

การศึกษาผลกระทบนโยบายของรัฐเกี่ยวกับการเปิดเสรีการบินในประเทศไทย



นายอดิศรณ์ ออศิริวิกรณ์

สถาบันวิทยบริการ

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การเมือง

คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2551

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

THE STUDY OF THE EFFECT ON THE LIBERALIZED POLICY OF
AIRLINE IN THAILAND

Mr. Adisorn Orsiriwikorn

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Arts Program in Political Economy
Faculty of Economics

Chulalongkorn University

Academic Year 2008

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์

การศึกษามลกระทบนโยบายของรัฐเกี่ยวกับการเปิดเสรีการ
บินในประเทศไทย

โดย

นายอดิสรณ์ ออศิริวิกรณ์


สาขาวิชา

เศรษฐศาสตร์การเมือง

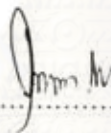
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

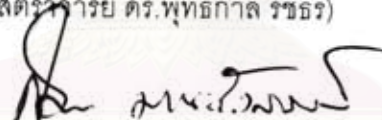
รองศาสตราจารย์ ดร.สมภพ มานะรังสรรค์

คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วน
หนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารธุรกิจ

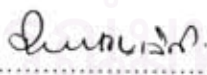

..... คณบดีคณะเศรษฐศาสตร์
(ศาสตราจารย์ ดร.ติรณ พงศ์มพัตถณี)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์


..... ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.พuthกาล รัชธร)


..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(รองศาสตราจารย์ ดร.สมภพ มานะรังสรรค์)


..... กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ มณิสรี พันธรัตน์)


..... กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร. วรวิทย์ เจริญเลิศ)

อดิสรณ์ ออศิริวิกรม : การศึกษาผลกระทบนโยบายของรัฐเกี่ยวกับการเปิดเสรีการบิน
ในประเทศไทย. (THE STUDY OF THE EFFECT ON THE LIBERALIZED POLICY OF
AIRLINE IN THAILAND) อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก : รศ. ดร.สมภพ มานะรังสรรค์,
153 หน้า.

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาแนวคิดเกี่ยวกับการเปิดเสรีการบินในประเทศไทย และศึกษาผลกระทบจากการเปิดเสรีทางการบินต่อบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ตลอดจนเปรียบเทียบผลกระทบจากการเปิดเสรีทางการบินของสายการบินไทย (Thai Airways International: TG) เปรียบเทียบกับสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ (Malaysia Airlines: MH) และสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ (Singapore Airlines: SQ) การศึกษานี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยวิจัยจากเอกสาร (Documentary Research) ด้วยการพรรณนาวิเคราะห์ (Descriptive Analysis) แบ่งระยะเวลาการศึกษาออกเป็นสองส่วนคือ ก่อนการเปิดเสรีการบิน ได้แก่ ปี พ.ศ. 2540 – พ.ศ. 2547 และหลังการเปิดเสรีทางการบิน ได้แก่ ปี พ.ศ. 2548 – พ.ศ. 2551

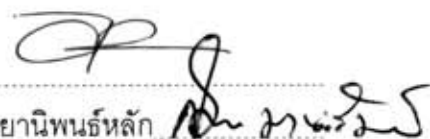
ผลการศึกษาพบว่าโดยเฉลี่ยแล้วตลอดระยะเวลา 10 ปี ที่ผ่านมาชั่วโมงการบินเพิ่มมากขึ้นตามปริมาณการผลิตและปริมาณขนส่ง ในขณะที่จำนวนผู้โดยสาร ปริมาณที่นั่งและปริมาณการขนส่งผู้โดยสารมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตั้งแต่ พ.ศ. 2540 ถึง พ.ศ. 2550 และลดลงในปี พ.ศ. 2551 มีแนวโน้มในการให้บริการด้านการขนส่งผู้โดยสารมากขึ้นมากกว่าการให้บริการด้านการขนส่งพัสดุภัณฑ์ และมีกำไรสุทธิเฉลี่ย 4,291 ล้านบาทรวมเฉลี่ยซึ่งคิดเป็น 193,892 ล้านบาทหนี้สินโดยเฉลี่ยคิดเป็น 160,710 ล้านบาท กำไรสุทธิเฉลี่ยต่อหุ้น 2.97 บาท

