

ผลกระทบจากการเปิดน่านฟ้าเสรีของธุรกิจสายการบินของไทย

The Impact of Open Sky of Thai Airline Business

วราพร กลิ่นศรีสุข, เทพสถิตย์ กุลโคกกรวด และ วินิจ ศิริจิตร

Waraphon Klinsreesuk, Tapsatit Gooncockord, and Vinit Sirichit

มหาวิทยาลัยบูรพา

Burapha University

¹Corresponding author, e-mail: waraphon.kl@go.buu.ac.th, ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-3255-5310>

²E-mail: tapsatit.go@go.buu.ac.th, ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-5016-6530>

³E-mail: vsirichit@gmail.com, ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-2418-4196>

Received 18/10/2022

Revised 11/11/2022

Accepted 11/11/2022

บทคัดย่อ

โดยที่การเปิดน่านฟ้าเสรีได้ส่งผลกระทบต่อธุรกิจสายการบินของไทย เนื่องจากการเปิดโอกาสให้กับสายการบินต่างประเทศซึ่งเป็นสายการบินขนาดใหญ่ มีศักยภาพสูง และมีเครือข่ายครอบคลุมปลายทางทั่วโลกเข้ามามีบทบาทในการขนส่งทางอากาศมายังประเทศไทย แม้ว่าจำนวนเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารจะเพิ่มขึ้น แต่สายการบินของไทยกลับประสบภาวะขาดทุน เนื่องจากปัจจัยสำคัญประการหนึ่งคือการแข่งขันด้านราคา (Price War) ที่รุนแรง บทความนี้มีวัตถุประสงค์ที่จะศึกษาภาพรวมของสิทธิการบินและความตกลงที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งวิเคราะห์ผลกระทบที่มีต่อความสามารถในการแข่งขันของสายการบินของไทยเพื่อนำเสนอมาตรการสนับสนุนสายการบินของไทยเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันทางการบิน ทั้งนี้ เป็นการศึกษาใช้วิธีวิจัยเชิงเอกสาร โดยเป็นการศึกษาจากตำรา บทความ เอกสารวิจัย กฎหมาย สนธิสัญญาและความตกลงที่เกี่ยวข้องกับสิทธิการบินที่ประเทศเป็นภาคี รวมทั้งข้อมูลทางธุรกิจการบินจากฐานข้อมูลต่าง ๆ ผลการศึกษาพบว่า การสนับสนุนสายการบินของไทยภายใต้นโยบายการเปิดน่านฟ้าเสรีถือเป็นวาระจำเป็นเร่งด่วนในสถานการณ์ปัจจุบันที่ไทยทำการเปิดประเทศ สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน มุ่งพัฒนาบนพื้นฐาน “สร้างคุณค่าใหม่ในอนาคต” ด้วยการเพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการพัฒนาคนรุ่นใหม่ รวมถึงปรับรูปแบบธุรกิจ เพื่อตอบสนองต่อ ความต้องการของตลาด ผสมผสานกับยุทธศาสตร์ที่รองรับอนาคต พร้อมทั้งการส่งเสริมและสนับสนุน จากภาครัฐ ให้ประเทศไทยสามารถสร้างฐานรายได้และการจ้างงานใหม่ ขยายโอกาสทางการค้า และการลงทุนในเวทีโลก นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับแผนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ ในด้านการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ความเท่าเทียมและการเติบโตอย่างมีส่วนร่วม

คำสำคัญ: ผลกระทบ; การเปิดน่านฟ้าเสรี; ธุรกิจสายการบิน

Abstract

The open sky affects the Thai airline business. This is because it opens an opportunity for foreign airlines, which are large airlines, have high potential, and have a network covering destinations around the world, to play a role in air transportation to Thailand. Although the number of flights and passengers increased but Thai airlines have suffered losses. Because one of the key factors is the intense price war. This article, therefore, aims to study the overview of aviation rights and related agreements as well as analyze the impact on Thai airlines' competitiveness in order to propose measures to support Thai airlines to increase their aviation competitiveness. This is a study using a documentary research method. It is the study of textbooks, articles, research documents, laws, treaties, and agreements related to aviation rights to which countries are parties including aviation business data from various databases. The results of the study found that the support of Thai airlines under the policy of opening free airspace is an urgent agenda in the current situation that Thailand opens the country in line with the 20-year national strategy on building competitiveness aim to develop on the basis "Creating new value in the future" by increasing the potential of entrepreneurs. The development of a new generation adjusts the business model to respond to market demand that combines with strategies that support the future as well as promotion and support from the government to enable Thailand to create a new income base and employment. The expansion of trade opportunities and investment in the global arena is also in line with the country's economic reform plan in terms of adding competitiveness, equality, and participatory growth.

Keyword: Impact; Open Sky; Airline Business

บทนำ

สืบเนื่องจากการที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 (Convention On International Civil Aviation 1944) หรืออนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 (Chicago Convention 1944) และในปี 1947 ได้มีการก่อตั้งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) เพื่อการเจรจาจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ และการกำหนดสิทธิการบินระหว่างรัฐต่าง ๆ ซึ่งสิทธิที่แลกเปลี่ยนกันนั้น เรียกว่า "เสรีภาพทางอากาศ" (Freedom of the Air) มีทั้งสิ้น 9 ประการ โดยประเทศไทยได้ยอมรับการแลกเปลี่ยนสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 1 -

5 เป็นหลัก และได้จัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างไทยกับประเทศต่าง ๆ จำนวน 102 ประเทศ 2 เขตบริหารพิเศษ และ 1 ดินแดน

การเปิดน่านฟ้าเสรีเป็นข้อตกลงระหว่างรัฐกับรัฐที่อนุวัติบริการแบบไม่จำกัดของสายการบินต่างๆ ทั้งด้านขนส่งผู้โดยสารและขนส่งสินค้า ทำให้เครื่องบินสามารถบินไป-กลับ และบินเหินน่านฟ้าของประเทศอื่นๆ โดยปราศจากข้อจำกัดเรื่องความถี่ของเที่ยวบินหรือชนิดของเครื่องบิน ทั้งนี้ การเปิดเสรีขนส่งทางอากาศของไทยส่งผลให้แต่ละสายการบินได้นำกลยุทธ์ด้านต่าง ๆ มาปรับใช้ เพื่อหวังครองส่วนแบ่งการตลาดให้มากที่สุด กลยุทธ์หนึ่งที่นิยมคือกลยุทธ์ด้านราคาหรือการทุ่มตลาด อีกทั้งประเทศที่มีสายการบินแห่งชาติขนาดใหญ่ที่รัฐบาลของประเทศนั้น ๆ ให้การสนับสนุนจะได้เปรียบสายการบินของไทยที่มีฝูงบินขนาดเล็ก มีข้อจำกัดด้านเงินทุนและศักยภาพในการบริหารจัดการ จึงทำให้ ในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมาสายการบินต่างชาติเข้ามาแข่งขันในตลาดการบินของไทยมากขึ้น และเห็นได้อย่างชัดเจนในช่วงการเปิดประเทศของกลุ่มภูมิภาคยุโรป เอเชีย และ ตะวันออกกลาง จำนวนเที่ยวบินของสายการบินต่างชาติทำการบินมาไทยทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่สายการบินของไทยทำการบินไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ยังมีน้อย ปรากฏการณ์ข้างต้นจึงสะท้อนให้เห็นว่า วิกฤตของสายการบินของไทยเป็นการสร้างโอกาสแก่สายการบินต่างชาติในการใช้สิทธิการบิน เส้นทางบิน และเลือกเวลาการบินที่สามารถตอบสนองการเดินทางของผู้โดยสารได้จำนวนมาก (กรมท่าอากาศยาน. 2565)

