380 ลำแรกของทางสายการบินจากทางบริษัทแอร์บัส ณ ศูนย์ส่งมอบเครื่องบินเมืองตูลูสประเทศฝรั่งเศส โดยทางสายการบินโคเรียนแอร์ถือได้ว่าเป็นสายการบินลำดับที่ 6 ของโลกที่ได้รับมอบเครื่องบินรุ่นดังกล่าว ซึ่งมียอดการสั่งซื้อทั้งสิ้นจำนวน 10 ลำ จากสนามบินอินชอน (Incheon) ประเทศสาธารณรัฐเกาหลีใต้ ไป สนามบินนาริตะ ประเทศญี่ปุ่น และจะเปิดให้บริการกับเที่ยวบินเส้นทางทวีปเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือ เช่น ญี่ปุ่น ฮองกง และ กรุงเทพฯ เป็นต้น ซึ่งบรรจุผู้โดยสารได้ 407 คน จากปกติ 853 คน เป็นสายการบินที่บรรจุผู้โดยสารได้น้อยที่สุดในโลกแต่มาพร้อมกับภายในที่กว้างขวางและความสะดวกสบายที่มากกว่าเดิม เครื่อง Air Bus 380 ภายในจะตกแต่งในหลากหลายสไตล์ที่หรูหรา First class มีที่นั่งเพียง 12 ที่ และมีบาร์ส่วนตัวสำหรับชั้น First class, Prestige class มี 94 ที่ และ Economy class มี 301 ที่นั่ง มีการดีไซน์พิเศษสำหรับรองรับ human body ตัวอย่างเช่นในส่วน ชั้น 2 ของ First class และ Business Class นั้นจะ จัดเป็นโซนส่วนตัว (private zone) หรือห้องรับรองพร้อมเลาจน์ส่วนตัวพร้อม Duty Free shop



ที่มาภาพ : www.happytokorea.com

⁶ http://www.happytokorea.com/index.php?option=com_content&view=article&id=1195:-a380-&catid=62:korea-events

ตัวอย่าง ของประเทศไทย สายการบินไทย⁷ ได้มีการศึกษาร่วมทุนตั้งสายการบินต้นทุนต่ำ ร่วมกับสายการบินนกแอร์ พร้อมกันนี้ได้เร่งทบทวนแผนการจัดซื้อเครื่องบิน 38 ลำใหม่ เพื่อปรับกลยุทธ์ระยะสั้น กระตุ้นตลาดเพิ่มรายได้

4. ลักษณะของการเป็น Joint Venture สายการบิน หรือการเป็นกลุ่มพันธมิตร

ภาพธุรกิจทั่วไปกิจการร่วมการค้า หรือ Joint venture หมายถึง การรวมตัวของบุคคล บริษัท หรือห้างหุ้นส่วนตั้งแต่ 2 ฝ่ายขึ้นไป มีวัตถุประสงค์ที่จะดำเนินการทางธุรกิจเพื่อแสวงหาผลกำไร โดยการร่วมค้าแบ่งออกเป็น 2 ประเภท 1.แบบไม่จดทะเบียน (Unincorporated Joint Venture) ใช้ข้อบังคับทางกฎหมายเหมือนห้างหุ้นส่วนสามัญไม่จดทะเบียน มักเป็นการรวมตัวของบริษัทใหญ่ๆ เพื่อรับงานโครงการใหญ่ หรืองานเฉพาะกิจงานเดียว 2.แบบจดทะเบียน (Incorporate Joint Venture) มักเป็นกิจการที่ร่วมกันกระทำการโดยถาวร มีการจดทะเบียนจัดตั้งบริษัท

แต่ในลักษณะของธุรกิจการบินการทำกิจการร่วมค้ามีหลายวิธี เช่น การรวมกลุ่มเป็นพันธมิตร การร่วมบินในเส้นทางเดียวกันหรือต่างเส้นทาง ขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ของสายการบิน คู่สัญญาทั้งนี้เหตุผลของการเป็นพันธมิตรทางการบิน มีเหตุผลหลายประการ

1. เพื่อการเติบโต ขยายตลาดเส้นทางบิน

- ได้จากการวางกลยุทธ์ขยายเครือข่ายทางการบิน และสร้างความเป็นผู้ครอบครองตลาด
- กฎระเบียบ ที่กำหนดขอบเขตของการให้บริการของสายการบินของแต่ละฝ่าย สภาวะแวดล้อมทางการเมืองอันส่งผลต่อการบินที่แตกต่างกัน เช่น ข้อกำหนดเงื่อนไขเรื่องความเป็นเจ้าของ หลักคุ้มครองด้านการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม
- ด้านการค้า หากมีสิ่งกีดขวางที่จะเข้าตลาดไม่มากเข้าตลาดง่าย ความเสี่ยงก็จะน้อย ดังนั้น การเข้าตลาดโดยวิธีร่วมเป็นพันธมิตรนี้ก็เป็นวิธีลดความเสี่ยงได้ในบางกรณี
- ด้านการตลาด และความสัมพันธ์ ถือเป็นต้นทุนที่ไม่สูงมากนัก ในการที่จะเพิ่มช่องทางการกระจายและการขยายเครือข่ายด้านบริการ
- ด้านการเรียนรู้ สามารถเรียนรู้จากคู่ค้า

⁷ ASTVผู้จัดการออนไลน์, “การบินไทยปรับแผนซื้อเครื่องบิน-เร่งกระตุ้นตลาดหลังกำไรหลุดเป้า 50%”, 3 กรกฎาคม 2555

2. การสร้างรายได้

- การเข้าตลาดใหม่ๆ มักจะมีต้นทุนด้านบริหารและตลาดสูง การที่มีความสัมพันธ์เช่นนี้จะทำให้ต้นทุนต่ำลง
- การทำสัญญาลักษณะบินร่วม หรือ Code-Share: ผลที่ได้รับทันที คือ สามารถขยายเครือข่ายให้ใหญ่ได้ ควรต้องมีการพัฒนาระหว่างกันและระบุเงื่อนไขการเข้าไปดูข้อมูลได้ที่เราเรียกว่า ระบบ GDS ได้
- การเพิ่มความแน่นหนา: เท่ากับเป็นการเพิ่มส่วนแบ่งการตลาด พิจารณาได้จาก จำนวนเส้นทางบินและความถี่
- พัฒนาระบบบริหารจัดการด้านรายได้: โดยฐานข้อมูลที่ได้มีการพัฒนาแล้ว

3. ด้านต้นทุน

- การลดต้นทุนในส่วนที่เกี่ยวกับสถานีการบินและพนักงานขายต่างประเทศ
- การจัดซื้อร่วมกัน ที่เกี่ยวกับการดำเนินการบิน เช่น ทำอากาศยาน หรือน้ำมันเชื้อเพลิง
- ใช้ Lounges ร่วมกัน
- ทำโฆษณา ประชาสัมพันธ์ ร่วมกัน
- การแลกเปลี่ยนใช้อากาศยาน (Aircraft swaps)
- การบำรุงรักษาอากาศยานและช่างช่างานาณัติมือต่างฝ่ายต่างช่วยเหลือกัน
- การแลกเปลี่ยนความรู้จากผู้เชี่ยวชาญซึ่งกันและกัน
- การใช้อุปกรณ์เครื่องใช้ในทำอากาศยาน และเครื่องมือต่างๆ ร่วมกัน
- มีการจัดตารางบินอย่างสมเหตุสมผลระหว่างกัน
- การเพิ่มความถี่แทนการทำการบินในช่วงฤดูการเดินทาง โดยไม่จำเป็นต้องมีเที่ยวบินของตนเข้าไปทำการบินมาก และเป็นการ De-peak ศูนย์กลางการบิน เพื่อจะใช้ทรัพยากรน้อยเท่าที่จะเป็นไปได้

4. การสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน เพราะการเป็นกลุ่มพันธมิตรจะเป็นตัวขับเคลื่อนพื้นที่ของธุรกิจและกิจกรรมไว้ด้วยกัน กล่าวคือ

- มีโอกาสถึงจุดหมายปลายทาง(เชิงภูมิศาสตร์)ได้ ในเรื่องเส้นทางบินและความถี่ เช่น การร่วมบินโดยใช้ชื่อของสายการบินตนและสายการบินคู่ค้าในการให้บริการเที่ยวบินนั้น
- สามารถเข้าถึงศูนย์กลางการบินที่มีความหนาแน่นมากได้ เช่น เส้นทางบินฮิตโทร กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ ไปยังสนามบินชาร์เดอร์ โกล์กรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศส ซึ่งทั้งสอง

สนามบินนี้มีค่าใช้จ่ายต้นทุนทางการบินสูงมากและสายการบินหลักจะได้เปรียบด้าน Slot time ที่รัฐจัดให้

- มีโปรแกรมที่จูงใจให้ผู้โดยสารใช้บริการอย่างต่อเนื่องและเป็นประจำ ด้วยวิธีการใช้แต้มสะสม
 - ให้บริการบนอากาศยานที่มีความต้องการและเป็นที่ยอมรับได้ เช่นเครื่องบินแอร์บัส A380 และการให้บริการภาคพื้นดินระดับ VIP Lounges
 - มีการใช้บัตรโดยสารผ่านทาง internet รูปแบบ E-Ticket
 - การเดินทางไร้พรมแดนได้ทั่วโลก ตัวอย่าง ของกลุ่มพันธมิตร ซึ่งนับวันจะดีขึ้นเรื่อยๆ
- ดังนี้

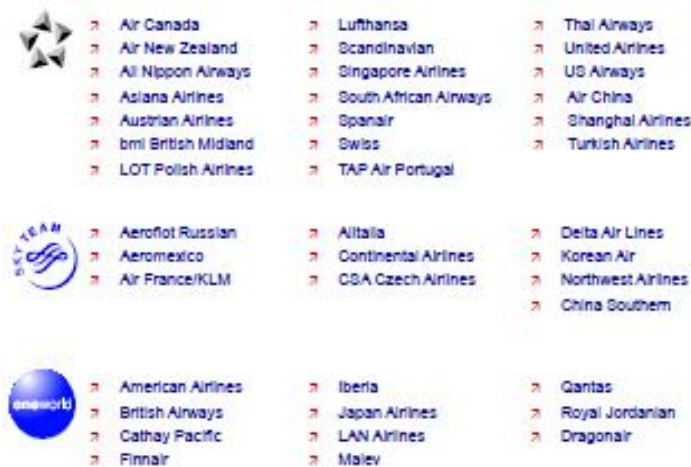


พบว่า กลุ่มสายการบินใหญ่ในโลกที่ได้มีการรวมกลุ่มเป็นพันธมิตรนั้น มีส่วนแบ่งการตลาดถึงร้อยละ 54.6 ความสามารถในการให้บริการที่นั่งโดยสารรวม (Available Seat per Kilometre)⁸ เท่ากับ 63.9 พันล้านที่นั่ง ส่วนสายการบินที่ไม่ได้อยู่ในกลุ่มใดใน 3 กลุ่มใหญ่ มีอัตราส่วนแบ่งการตลาดร้อยละ 42 สายการบินที่ทำรายได้มากที่สุดได้แก่ “สายการบิน Emirate” ให้บริการผู้โดยสาร 18 ล้านคน Revenue per Kilometre=RPK เท่ากับ 77,947 ล้านบาทหรือดอลลาร์สหรัฐ

⁸ Available seat per kilometer (ASK) เป็นสูตรการคำนวณรายได้-รายจ่ายจากที่นั่งโดยสาร

Available Seat Kilometer – ASK One aircraft seat flown one kilometer in service= Kms. flown x # of seats

แผนภาพที่ 11 แสดงภาพสมาชิกสายการบินพันธมิตร ซึ่งกำลังเติบโตในขณะนี้



มุมมองของอุตสาหกรรมการบินระดับประเทศ

ปัจจุบันการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยขึ้นอยู่กับกำกับการกำกับดูแลของรัฐ ภายใต้กระทรวงคมนาคม โดยกรมการบินพลเรือน (Department of Civil Aviation) มีหน้าที่และความรับผิดชอบ

ก) ในการดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ กฎหมายว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

ข) ศึกษาวิเคราะห์ เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการบินพลเรือนของประเทศ

ค) ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางอากาศ อุตสาหกรรมการบินและการบินพลเรือน

ง) ดำเนินการจัดระเบียบการบินพลเรือน

จ) กำหนดมาตรฐานการ กำกับ ดูแลและตรวจสอบการดำเนินการด้านการบินพลเรือน

ช) จัดให้มีและดำเนินการกิจการท่าอากาศยานในสังกัดกรม

ฉ) ร่วมมือและประสานงานกับองค์กร หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งในประเทศและต่างประเทศในด้านการบิน พลเรือน และในส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ

ข)ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรม หรือตามที่กระทรวง คณะรัฐมนตรีมอบหมาย