ปัจจัยสะท้อนเชิงโครงสร้างที่ประจักษ์ว่าบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ไม่สามารถปรับตัวได้ในธุรกิจการแข่งขันที่เพิ่มมากขึ้นจากการเปิดเสรีทางการบิน ประกอบกับมีความเสี่ยงด้านอัตราดอกเบี้ย อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ความผันผวนของราคาน้ำมัน และความเสี่ยงของการเปิดสายการบินต้นทุนต่ำ ปัจจัยเสี่ยงภายในที่สำคัญคือ บุคลากรที่เป็นผู้บริหารระดับสูงขององค์กรเป็นบุคลากรที่ผูกผันกับผลประโยชน์ทับซ้อนของรัฐบาลหรือนักการเมืองในแต่ละสมัยทำให้การตัดสินใจในการลงทุนหรือดำเนินการทางเศรษฐกิจไม่มีประสิทธิภาพทางเศรษฐศาสตร์

สาขาวิชา เศรษฐศาสตร์การเมือง.....
ปีการศึกษา 2551.....

ลายมือชื่อนิสิต.....

ลายมือชื่ออ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก.....



4885762429 : MAJOR POLITICAL ECONOMICS

KEYWORDS: OPEN SKIES POLICY / IMPACTS / THAI AIRWAYS INTERNATIONAL

ADISORN ORSIRIWIKORN: THE STUDY OF THE EFFECT ON THE
LIBERALIZED POLICY OF AIRLINE IN THAILAND. ADVISOR: ASSOC. PROF.
SOMPOP MANARUNGSAN, Ph. D., 153 pp.

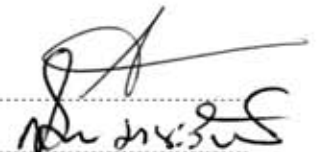
The objectives of this study are to study the liberalized policy of airline in Thailand and study the impacts upon liberalized policy of airline to the Thai Airways International and compare the impacts upon liberalized policy of airline of Thai Airways between Malaysia Airlines and Singapore Airlines. The research methodology is qualitative research collected data in documentary and use the descriptive analysis with separated the impacts upon liberalized policy of airline into two parts which are before implementation of the liberalized policy of airline (1997-2003) and after implementation of the liberalized policy of airline (2004-2007).

The results of the study can be determined that over a decade the number of flight hours has obviously been increased due to production and transportation quantities of airline in Thai Airlines International. Furthermore, the number of passengers, Available Seat Kilometers: ASK, and Revenue Passenger Kilometers: RPK tends to grow up during the period of 1997-2007 and sharply sluggish in the year of 2008; however, passenger load factor is more than cargo load factor. In addition, the average net profit is 4,291 million baht compared with the total asset which is 193,892 million baht with the debts of 160,710 million baht and the average net profit per share is 2.97 baht.

Empirical factors about the organizational structure of Thai Airways International represent that the organization cannot change due to the more competitive in the airlines market nowadays including with the external risk factors which are interest rate risk, exchange rate risk, unstable oil price risk, and low cost carrier risk. As far as the internal factors have been concerned, the top management of the organization strongly conflict with the political benefits of the government and the politicians. This has obviously brought about the economical inefficiency in decision making in investment.

Field of Study : POLITICAL ECONOMICS Student's Signature

Academic Year : 2008 Advisor's Signature



กิตติกรรมประกาศ

ผู้ศึกษาขอขอบพระคุณคณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เป็นอย่างสูงที่ให้โอกาสผู้ศึกษาได้เข้าศึกษาหลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การเมือง ผู้ศึกษาขอขอบพระคุณคณาจารย์ทุกท่านที่กรุณาให้คำสอน คำชี้แนะในวิชาความรู้ต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง รองศาสตราจารย์ ดร.สมภพ มานะรังสรรค์ ผู้ซึ่งเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาในการทำวิทยานิพนธ์ตลอดระยะเวลาที่ทำการศึกษา งานวิจัยครั้งนี้จะไม่สามารถสำเร็จลุล่วงด้วยดีหากปราศจากคำแนะนำอันมีค่ายิ่งของ รองศาสตราจารย์ ดร.พุทธกาล รัชช เป็นอย่างสูงที่ได้ให้ความกรุณาเป็นประธานกรรมการ และรองศาสตราจารย์ มณิศรี พันธุลาภ ที่ให้คำแนะนำเกี่ยวกับการเปิดเสรีการค้าในระดับมหภาคและรองศาสตราจารย์ ดร. วรวิทย์ เจริญเลิศ ที่ให้ความกรุณาเสียสละเวลาอันมีค่ายิ่งเพื่อเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์และให้คำแนะนำที่มีประโยชน์ต่อการศึกษาย่างยิ่ง