ดังจะเห็นได้จากการที่มีผู้ศึกษาเกี่ยวกับการเปิดน่านฟ้าเสรีหลายท่าน ได้แก่ การศึกษาของสุจิต ห่วงสุวรรณ และสุธาสินี รูปแก้ว (2560) พบว่าความเปลี่ยนแปลงที่มีผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจและสังคมของทวีปเอเชีย แม้ว่าจะส่งผลผลิตทางเศรษฐกิจ แต่ก็มีผลต่อความมั่นคงของแต่ละประเทศด้วย จึงควรต้องมีการเจรจาในระหว่างภาคีสมาชิก ในขณะที่การศึกษาของโคลิน ซี.เฮส. ลอร์ (Colin C.H. Law ,2022) พบว่าการเปิดเสรีทางอากาศและนโยบายเปิดฟ้าได้ให้ประโยชน์แก่ประเทศต่างๆ ด้วยการสร้างเศรษฐกิจการเจริญเติบโตอย่างไรก็ตาม เมื่อท้องฟ้าแออัด การแข่งขันที่เพิ่มขึ้นก็มักกดดันให้สายการบินควบคุมต้นทุนเพื่อรักษาผลกำไร การใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพเป็นประเด็นสำคัญสำหรับสายการบินอุตสาหกรรมขนส่งทางอากาศของประเทศไทยมีความโดดเด่นเมื่อเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน จำนวนสายการบินต้นทุนต่ำที่ให้บริการในประเทศไทยได้ทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินที่สำคัญในภูมิภาค การพัฒนาและการเปลี่ยนแปลงในอุตสาหกรรมขนส่งทางอากาศของประเทศไทยทำให้เกิดคำถามว่าสิ่งเหล่านี้มีนัยมาซึ่งการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญใดๆ ต่อประสิทธิภาพและประสิทธิผลของสายการบิน รวมทั้งการศึกษาของประโยก้า เปอร์มาน่า (Prayoga Permana , 2020) พบว่าเมื่อตลาดรวมการบินอาเซียน — ASEAN Single Aviation Market (ASEAN – SAM) ได้เปิดขึ้นย่อมส่งผลดีต่อการส่งเสริมผลประโยชน์แก่กันและกันของสมาชิกอาเซียนได้อย่างลงตัวก็อาจเป็นไปได้ในอนาคตขึ้นอยู่กับข้อจำกัดและความห่วงกังวลด้านการตลาดของแต่ละประเทศ เช่น อินโดนีเซีย ลาว เป็นต้น

บทความนี้จึงมีวัตถุประสงค์ในการนำเสนอภาพรวมของนโยบายเปิดน่านฟ้าเสรี ผลกระทบจากการนโยบายการเปิดน่านฟ้าเสรีของสายการบินไทยรวมถึงนำเสนอข้อเสนอแนะเบื้องต้นในการแก้ไขปัญหาโดยคำนึงถึงผลประโยชน์สูงสุดของประเทศชาติ

การทบทวนวรรณกรรม

1. นโยบายการเปิดน่านฟ้าเสรี (Open Sky Policy)

นโยบายการเปิดน่านฟ้าเสรี ดำเนินการโดยอ้างอิงกับอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่าง ประเทศ ซึ่งมีหลักการสำคัญ คือ แต่ละประเทศมีอธิปไตยเหนือน่านฟ้าของตนเอง และมีสิทธิที่จะกำหนดกฎเกณฑ์และระเบียบเกี่ยวกับการให้บริการทางอากาศทั้งแบบประจำและไม่ประจำที่บินอยู่เหนือหรือเข้ามาในอาณาเขตของตนได้ ภายใต้อนุสัญญาดังกล่าวยังได้กำหนดให้จัดตั้งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) เพื่อดำเนินการพัฒนามาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติระหว่างประเทศ (International Standards and Recommended Practices) รวมถึงกิจกรรม การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศและแนวทางการปฏิบัติระหว่างกัน เช่น การใช้ข้อบังคับทางอากาศ กฎจราจรทางอากาศ การออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ มาตรฐานความปลอดภัย การสอบสวนอุบัติเหตุ และอุบัติการณ์ การบริการการเดินอากาศ ตลอดจนการกำกับดูแลเพื่อให้เกิดความโปร่งใสในการแข่งขัน การสร้างความร่วมมือและการเจรจาในการดำเนินการ

ทั้งนี้ เสรีภาพทางอากาศหรือที่เรียกว่าสิทธิการบิน (Freedom of the Air) ประกอบด้วย 9 ประการ ดังนี้ (คณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา 2565) ดังนี้

- 1) เสรีภาพที่หนึ่ง คือ การที่อากาศยานของประเทศหนึ่ง มีเสรีภาพในการทำการบินจากประเทศของตนไปยังประเทศปลายทาง โดยบินผ่านประเทศอื่นระหว่างทางไปประเทศปลายทางนั้นได้
- 2) เสรีภาพที่สอง คือ การที่อากาศยานของประเทศหนึ่ง ขอลงจอดทางเทคนิคซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับ การรับขน เช่น ขอลงจอดเพื่อเติมน้ำมันหรือเติมน้ำมัน ณ ประเทศอื่น ซึ่งไม่ใช่ประเทศปลายทางได้
- 3) เสรีภาพที่สาม คือ การที่อากาศยานของประเทศหนึ่ง สามารถบินจากประเทศของตนไป ยังประเทศปลายทาง โดยรับขนผู้โดยสารหรือสินค้าไปด้วยได้
- 4) เสรีภาพที่สี่ คือ การที่อากาศยานของประเทศหนึ่ง สามารถบินจากประเทศต้นทางกลับมาประเทศของตน โดยรับผู้โดยสารหรือสินค้ามาด้วยได้
- 5) เสรีภาพที่ห้า คือ การที่อากาศยานของประเทศหนึ่ง สามารถบินจากประเทศของตนไปยังประเทศปลายทาง โดยรับขนผู้โดยสารหรือสินค้าจากประเทศของตนไปยังประเทศระหว่างทาง และจากนั้นรับขนผู้โดยสารหรือสินค้าจากประเทศระหว่างทางต่อไปยังประเทศปลายทางได้อีกด้วย
- 6) เสรีภาพที่หก คือ การที่อากาศยานของประเทศหนึ่ง สามารถรับขนผู้โดยสารหรือสินค้าที่มาจากประเทศอื่น โดยผ่านประเทศของตน และรับขนต่อไปยังประเทศที่สามได้