ประเทศไทยการขนส่งทางอากาศมีบทบาทสำคัญในการขนส่งผู้โดยสาร และขนส่งสินค้าที่ต้องการแข่งกับเวลา และลดความเสียหาย อุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากการขนส่งน้อยที่สุด ด้วยลักษณะเฉพาะตัวที่มีความเร็วสูง เมื่อเทียบกับรูปแบบอื่น สามารถขนได้ในระยะทางที่ไกลกว่าการขนส่งทางถนน ความจุของยานพาหนะในการขนส่งสินค้ามากกว่าการขนส่งทางบก แต่น้อยกว่าการขนส่งทางทะเลและระบบราง สามารถขนส่งได้หลากหลายประเภทมากกว่า แต่ข้อด้อยคือค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างสูง ความต้องการ โครงสร้างพื้นฐานจำนวนมากเพื่อรองรับรูปแบบการขนส่งทางอากาศทั้งระบบ เพราะยังคงต้องอาศัยระบบขนส่งสินค้าทางถนนช่วยเพิ่มความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่ โครงข่ายการขนส่งสินค้าทางอากาศในปัจจุบันของไทย โดยท่าอากาศยานพาณิชย์ของไทย มีทั้งหมด 35 แห่ง ประกอบด้วยท่าอากาศยานระหว่างประเทศ 6 แห่ง และท่าอากาศยานภายในประเทศ 29 แห่ง

เส้นทางการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศส่วนใหญ่ จะมีจุดเริ่มต้นและปลายทางอยู่ที่ท่าอากาศยานระหว่างประเทศทั้ง 5 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานเชียงราย ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานหาดใหญ่ โดยคลังสินค้าที่ได้รับสัมปทานจำนวน 2 ราย ได้แก่ บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) และบริษัทบีเอฟเอส คาร์โก จำกัด

หน่วยงานที่รับผิดชอบท่าอากาศยานแต่ละแห่งประกอบด้วยหลายหน่วยงาน ได้แก่ หน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจ และเอกชน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์หลักของท่าอากาศยานแห่งนั้น อาทิ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ มีหน้าที่ให้บริการอากาศยานสำหรับผลิตผลพืช ผัก ผลไม้และยาฆ่าแมลง เป็นต้น (ตารางตามภาคผนวก)

อากาศยานที่ใช้ในการขนส่งสินค้าแต่ละประเภท มีข้อจำกัดด้านพื้นที่ระวางบรรทุกและน้ำหนักที่แตกต่างกันออกไป โดยทั่วไปอากาศยานที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทางอากาศมี 3 ประเภท ได้แก่

1. เครื่องบินโดยสารประกอบด้วยที่นั่งโดยสารทั้งหมดด้านบน สามารถบรรทุกสินค้าได้เฉพาะด้านล่าง และด้านท้ายเท่านั้น
2. เครื่องบินกึ่งโดยสาร Combination of passenger and main deck loader หรือ Combi Flight ประกอบด้วยที่นั่งสำหรับผู้โดยสารด้านบนครึ่งหนึ่งและพื้นที่ที่เหลือสามารถบรรทุกสินค้าได้ทั้งหมด

3. เครื่องบินบรรทุกสินค้า (Freighter) เป็นเครื่องบินสำหรับบรรทุกสินค้าทั้งหมด ไม่มีส่วนของที่นั่งโดยสาร

สายการบิน

ปัจจุบัน กรมการบินพลเรือนได้ให้ใบอนุญาตประกอบการและใบสมรรถการเดินอากาศแก่บริษัทสายการบินสัญชาติไทย (Airline) 15 สายการบิน ได้แก่ กานต์แอร์ การบินไทย บางกอกแอร์เวย์ส นกแอร์ วัน-ทู-โก แอร์ไลน์ โอเรียนท์ไทยแอร์ไลน์ นกมินิ แอร์ฟินิกซ์ ไทยแอร์เอเชีย แสปปี้แอร์ สกายสตาร์แอร์เวย์ โซล่าแอร์ ภูเก็ตแอร์ ระนองแอร์ ไทยริเจียนัลแอร์ไลน์

อนาคต จำนวน 1 สายการบินไทยสมายล์ ซึ่งในอดีต มีจำนวน 7 สายการบิน ได้แก่ พีบีแอร์ ภูเก็ตแอร์ แอร์อันดามัน ไทยแอร์คาร์โก แองเจิลแอร์ไลน์ แอร์สยาม เดินอากาศไทยตลอดจน

ขนส่งสินค้าโดยอากาศยาน (Freighter) จำนวน 3 สายการบิน ได้แก่ แอร์ฟิเลอินเตอร์เนชันแนล เคไมล์แอร์ เอฟไอคาร์โกแอร์ไลน์

เมื่อพิจารณาโครงสร้างของอุตสาหกรรมขนส่งทางอากาศ พบว่าประกอบด้วยผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศ ทำอากาศยาน และกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการขนส่งทางอากาศ อาทิ การซ่อมบำรุงอากาศยาน การให้บริการในลานจอด การให้บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน การให้บริการในส่วนของการผู้โดยสาร ระบบสำรองที่นั่งด้วยคอมพิวเตอร์ การให้บริการเพิ่มเติมนอกเหนือในเชิงพาณิชย์ สถานที่เช่าสำหรับสำนักงาน ร้านค้า ร้านอาหาร รถเช่า ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เหล่านี้ เป็นต้น

มุมมองอุตสาหกรรมขนส่งทางอากาศระดับภูมิภาค

1. การเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่ง ผ่านระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors)⁹

พัฒนาการด้านอุตสาหกรรมขนส่งในกลุ่มภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อ้างอิงได้จากการเข้าร่วมของกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ซึ่งได้ตกลงพัฒนาและเชื่อมโยงการคมนาคมบนเส้นทางเศรษฐกิจของแต่ละประเทศในภูมิภาคนี้ภายใต้ชื่อ “อีสต์-เวสต์คอร์ริดอร์” และ

⁹ www.thai-aec.com/83#more-83, GMS Economic Corridors (ระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง,) 28 มีนาคม 2555

“นอร์ธ-เซาท์คอริดอร์” โครงการดังกล่าวนี้เป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างเมืองสำคัญๆ ในกลุ่มลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region) ประกอบด้วย 6 ประเทศ คือ จีน(มณฑลยูนนาน) ไทย เวียดนาม กัมพูชา ลาว พม่า กลุ่มประเทศเหล่านี้มีประชากรรวมกันประมาณ 250 ล้านคน มีพื้นที่รวมกัน 2.3 ล้านตารางกิโลเมตร เทียบได้กับยุโรปตะวันตก มีทรัพยากรอุดมสมบูรณ์และเป็นภูมิภาคสำคัญทางภูมิศาสตร์ของเอเชีย

ชื่อเต็มๆ ของโครงการนี้คือ “GMS Economic Corridors” หรือแปลเป็นภาษาไทยได้ว่า “ระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง” มีเป้าหมายเพื่อพัฒนาการค้า การลงทุน ในภูมิภาคนี้ โครงการนี้ได้รับเงินอุดหนุนจาก ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย หรือ ADB (Asian Development Bank) ในการพัฒนาสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานหลายแขนง โดยเฉพาะเส้นทางคมนาคมทางถนน แต่รวมถึงระบบไฟฟ้า โทรคมนาคม สิ่งแวดล้อม และกฎหมาย โครงการเริ่มขึ้นตั้งแต่ปี 1998 ในที่ประชุมรัฐมนตรีของประเทศลุ่มน้ำโขงที่มะนิลา และประเทศไทยได้ลงนามในกรอบความร่วมมือตั้งแต่ปีพ.ศ. 2535

2. การรวมกลุ่มของความตกลงในอุตสาหกรรมการบินระดับภูมิภาค

การที่ประเทศต่างๆ ในภูมิภาคของเอเชียเข้าร่วมมือทางเศรษฐกิจในรูปแบบต่างๆ อาทิ การเชื่อมโยงเครือข่ายเส้นทางคมนาคมในกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงได้กล่าวมาแล้วนั้น หากพิจารณาอุตสาหกรรมการบินได้หันมาจับกลุ่มร่วมมือกันในระดับภูมิภาคมากขึ้นลักษณะของการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ ก่อปรกับความแตกต่างกันด้านตลาดขนส่งทางอากาศในแต่ละภูมิภาค ส่งผลให้มีการปรับรูปแบบของธุรกิจการบินอย่างต่อเนื่อง ในรูปแบบ ดังต่อไปนี้

2.1 การรวมกลุ่มของความตกลงหลายฝ่ายอันเกี่ยวข้องกับ “การขนส่งทางอากาศ”

นอกเหนือจากการแลกเปลี่ยนสิทธิการบินกับประเทศต่างๆ ในระดับของความตกลงสองฝ่ายแล้ว ประเทศไทยยังได้ดำเนินการเจรจา จัดทำความตกลงเพื่อเปิดเสรีด้านการขนส่งทางอากาศกับประเทศต่างๆ ลักษณะของความตกลงหลายฝ่าย ทั้งในรูปของความตกลงระดับภูมิภาคและระดับอนุภูมิภาคภายใต้กรอบของความตกลงด้วยการค้าบริการ (General Agreement on Trade in Services) ที่มีประเทศต่างๆ ทั่วโลกกว่า 140 ประเทศสมาชิก การเปิดน่านฟ้าเสรีของประเทศต่างๆ ที่ได้ตกลงจะเปิดเสรีทางการบินนั้น มีความหมายครอบคลุมไม่เฉพาะแต่การเปิดเสรีในส่วนที่เกี่ยวข้องกับขนส่งผู้โดยสารและสินค้าเท่านั้น แต่ยังรวมถึงการเปิดเสรีในส่วนของกิจกรรมอื่นที่เกี่ยวข้องในสาขาขนส่งทางอากาศด้วย เช่น บริการในลานจอด ระบบสำรองที่นั่งด้วยคอมพิวเตอร์ การซ่อมบำรุงอากาศยาน เป็นต้น

2.2 ส่วนของการจัดทำความตกลงทวิภาคีระหว่างรัฐต่อรัฐส่วนใหญ่ จะครอบคลุมถึงเฉพาะสิทธิสำหรับการทำการบินขนส่งผู้โดยสารและสินค้าเท่านั้น มีเพียงบางความตกลงที่กำหนดสิทธิการประกอบการในส่วนของกิจกรรมเกี่ยวเนื่องอื่นไว้ด้วย แนวความคิดของการเปิดเสรีการบินที่ครอบคลุมถึงกิจกรรมเกี่ยวเนื่องอื่นในสาขาการขนส่งทางอากาศ จะปรากฏอย่างชัดเจนในกรอบของความตกลงพหุภาคี ไม่ว่าจะเป็นกรอบของความตกลงว่าด้วยการค้าบริการ (GATS), ASEAN หรือ APEC

ความตกลงว่าด้วยการค้าบริการ – GATS

ความตกลงว่าด้วยการค้าบริการเป็นความตกลงหลายฝ่าย ที่ใช้บังคับกับการค้าบริการทุกประเภท เป็นความตกลงที่สร้างหลักเกณฑ์สำหรับใช้บังคับกับการค้าบริการ เพื่อให้การค้าบริการสามารถขยายตัวได้ ภายใต้เงื่อนไขของความโปร่งใสและการเปิดเสรีตามลำดับ¹⁰ และเนื่องจากการขนส่งทางอากาศจัดเป็นการค้าบริการประเภทหนึ่ง ดังนั้น หลักเกณฑ์ต่างๆ ที่กำหนดไว้ในความตกลงว่าด้วยการค้าบริการ จึงต้องนำมาใช้บังคับกับการขนส่งทางอากาศด้วย

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการขนส่งทางอากาศจัดเป็นการค้าบริการประเภทหนึ่งที่มีลักษณะเฉพาะแตกต่างจากการค้าบริการประเภทอื่นๆ จึงต้องมีการจัดทำกฎเกณฑ์เฉพาะเพื่อใช้กับการขนส่งทางอากาศ โดยได้มีการจัดทำเป็นภาคผนวก “ว่าด้วย การขนส่งทางอากาศและภาคผนวก

ตามข้อ 1 แห่งภาคผนวกว่าด้วยการขนส่งทางอากาศ “กำหนดให้กิจกรรมเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางอากาศแบบประจำหรือแบบไม่ประจำ และกิจกรรมเกี่ยวข้องทั้งหลายเป็นกิจกรรมที่ตกอยู่ภายใต้ข้อบังคับแห่งภาคผนวกนี้”

แต่อย่างไรก็ตามใน**ข้อ 2** ของภาคผนวกดังกล่าว ได้ระบุยกเว้นไว้ว่า “ข้อบทต่างๆ ของความตกลงว่าด้วยการค้าบริการจะไม่นำมาใช้กับมาตรการใดๆ เกี่ยวกับสิทธิรับขน จราจร หรือบริการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการใช้สิทธิรับขน จราจร เว้นแต่จะได้กำหนดไว้ในวรรค 3 แห่งความตกลงนี้” กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ ในขณะที่กฎเกณฑ์ต่างๆ ตามที่กำหนดไว้ในความตกลงว่าด้วยการค้าบริการ ยังไม่นำมาใช้กับสิทธิการบินแต่อย่างใด

ปัจจุบัน **ข้อ 3** ของภาคผนวกนี้ กำหนด “ให้นำหลักเกณฑ์ตามความตกลงว่าด้วย การค้าบริการมาใช้กับกิจกรรมในสาขาขนส่งทางอากาศ 3 ประเภท คือ กิจกรรมบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน การขายและการตลาดการขนส่งทางอากาศ และการบริการสำรองที่นั่งด้วยระบบคอมพิวเตอร์