ผู้ศึกษาขอขอบคุณพี่ๆ เพื่อนๆ และน้องๆ ตลอดจนผู้เกี่ยวข้องทุกท่านจากใจจริง ที่ให้คำแนะนำ และช่วยอำนวยความสะดวกในการดำเนินการวิจัยทุกประการ

ผู้ศึกษาขอกราบขอบพระคุณ บิดา มารดา ตลอดจนผู้มีพระคุณทุกท่านที่ได้ให้กำลังใจ และให้การสนับสนุนจนทำให้ผู้เขียนสามารถเขียนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จไปได้ด้วยดี

ผู้ศึกษาขอขอบคุณภรรยา ที่คอยช่วยเหลือให้กำลังใจและยื่นเคียงข้างเสมอในยามท้อแท้ และพร้อมจะจุดมือขึ้นมาทุกครั้งทีลึ้มลง และขอขอบคุณลูกๆ ที่เป็นแรงใจและวิตามินอย่างดีเยี่ยมในยามที่กำลังใจจะหมดไฟ รอยยิ้มและเสียงหัวเราะของลูกๆ ทำให้มีแรงลุกขึ้นมาใหม่ทุกครั้งที่ได้เห็น

หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ได้ทำประโยชน์และคุณค่าแก่สังคม ผู้เขียนขอขอบพระคุณและคุณค่าทั้งหมดนี้ให้แก่ บิดา มารดา ครู อาจารย์ ตลอดจนผู้มีพระคุณทุกท่าน ไว้ ณ ที่นี้ ผู้เขียนจะขอเก็บสิ่งดี ๆ ไว้ในความทรงจำตลอดไป

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ฅ
สารบัญแผนภาพ.....	ญ

บทที่ 1 บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	6
1.3 ขอบเขตการวิจัย.....	7
1.4 สมมติฐานงานวิจัย.....	7
1.5 วิธีการศึกษาวิจัย.....	8
1.6 คำจำกัดความที่ใช้ในงานวิจัย.....	8
1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	9

บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี และวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย.....	10
2.2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย.....	51

บทที่ 3 ผลกระทบของนโยบายการเปิดเสรีทางการบินของประเทศไทย

ต่อบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)

3.1 ภาพรวมของอุตสาหกรรมการบินโลก.....	62
3.2 ภาพรวมอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย.....	70
3.3 ภาพรวมของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน).....	74

บทที่ 3 ผลกระทบของนโยบายการเปิดเสรีทางการบินของประเทศไทย ต่อบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) (ต่อ)	
3.4 การเปิดเสรีทางการบินกับบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน).....	80
3.5 การวิเคราะห์ผลกระทบของนโยบายการเปิดเสรีทางการบินต่อบริษัท การบินไทย จำกัด มหาชน.....	87
บทที่ 4 ผลกระทบของนโยบายการเปิดเสรีทางการบินต่ออุตสาหกรรมการบิน ของกลุ่มประเทศเอเชีย	
4.1 นโยบายและอุตสาหกรรมการบินในกลุ่มประเทศเอเชีย.....	97
4.2 ประโยชน์ที่ประเทศในกลุ่มเอเชียได้รับจากนโยบายการเปิดเสรีทางการบิน.....	100
4.3 ผลกระทบในทางลบจากนโยบายการเปิดเสรีทางการบินต่อประเทศกลุ่มเอเชีย...	104
4.4 ผลกระทบของนโยบายเปิดเสรีทางการบินกับสายการบินของประเทศที่สำคัญ.....	105
4.5 การปรับตัวของสายการบินอันเป็นผลมาจากนโยบายเปิดเสรีทางการบิน.....	123
4.6 การเปิดเสรีและการแข่งขันในธุรกิจสายการบิน.....	131
4.7 ลักษณะการให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทย.....	133
4.8 ความร่วมมือการเพิ่มเส้นทางการบินระหว่างประเทศ.....	135
4.9 ผลการดำเนินการปิดเสรีสายการบินไทย สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์และสายการ บินมาเลเซียแอร์ไลน์.....	135
บทที่ 5 บทสรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	
5.1 สรุปผลการศึกษา.....	137
5.2 อภิปรายผลการศึกษา.....	145
5.3 ข้อเสนอแนะการศึกษา.....	148
รายการอ้างอิง.....	150
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	153