7) เสรีภาพที่เจ็ด คือ การที่อากาศยานของประเทศหนึ่งสามารถรับขนผู้โดยสารหรือสินค้าจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง โดยไม่มีการบินจากประเทศของตนเลย

8) เสรีภาพที่แปด คือ การที่อากาศยานของประเทศหนึ่งสามารถรับขนผู้โดยสารหรือสินค้าจากประเทศของตนไปยังประเทศปลายทาง และรับขนผู้โดยสารหรือสินค้าต่อไปยังจุดหมายอื่นภายในประเทศปลายทางนั้นได้

9) เสรีภาพที่เก้า คือ การที่อากาศยานของประเทศหนึ่งสามารถรับขนผู้โดยสารหรือสินค้าจากจุดหมายหนึ่งไปยังอีกจุดหมายหนึ่ง ภายในประเทศอื่นได้โดยไม่ต้องทำการบินจากประเทศของตน โดยหลักประเทศต่าง ๆ มักจะไม่ยอมให้มีการใช้เสรีภาพที่ 7,8,9 เพราะถือว่าเป็นการแย่งชิงตลาดของสายการบินในประเทศนั้น ๆ

การเจรจาสิทธิการบินแลกเปลี่ยนเสรีภาพทางอากาศนั้น เสรีภาพที่ 1 และ 2 เป็นเสรีภาพพื้นฐาน เสรีภาพที่ 3, 4, 5 เป็นเสรีภาพที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจเป็นหลัก และเป็นสิทธิที่สายการบินของประเทศต่าง ๆ ต้องการมากที่สุด แต่ประเทศส่วนใหญ่มักจะไม่ให้สิทธิแก่ประเทศคู่สัญญา ซึ่งปกติแล้วการเจรจาเสรีภาพที่ 3 และ 4 จะอยู่ในหลักต่างตอบแทน คือ ต่างฝ่ายได้ประโยชน์เท่ากัน ส่วนการเจรจาเสรีภาพที่ 5 ประเทศไทยจะพิจารณาให้อย่างจำกัดและมีความเข้มงวดอย่างมาก นอกจากนี้ ประเทศไทยเน้น การแลกเปลี่ยนเสรีภาพทางอากาศในเสรีภาพที่ 1 ถึง 5 สำหรับเที่ยวบินรับผู้โดยสาร และเที่ยวบิน รับขนเฉพาะสินค้า โดยมีการขอใช้เสรีภาพที่ 7 สำหรับเที่ยวบินรับขนเฉพาะสินค้า เฉพาะในสหรัฐอเมริกา และเยอรมนี

2. ความตกลงระหว่างประเทศ

ปัจจุบันประเทศไทยซึ่งได้จัดทำความตกลงกับประเทศต่าง ๆ ใน 2 รูปแบบคือ (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย 2564)

2.1 ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระดับทวิภาคี จำนวน 102 ประเทศ 2 เขตบริหารพิเศษ และ 1 ดินแดนปกครอง

2.2 ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระดับพหุภาคี ดังนี้ (1) ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยบริการเดินอากาศ (ASEAN Multilateral Agreement on Air Services: MAAS) (2) ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ของบริการขนส่งผู้โดยสาร ทางอากาศ (ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalization of Passenger Air Services: MAFLPAS) (3) ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ของบริการขนส่งสินค้า ทางอากาศ (ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalization of Air Freight Services: MAFLAFS) (4) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างอาเซียน-จีน (Air Transport Agreement between the Governments of the Member States of the Association of Southeast Asian Nations and the Government of the People's Republic of China) (5) สามเหลี่ยมเศรษฐกิจอินโดนีเซีย มาเลเซีย และไทย (Indonesia, Malaysia, Thailand-Growth Triangle: IMT-GT)

2.3 ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ของบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ (ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalization of Air Freight Services: MAFLAFS) เป็นความตกลงที่ใช้บังคับเฉพาะกับการขนส่งเฉพาะสินค้า โดยมีพิธีสารแนบท้าย 2 ฉบับ

นอกจากนี้ ประเทศไทยได้ยื่นข้อผูกพันเสนอเปิดตลาดบริการเสริมด้านการขนส่งทางอากาศ ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน (ASEAN Framework Agreement on Services: AFAS) ไปแล้วทั้งหมด 11 ชุด จำนวน 8 กิจกรรม ซึ่งแต่ละกิจกรรมเปิดให้ต่างชาติเข้าร่วมลงทุน ดังนี้ (1) บริการซ่อมและบำรุงรักษาอากาศยาน (Aircraft repair and maintenance services) (2) การขายและการตลาดของบริการขนส่งทางอากาศ (Selling and marketing of air transport services) (3) บริการสำรองที่นั่งด้วยระบบคอมพิวเตอร์ (Computer reservation system services: CRS) (4) บริการตัวแทนจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Airfreight forwarding services) (5) การให้เช่าอากาศยานแบบไม่มีลูกเรือ (Aircraft leasing without crew) (6) การให้เช่าอากาศยานพร้อมลูกเรือ (Aircraft leasing with crew) (7) บริการเติมน้ำมันอากาศยาน (Refueling services) และ (8) กิจกรรมการบริการผู้โดยสาร (Passenger handling services)

3. การจัดสรรเส้นทางบินภายในประเทศ

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย แบ่งเส้นทางบินภายในประเทศเป็น 3 ประเภท คือ เส้นทางบินสายหลัก สายรอง และสายย่อย โดยผู้ประกอบการที่เสนอขอให้บริการเส้นทางบินสายหลัก และหรือสายรองต้องจัดสรรการให้บริการในเส้นทางสายย่อยด้วยอย่างน้อย 1 เส้นทาง ด้วยความถี่ไม่น้อยกว่า 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ซึ่งอาจเป็นการให้บริการด้วยตนเองหรือใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน (Codeshare) กับสายการบินอื่น ภายใต้ความร่วมมือประเภทการประกันที่นั่งขึ้นต่ำ (Block Seat) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 ของจำนวนที่นั่งต่อเที่ยวบิน นอกจากนี้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยไม่จำกัดผู้ประกอบการ ในเส้นทางสายหลักและสายรอง แต่อนุญาตให้มีผู้ประกอบการในเส้นทางสายย่อยแต่ละเส้นทางไม่เกิน 3 ราย ทั้งนี้ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะประกาศกำหนดเส้นทางบินภายในประเทศ ทุก 3 ปี โดยใช้จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการในเส้นทางบินในรอบปีปฏิทินก่อนปีที่ประกาศเป็นเกณฑ์ (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย 2564)