¹⁰ Paragraph 2 of preamble of GATS นี้ถือเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงว่าด้วยการค้าบริการตามที่กำหนดไว้ในข้อ 29 แห่งความตกลงว่าด้วยการค้าบริการ”

เอเปค - APEC

ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (Asia Pacific Economic Cooperation: APEC) เป็นกลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างเขตเศรษฐกิจต่างๆ ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก¹¹ ปัจจุบันมีสมาชิกรวมทั้งหมด 21 เขตเศรษฐกิจ ซึ่งความร่วมมือในกรอบของเอเปคนั้น จะครอบคลุมความร่วมมือในด้านต่างๆ หลายเรื่อง ซึ่งรวมถึงความร่วมมือด้านการขนส่งทางอากาศด้วยเช่นกัน ในส่วนของความร่วมมือด้านการขนส่งทางอากาศเอเปคนี้ สมาชิกเอเปคได้แบ่งกิจกรรมในสาขาขนส่งทางอากาศออกเป็น 8 กิจกรรม เพื่อเป็นแนวทางให้แก่ประเทศสมาชิกในการพิจารณาให้มีการเปิดเสรีในแต่ละกิจกรรมดังกล่าว ได้แก่

- (1) กรรมสิทธิ์และการควบคุมสายการบิน (Air Carrier Ownership and Control)
- (2) พิกัดอัตราค่าขนส่ง (Tariffs)
- (3) เรื่องเกี่ยวกับการประกอบการบิน (Doing Business Matters)
- (4) การขนส่งสินค้า (Air Freight)
- (5) การแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดได้หลายสาย (Multiple Designation)
- (6) การบินเช่าเหมา (Charters)
- (7) ความตกลงร่วมมือระหว่างสายการบิน (Airline's Co-operative Arrangements)
- (8) การเข้าสู่ตลาด (Market Access)

ซึ่งเมื่อพิจารณาจากกิจกรรมทั้ง 8 พบว่า แนวทางในการเปิดเสรีด้านการขนส่งทางอากาศของเอเปคนั้นจะครอบคลุมทั้งในส่วนของ “**สิทธิการบิน**” ซึ่งเป็นกิจกรรมโดยตรงและกิจกรรมเกี่ยวเนื่องอื่นๆ ด้วย

ปัจจุบันความคืบหน้าในการเปิดเสรีในกิจกรรมทั้ง 8 ของกลุ่มประเทศสมาชิก มีความคืบหน้าตามลำดับโดยแต่ละประเทศสมาชิก ได้พิจารณาลดข้อจำกัดหรืออุปสรรคต่างๆ ของตนไม่ว่าจะเป็นกฎหมาย หรือกฎเกณฑ์ต่างๆ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมทั้ง 8 เพื่อให้การเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศในเอเปคนั้นสามารถดำเนินไปได้อย่างเป็นรูปธรรม

นอกเหนือจากนี้ ปัจจุบันประเทศสมาชิกบางประเทศได้ร่วมกันจัดทำความตกลงพหุภาคีว่าด้วย “**การขนส่งทางอากาศ ซึ่งเป็นความตกลงแลกเปลี่ยนสิทธิการบิน ในลักษณะของการเปิดน่าน**

¹¹โดยปกติ เอเปคจะใช้คำว่า “เขตเศรษฐกิจ” (Economics) แทนคำว่า ประเทศ ทั้งนี้เนื่องจากมีสมาชิกเอเปคบางรายที่ไม่มีสถานะเป็นประเทศ ได้แก่ ฮองกง และ ไต้หวัน ที่ได้รับการยอมรับให้เข้าเป็นสมาชิกในกรอบนี้ด้วย เนื่องจากเป็นเขตเศรษฐกิจที่มีความสำคัญในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก

ฟ้าเสรีระหว่างกัน” โดยระยะเริ่มแรกมีเพียงประเทศสมาชิกเอเปค 5 ประเทศ คือ บรูไน นิวซีแลนด์ สิงคโปร์ สหรัฐอเมริกา และชิลี ที่เข้าร่วมเป็นภาคีความตกลงฉบับนี้ แต่ปัจจุบันความตกลงพหุภาคีนี้มีประเทศอื่นๆ เข้าร่วมเป็นภาคีความตกลงดังกล่าวอีก 2 ประเทศ คือ เปรู และชามัว มีข้อสังเกตว่าความตกลงพหุภาคีฉบับนี้เปิดโอกาสให้ประเทศนอกกลุ่มเอเปคสามารถเข้าร่วมเป็นภาคีความตกลงได้ด้วย

ความร่วมมือโครงการพัฒนาเขตสามเหลี่ยมเศรษฐกิจอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย

(Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle development Project: IMT-GT) ความร่วมมือในกรอบของ IMT-GT นี้ เป็นความร่วมมือในการพัฒนาทางเศรษฐกิจในลักษณะไตรภาคีระหว่างภาคใต้ของไทย ภาคเหนือของมาเลเซีย และอินโดนีเซีย โครงการความร่วมมือระหว่างกันดังกล่าวจัดทำเป็นบันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งอินโดนีเซีย มาเลเซีย และไทย ว่าด้วย “เครือข่ายการบิน” ลงนามเมื่อวันที่ 10 เมษายน พ.ศ.2538 บันทึกความเข้าใจฉบับนี้

“ให้สิทธิสายการบินที่กำหนดของประเทศภาคีสามารถทำการบินไปยังจุดต่างๆ ตามที่ระบุไว้ในความตกลงพร้อมสิทธิขนส่งการจราจรเสรีภาพที่ 3 และเสรีภาพที่ 4 อย่างเต็มที่

โดยในส่วนของสิทธิขนส่งการจราจรเสรีภาพที่ 5 นั้น ให้แต่ละประเทศพิจารณาอนุญาตเป็นรายกรณีไป¹²” จะเห็นได้ว่า ความร่วมมือด้านการขยายเครือข่ายการบินในเขตสามเหลี่ยมเศรษฐกิจนี้ เป็นความร่วมมือระดับอนุภูมิภาคสำหรับการเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศระหว่างกัน แต่ความร่วมมือดังกล่าว ครอบคลุมเฉพาะแต่การแลกเปลี่ยนสิทธิการบินเพื่อทำการบินขนส่งทางอากาศระหว่างกันเท่านั้น ยังไม่ได้ขยายขอบเขตไปถึงความร่วมมือในกิจกรรมเกี่ยวเนื่องอื่นๆ ในสาขาขนส่งทางอากาศ

ความร่วมมือในกลุ่มอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง

เป็นความร่วมมือในระดับอนุภูมิภาคระหว่าง 6 ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา ลาว พม่า เวียดนาม ไทย และจีน เป็นลักษณะของความร่วมมือทางเศรษฐกิจเช่นกัน โดยในส่วน of ความร่วมมือด้านการขนส่งทางอากาศนั้น ในการประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการบินจาก 6 ประเทศลุ่มแม่น้ำโขง เมื่อวันที่ 4-8 สิงหาคม พ.ศ.2539 ได้ตกลงจัดทำหลักการความร่วมมือในการขยายเครือข่ายการบิน

¹²บันทึกความเข้าใจฉบับนี้เป็นผลมาจากข้อตกลงการประชุมคณะทำงานเชื่อมเส้นทางบิน ภายใต้การพัฒนาสามเหลี่ยมเศรษฐกิจครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 3-4 พฤศจิกายน 2537 หัวหิน ประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งต่อมาได้มีการปรับปรุงสิทธิการบินภายใต้บันทึกความเข้าใจอีก 2 ครั้ง ที่เมืองมดานประเทศอินโดนีเซีย

นอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งหลักการความร่วมมือดังกล่าวจะเป็นกรอบพื้นฐานสำหรับการขยายความร่วมมือในการเปิดเสรีด้านการบินภายในอนุภูมิภาคต่อไป

อาเซียน - ASEAN

สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หรือ Association of Southeast Asian Nations: ASEAN ก่อตั้งขึ้นโดยปฎิญญากรุงเทพฯ (Bangkok Declaration) เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม พ.ศ. 2510 โดยมีประเทศสมาชิกเริ่มแรก 5 ประเทศ ได้แก่ ไทย อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ และ สิงคโปร์ จากนั้นประเทศต่างๆ ในอาเซียนได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกเพิ่มขึ้นตามลำดับ จนถึงปัจจุบันอาเซียนประกอบด้วยสมาชิกทั้งหมด 10 ประเทศ โดยมีอีก 5 ประเทศ ได้แก่ บรูไน ลาว พม่า เวียดนาม และกัมพูชา

การรวมกลุ่มของประเทศสมาชิกอาเซียนจัดเป็นกลุ่มความร่วมมือในระดับภูมิภาค ซึ่งอาเซียนมีความร่วมมือด้านต่างๆ หลายเรื่องรวมถึงด้านการขนส่งทางอากาศด้วย โดยในส่วนของความร่วมมือด้านการขนส่งทางอากาศปัจจุบัน ประเทศสมาชิกอาเซียนได้ตกลงจัดทำบันทึกความเข้าใจว่าด้วย “การขนส่งสินค้าทางอากาศอาเซียน” ลงนามเมื่อวันที่ 19 กันยายน พ.ศ. 2545 การจัดทำบันทึกความเข้าใจฉบับนี้ เป็นการตกลงเปลี่ยนสิทธิการบิน ในส่วนของเที่ยวบินขนส่งเฉพาะสินค้าระหว่างกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน เป็นสิทธิการบินที่ประเทศสมาชิกอาเซียนตกลงแลกเปลี่ยนกันเพิ่มเติมจากที่ตกลงไว้ในความตกลงทวิภาคีระหว่างกัน โดยในบันทึกความเข้าใจนี้

1. ให้สิทธิแก่สายการบินที่กำหนดของภาคีแต่ละฝ่ายในการทำการบินเที่ยวบินขนส่งเฉพาะสินค้าแบบประจำระหว่างกันได้ฝ่ายละ 100 ต้นต่อสัปดาห์

2. ด้วยอากาศยานแบบใดก็ได้จากจุดต่างๆ ตามที่กำหนดไว้ในประเทศตนไปยังจุดหมายปลายทางในประเทศสมาชิกอาเซียนตามที่ระบุไว้ในบันทึกความเข้าใจนี้ได้ โดยมีสิทธิรับการจราจรเสรีภาพที่ 3 และเสรีภาพที่ 4 อย่างเต็มที่

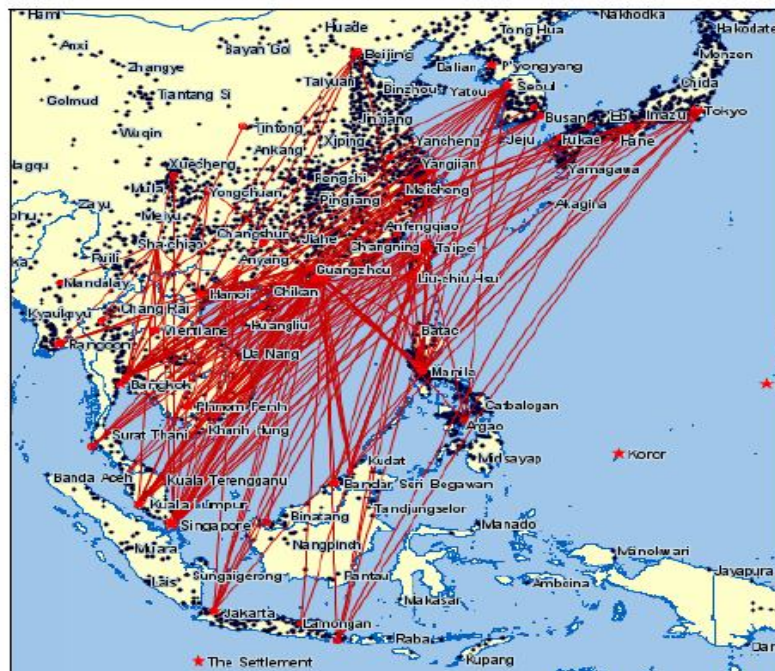
บันทึกความเข้าใจฉบับนี้ ถือเป็นก้าวแรกของความร่วมมือในการเปิดเสรีด้านการขนส่งทางอากาศภายในอาเซียน นอกจากนี้ ประเทศสมาชิกอาเซียนยังได้ร่วมกันจัดทำ Roadmap for Integration of ASEAN Competitive Air Services Policy เพื่อเป็นกรอบแนวทางในการเปิดเสรีด้านการขนส่งทางอากาศอาเซียนทั้งในส่วนของเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสารและสินค้า เที่ยวบินขนส่งเฉพาะสินค้า โดยกำหนดเป้าหมายในการเปิดเสรีด้านการขนส่งทางอากาศอย่างเต็มรูปแบบภายในปี พ.ศ. 2558