สารบัญญัตินำ

ตารางที่		หน้า
2.1	บทบาทของรัฐบาลวิสาหกิจต่อระบบเศรษฐกิจ.....	33
3.1	ระดับการเติบโตในการขนส่งผู้โดยสาร สินค้าและพัสดุภัณฑ์ตลอดช่วงครึ่งปีแรกของปี 2007 เทียบปี 2006 ในอุตสาหกรรมการบิน.....	69
3.2	ตารางแสดงกรอบเวลาสำหรับขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางเสรีภาพทางการบินที่ 5 ระหว่างไทยกับสหรัฐอเมริกา.....	71
3.3	ผลการดำเนินงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ตั้งแต่ พ.ศ. 2540 ถึง พ.ศ. 2551.....	76
3.4	ผลประกอบการด้านการเงินของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ตั้งแต่ พ.ศ. 2540 ถึง พ.ศ. 2551.....	77
3.5	ส่วนแบ่งการตลาดของสายการบินเส้นทางภายในประเทศปี 2543-2549.....	91
4.1	การพัฒนา และเหตุการณ์สำคัญหลังการเข้าร่วมความตกลงเปิดเสรีทางการบินของสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ ปี 2543-2544 (เมษายน 2543 – มีนาคม 2544).....	106
4.2	การพัฒนา และเหตุการณ์สำคัญหลังการเข้าร่วมความตกลงเปิดเสรีทางการบินของสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ ปี 2544-2545 (เมษายน 2544 – มีนาคม 2545).....	108
4.3	การพัฒนา และเหตุการณ์สำคัญหลังการเข้าร่วมความตกลงเปิดเสรีทางการบินของสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ ปี 2545-2546 (เมษายน 2545 – มีนาคม 2546)	109
4.4	การพัฒนา และเหตุการณ์สำคัญหลังการเข้าร่วมความตกลงเปิดเสรีทางการบินของสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ ปี 2546-2547(เมษายน 2546 – มีนาคม 2547)	110
4.5	การพัฒนา และเหตุการณ์สำคัญหลังการเข้าร่วมความตกลงเปิดเสรีทางการบินของสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ ปี 2547-2548(เมษายน 2547 – มีนาคม 2548)	111
4.6	การพัฒนา และเหตุการณ์สำคัญหลังการเข้าร่วมความตกลงเปิดเสรีทางการบินของสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ ปี 2548-2549 (เมษายน 2548 – มีนาคม 2549)	112

สารบัญญัตินำ

ตารางที่		หน้า
4.7	การพัฒนา และเหตุการณ์สำคัญหลังการเข้าร่วมความตกลงเปิดเสรีทางการบินของสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ ปี 2549-2550 (เมษายน 2549 – มีนาคม 2550).....	113
4.8	การพัฒนา และเหตุการณ์สำคัญของสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ หลังนโยบายการเปิดเสรีทางการบินของกลุ่มประเทศเอเซีย น.ศ. 2543-2544 (เมษายน 2543 – มีนาคม 2544)	116
4.9	การพัฒนา และเหตุการณ์สำคัญของสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ หลังนโยบายการเปิดเสรีทางการบินของกลุ่มประเทศเอเซีย น.ศ. 2544-2545 (เมษายน 2544 – มีนาคม 2545)	117
4.10	การพัฒนา และเหตุการณ์สำคัญของสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ หลังนโยบายการเปิดเสรีทางการบินของกลุ่มประเทศเอเซีย น.ศ. 2545-2546 (เมษายน 2545 – มีนาคม 2546)	118
4.11	การพัฒนา และเหตุการณ์สำคัญของสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ หลังนโยบายการเปิดเสรีทางการบินของกลุ่มประเทศเอเซีย น.ศ. 2546-2547 (เมษายน 2546 – มีนาคม 2547)	119
4.12	การพัฒนาและเหตุการณ์สำคัญของสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ หลังนโยบายการเปิดเสรีทางการบินของกลุ่มประเทศเอเซีย น.ศ. 2547-2548.....	120
4.13	การพัฒนา และเหตุการณ์สำคัญหลังการเข้าร่วมความตกลงเปิดเสรีทางการบินของสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ น.ศ. 2548-2549.....	121
4.14	กำไรสุทธิก่อนหักภาษีของสายการบินไทย.....	135
4.15	กำไรสุทธิก่อนหักภาษีของสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์.....	135
4.16	กำไรสุทธิ (ขาดทุนสุทธิ) ก่อนหักภาษีของสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์.....	135