4. การจัดสรรเส้นทางบินระหว่างประเทศ

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจัดสรรเส้นทางบินระหว่างประเทศไทยกับประเทศใด ตามความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างประเทศไทยกับประเทศนั้นทั้งในด้านจำนวนสายการบิน ความจุ ความถี่ และแบบอากาศยาน ในการขอเพิ่มความจุหรือความถี่ในเส้นทางที่ได้รับการจัดสรร กรณีที่เป็นเส้นทางบินระหว่างประเทศที่ประเทศไทยมีสิทธิอย่างไม่จำกัด จะสามารถเพิ่มความจุหรือความถี่ในเส้นทางบินนั้นได้โดยไม่ต้องยื่นขอ แต่ในกรณีที่มีสิทธิอย่างจำกัด ผู้ประกอบการที่ประสงค์จะเพิ่มความจุ หรือความถี่ในเส้นทางบินนั้นจะต้องยื่นคำขอต่อผู้อำนวยการทุกคน สำหรับเส้นทางบินอยู่นอกเหนือความตกลงหรือเส้นทางบินที่มีการจัดสรรจนเต็มแล้ว หากผู้ประกอบการได้รับอนุญาตโดยตรงจาก ประเทศนั้นแล้ว ต้องแจ้งให้สำนักงานการ

บินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบและต้องขออนุญาตทำการบิน ทั้งนี้ ผู้ประกอบการที่ไม่ทำการบินตามสิทธิอย่างจำกัดภายในหกเดือนนับแต่วันที่ได้รับอนุญาตอาจถูกเพิกถอนสิทธิ และพิจารณาจัดสรรให้แก่ผู้ได้รับใบอนุญาตรายอื่นแทน และในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตทำการบินไม่ครบตามเส้นทางบินที่ได้รับการจัดสรรอาจไม่ได้รับการจัดสรรสิทธิเส้นทางบินเพิ่มเติม จนกว่าจะเปิดทำการบินครบทุกเส้นทาง หรือยกเลิกเส้นทางที่ยังไม่เปิดทำการบิน นอกจากนี้ ถ้าผู้ได้รับใบอนุญาตได้รับการพิจารณาจัดสรรสิทธิก่อนการแจ้งแต่งตั้งให้เป็นสายการบินที่กำหนดของไทย (Designated Airline) ผู้ได้รับใบอนุญาตดังกล่าวจะต้องแสดงเอกสารหลักฐานที่แสดงให้เห็นว่ามีความตั้งใจ ในการดำเนินการให้บริการ (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย 2564)

5. การจัดสรรเวลาการบิน

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยพิจารณาจัดสรรเวลาการบินตามมาตรฐานสากล คือ Worldwide Airport Slot Guidelines (WASG) ซึ่งจัดทำโดยสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ และตามระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลา การเข้าออกสนามบินของอากาศยาน พ.ศ. 2562 โดยพิจารณาจากการจัดระดับความหนาแน่นของท่าอากาศยาน (Airport Level Categorization) แบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ ระดับ 1 คือ ท่าอากาศยานที่มีความหนาแน่นต่ำ ระดับ 2 คือ ท่าอากาศยานที่มีความหนาแน่นสูงบางเวลา และระดับ 3 คือ ท่าอากาศยานที่มีความหนาแน่นสูงตลอดวัน เช่น ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานภูเก็ต รวมถึงท่าอากาศยานที่ขอให้สำนักงานการบินพลเรือน แห่งประเทศไทยดำเนินการให้ เช่น ท่าอากาศยานลู่ตะเภา ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานสมุย ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย 2564) ทั้งนี้ เป็นที่น่าสังเกตว่าความหนาแน่นของท่าอากาศยานที่เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งนำไปสู่การเพิ่มขึ้นของโครงสร้างพื้นฐานท่าอากาศยาน รวมถึงการขนส่งทางอากาศ (Air Traffic) ที่เพิ่มสูงขึ้นอันสืบเนื่องมาจากนโยบายการเปิดน่านฟ้าเสรี (Open Sky Policy) นั้น จะส่งผลในเชิงบวกต่อจำนวนประชากรระดับท้องถิ่นระดับรายได้ และการจ้างงานในระดับท้องถิ่น นอกจากนี้ การเปลี่ยนแปลงในเชิงนโยบายการเปิดน่านฟ้าเสรีที่ชัดเจน จะส่งผลให้มีปริมาณการขนส่งทางอากาศที่แตกต่างกันอย่างเห็นได้ชัดระหว่างช่วงก่อน และช่วงหลังการเปลี่ยนแปลงเชิงนโยบาย ซึ่งความเที่ยงตรงของการคำนวณความสัมพันธ์ของการขนส่งทางอากาศที่เพิ่มขึ้น และโครงสร้างพื้นฐานท่าอากาศยานที่เพิ่มขึ้น ต่อตัวแปรดังกล่าวข้างต้น จะขึ้นอยู่กับความพร้อมในการเก็บข้อมูลเชิงปฏิบัติของหน่วยงานภาครัฐส่วนกลาง และหน่วยงานภาครัฐระดับท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยยังได้จัดสรรเวลาการบินตามลำดับความสำคัญของประเภทเที่ยวบิน ได้แก่ เที่ยวบินแบบประจำที่ทำการบินต่อเนื่อง เที่ยวบินแบบไม่ประจำหรือเที่ยวบินเฉพาะกิจ และการทำการบินแบบอื่น ๆ และยังพิจารณาตามลำดับความสำคัญโดยใช้หลักเกณฑ์ คือ เวลาการบินที่มีประวัติการบิน (Historic Precedence) การปรับเปลี่ยนเวลาของเที่ยวบินที่มีประวัติ การบิน (Revision of Historic Slot) เวลาการบินสำหรับผู้ทำการบินรายใหม่ของท่าอากาศยานนั้น (New Entrant) การเพิ่มเวลาการบินของสายการบินที่ให้บริการอยู่เดิมให้ทำการบินต่อเนื่องตลอดปี (Year Round) และค่าขอรับการ