นอกจากนั้น ประเทศสมาชิกอาเซียนยังได้ตกลงที่จะให้เปิดเสรีในกิจกรรมเกี่ยวเนื่องสาขาขนส่งทางอากาศด้วย โดยตกลงให้ใช้แนวทางการเปิดเสรีตามกรอบของความตกลงว่าด้วยการค้าบริการGATS ในกิจกรรม 3 ประเภท ได้แก่ ก) การซ่อมบำรุงอากาศยาน ข) การขายและการตลาดขนส่งทางอากาศ และ ค) ระบบสำรองที่นั่งด้วยระบบคอมพิวเตอร์ แนวทางของการเปิดเสรีอาเซียนสำหรับกิจกรรมเหล่านี้จะมีลักษณะที่กว้างกว่าที่กำหนดไว้ในความตกลงว่าด้วยการค้าบริการเป็นลักษณะของ GATSPPlus

นอกจากนี้ยังกิจกรรมเกี่ยวเนื่องอื่นๆ นอกเหนือจากกิจกรรมทั้ง 3 ประเภท ประเทศสมาชิกอาเซียนยังได้ตกลงที่จะพิจารณาเปิดเสรีกิจกรรมเพิ่มเติมตามที่กำหนดไว้ในGATS ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณาดำเนินการคัดเลือกและกำหนดขอบเขตของกิจกรรมเกี่ยวเนื่องอื่นที่จะเปิดเสรีเพิ่มเติม

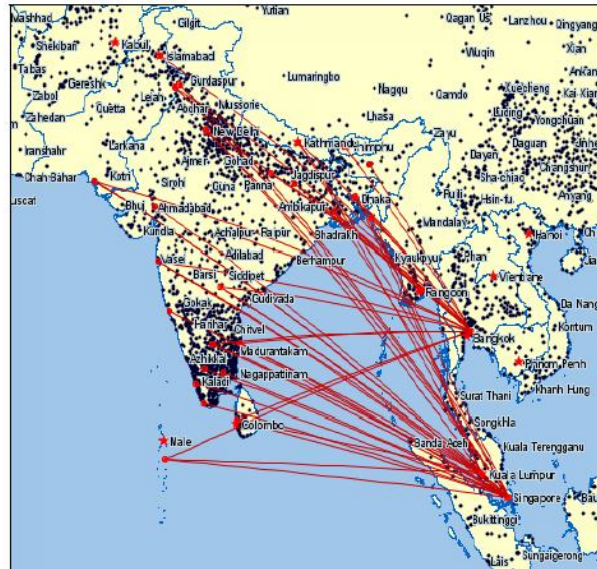
แผนที่ที่ 12 แสดงเส้นทางการบินระหว่าง ASEAN และ ASEAN+3ซึ่งหมายถึงนอกจากเส้นทางการบินระหว่างประเทศสมาชิก 10 ประเทศแล้วบวก จีน ญี่ปุ่น และอินเดีย เข้าร่วมด้วย

Figure 11: Air Routes between ASEAN and ASEAN Plus 3 Countries



แผนที่ 13 แสดงเส้นทางการบินระหว่าง ASEAN และเอเชียตะวันออก

Figure 13: Air Routes between ASEAN and South Asia (including India, Sri Lanka, Bangladesh and Pakistan), March 2008



ความตกลงหลายฝ่ายและพิธีสาร

1. ความตกลงหลายฝ่ายและพิธีสารว่าด้วยการเปิดเสรีบริการขนส่งเฉพาะสินค้าของ

อาเซียน (Multilateral Agreement on the Full Liberalization of All Cargo Air Services)

สาระสำคัญของความตกลงฯ และพิธีสาร

(ก) ความตกลงหลายฝ่ายว่าด้วยการเปิดเสรีบริการขนส่งเฉพาะสินค้า (Multilateral Agreement on the Full Liberalization of All Cargo Air Services) มีวัตถุประสงค์ที่จะส่งเสริมการขนส่งสินค้าในอาเซียนด้วยกัน โดยระบุหลักการอย่างกว้างๆ ที่ต้องการเปิดเสรี และกำหนดรายละเอียดกรอบหลักการในเรื่องต่างๆ ไว้ดังนี้

- กำหนดเส้นทางบินแบบเปิด (Open Route)
- ให้สิทธิรับขนจราจรเสรีภาพที่ 3, 4 และ 5 อย่างเต็มที่
- ไม่มีข้อจำกัดเรื่องความถี่ (Unlimited Frequencies) และแบบอากาศยาน
- ให้สิทธิแก่สายการบินที่กำหนดของภาคีแต่ละฝ่ายในการเปลี่ยนแปลงแบบอากาศยาน

ได้โดยไม่มีข้อจำกัด (Change of Gauge) ในลักษณะ Starburst (คล้ายการระเบิดชุม ตรงกลางชัด มีแสงพุ่งออกมาข้างๆ)

1. ให้สิทธิแก่สายการบินในการให้บริการขนส่งต่อเนื่องภาคพื้นดิน (Intermodal Service) โดยในส่วนของการประกอบการในประเทศไทยจะต้องจัดตั้งเป็นบริษัทไทย เพื่อประกอบการดังกล่าว

2. ให้สิทธิในการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดได้หลายสาย โดยใช้หลักเกณฑ์ตามหลักสถานที่เป็นสำนักงานใหญ่ (Principle Place of Business)

ทั้งนี้ ได้กำหนดให้มีการจัดทำพิธีสารว่าด้วย “เปิดเสรีบริการขนส่งเฉพาะสินค้า ต่อท้ายความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศฉบับปัจจุบัน”¹³ ในลักษณะทวิภาคีระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนที่พร้อมจะเข้าร่วมเป็นคู่ๆ กันไป เพื่อกำหนดรายละเอียดข้อจำกัดหรือเงื่อนไขเกี่ยวกับกฎหมายภายในของบางประเทศ ซึ่งถือเป็นการเพิ่มเติมหรือใช้แทนความตกลงทวิภาคีด้านบริการเดินอากาศ ที่แต่ละประเทศสมาชิกอาเซียนมีอยู่แล้วทั้งคู่

(ข) การจัดทำความตกลงหลายฝ่ายและพิธีสาร ว่าด้วยการเปิดเสรีเที่ยวบินขนส่งเฉพาะสินค้าระหว่างประเทศต่างๆ ในกลุ่มประเทศอาเซียน จะเป็นการเปิดน่านฟ้าเสรี (Open Skies) อย่างเต็มรูปแบบในส่วนของการเที่ยวบินขนส่งเฉพาะสินค้าโดยไม่มีข้อจำกัด ทั้งในเรื่องของจำนวนความจุ ความถี่ของบริการ

เส้นทางบินและสิทธิรับขนการจราจร ซึ่งจะทำให้การขนถ่ายสินค้าระหว่างประเทศในอาเซียน เป็นไปได้อย่างสะดวก จะส่งผลให้สภาพเศรษฐกิจโดยรวมในภูมิภาคสามารถเจริญเติบโตขึ้นได้ อย่างรวดเร็ว อีกทั้งยังสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการให้มีการเปิดเสรีการบิน และส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบิน (Hub) ในภูมิภาคนี้ด้วย

ภูมิหลัง

(ก) การประชุม Singapore - Thailand Enhanced Economic Relationship (STEER) ครั้งที่ 1 ที่ สิงคโปร์ ระหว่างวันที่ 25-27 สิงหาคม พ.ศ.2546 ทั้งสองฝ่ายได้ตกลงในหลักการที่จะให้มีการเปิดเสรีด้านการขนส่งสินค้าระหว่างกันอย่างเต็มรูปแบบ (Full Cargo Liberalization) ภายใต้อาณัติความร่วมมือระหว่างสายการบินที่กำหนดของทั้งสองฝ่าย นอกจากนี้ ทั้งสองฝ่ายได้ตกลงที่จะหารือถึงความ เป็นไปได้ในการผ่อนคลายข้อจำกัดการใช้สิทธิขนส่งการจราจรเสรีภาพที่ทั้งในส่วนของการเที่ยวบิน ผู้โดยสารและเที่ยวบินขนส่งเฉพาะสินค้า ซึ่งคณะกรรมการผู้แทนรัฐบาล เพื่อพิจารณาทำความเข้าใจ

¹³ Protocol on the Full Liberalization of All Cargo Air Services to the Existing Agreement (s) on Air Services

ว่าด้วยการขนส่งทางอากาศกับรัฐบาลต่างประเทศเป็นประจำครั้งที่ 4/2546 ในการประชุมสุดยอดอาเซียนครั้งที่ 9 เมื่อวันที่ 7-8 ตุลาคม พ.ศ.2546 ณ บาห์ลี ประเทศอินโดนีเซีย ไทยได้เสนอให้ใช้หลักการ 2+X เพื่อเร่งให้เกิดกระบวนการรวมตัวทางเศรษฐกิจ โดยเริ่มจาก 2-3 ประเทศที่มีความพร้อมในการเปิดเสรีในสาขาหนึ่งๆ ก่อน โดยประเทศอื่นๆ สามารถเข้าร่วมสมทบได้ภายหลัง

(ข) สิงคโปร์ได้เสนอร่างความตกลงพหุภาคีว่าด้วย การเปิดน่านฟ้าเสรีด้านสินค้า (Proposed Framework for a Multilateral Cargo Open Skies Agreement) ซึ่งคณะกรรมการ ผู้แทนรัฐบาลฯ ครั้งที่ 5/2546 เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2546 ได้มีมติเห็นชอบให้มีการเจรจาการบินระหว่างไทย-สิงคโปร์ และให้จัดทำความตกลงเปิดเสรีขนส่งเฉพาะสินค้าระหว่างไทย-สิงคโปร์ด้วย

สถานะล่าสุด

(ก) บรูไน สิงคโปร์ และไทย ได้ลงนามในความตกลงหลายฝ่ายฯ ร่วมกันเมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2547 ณ สิงคโปร์

(ข) ไทยกับสิงคโปร์ ได้ลงนามร่วมกันในพิธีสารฯ เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2547

(ค) ไทยกับบรูไน ได้ลงนามร่วมกันในพิธีสารฯ เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2547

(ง) ล่าสุดประเทศกัมพูชาได้ภาคยานุวัติเข้าร่วมเป็นภาคี ความตกลงดังกล่าวเมื่อวันที่ 21 พ.ศ. 2547 แต่ยังไม่ได้ลงนามในพิธีสารฯ และฝ่ายไทยได้มีหนังสือแจ้งสถานเอกอัครราชทูตบรูไนและสิงคโปร์ประจำประเทศไทยเกี่ยวกับการภาคยานุวัติของกัมพูชาตามที่กำหนดไว้ในความตกลงด้วยแล้ว

(จ) กันยายน 2546 มีมติรับทราบผลการประชุมดังกล่าว

2. ความตกลงหลายฝ่ายและพิธีสารว่าด้วยการเปิดเสรีบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศของอาเซียน (Multilateral Agreement on the Liberalization of Passenger Air Services)

สาระสำคัญของความตกลงฯ

(ก) ความตกลงหลายฝ่ายว่าด้วยการเปิดเสรีบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ (Multilateral Agreement on the Liberalization of Passenger Air Services) ฉบับนี้ จัดทำตามแนวทางที่เป็นผลมาจากการหารือระหว่างรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมของไทย บรูไน และสิงคโปร์ โดยทั้ง 3 ประเทศได้ตกลงในหลักการของการเปิดเสรีบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศของอาเซียนไว้อย่างกว้าง ๆ โดยกำหนดกรอบของหลักการในเรื่องต่างๆ ไว้ดังนี้

1. ภาคีแต่ละฝ่ายมีสิทธิกำหนดสายการบินได้ตามจำนวนที่ต้องการ
2. สามารถทำการบินโดยใช้สิทธิขนส่งการจราจรเสรีภาพที่ 3 และ 4 ได้อย่างเต็มที่

3. ไม่มีการจำกัด ความจุ ความถี่ และแบบอากาศยานที่จะให้บริการเปิดโอกาสให้สายการบินของอาเซียนสามารถร่วมมือกันให้บริการ ได้ในหลายๆ แบบ และไม่จำกัดความจุ ความถี่ของบริการที่ร่วมมือกัน

4. ให้มีการจัดทำพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม ความตกลงทวิภาคีว่าด้วยบริการเดินอากาศที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเมื่อประเทศภาคีได้ลงนามในความตกลงหลายฝ่ายแล้วจะต้องไปจัดทำพิธีสารกับแต่ละประเทศเป็นรายคู่ เพื่อแก้ไขสิทธิการบินตามความตกลงดังกล่าวให้สอดคล้องกับแนวทางที่กำหนดไว้ในความตกลงหลายฝ่ายต่อไป โดยกำหนดให้ประเทศภาคีจะต้องจัดทำพิธีสารให้แล้วเสร็จภายในเวลา 120 วัน

5. ให้พิธีสารมีผลใช้บังคับเป็นการชั่วคราว นับตั้งแต่วันที่ได้มีการลงนามความตกลงหลายฝ่าย เพื่อให้ประเทศภาคีสามารถใช้สิทธิการบินตามที่ได้ตกลงกันได้ทันทีในระหว่างรอให้มีการจัดทำพิธีสาร และร่างพิธีสารที่แนบท้ายความตกลงหลายฝ่ายนี้ ถือเป็นมาตรฐานที่ประเทศต่าง ๆ ที่เข้าเป็นภาคีความตกลงฯ จะต้อง ตกลงตามนั้น โดยห้ามมิให้มีการแก้ไขเนื้อหาในพิธีสารแต่อย่างใด