สารบัญแผนภาพ

แผนภาพที่		หน้า
2.1	วงจรถงนโยบายสาธารณะ.....	27
2.2	ขั้นตอนนโยบายสาธารณะ.....	30
2.3	ความสัมพันธ์ระหว่างการนำนโยบายไปปฏิบัติ และขั้นตอนอื่นๆ ใน กระบวนการ.....	31
2.4	กระบวนการแปรรูปรัฐวิสาหกิจตามพรบ.ทุนรัฐวิสาหกิจ.....	39
3.1	ระดับการเติบโตในการขนส่งผู้โดยสารของอุตสาหกรรมการบินของ โลก แบ่งตามภูมิภาค ในปี 2005-2006.....	63
3.2	ระดับการเติบโตในการขนส่งสินค้าของอุตสาหกรรมการบินของโลก แบ่งตามภูมิภาค ในปี 2005-2006.....	64
3.3	ระดับการเติบโตในการขนส่งผู้โดยสารของอุตสาหกรรมการบินของโลก แบ่ง ตามภูมิภาคปี 2007 ช่วงครึ่งปีแรก.....	66
3.4	ระดับการเติบโตในการขนส่งสินค้าของอุตสาหกรรมการบินของโลก แบ่งตามภูมิภาคในช่วงต้นปี 2007... ..	67
3.5	รูปภาพแสดงสัดส่วนในการขนส่งผู้โดยสาร (Passenger Load Factor) ของ อุตสาหกรรมการบินของโลก แบ่งตามภูมิภาค ในช่วงต้นปี 2007.....	68

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การขนส่ง (Transportation) ถือเป็นหนึ่งในกระบวนการการผลิตที่สำคัญในระบบเศรษฐกิจโดยเป็นกระบวนการที่เชื่อมโยงระหว่างผู้ผลิตหรือผู้กระจายสินค้าไปยังผู้บริโภคสินค้าขั้นสุดท้าย หรือเป็นกระบวนการที่เชื่อมโยงระหว่างผู้ถือครองปัจจัยการผลิตและผู้ผลิตสินค้าและบริการในแต่ละขั้นตอนการผลิต ซึ่งการขนส่งเป็นหนึ่งในห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ซึ่งมีความสำคัญในการกำหนดความสามารถในการแข่งขันทั้งในระดับธุรกิจและระดับประเทศ ดังนั้นอาจกล่าวได้ว่าการขนส่งนับเป็นปัจจัยที่สำคัญอย่างยิ่งที่มีผลต่อความเจริญก้าวหน้าทางเศรษฐกิจและยังมีส่วนช่วยกระตุ้นและส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจตั้งแต่ระดับท้องถิ่นจนถึงระดับประเทศและระดับโลกโดยการขนส่งสามารถจำแนกออกได้ 3 ประเภท คือ การขนส่งทางบก การขนส่งทางน้ำ และการขนส่งทางอากาศ