.....
จัดสรรเวลาการบินอื่น ๆ ในกรณีที่ไม้อาจจัดลำดับความสำคัญตามหลักเกณฑ์ ข้างต้น ให้ใช้หลักเกณฑ์เพิ่มเติม คือ เวลาการบินต่อเนื่องที่มีแนวโน้มจะดำเนินการต่อไปในระยะยาว ความสมดุลของประเภทการใช้บริการทางการบิน สภาพของตลาด อัตราการบรรทุก และศักยภาพ ในการพัฒนาเครือข่ายเส้นทางบินของท่าอากาศยาน รวมถึงเส้นทางบินใหม่ สภาพการแข่งขันในตลาด ที่เป็นผลจากการจัดสรรเวลา และเที่ยวบินที่จะได้รับผลกระทบจากข้อจำกัดเวลาทำการ (Curfew) ที่ท่าอากาศยานอื่น (Airports of Thailand Public Company Limited. 2020)

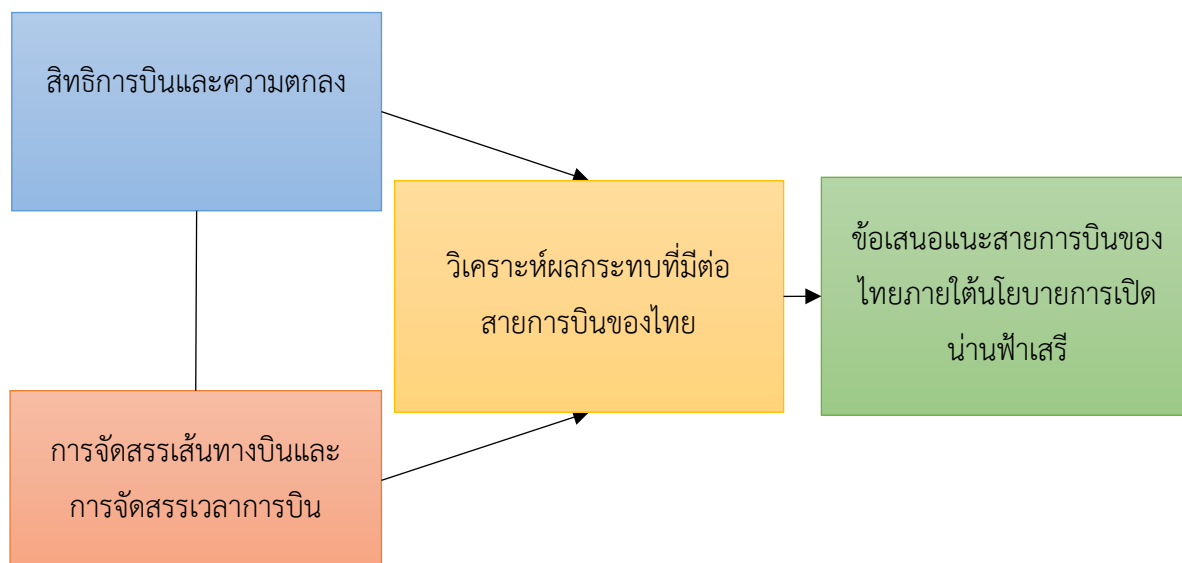
ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ได้ใช้เกณฑ์ผ่อนผันเวลาทำการบิน รวมถึงเรื่องการยกเลิกเวลาการบิน โดยไม่นำมาคำนวณสิทธิในการได้รับ ประวัติการบิน ซึ่งให้ยกเลิกได้น้อย 4 สัปดาห์ล่วงหน้าก่อนวันทำการบิน และสำนักงานการบิน พลเรือนแห่งประเทศไทยยังมีการติดตามตรวจสอบสายการบินอย่างใกล้ชิด

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) พร้อมสนับสนุนให้สายการบินของไทยที่ได้รับจัดสรรเวลาจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยให้สามารถปฏิบัติการบินได้อย่างถูกต้องและตรงต่อเวลา เพื่อแข่งขันกับสายการบินจากรัฐอื่นได้อย่างยั่งยืน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้ให้สิทธิสายการบินสามารถลงคืน Slot แบบเต็มฤดูกาลล่วงหน้าก่อนกำหนด (Historic Baseline Date + 7 days) โดยไม่กระทบสิทธิในการได้รับประวัติการบิน อย่างไรก็ตาม หากสายการบินยังคงมีแผนจะทำการบินจะต้องทำการบินให้ได้ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 50 ของ Slot ที่ถือครองอยู่ และสำหรับในช่วงสถานการณ์ปัจจุบันท่าอากาศยานมีจำนวนเที่ยวบินไม่หนาแน่น กองประสานจัดสรรเวลาการบินจึงไม่ได้ทำการแจ้งเตือนในกรณีการทำการบินไม่ตรงตามกรอบเวลา เที่ยวบินขาเข้าสามารถทำการบินลงก่อนและหลังเวลาที่ได้รับการจัดสรรก่อน 30 นาที หลัง 30 นาที (-30/+30 นาที) และสำหรับเที่ยวบินขาออกสามารถทำการบินออกก่อนและหลังเวลาที่ได้รับการจัดสรรก่อน 10 นาที หลัง 30 นาที (-10/+30 นาที) ให้ถือว่าทำการบิน ตรงเวลา (Airports of Thailand Public Company Limited. 2020)

การทำอากาศยานจัดเวลาการบินให้กับสายการบินต่าง ๆ ตามระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน พ.ศ. 2562 ภายใต้ขีดความสามารถในการรองรับของท่าอากาศยาน ในกรณีที่สายการบินไม่สามารถทำการบินตามเวลาที่ได้รับการจัดสรร กรมท่าอากาศยานจะประสานสายการบินเพื่อหารือถึงสาเหตุและแก้ไขปัญหาาร่วมกัน เช่น ปัญหาเที่ยวบินล่าช้ากว่าเวลาปิดท่าอากาศยาน กรมท่าอากาศยานจะประสานสายการบิน เพื่อขอปรับเวลาทำการบินของเที่ยวบินสุดท้ายของวัน เป็นต้น

ขอบข่ายการศึกษา

การศึกษาเรื่องผลกระทบจากการเปิดน่านฟ้าเสรีของธุรกิจสายการบินของไทยมีกรอบการศึกษาดังแผนภาพ 1