สาระสำคัญของพิธีสารแนบท้ายความตกลงฯ

1. การจัดทำพิธีสารว่าด้วย “การเปิดเสรีบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศต่อท้ายความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ” ฉบับปัจจุบัน (Protocol on the Liberalization of Passenger Air Services to the Existing Agreement(s) on Air Services) จะเป็นในลักษณะทวิภาคีระหว่างกลุ่มประเทศอาเซียนที่พร้อมจะเข้าร่วมเป็นคู่ๆ ไป เพื่อกำหนดรายละเอียดข้อจำกัดหรือเงื่อนไขเกี่ยวกับกฎหมายภายในของบางประเทศ ซึ่งถือเป็นการเพิ่มเติมหรือใช้แทนความตกลงทวิภาคีด้านบริการเดินอากาศที่แต่ละประเทศสมาชิกอาเซียนมีอยู่แล้วเป็นคู่ๆ โดยกำหนดกรอบของหลักการในเรื่องต่างๆ ไว้ดังนี้

2. ให้สิทธิแก่สายการบินสามารถทำการบินโดยใช้สิทธิขนส่งการจราจร เสรีภาพที่ 3 และ 4 ได้เต็มที่

3. ไม่มีการจำกัด ความจุ ความถี่ และแบบอากาศยาน

4. กำหนดเส้นทางบินแบบเปิด ที่ไม่มีการจำกัดจุดต่าง ๆ ที่จะทำการบินทั้งในส่วนของผู้จุดในประเทศภาคีจุดระหว่างทาง และจุดพื้น

5. ให้สายการบินของอาเซียนสามารถเข้าร่วมในข้อตกลงการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน(Code Share) โดยไม่จำกัดจำนวนกับสายการบินของประเทศภาคีเดียวกัน สายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง หรือกับสายการบินของประเทศที่สาม

6. การจัดทำความตกลงหลายฝ่ายว่าด้วยการเปิดเสรีการบิน ในส่วนของเที่ยวบินขนส่งโดยสารในครั้งนี้เป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและการส่งออกสินค้าของไทยและสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการให้มีการเปิดเสรีการบิน และส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคนี้ด้วย

ภูมิหลัง

(ก) ในการประชุม Singapore-Thailand Enhanced Economic Relationship (STEER) ครั้งที่ 1 ที่ สิงคโปร์ ระหว่างวันที่ 25-27 สิงหาคม 2546 โดยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบินนั้น ทั้งสองฝ่ายได้ตกลงในหลักการที่จะให้มีการเปิดเสรีด้านการขนส่งสินค้าระหว่างกันอย่างเต็มรูปแบบ (Full Cargo Liberalization) ภายใต้วรรณมมือระหว่างสายการบินที่กำหนดของทั้งสองฝ่าย นอกจากนี้ทั้งสองฝ่ายได้ตกลงที่จะหารือถึง ความเป็นไปได้ในการผ่อนคลยข้อจำกัดการใช้สิทธิการขนส่งทางจราจรเสรีภาพที่ 5 ทั้งในส่วนของเที่ยวบินผู้โดยสารและเที่ยวบินขนส่งเฉพาะสินค้า ซึ่งคณะกรรมการ ผู้แทนรัฐบาลเพื่อพิจารณาทำความตกลง ว่าด้วยการขนส่งทางอากาศกับรัฐบาลต่างประเทศเป็น ประจำในคราวประชุมครั้งที่ 4/2546เมื่อวันที่ 17 กันยายน 2546 มีมติรับทราบผลการประชุมดังกล่าว

(ข) ในการประชุมสุดยอดผู้นำอาเซียน ครั้งที่ 9 เมื่อวันที่ 7-8 ตุลาคม 2546 ณ บาหลิ ประเทศอินโดนีเซีย ไทยได้เสนอให้ใช้หลักการ 2+X เพื่อเร่งให้เกิดกระบวนการรวมตัวทางเศรษฐกิจ โดยเริ่มจากสองถึงสามประเทศที่สามารถเปิดเสรีในสาขาที่ตนมีความพร้อมก่อนโดยประเทศอื่น ๆ สามารถเข้าร่วมด้วยในภายหลัง

(ค) คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2547 เห็นชอบต่อร่างความตกลงหลายฝ่ายและพิธีสารว่าด้วยการเปิดเสรีบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศของอาเซียน

สถานะล่าสุด

ประเทศบรูไน สิงคโปร์ และไทย ได้ลงนามความตกลงหลายฝ่ายดังกล่าวร่วมกันเมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2547 ณ ประเทศไทย ¹⁴

แผนงานการรวมกลุ่มสินค้าบริการ “สาขาการบิน”

จากการประชุมในรอบต่างๆของกลุ่มประเทศในแบบพหุภาคีตามที่กล่าวเบื้องต้น โดยความคืบหน้ากลุ่มประเทศอาเซียน ได้มีการดำเนินการรวมกลุ่มสาขาการบินตาม Action Plan for ASEAN

¹⁴ กรมอาเซียนกองอาเซียน 3 มิถุนายน 2548

Air Transport Integration and Liberalization รวมทั้ง Roadmap for integration of Air Travel Sector (RIATS) ค.ศ.2005-2010 ซึ่งได้วางหลักการทำให้มีการจัดทำความตกลงพหุภาคีว่าด้วย “บริการเดินอากาศในภูมิภาคอาเซียนและจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียนภายในปีค.ศ.2015” เพื่อเป็นการสนับสนุนการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

แผนการรวมกลุ่มสาขาการบินนี้ทำขึ้น โดยอิงแผนงานนโยบายส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันด้านบริการขนส่งทางอากาศของอาเซียน (Roadmap for ASEAN Competitive Air Services Policy) ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากที่ประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน¹⁵ ครั้งที่ 9 ณ กรุงย่างกุ้ง สหภาพพม่า เมื่อเดือนตุลาคมพ.ศ.2546 มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อส่งเสริมการเปิดเสรีบริการด้านการขนส่งทางอากาศในอาเซียน และนำไปสู่วิสัยทัศน์ของผู้นำอาเซียนในเรื่อง “น่านฟ้าเสรี” ในภูมิภาคนี้

แผนการดำเนินงาน จะครอบคลุมการเปิดเสรีบริการ “ด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ” และ “การเปิดเสรีบริการด้านการขนส่งผู้โดยสารเที่ยวบินแบบประจำ” โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

1. การเปิดเสรีของบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ

1.1 การเปิดเสรีของบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยไม่มีข้อจำกัดของสิทธิขนส่งการจราจรเสรีภาพที่ 3 และ 4 และเพิ่มน้ำหนักกระว้างสินค้าและจุดที่กำหนดเพิ่มเติม ตามที่ระบุไว้ในบันทึกความเข้าใจว่าด้วย บริการขนส่งสินค้าทางอากาศของอาเซียน¹⁶

1.2 การเปิดเสรีอย่างเต็มที่ของบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ ภายในเดือนธันวาคม พ.ศ.2551 (ค.ศ.2008)

2. การเปิดเสรีบริการขนส่งผู้โดยสารเที่ยวบินแบบประจำ

2.1 การเปิดเสรีบริการขนส่งผู้โดยสารเที่ยวบินแบบประจำ โดยไม่มีข้อจำกัดสิทธิขนส่งการจราจรเสรีภาพที่ 3 และ 4 สำหรับจุดที่กำหนดภายในอนุภูมิภาคของอาเซียน ดำเนินการภายในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2548

2.2 การเปิดเสรีบริการขนส่งผู้โดยสารเที่ยวบินแบบประจำ โดยไม่มีข้อจำกัดสิทธิการขนส่งการจราจรเสรีภาพที่ 3 และ 4 สำหรับจุดที่กำหนด อย่างน้อยสองจุดในแต่ละประเทศ ระหว่างอนุภูมิภาคของอาเซียน ดำเนินการภายในเดือนธันวาคม พ.ศ.2549

¹⁵ ASEAN Transport Minister Meeting : ATM

¹⁶ ASEAN Memorandum of Understanding on Air Freight Service 2002

2.3 การเปิดเสรีบริการขนส่งผู้โดยสารเที่ยวบินแบบประจำ โดยไม่มีข้อจำกัดสิทธิขนส่งการจราจรเสรีภาพที่ 5 สำหรับจุดที่กำหนด *ทั้งหมดภายในอนุภูมิภาคของอาเซียน* ดำเนินการภายในเดือนธันวาคม พ.ศ.2549

2.4 การเปิดเสรีบริการขนส่งผู้โดยสารเที่ยวบินแบบประจำ โดยไม่มีข้อจำกัดสิทธิขนส่งการจราจรเสรีภาพที่ 5 สำหรับจุดที่กำหนด *อย่างน้อยสองจุดในแต่ละประเทศระหว่างอนุภูมิภาคของอาเซียน* ดำเนินการภายในเดือนธันวาคม พ.ศ.2551 (ค.ศ.2008)

2.5 การเปิดเสรีของอาเซียนสำหรับบริการขนส่งผู้โดยสารเที่ยวบินแบบประจำ โดยไม่มีข้อจำกัดสิทธิขนส่งการจราจรเสรีภาพที่ 3 และ 4 สำหรับ *เมืองหลวงของแต่ละประเทศสมาชิกอาเซียน* ดำเนินการภายในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2551(ค.ศ.2008)

2.6 การเปิดเสรีของอาเซียนสำหรับบริการขนส่งผู้โดยสารเที่ยวบินแบบประจำ โดยไม่มีข้อจำกัดสิทธิขนส่งการจราจรเสรีภาพที่ 5 สำหรับ *เมืองหลวงของแต่ละสมาชิกอาเซียน* ดำเนินการภายในเดือนธันวาคม พ.ศ.2553 (ค.ศ.2010)

ทั้งนี้ เมื่อการดำเนินการตามมาตรการต่างๆ ตามแผนงานการรวมกลุ่มสาขาการบิน Roadmap for integration of Air Travel Sector (RIATS) เสร็จสิ้นลงในปี ค.ศ.2010 ที่ประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียนครั้งที่ 16 ได้รับรอง “แผนปฏิบัติการบรูไน” (Brunei Action Plan-BAP 2011-2015) เพื่อใช้เป็นแผนการดำเนินการรวมกลุ่มสาขาการบินต่อจาก RIATS นอกจากนี้ การจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียนได้รับการสนับสนุนและผลักดันภายใต้แผนแม่บทว่าด้วยการเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน¹⁷ ด้วยอีกทางหนึ่งสถานะล่าสุด (พ.ศ.2554-2555) สรุปได้ดังนี้

(ก) ในการดำเนินงานเพื่อจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียน¹⁸ รัฐมนตรีด้านการขนส่งอาเซียน ได้รับรองร่างแถลงการณ์เพื่อรับรองกรอบการดำเนินงานเพื่อการจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียน¹⁹ ในการประชุมรัฐมนตรีด้านการขนส่งอาเซียน(ATM) ครั้งที่ 17 เมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. 2554 โดยกรอบการดำเนินงานดังกล่าวประกอบด้วย กรอบการดำเนินงานเพื่อการจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียน และ Road Map ของความร่วมมือทางเศรษฐกิจและเทคโนโลยี ซึ่งจะเป็นแนวทางในการทำงานของคณะทำงานด้านการขนส่งทางอากาศของอาเซียนต่อไป

¹⁷ Master Plan on ASEAN Connectivity-MPAC)

¹⁸ ASEAN Single Aviation Market-ASAM

¹⁹ Draft Declaration on the Adoption of the Implementation Framework of ASEAN Single Aviation Market

(ข) นอกจากนี้คณะทำงานด้านการขนส่งทางอากาศอาเซียน²⁰ ได้ดำเนินการจัดทำความตกลงพหุภาคีอาเซียน 3 ฉบับ ดังนี้

- ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วย การเปิดเสรีเที่ยวบินขนส่งสินค้าทางอากาศ
- ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วย บริการเดินอากาศ (เที่ยวบินขนส่งผู้โดยสาร)
- ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ของบริการขนส่งผู้โดยสาร

ทางอากาศ

ทั้งนี้ ไทยได้ให้สัตยาบันของความตกลงในข้อ 1 และ 2 ตั้งแต่ต้นปี พ.ศ.2552 และได้ให้สัตยาบันความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วย “การเปิดเสรีอย่างเต็มที่ ของบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ” เมื่อเดือนกันยายน 2554 โดยได้ดำเนินการส่งสัตยาบันสารให้แก่สำนักเลขาธิการอาเซียนแล้ว

(ค) ในส่วนของบริการขนส่งทางอากาศที่ประชุมรัฐมนตรีด้านการขนส่งอาเซียนได้มีการลงนามในพิธีสารเพื่ออนุวัติข้อผูกพันชุดที่ 7 ของบริการขนส่งทางอากาศภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยบริการ²¹

(ง) ที่ผ่านมามีไทยได้ยื่นข้อผูกพันเพื่อเปิดตลาดบริการสาขาการขนส่งทางอากาศ 5 บริการ ได้แก่

1. การบริการซ่อมและบำรุงรักษาอากาศยาน
2. การขายและการตลาดของบริการขนส่งทางอากาศ
3. บริการสำรองที่นั่งด้วยระบบคอมพิวเตอร์
4. บริการให้เช่าอากาศยานแบบไม่มีลูกเรือ
5. บริการตัวแทนจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ

สำหรับข้อผูกพันชุดที่ 7 ไทยยื่นปรับปรุงบริการที่ได้ยื่นข้อผูกพันไว้แล้ว 2 บริการ คือ

1. บริการซ่อมแซมและบำรุงรักษาอากาศยาน โดยอนุญาตให้ ชาวอาเซียนถือหุ้นได้ร้อยละ ๕๑ และ

2. บริการสำรองที่นั่งด้วยระบบคอมพิวเตอร์อนุญาตให้ เจ้าหน้าที่บริการ โดยระบบสำรองที่นั่งด้วยคอมพิวเตอร์ที่สำนักงานตัวแทนจำหน่ายได้ไม่จำกัด

²⁰ ASEAN Air Transport Working Group-ATWG

²¹ Protocol to Implement the 7th Package of Commitments on Air Transport Services under the ASEAN Framework Agreement on Services

นอกจากนี้ ไทยได้เสนอเปิดตลาดเพิ่มสำหรับบริการให้เช่าอากาศยานพร้อมลูกเรือ โดยอนุญาตให้ชาวอาเซียนถือหุ้นได้ 49%

(จ) ในส่วนของการดำเนินการจัดทำความร่วมมือด้านการขนส่งทางอากาศกับประเทศคู่เจรจา ประเทศสมาชิกอาเซียนและจีนได้ลงนามความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศและพิธีสาร 1 แบนท้ายความตกลงฯ และในปีพ.ศ.2555 จีนจะเป็นเจ้าภาพการประชุมคณะทำงานด้านการขนส่งทางอากาศระหว่างอาเซียน-จีน²² ครั้งที่ 6 เพื่อหารือเกี่ยวกับ การจัดทำพิธีสาร 2 แบนท้ายความตกลงฯ ซึ่งเป็นเรื่องการแลกเปลี่ยนสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 ระหว่างอาเซียนและจีน

(ฉ) ไทยจะเป็นเจ้าภาพการประชุมคณะทำงานด้านการขนส่งทางอากาศของอาเซียนครั้งที่ 25-28 ระหว่างปี 2555-2556 โดยการประชุมครั้งที่ 25 มีกำหนดระหว่างวันที่ 23-27 เมษายน 2555 ในการประชุมครั้งนี้ประเทศไทยได้จัดทำแบบสอบถามเกี่ยวกับกฎหมายภายในของแต่ละประเทศที่เกี่ยวข้องกับองค์ประกอบทางด้านเศรษฐกิจ ทั้งนี้ เพื่อรวบรวมข้อมูลที่จะนำไปใช้พิจารณาอุปสรรคทางกฎหมายที่อาจมีต่อการดำเนินการจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียนต่อไป

อนึ่ง ในส่วนของสายการบินมีเรื่องของแนวความคิดและวิธีการจัดการบริหารสายการบินอย่างไรแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับสภาพภูมิประเทศและแวดล้อมต่างๆ ซึ่งแนวความคิดการบริหารจัดการสายการบิน และปัจจัยในส่วนของโครงสร้างเครือข่ายถือเป็นปัจจัยสำคัญต่อการเชื่อมโยงเส้นทางบิน

การจัดสรรเส้นทางบินและสิทธิการบินของประเทศไทย²³

การจัดสรรเส้นทางบินและสิทธิการบินให้แก่ผู้ประกอบการไทย สามารถแบ่งเป็นการทำบินระหว่างประเทศ และภายในประเทศ หลักเกณฑ์การจัดสรรเส้นทางบินและสิทธิการบิน

1. การทำการบินระหว่างประเทศ

ปัจจุบันประเทศไทยมีนโยบายเปิดเสรีการบินแบบเปิดโดยลำดับ ในเรื่องความจุและความถี่ของการบริการ กำหนดเส้นทางบินเป็นแบบเปิด (open route) เพื่อส่งเสริมให้สายการบินสามารถทำการบินไปยังจุดใดๆ ในประเทศภาคีอีกฝ่ายหนึ่งได้อย่างเต็มที่ ทั้งนี้ รวมถึงการเปิดจุดระหว่างทาง (intermediate point) และจุดพ้น (beyond point) เพื่อให้สายการบินมีความคล่องตัวใน

²² ACWG

²³ บทความกรมการบินพลเรือน พ.ศ.2550

การดำเนินบริการ รวมทั้งปรับปรุงเพดานสิทธิ เรื่องความจุและความถี่ เปิดโอกาสให้สายการบินสามารถใช้สิทธิรับการจราจรเสรีภาพที่ 5 ได้มากขึ้น

เพื่อเป็นการจูงใจให้สายการบินทำการบินมายังไทยและจากไทยไปยังจุดต่างๆ ได้มากขึ้น และได้มีการปรับปรุงหลักเกณฑ์การแต่งตั้งสายการบินที่กำหนด (airline designation) ตามที่กล่าวมาเบื้องต้น จากเดิมที่กำหนดให้ฝ่ายละหนึ่งสายการบิน (single designation) เป็นฝ่ายละหลายสายการบิน (multiple designation) เพื่อให้ภาคีแต่ละฝ่ายสามารถแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดของตนได้มากกว่าหนึ่งสายในการใช้สิทธิทำการบินภายใต้ความตกลงทวิภาคี

และเนื่องจากการบินระหว่างประเทศจะต้องเป็นไปตามความตกลง “ว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างไทยกับประเทศคู่ภาคีนั้นๆ” ดังนั้น ผู้ประกอบการสายการบินไทยรายใดประสงค์จะใช้สิทธิความตกลงฯ ฉบับใดจะต้องยื่นคำขอมายังกรมการบินพลเรือน เพื่อแจ้งให้คู่ภาคีอีกฝ่ายหนึ่งทราบว่า ไทยประสงค์จะแต่งตั้งให้สายการบินนั้นเป็นสายการบินที่กำหนด ในการใช้สิทธิการบินภายใต้ความตกลงการบินนั้นๆ ในกรณีจำเป็นต้องแจ้งรายละเอียดด้าน ความจุ ความถี่เที่ยวบินและเส้นทางบิน เพื่อความชัดเจนในการใช้สิทธิด้วย หากมีผู้ประกอบการสายการบินไทยหลายรายมีความต้องการเข้าไปให้บริการในตลาดการบินเดียวกัน ภาครัฐจำเป็นต้องเข้าไปกำกับดูแลโดยกำหนดหลักเกณฑ์เดียวกันและมาตรการต่างๆ เพื่อเป็นแนวทางในการพิจารณาและจัดสรรสิทธิการบินที่มีอยู่ให้กับสายการบินของไทยที่จะเข้ามาตลาดการบินนั้นๆ ทั้งนี้เพื่อให้มีความชัดเจน เป็นธรรมและโปร่งใส เพื่อให้การใช้สิทธิการบินที่มีอยู่เกิดประโยชน์สูงสุด

2. การทำการบินภายในประเทศ

เดิม หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการทำการบินของสายการบินเอกชนภายในประเทศ²⁴ “ห้ามมิให้สายการบินเอกชนทำการบินทับเส้นทางของบริษัทยานบินไทย จำกัด(มหาชน)” เปลี่ยนแปลงเป็น “เปิดเสรีการบินในประเทศในทุกเส้นทาง โดยสายการบินของไทยทั้งหมดทั้งสายการบินของรัฐและสายการบินเอกชนมีสิทธิทำการบินในทุกเส้นทางได้เท่าเทียมกัน”

สรุป แนวทางหลักเกณฑ์ในการพิจารณาจัดสรรสิทธิการบินให้กับสายการบินของไทยได้ดังนี้

(ก) ความพร้อมและความเหมาะสมของการใช้อากาศยาน โดยพิจารณาจากจำนวนอากาศยาน ที่มีวิธีการจัดหาอากาศยาน ความเหมาะสมระหว่างจำนวนอากาศยานที่มีกับจำนวนสิทธิใน

²⁴ ประกาศกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๕๔ แก้ไขเปลี่ยนแปลงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการทำการบินของสายการบินเอกชนภายในประเทศ

เส้นทางบิน ความจุและความถี่ที่ให้บริการ และ/หรือสิทธิในเส้นทางบินที่เสนอขอรับการจัดสรร การใช้อากาศยาน และแผนการใช้อากาศยาน (Aircraft rotation) กรณีที่มีหลายสายการบินยื่นเสนอในเวลาเดียวกันจะพิจารณาข้อมูลแต่ละข้อของแต่ละสายการบิน โดยนำมาเปรียบเทียบกันระหว่างสายการบิน ทั้งนี้จะต้องกำหนดคะแนนของข้อมูลและข้อพิจารณาสายการบินที่มีความพร้อมที่สุด คือสายการบินที่มีคะแนนสูงสุด

(ข) ประวัติการดำเนินการให้บริการที่ผ่านมา เช่น ความสม่ำเสมอของการให้บริการ การยกเลิกเที่ยวบินหรือการออกเดินทางล่าช้า ข้อร้องเรียนของผู้ใช้บริการและของประเทศปลายทางในเรื่องต่างๆ รวมทั้งการปฏิบัติตามกฎระเบียบ คำสั่งใดๆ ตามที่ทางราชการกำหนด

(ค) ผลการศึกษาความเป็นไปได้ของการให้บริการในเส้นทางบินที่ยื่นขอรับการจัดสรร โดยพิจารณาขนาดของตลาดการบินในขณะนั้น ความสมเหตุสมผลในการประมาณการจำนวนผู้โดยสารหรือสินค้า ความเป็นไปได้ของกลยุทธ์ในการสร้างตลาดหรือหาลูกค้า รวมทั้งความสมเหตุสมผลในการประมาณการรายรับรายจ่าย กำไรจากการดำเนินงาน

(ง) ในกรณีที่ตลาดการบินใดมีหลายสายการบินยื่นเสนอขอในเวลาเดียวกัน พิจารณาเปรียบเทียบผลการศึกษาความเป็นไปได้ของการให้บริการระหว่างสายการบินมีเหตุผลสอดคล้องกับตลาดการบินในช่วงนั้น

(จ) ในกรณีที่สายการบินได้รับจัดสรรสิทธิการบินระหว่างประเทศไปแล้ว แต่ไม่ทำการบินตามสิทธิ ภายในระยะเวลาหนึ่งฤดูกาลบิน (นับตั้งแต่วันสิ้นสุดฤดูกาลบินที่ได้แจ้งตามแผนการบินว่าจะเริ่มทำการบินเมื่อใด) หรือให้บริการไม่ครบฤดูกาลบินในฤดูกาลบินใดๆ โดยไม่มีเหตุอันควร ให้สิทธิตกกลับมาเป็นส่วนกลาง

จากการเปิดเสรีภายในประเทศ ทำให้จำนวนสายการบินสามารถเข้าสู่ตลาดและออกจากตลาดได้เสรี ซึ่งสายการบินอาจมุ่งความสนใจให้บริการในตลาดขนาดใหญ่ที่มีผู้โดยสารจำนวนมาก หยุด หรือ ลดการให้บริการไปยังท่าอากาศยานภูมิภาคที่มีปริมาณผู้โดยสารน้อย ดังนั้น กระทรวงคมนาคมจึงได้กำหนดมาตรการป้องกันเหตุการณ์ดังกล่าว รวมทั้งการให้ความคุ้มครองสายการบินที่ให้บริการไปยังท่าอากาศยานเหล่านี้ตามประกาศกระทรวงคมนาคมในปี พ.ศ. 2547 และ พ.ศ.2549 ดังนี้

1. กำหนดเส้นทางบินภายในประเทศจำนวนผู้โดยสารต่อปี ออกเป็น 3 ประเภท คือ

ก) สายหลัก ได้แก่ เส้นทางบินที่มีผู้โดยสารใช้บริการตั้งแต่ 300,000 คน/ปี

ข) สายรอง ได้แก่ เส้นทางบินที่มีผู้โดยสารใช้บริการตั้งแต่ 50,000คน/ปี แต่ไม่ถึง 300,000 คน/ปี

ก) สายย่อย ได้แก่ เส้นทางบินที่มีผู้โดยสารใช้บริการไม่ถึง 50,000 คน/ปี

2. ผู้ให้บริการในเส้นทางสายรองและสายย่อยจะได้รับความคุ้มครอง โดยรัฐจะอนุญาตให้มีผู้ให้บริการในเส้นทางบินสายรองในแต่ละเส้นทางไม่เกิน 3 ราย และในเส้นทางบินย่อยในแต่ละเส้นทางไม่เกิน 2 ราย

3. การขออนุญาตประกอบกิจการค้าในการเดินอากาศ

ในเส้นทางบินที่ไม่ใช่เส้นทางย่อย จะต้องเสนอขอให้บริการในเส้นทางบินสายย่อยอย่างน้อย 1 เส้นทางด้วยความถี่ไม่น้อยกว่า 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ทั้งนี้ การให้บริการดังกล่าวอาจเป็นการให้บริการด้วยตนเองหรือโดยการใช้เที่ยวบินร่วม (Code Share) กับสายการบินอื่น ภายใต้ความร่วมมือประเภทการประกันที่นั่งขึ้นต่ำ (Block Seat) ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 10 ของจำนวนที่นั่งต่อเที่ยวบินก็ได้