แผนภาพ 1 แสดงกรอบการศึกษา

บทวิเคราะห์ผลกระทบที่มีต่อความสามารถในการแข่งขัน

ผู้เขียนขอเสนอบทวิเคราะห์ผลกระทบที่มีต่อความสามารถในการแข่งขัน ดังนี้

1. สถานการณ์ของการเติบโตอย่างก้าวกระโดดของอุตสาหกรรมการบินของไทยภายใต้นโยบายการเปิดน่านฟ้าเสรี ส่งผลให้ ปี 2562 มีจำนวนผู้โดยสารทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติกว่า 165 ล้านคน เป็นนักท่องเที่ยว 39.8 ล้านคน มีเที่ยวบินกว่า 1 ล้านเที่ยวบิน มีการขนส่งสินค้าถึง 1.43 ล้านตัน แบ่งเป็นเส้นทางบิน ภายในประเทศ 67 เส้นทาง และระหว่างประเทศ 382 เส้นทาง (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย 2563)

ในขณะที่การเปิดให้มีการแข่งขันเสรีกลับส่งผลเชิงลบต่อธุรกิจสายการบินของไทย แม้ว่าจำนวนเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารจะเพิ่มขึ้น แต่สายการบินของไทยกลับประสบภาวะขาดทุน เนื่องจากปัจจัยสำคัญประการหนึ่งคือการแข่งขันด้านราคา (Price War) ที่รุนแรง โดยเฉพาะสายการบินต้นทุนต่ำเกือบทั้งหมดต่างแข่งขันกันขาดทุน จึงเป็นสัญญาณที่สะท้อนถึงศักยภาพในการดำเนินงานและความสามารถทางการแข่งขันในตลาดอุตสาหกรรมการบินที่ถดถอยลง

การขยายตัวของธุรกิจการบินในประเทศไทย เมื่อพิจารณาจากเที่ยวบินที่ใช้บริการท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) พบว่า จำนวนการเคลื่อนไหวของอากาศยาน (Aircraft Movement) ในภาพรวมทั้งเส้นทางบินภายในประเทศและระหว่างประเทศจากท่าอากาศยาน ทั้ง 6 แห่ง

เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2558-2562 การเพิ่มขึ้นของจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางบิน ระหว่างประเทศมาจากความต้องการด้านการท่องเที่ยว ซึ่งส่วนใหญ่มาจากนักท่องเที่ยวประเทศจีนและอินเดียโดยเที่ยวบินจากต่างประเทศส่วนใหญ่ให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นหลัก ส่วนท่าอากาศยานดอนเมืองรองรับการให้บริการทั้งเส้นทางระหว่างประเทศและภายในประเทศ ซึ่งขยายตัวอย่างมากจากการให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำ

นอกจากนี้ เที่ยวบินเส้นทางระหว่างประเทศที่ใช้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มากกว่า 300,000 เที่ยวบินต่อปีนั้น มีทั้งสายการบินของไทยและสายการบินต่างชาติ จากการนำข้อมูลมาทำการเปรียบเทียบเที่ยวบินในเส้นทางระหว่างประเทศที่มีนัยสำคัญต่อจำนวนการเคลื่อนไหวของอากาศยานและจำนวนผู้โดยสารพบว่า สายการบินหลัก ๆ ได้แก่ การบินไทย (THA) กลุ่มสายการบิน จากประเทศจีน และสายการบินจากตะวันออกกลาง ซึ่งผลของการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างปี 2558 กับปี 2562 ทำให้เห็นถึงแนวโน้มสำคัญคือจำนวนเที่ยวบินของการบินไทยค่อย ๆ ลดลงอย่างต่อเนื่อง

จากปี 2558 มีจำนวน 77,606 เที่ยวบิน ในปี 2562 เหลือเพียง 72,649 เที่ยวบิน ลดลง 4,957 เที่ยวบิน ส่วนจำนวนเที่ยวบินของกลุ่มสายการบินจากประเทศจีนทั้ง 3 สายการบินเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง คือ ไซน่า เซาท์เทิร์น แอร์ไลน์ (CSN) มีจำนวนเพิ่มขึ้น 1,666 เที่ยวบิน ไซน่า อีสเทิร์น แอร์ไลน์ (CES) มีจำนวนลดลง 816 เที่ยวบิน และแอร์ไซน่า (CCA) ขึ้นมาติด 10 อันดับแรกในปี 2560 จนถึงปี 2562 มีจำนวนเพิ่มขึ้น 1,517 เที่ยวบิน นอกจากนี้สายการบินเอมิเรตส์ (UAE) ตลอดเวลา 5 ปี สามารถ รักษาระดับจำนวนเที่ยวบินได้อย่างคงที่มากกว่า 5,000 เที่ยวบินต่อปี

ในปี 2563 ปริมาณการจราจรทางอากาศลดลงอย่างมาก สายการบินหยุดให้บริการเนื่องจาก ภาระของโรคโควิด-19 ส่งผลให้การเคลื่อนไหวของอากาศยานลดลงจาก 893,522 เที่ยวบิน เป็น 395,114 เที่ยวบิน คิดเป็นร้อยละ 55.78 จำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศ ลดลงจาก 294,969 เที่ยวบิน เป็น 92,727 เที่ยวบิน คิดเป็นร้อยละ 68.56 ส่วนเที่ยวบินภายในประเทศ ลดลงจาก 85,082 เที่ยวบิน เป็น 59,898 เที่ยวบิน คิดเป็นร้อยละ 29.60 และจำนวนผู้โดยสารลดลงจาก 143.02 ล้านคน เป็น 46.64 ล้านคน คิดเป็นร้อยละ 67.39 ต่อเนื่องมาถึงปัจจุบัน ((สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย 2564) อุตสาหกรรมการบินของไทยในภาพรวมถดถอยต่อเนื่อง แม้จะเริ่มเข้าสู่ระยะเริ่มฟื้นตัวจากการเปิดเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ แต่เนื่องจากเส้นทางบินระหว่างประเทศส่วนใหญ่ทำการบินโดยบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) แต่สถานการณ์ของการบินไทย หลังประสบภาวะขาดทุนหลายปีติดต่อกันส่งผลให้บริษัท ลดจำนวนฝูงบิน ลดจำนวนบุคลากร ลดเที่ยวบิน และเลือกทำการบินเฉพาะเส้นทางบินที่ได้รับผลกำไร รวมถึงปัจจุบัน การบินไทยดำเนินกิจการภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ นอกจากนี้ สายการบินที่ประกอบการ ในไทยรายอื่น ๆ ซึ่งถือหุ้นโดยคนไทย ร้อยละ 100 หรือร่วมทุนกับสายการบินต่างชาติต่างประสบปัญหาสภาพคล่อง ทำให้ต้องลดขนาดองค์กร ลดการจ้างงาน และบริหารต้นทุนเพื่อประคองธุรกิจ