1. ผู้ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ ซึ่งให้บริการในเส้นทางบินสายย่อยที่ได้รับอนุญาตแล้วอย่างต่อเนื่อง โดยในทุกช่วงระยะเวลา 6 เดือน มีการยกเลิกเที่ยวบินไม่เกินร้อยละ 30 มีสิทธิขออนุญาตประกอบกิจการในเส้นทางสายหลักและสายรองเพิ่มได้ โดยไม่ต้องเสนอขอให้บริการในเส้นทางย่อยเพิ่มเติม

2. ในกรณีที่ผู้ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ ไม่ประกอบบริการให้บริการในเส้นทางย่อยหรือหยุดให้บริการในเส้นทางสายย่อยติดต่อกันเกิน 6 เดือน อาจถูกเพิกถอนสิทธิในการให้บริการในเส้นทางบินสายหลัก หรือสายรอง หรือทั้งสายหลักและสายรองที่ได้รับอนุญาตทั้งหมดหรือบางส่วนได้

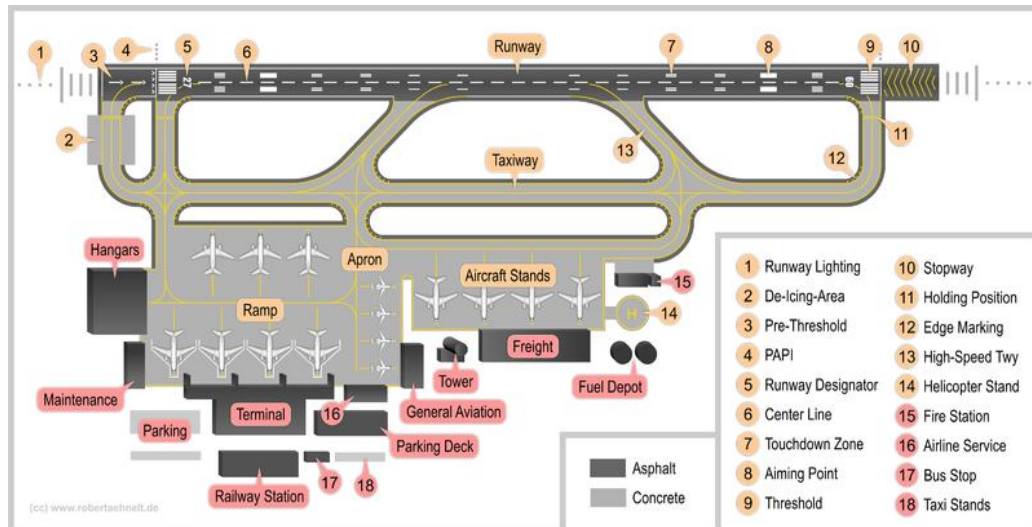
ท่าอากาศยาน หรือ สนามบินของประเทศไทย

มีการแบ่งประเภทของท่าอากาศยานไว้ 3 ประเภทโดยวิธีการกำหนดมาจากการให้บริการรองรับผู้โดยสารต่อปี ได้แก่

1. ท่าอากาศยานหลัก ปัจจุบันมี 6 แห่ง ได้แก่

ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่ฟ้าหลวงเชียงราย ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่

แผนภาพที่ 14 แสดงส่วนประกอบของท่าอากาศยานหลัก ซึ่งประกอบไปด้วยเครื่องอำนวยความสะดวกต่าง ๆ และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขึ้น ลง จอดของอากาศยาน



2. ท่าอากาศยานรอง ปัจจุบันมี 35 แห่ง ได้แก่

ท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ ท่าอากาศยานขอนแก่น ท่าอากาศยานชุมพร ท่าอากาศยานตาก ท่าอากาศยานแม่สอด ท่าอากาศยานตรัง ท่าอากาศยานตราด ท่าอากาศยานนครพนม ท่าอากาศยานนครราชสีมา ท่าอากาศยานกองบิน 1 นครราชสีมา ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ สนามบินตาดลี ท่าอากาศยานน่าน ท่าอากาศยานนราธิวาส ท่าอากาศยานหัวหิน ท่าอากาศยานปัตตานี ท่าอากาศยานพิษณุโลก ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์ ท่าอากาศยานแพร่ ท่าอากาศยานปาย ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ท่าอากาศยานอุ้งตะเภา ท่าอากาศยานระนอง ท่าอากาศยานเลย ท่าอากาศยานลำปาง ท่าอากาศยานสกลนคร ท่าอากาศยานสงขลา ท่าอากาศยานสุรินทร์ภักดี ท่าอากาศยานนานาชาติสมุย ท่าอากาศยานนานาชาติสุราษฎร์ธานี ท่าอากาศยานสุโขทัย ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี

3. ท่าอากาศยานรองขนาดเล็ก ปัจจุบันมี 28 แห่ง ได้แก่

สนามบินน้ำพอง สนามบินจันทบุรี สนามบินสัทธิบ สนามบินบางพระ นกแอร์ฟิลด์ สนามบินเชิงทราย สนามบินเขื่อนภูมิพล สนามบินอุ้มผาง สนามบินเกาะตะเคียน สนามบินกำแพงแสน สนามบินชะเอียน ท่าอากาศยานนครสวรรค์ สนามบินขุนยวม สนามบินปราจีนบุรี สนามบินประจวบคีรีขันธ์ สนามบินแม่สะเรียง สนามบินโพธาราม สนามบินบ้านเมือง สนามบิน

โคกกระเทียม สนามบินบ้านธิ สนามบินลำพูน สนามบินควนขัน สนามบินปากเหว สนามบิน
วัฒนานคร สนามบินอุดรดิตถ์ สนามบินเกาะไม้อู้ สนามบินเชียงขาม สนามบินหล่มสัก

ทั้งนี้ในปัจจุบันประเทศไทยมี “สนามบิน หรือท่าอากาศยาน” ที่มีศักยภาพมากที่สุดอยู่ 3
แห่งด้วยกัน ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สนามบินนานาชาติดอนเมือง และ ท่าอากาศยาน
นานาชาติพัทยา-อู่ตะเภา

4. ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ถือเป็นสนามบินตั้งอยู่ที่ถนนบางนา-บางปะกง ในเขตตำบล
หนองปรือและอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 28 กันยายน พ.ศ. 2549 รัฐบาลได้กำหนดให้ท่าอากาศยาน
นานาชาติสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานหลักของ ประเทศไทย สนามบินเดียวหรือในลักษณะ
“Single Airport” แทนท่าอากาศยานดอนเมือง และตั้งเป้าให้เป็นศูนย์กลางการบินในทวีปเอเชีย อีกทั้ง
ทั้งการเน้นพัฒนาคุณภาพการให้บริการของท่าอากาศยานให้ได้รับการจัดอันดับ 1 ใน 10 ท่าอากาศ
ยานที่มีคุณภาพการบริการดีที่สุดในโลกในปีพ.ศ.2553

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีพื้นที่ประมาณ 20,000 ไร่ ตั้งอยู่ที่ถนนบางนา-ตราด ประมาณ
กิโลเมตรที่ 15 อยู่ในเขตตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งอยู่ห่างจากใจกลาง
กรุงเทพมหานคร ไปประมาณ 25 กิโลเมตร ใช้งบประมาณก่อสร้างราว 150,000 ล้านบาท ใช้เวลา
ก่อสร้างนานถึง 45 ปี

5. สนามบินนานาชาติดอนเมือง

ชื่อเดิมคือ ท่าอากาศยานนานาชาติกรุงเทพ หรือที่รู้จักกันโดยทั่วไปว่า สนามบินดอนเมือง
ตั้งอยู่บนถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง ทางตอนเหนือของกรุงเทพมหานคร เปิด
ดำเนินการครั้งแรกเมื่อวันที่ 27 มีนาคม พ.ศ. 2457 โดยปิดตัวลงวันที่ 28 กันยายน พ.ศ. 2549 วัน
เดียวกับที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดใช้งาน โดยสนามบินดอนเมืองถูกเปลี่ยนเป็นสถานที่ซ่อม
เครื่องบิน ฝึกบินและสำหรับจอดเครื่องบินส่วนตัวของบุคคลสำคัญ

นับตั้งแต่การยกเลิกใช้สนามบินสระปทุม ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสนามม้าราชกรีฑาสโมสร
โดยถือเป็นสนามบินแห่งแรกของประเทศไทย เนื่องจากสาเหตุคับแคบมีเนื้อที่จำกัดและมีที่ตั้งทาง
ภูมิศาสตร์ไม่เหมาะสม ทางราชการจึงได้คิดหาสถานที่ใหม่ที่มีบริเวณกว้างขวาง เป็นพื้นที่ดอนน้ำ
ไม่ท่วม ไม่ห่างไกลจากพระนคร และเป็นพื้นที่ที่สามารถพัฒนาเป็นสนามบินขนาดใหญ่ต่อไปได้
ในอนาคต

จากการบินสำรวจทางอากาศได้เห็นพื้นที่นาซึ่งเป็นที่ดินทางตอนเหนือของอำเภอบางเขน เป็นพื้นที่ที่เหมาะสมจึงได้สำรวจทางพื้นดิน ได้พบว่าพื้นที่บริเวณนั้นชาวบ้านเรียกว่า "ดอนอิเหี่ยว" เพราะมีฝูงเหี่ยวบินมารวมกันเป็นกลุ่มใหญ่ในบริเวณที่ดอนนี้ ทั้งยังมีทางรถไฟสายเหนือวิ่งผ่าน พื้นที่นี้อยู่ห่างจากสนามบินสระปทุมไปทางเหนือใช้เวลาบินประมาณ 13 นาที (ด้วยเครื่องบินเบรเกต์สมัยนั้น) คิดเป็นระยะทางประมาณ 22 กิโลเมตรเศษ เวลาต่อมา กรมเกียกกายทหารบกได้ดำเนินการปรับพื้นที่ให้เป็นสนามหญ้าที่เครื่องบินสามารถวิ่งและบินขึ้น-ลงได้ พร้อมทั้งสร้างโรงเก็บเครื่องบิน และอาคารสถานที่ทำการตามความจำเป็น วันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2457 กรมเกียกกายทหารบกดำเนินการแล้วเสร็จ ส่งมอบให้กรมจเรการช่างทหารบกและเรียกชื่อสนามบินนี้ว่า "สนามบินดอนเมือง" สนามบินดอนเมืองได้รับการขยายพื้นที่ตลอดมา โดยการขอซื้อที่ดินของกรมรถไฟหลวงที่มีพื้นที่ติดต่อกับสนามบินดอนเมืองบ้าง และซื้อจากเอกชนบ้าง จนกระทั่งถึงปี พ.ศ. 2538 พื้นที่ทำอากาศยานกรุงเทพมหานครมีจำนวน 3,881 ไร่

ตั้งแต่เมื่อวันที่ 25 มีนาคม พ.ศ. 2550 มีการนำเที่ยวบิน ภายในประเทศบางเที่ยวบินมาลงที่ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง หลังจากพบปัญหาหลายอย่างที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

6. ท่าอากาศยานนานาชาติ พัทยา - อุตะเภ

ท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเภพัทยา หรือสนามบินอุตะเภ (U-Tapao Pattaya International Airport) เป็นสนามบินตั้งอยู่ในพื้นที่ ตำบลพล อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง อยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ของกรุงเทพมหานคร อยู่เหนือระดับน้ำทะเล 18 เมตร ห่างจากจังหวัดประมาณ 30 กิโลเมตร และอยู่ห่าง จากกรุงเทพมหานคร ประมาณ 190 กิโลเมตร

ปัจจุบันกองทัพเรือ เป็นผู้ดูแลและใช้เป็นที่ตั้งฐานบินทางทหารที่สำคัญ โดยมีกองการบินทหารเรือเป็นหน่วยรับผิดชอบและใช้ประโยชน์ สนามบินอุตะเภมีตำบลที่ตั้งที่มีความเหมาะสมทางทหารที่ใช้เป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่งทางทะเล การขนส่งทางบก และการขนส่งทางอากาศ ในการขนถ่ายอาวุธยุทโธปกรณ์ และกำลังทหารไปยังประเทศต่างๆ ในภูมิภาคใกล้เคียงได้สะดวก เนื่องจากมีท่าเรือขนาดใหญ่ อยู่ใกล้เคียงถึง 5 ท่าเรือด้วยกัน ได้แก่ ท่าเรือจุกเสม็ด ท่าเรือแหลมเทียน ท่าเรือทุ่งโปรง ของกองทัพเรือ ท่าเรือท่าบตาพุตของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และท่าเรือแหลมฉบัง ของการทำเรือแห่งประเทศไทย นอกจากนั้นแล้ว ยังเป็นสนามบินที่ชาติพันธมิตรของประเทศไทย ได้แก่ ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศญี่ปุ่น ออสเตรเลีย เกาหลีใต้ มาเลเซีย เป็นต้น