ภายใต้บริบทการแข่งขันของธุรกิจการบินของไทย หลังผ่านการแข่งขันอย่างรุนแรงและการเผชิญหน้า กับวิกฤตการณ์โควิด-19 ซึ่งยังไม่สิ้นสุด และผลกระทบจากการฟื้นฟูธุรกิจการบินไทยดังกล่าวข้างต้น เป็นการเปิดโอกาสให้กับคู่แข่งจากประเทศที่มีสายการบินขนาดใหญ่ มีศักยภาพสูง และมีเครือข่าย ครอบคลุมปลายทางทั่วโลก เข้ามามีบทบาทในการขนส่งทางอากาศมายังประเทศไทยทั้งเที่ยวไป และเที่ยวกลับเพิ่มมากขึ้น รวมถึงใช้สิทธิรับการจราจรเสรีภาพที่ 5 ขนส่งผู้โดยสารและสินค้าไปยัง ประเทศที่สาม โดยเฉพาะคู่แข่งจากกลุ่มสายการบินแห่งชาติจากตะวันออกกลางซึ่งมีฝูงบินขนาดใหญ่ ใช้อากาศยานลำใหญ่ที่สามารถขนผู้โดยสารได้ครั้งละมาก ๆ และมีการใช้กลยุทธ์ด้านราคามีการจำหน่าย ตัวโดยสารในราคาถูก เพื่อจูงใจให้ผู้โดยสารที่นิยมบินตรง (Non Stop) เพราะใช้เวลาเดินทางน้อยที่สุด เปลี่ยนมาเลือกใช้บริการบินแบบต่อเครื่อง (One Stop) และที่สำคัญคือ สายการบินได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาล จึงสามารถบริหารธุรกิจสายการบินได้อย่างมีประสิทธิภาพ และยังมีคู่แข่งจากสายการบิน ในภูมิภาคเอเชียที่มีการขยายฝูงบิน ขยายโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางอากาศในประเทศ ขยายเส้นทาง มายังไทยโดยมีปลายทางที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำอากาศยานดอนเมือง และทำอากาศยานในภูมิภาค เช่น เชียงใหม่ หาดใหญ่ และภูเก็ต เป็นต้น ซึ่งประเทศในกลุ่มนี้ในช่วงที่สถานการณ์โควิด-19 เริ่มคลี่คลาย ไทยเปิดให้สายการบินเหล่านี้ทำการบินมายังประเทศไทยได้ แต่ในทางกลับกันสายการบินของไทย ทำการบินไปยังประเทศในกลุ่มนี้แบบมีเงื่อนไขจำกัดปลายทาง

ดังนั้น หากสายการบินของไทยยังไม่สามารถกลับไปทำการบินตามสิทธิได้อย่างเต็มประสิทธิภาพเท่าเดิม ย่อมส่งผลกระทบต่อการจัดสรรเส้นทางบินและการจัดสรรเวลาการบินที่สายการบินของไทยเคยได้สิทธิจากประเทศคู่สัญญาได้ ทั้งนี้ อาจสูญเสียตลาดการบินอย่างถาวรให้กับคู่แข่งได้ ประเด็นดังกล่าวมานี้ จึงมีความสำคัญอย่างมากต่อความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจการบินของไทยในตลาดการบินโลก จึงควรทำการทบทวนแนวทางปฏิบัติและแก้ไขให้ทันต่อการเปิดประเทศ

2. ปัญหาที่เกิดจากผลกระทบของการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19

อุตสาหกรรมการบินของไทยในภาพรวมถดถอยต่อเนื่องจากผลกระทบของการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 แม้จะเริ่มเข้าสู่ระยะเริ่มฟื้นตัวจากการเปิดเส้นทางบินระหว่างประเทศและในประเทศ แต่สายการบินของไทย ยังไม่สามารถทำการบินในเส้นทางระหว่างประเทศได้เช่นเดิม เนื่องจากเงื่อนไขทางด้านสาธารณสุขของแต่ละประเทศและบางประเทศยังไม่เปิดเส้นทางบิน ซึ่งเส้นทางระหว่างประเทศ ส่วนใหญ่ทำการบินโดยบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) แต่สถานการณ์ของการบินไทยหลังประสบภาวะขาดทุนหลายปีติดต่อกันส่งผลให้บริษัทลดจำนวนฝูงบิน ลดจำนวนบุคลากร ลดเที่ยวบิน และเลือกทำการบินเฉพาะเส้นทางบินที่ได้รับผลกำไร รวมถึงปัจจุบันการบินไทยดำเนินกิจการภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ นอกจากนี้ สายการบินที่ประกอบการในไทย รายอื่น ๆ ซึ่งถือหุ้นโดยคนไทย ร้อยละ 100 หรือ ร่วมทุนกับสายการบินต่างชาติ ต่างประสบปัญหาสภาพคล่อง ทำให้ต้องลดขนาดองค์กร ลดการจ้างงาน และบริหารต้นทุนเพื่อประคองธุรกิจ แต่บางสายการบินต้องประกาศเลิกกิจการ ซึ่งขณะนี้สายการบินของไทยยังอยู่ในระหว่างขอความช่วยเหลือเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ (Soft Loan) จากรัฐบาล เพื่อนำมารักษาราชการจ้างงาน

[191]

Citation:

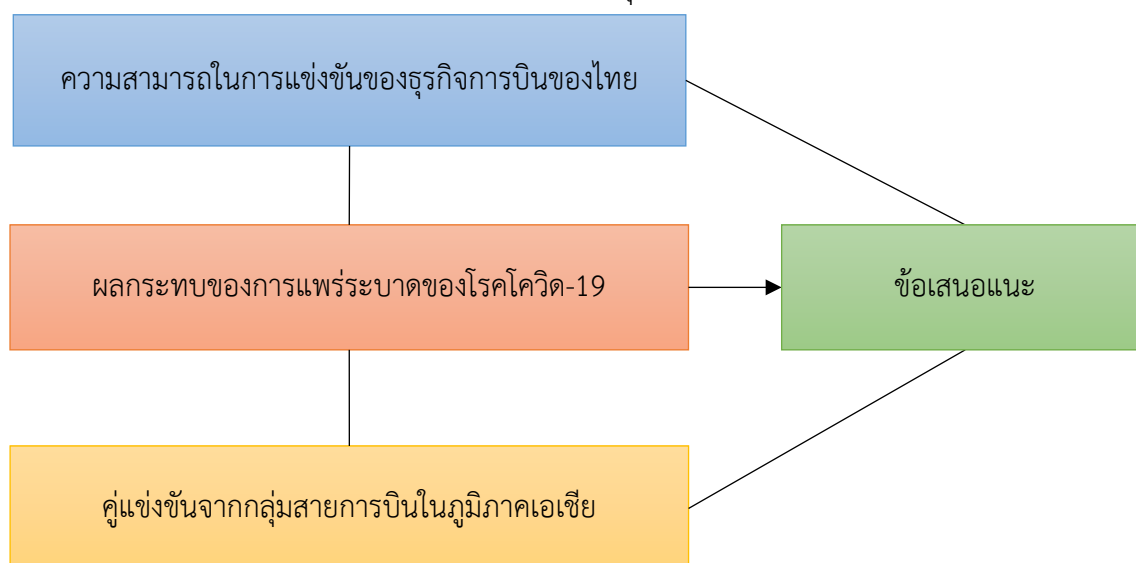
วราพร กลิ่นศรีสุข, เทพสถิตย์ กุลโลกกรวด และ วินิจ ศิริจิตร. (2565). ผลกระทบจากการเปิดน่านฟ้าเสรีของธุรกิจสายการบินของไทย. วารสารสหวิทยาการวิจัยและวิชาการ, 2 (6), 181-194
Klinsreesuk, W., Goonokkord, T., & Sirichit, V., (2022). The Impact of Open Sky of Thai Airline Business. Interdisciplinary Academic and Research Journal, 2 (6), 181-194; DOI: <https://doi.org/10.14456/iarj.2022.142>