โดยที่คณะรัฐมนตรีมีมติเกี่ยวกับการใช้สนามบินอุตะเภในเชิงพาณิชย์หลายครั้ง ได้แก่ อนุมัติให้สนามบินอุตะเภเป็นสนามบินพาณิชย์ระหว่างประเทศ เมื่อวันที่ 2 มีนาคม พ.ศ. 2519

อนุมัติให้กองทัพเรือรับผิดชอบดำเนินการปรับปรุงและพัฒนาสนามบินเพื่อใช้ในทางพาณิชย์ และ อนุมัติให้กองทัพเรือเป็นผู้บริหารสนามบินอุตะเภายเป็นสนามบินพาณิชย์ ร่วมกับกรมการขนส่งทางอากาศ (กรมการบินพาณิชย์) เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2532 จากมติคณะรัฐมนตรี ครั้นสุดท้าย กองทัพเรือ จึงได้บริหารสนามบินอุตะเภานในเชิงพาณิชย์ควบคู่ไปกับกรมทหาร โดยแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารสนามบินอุตะเภาซึ่งประกอบด้วยผู้แทนจากกองทัพเรือและผู้แทนหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องบริหารสนามบิน เป็นผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญทางด้านทหาร แต่มีความรู้เชิงพาณิชย์ จำกัด จึงทำให้ขาดประสบการณ์ในทางธุรกิจการบิน แ่งการทำการตลาดกับการบริหารงาน ไม่ต่อเนื่องเนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงกรรมการทุกปี การดำเนินงานต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง ทำให้การบริหารงานของสนามบินอุตะเภามีการบริหารงานเป็นแบบราชการส่งผลให้รายได้ของการประกอบการน้อยกว่าที่ควรจะเป็น รวมทั้งแผนการพัฒนามีขั้นตอนไม่สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบันเท่าที่ควร จึงเป็นผลให้การพัฒนาสนามบินอุตะเภาจึงเป็นไปอย่างค่อยเป็นค่อยไป

แผนภาพที่ 15 ท่าอากาศยานอุตะเภา



นโยบายการเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศ

นโยบายการเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศในลักษณะของการเปิดเสรีตามลำดับ เป็นการปรับเปลี่ยนนโยบายในเชิงรุกโดยการนำหลักการ“*เรื่องการเปิดน่านฟ้าเสรี*”ลักษณะที่มีกลไกของการ*กำกับดูแล* (Safeguard) มาปรับใช้อย่างเหมาะสม ซึ่งถือเป็นมาตรการคุ้มครองอย่างหนึ่งเพื่อให้สายการบินของไทยและต่างชาติสามารถแข่งขันให้บริการได้อย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมกัน มิให้เกิดการผูกขาดตลาดโดยผู้ประกอบการรายใหญ่และเป็นการคุ้มครองผู้บริโภค

โดยทั้งนี้ ได้มีการกำหนดกลยุทธ์ศาสตร์การเพิ่มสมรรถนะและขีดความสามารถในการแข่งขันระหว่างประเทศ และให้ความสำคัญกับการปรับปรุงระบบเจรจาเชื่อมโยงกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน และภูมิภาคในเรื่องเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเกื้อหนุนต่อการพัฒนาไปสู่ประตูเศรษฐกิจทางด้านการขนส่งทางอากาศ (ตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 พ.ศ.2545-2549 จนถึงปัจจุบันแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11) มีการวางเป้าหมายส่งเสริมนโยบายให้กรุงเทพมหานคร เป็นศูนย์กลางทางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคนี้ และพัฒนาท่าอากาศยานในภูมิภาค เช่น เชียงใหม่ ภูเก็ต อุบลราชธานี เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาค (Regional hub)

ดังนั้น แนวทางการเจรจาสิทธิการบินในลักษณะของการเปิดเสรีตามลำดับนี้ เป็นการส่งเสริมให้สายการบินต่างชาติทำการบินมายังไทยได้มากขึ้น ขณะเดียวกันสายการบินของไทยก็มีโอกาสที่เพิ่มขึ้นในการขยายตลาดบริการเข้าไปในประเทศอื่นๆ ซึ่งถือว่าเป็นแนวทางที่สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลขณะนั้นมาจนถึงปัจจุบัน

รูปแบบในการเจรจาสิทธิการบิน

โดยทั่วไปรูปแบบในการเจรจาสิทธิการบิน (ความจุและความถี่เที่ยวบิน) เพื่อจัดทำความตกลงว่าด้วย “บริการเดินอากาศระหว่างรัฐกับรัฐ” แบ่งออกเป็น 3 รูปแบบ ซึ่งรูปแบบความตกลงดังกล่าวจะมีข้อแตกต่างกันคือ

1. ความตกลงแบบเบอร์มิวด้า (Bermuda Agreement)

เป็นรูปแบบความตกลงที่ให้สิทธิแก่สายการบินในการกำหนดความจุ ความถี่ของตนเองได้ โดยรัฐภาคีมีสิทธิที่จะทบทวนความจุ ความถี่ของบริการในภายหลังได้ ในขณะที่รัฐจะเป็นผู้กำหนดเส้นทางบิน จำนวนสายการบินและควบคุมพิคัดอัตราค่าขนส่ง

2. ความตกลงแบบกำหนดความจุความถี่ไว้ล่วงหน้า (Capacity Predetermination)

เป็นรูปแบบของความตกลงที่รัฐจะเป็นผู้กำหนดจำนวนความจุ ความถี่ของเที่ยวบินบริการไว้ล่วงหน้า และเป็นผู้กำหนดเส้นทางบิน โดยพิจารณาจากปริมาณความต้องการของตลาด นอกจากนี้ รูปแบบความตกลงในลักษณะนี้ ยังกำหนดให้รัฐเป็นผู้พิจารณาให้ความเห็นชอบพิคัดอัตราค่าขนส่ง

3. ความตกลงแบบเปิดน่านฟ้าเสรี (Open Sky หรือ Free-Determination

Agreement)

เป็นความตกลงที่ให้สิทธิแก่สายการบิน ในการกำหนดความจุ ความถี่ของบริการ เส้นทางบินและพิสัยอัตราค่าขนส่งได้ด้วยตนเอง โดยให้เป็นไปตามกลไกของตลาด

รูปแบบของความตกลงทั้ง 3 รูปแบบข้างต้น เป็นรูปแบบที่รัฐใช้ในการจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างกัน การที่รัฐใดจะพิจารณาใช้รูปแบบใดนั้นขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ ไม่ว่าจะเป็นผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ ผลประโยชน์ทางการเมือง หรือนโยบายของรัฐในแต่ละช่วงเวลามีส่วนสำคัญในการกำหนดรูปแบบของความตกลงที่รัฐจะเลือกจัดทำ

ในส่วนของประเทศไทย ปัจจุบัน ความตกลงส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 90 เป็นความตกลงแบบกำหนดความจุ ความถี่ ล่วงหน้า

ในอดีต เรื่อง การเจรจาสิทธิการบินของประเทศไทย แนวทางการเจรจาสิทธิการบิน จะเป็นในลักษณะที่มุ่งคุ้มครองผลประโยชน์ของสายการบินแห่งชาติเป็นหลัก เพื่อเปิดโอกาสให้สายการบินของไทยสามารถที่จะแข่งขันและพัฒนาเติบโตขึ้นมาได้ ดังนั้นการเจรจาจัดทำความตกลงส่วนใหญ่เป็นไปในรูปแบบของการตกลงกำหนดความจุความถี่ของบริการล่วงหน้าโดยพิจารณาจากผลการประกอบการของสายการบินของทั้งสองฝ่ายเป็นเกณฑ์ ในการตกลงกำหนดจำนวนความจุความถี่ของบริการที่เหมาะสมเพียงพอรองรับต่อความต้องการของตลาดในแต่ละช่วง

แต่ปัจจุบันแนวความคิดการค้าเสรีมีบทบาทอย่างสูงต่อรัฐ ในการกำหนดนโยบายในหลายด้านรวมถึงการขนส่งทางอากาศ ประเทศไทยในฐานะสมาชิกขององค์การการค้าโลก (WTO) มีพันธกรณีที่ต้องเปิดตลาดเสรีทั้งในส่วนของการค้าสินค้าและการค้าบริการ ดังนั้น จึงไม่อาจหลีกเลี่ยงที่จะต้องเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศซึ่งถือเป็นการค้าบริการประเภทหนึ่งได้

และแต่เดิมนโยบายของไทยที่เกี่ยวกับการเจรจาสิทธิการบิน จะเป็นไปในลักษณะกำหนดจุดต่างๆ ที่สายการบินจะทำการบินแวะลงได้เป็นรายจุดเฉพาะเจาะจง รวมถึงการใช้สิทธิขนส่งการจราจรเสรีภาพที่ 5 ที่พิจารณาให้สายการบินต่างชาติได้ใช้สิทธิได้เฉพาะเส้นทางอย่างจำกัด โดยพิจารณาอนุญาตเป็นรายกรณีๆ ไป ทั้งนี้เพื่อให้ส่งผลกระทบต่อบริการของสายการบินของไทยในตลาด นอกจากนี้ในส่วนของการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนด ในอดีตที่ผ่านมา ความตกลงที่ประเทศไทยจัดทำกับประเทศต่างๆ เป็นในลักษณะที่ให้สิทธิแก่ภาคีแต่ละฝ่าย ในการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดได้ เพียงสายเดียวหรือสองสายเท่านั้น

ปัจจุบัน รัฐได้กำหนดกลยุทธ์ในการเจรจาสิทธิการบินเป็นไปในลักษณะของ “การเปิดเสรีตาม ลำดับ ” (gradual liberalization) ที่มุ่งส่งเสริมให้สายการบินต่างชาติสามารถขยายบริการ

มายังจุดต่างๆ ในไทยได้มากขึ้น โดยกำหนดเพดานความถี่ของบริการให้สูงมากเพียงพอที่จะรองรับต่อความต้องการในระยะยาว รวมถึงการตกลงกำหนดเส้นทางบินแบบเปิดเพื่อส่งเสริมให้สายการบินต่างชาติสามารถทำการบินมายังไทยได้ทุกจุด โดยเฉพาะจุดอื่นๆ ในภูมิภาค นอกเหนือจากเมืองหลวง (กรุงเทพมหานคร) เช่น สามารถบินลงสนามบินหลักของประเทศไทยได้โดยตรง แต่ยังไม่สามารถที่จะบินต่อและขนส่งผู้โดยสารไปยังสนามบินภายในประเทศได้ด้วยอย่าง สายการบินซิลแอร์จากประเทศสิงคโปร์บินให้บริการผู้โดยสารไปกลับจากท่าอากาศยานชางฮี ท่าอากาศยานนานาชาติเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานีได้ แต่ไม่สามารถทำการบินต่อไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แม้จะเป็นท่าอากาศยานหลักได้อีก เพราะเป็นเส้นทางบินภายในประเทศ เป็นต้น

นอกจากนี้ ยังได้ตกลงผ่อนคลายการใช้สิทธิขนส่งผู้โดยสารออกจากไทยไปยังประเทศที่สามได้มากขึ้น เป็นการสร้างแรงจูงใจให้สายการบินต่างชาติในการทำการบินมายังไทยเพิ่มมากขึ้นอีกทาง เพราะการที่สายการบินต่างชาติทำการบินมายังประเทศไทยเพิ่มขึ้น จะมีส่วนสำคัญในการส่งเสริมพัฒนาให้ไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคนี้

สำหรับการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดนั้น ปัจจุบันความตกลงที่ประเทศไทยจัดทำกับประเทศต่างๆ จะให้สิทธิแก่ภาคีแต่ละฝ่ายในการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดได้หลายสาย เพื่อเปิดโอกาสให้สายการบินของไทยและสายการบินของประเทศภาคีสามารถทำการบินระหว่างกันได้มากขึ้น

สรุป นโยบายรูปแบบการเจรจาสิทธิการบินของรัฐ

เดิม	ปัจจุบัน
กำหนดจุดต่างๆ ที่สายการบินจะทำการบินและลงได้เป็นรายจุดเฉพาะเจาะจง รวมถึงการใช้สิทธิขนส่งการจราจรเสรีภาพที่พิจารณาให้สายการบินต่างชาติได้ใช้สิทธิได้เฉพาะเส้นทางอย่างจำกัด โดยพิจารณาอนุญาตเป็นรายกรณีๆ ไป	ขยายบริการมายังจุดต่างๆ ในไทยได้มากขึ้น ลักษณะการเปิดเสรีตามลำดับ และได้ผ่อนคลายการใช้สิทธิขนส่งผู้โดยสารออกจากไทยไปยังประเทศที่สามได้มากขึ้น ส่งเสริมให้สายการบินต่างชาติสามารถทำการบินมายังไทยได้ทุกจุดนอกเหนือจากเมืองหลวง
กำหนดเพดานความถี่ ความถี่ของการให้บริการ	กำหนดเพดานของการบริการให้สูงมากเพียงพอที่จะรองรับต่อความต้องการในระยะยาว
การแต่งตั้งสายการบินที่กำหนด ได้เพียงสายเดียวหรือสองสายเท่านั้น	ความตกลงที่ประเทศไทยจัดทำกับประเทศภาคีแต่ละฝ่าย มีการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดได้หลายสาย