3. ปัญหาของภาวะการณ์แข่งขันจากคู่แข่งจากกลุ่มสายการบินในภูมิภาคเอเชีย

ปัญหาของภาวะการณ์แข่งขันจากคู่แข่งจากกลุ่มสายการบินในภูมิภาคเอเชีย คือ จีน ที่มีการขยายฝูงบิน ขยายโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางอากาศในประเทศ ขยายเส้นทางบินมายังไทยโดยมีปลายทาง ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานในภูมิภาค เช่น เชียงใหม่ หาดใหญ่ และภูเก็ต เป็นต้น ซึ่งข้อมูลจำนวนเที่ยวบินของสายการบินของประเทศไทย และสายการบินของจีน

ดังจะเห็นจากข้อมูลในปี 2560-2562 สายการบินของจีนบินไป-กลับ ประเทศไทย จำนวน 29,725 เที่ยวบิน 35,241 เที่ยวบิน และ 35,261 เที่ยวบิน ตามลำดับ เฉลี่ยปีละ กว่า 33,000 เที่ยวบิน โดยใช้บริการท่าอากาศยานในภูมิภาคเป็นหลัก คือ ท่าอากาศยานภูเก็ตมากที่สุด และรองลงมา คือ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ และในปี 2563 ท่ามกลางสถานการณ์โควิด-19 จำนวน เที่ยวบินยังคงมีถึง 18,896 เที่ยวบิน ซึ่งใช้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมากที่สุด (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย 2564)

ทั้งนี้ สามารถแสดงภาพรวมของผลกระทบที่มีต่อธุรกิจการบินของไทย ดังนี้



แผนภาพที่ 2 ภาพรวมของผลกระทบที่มีต่อธุรกิจการบินของไทย

ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาเรื่องผลกระทบจากการเปิดน่านฟ้าเสรีของธุรกิจสายการบินของไทย มีข้อเสนอแนะในเบื้องต้นสำหรับรัฐบาล กระทรวงคมนาคม และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ดังนี้

1. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเร่งดำเนินการทบทวนสิทธิการบินและเส้นทางบินในเส้นทางที่สำคัญ เพื่อให้สายการบินของไทยที่อยู่ในระยะฟื้นตัวต้องเสียสิทธิไปอย่างถาวร เนื่องจากเส้นทางสำคัญนั้น มีมูลค่าทางเศรษฐกิจสูง

2. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเร่งดำเนินการเจรจาเพื่อรักษาสีทธิการบินในช่วงการเปิดประเทศ และควรสอบถามความต้องการของสายการบินของไทยทุกสายก่อนการเจรจา ทั้งนี้ หากสายการบินของไทย เสียสีทธิการบินไปยังเมืองปลายทางที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจแล้ว การเจรจาในอนาคตอาจไม่ได้ สีทธิเท่าเดิม

3. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเร่งทบทวนการจัดสรรเวลาการบินเพื่อรักษา Slot ในช่วง Peak Hour ไว้บางส่วน เพื่อให้สายการบินของไทยสามารถกลับมาแข่งขันกับสายการบินของต่างชาติได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยคำนึงถึงการใช้ทรัพยากรของประเทศให้เกิดประโยชน์สูงสุดและความปลอดภัยเป็นสำคัญ

4. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรทบทวนกรอบระยะเวลาในการพิจารณาการจัดสรรเส้นทางบินให้สอดคล้องกับการเปิดประเทศที่ปริมาณเที่ยวบินยังไม่แน่นอน ซึ่งจะช่วยให้สายการบินของไทยเพิ่มโอกาส การแข่งขันในอุตสาหกรรมมากยิ่งขึ้น

5. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรทบทวนการจัดสรรสีทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 ในเส้นทางบินระหว่างไทย-ตะวันออกกลาง ซึ่งปัจจุบันศักยภาพสายการบินของไทยไม่สามารถแข่งขันได้ ทั้งนี้ เพื่อส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันอย่างเสรีและเป็นธรรมอย่างแท้จริง โดยคำนึงถึงผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน และผลประโยชน์สูงสุดของประเทศ

เอกสารอ้างอิง

กรมท่าอากาศยาน. (2565). *ประเทศไทยกับการเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศ*. [Online]

<https://www.airports.go.th/rbm/air%20liberalization.pdf> [3 ตุลาคม 2565].

คณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา. (2565). รายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง ข้อเสนอเชิงนโยบายการบริหารจัดการธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนับสนุน และบุคลากรการบินช่วงวิกฤติ COVID-19.

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (2564). ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ของบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ. [Online] <https://www.caat.or.th/th/archives/55682> [3 ตุลาคม 2565].

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (2564). เอกสารการนำเสนอต่อคณะกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ ในคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา เรื่อง การเปิดเสรีการค้าบริการการขนส่งทางอากาศ. กรุงเทพฯ: สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย.

สุจิต ห่วงสุวรรณ และสุธาสนี รูปแก้ว. (2560). ตลาดการบินเดี่ยวอาเซียน : ความเป็นมาความก้าวหน้าและอุปสรรค. *วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยอีสเทิร์นเอเซีย*, 11(1), 49-56.

Airports of Thailand Public Company Limited. (2020). Air Traffic Report. [Online]

<https://www.airportthai.co.th/wp-content/uploads/2021/07/Report-2020.pdf> [1 October 2022]

Colin C.H. Law. (2022). Efficiency in Thailand's air transport industry in the era of air liberalization policies. *Case Studies on Transport Policy*, 10(3), 1620-1626.

Prayoga Permana et al. (2020). Political Economy of ASEAN Open Skies Policy: Business Preferences, Competition, and Commitment to Economic Integration, *Journal of Asian Economic Integration*, 2(1), 44–61.