การขนส่งทางอากาศในปัจจุบันนับเป็นกระบวนการที่มีบทบาทต่อการตัดสินใจในการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ไม่ว่าจะเป็นการผลิตสินค้าและบริการ ได้แก่ การนำเข้าหรือส่งออก วัตถุดิบหรือชิ้นส่วนเพื่อการผลิตสินค้าและบริการ หรือการอุปโภคบริโภคสินค้าและบริการ ได้แก่ การขนส่งผู้โดยสารเพื่อประกอบอาชีพ ทำธุรกิจ หรือการท่องเที่ยว ตลอดจนการกระจายสินค้าและบริการจากผู้ผลิตไปยังผู้บริโภค ซึ่งการขนส่งทางอากาศนั้นนอกจากจะมีความปลอดภัยและแม่นยำในการส่งสินค้าและบริการแล้วยังมีความรวดเร็วและสะดวก โดยในมุมมองของภาครัฐบาลมีแนวคิดว่าการขนส่งทางอากาศเป็นกิจการสาธารณูปโภคประเภทหนึ่งที่มีความสำคัญและจำเป็นต่อการดำรงชีวิตของประชาชนรวมถึงเป็นหน้าที่ที่รัฐจะต้องจัดหาบริการดังกล่าวให้แก่ประชาชน สำหรับประเทศไทย นอกจากการขนส่งทางอากาศจะเป็นกิจการสาธารณูปโภคประเภทหนึ่งแล้ว การขนส่งทางอากาศยังจัดเป็นโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) อย่างหนึ่งที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาประเทศ ทั้งในแง่เศรษฐกิจ การค้า การลงทุนระหว่างประเทศ ตลอดจนความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ โดยเฉพาะการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ได้มีสายการบินเข้ามามีบทบาทในฐานะการเป็นสื่อกลางในการขนส่ง (Carrier) จนเป็นที่นิยมในปัจจุบันจำนวนมาก

การเปิดเสรีทางการบิน (Open Skies) หมายถึง การตกลงระหว่างประเทศตั้งแต่สองประเทศขึ้นไปในการลดหรือยกเลิกกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับทำให้บริการสายการบิน อาทิ เช่น การยกเลิกระเบียบเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุก และ การเลิกการควบคุมราคา การเปิดเสรีทางการบิน เพื่อส่งเสริมการแข่งขันของธุรกิจระหว่างสายการบินตลอดจนสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของประเทศในภาคีโดยอาจจะมีการจำกัดขอบเขตการให้บริการของสายการบินของประเทศที่ไม่ใช่ประเทศภาคี รวมทั้งสร้างความยืดหยุ่นในการพัฒนาเส้นทางบินและเครือข่ายเส้นทางการบิน (Forsyth and others, 2004) โดยสาเหตุหลักในการเปิดเสรีทางการบิน คือ ความคุ้มค่าตามหลักเศรษฐศาสตร์ (Economies of scale and scope) ซึ่งเมื่อการเปิดเสรีทางการบินหากถูกนำมาใช้อย่างถูกต้องและให้ผลตามที่คาดหวังแล้วจะก่อให้เกิดผลประโยชน์ต่อเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศภาคี แต่อย่างไรก็ตามในแง่ของผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นที่ร่วมกันระหว่างประเทศสมาชิกภาคี อาจได้รับผลประโยชน์ไม่เท่ากันหรืออาจมีประเทศที่ไม่ได้รับผลประโยชน์ ส่งผลทำให้แรงจูงใจในการเข้าร่วมในภาคีเปลี่ยนแปลงไป (Ruwantissa I. R., 2001)

สาเหตุแห่งการขัดกันแห่งผลประโยชน์ร่วมของสมาชิกในภาคีในการเปิดเสรีทางการบินสามารถวิเคราะห์ได้สามประการ ได้แก่ *ประการที่หนึ่ง* การแข่งขันทางเศรษฐกิจในตลาดธุรกิจการบินที่เกิดจากการเปิดเสรีทางการบินจะทำให้ราคาค่าบริการของสายการบินลดลง และทำให้สายการบินต้องควบคุมต้นทุนของบริษัทให้ต่ำเท่าที่ทำได้ มิฉะนั้นแล้วก็จะต้องประสบกับปัญหาทางการจัดการสายการบินและปัญหาทางด้านการเงินในอนาคต *ประการที่สอง* การเปิดเสรีทางการค้าจะทำให้สายการบินที่ให้บริการที่ดีที่สุดจะได้ครองตลาดไปถึงแม้ว่าสายการบินนั้นจะไม่ใช่สายการบินของประเทศนั้น ๆ ก็ตามและหากการแข่งขันยังคงสูงอยู่ ผู้บริโภคและธุรกิจจะได้ประโยชน์จากการแข่งขันในการให้บริการ และ *ประการที่สาม* ความยืดหยุ่นของการเปิดเสรีทางการบินจะทำให้สายการบินสามารถออกแบบเครือข่ายเส้นทางการบินเพื่อก่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดหรืออีกนัยหนึ่งจะก่อให้เกิดประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจในการจัดสรรทรัพยากรภายในองค์กร (Internal economic efficiency of resource reallocation)

ปัญหาที่หลีกเลี่ยงได้ยากของการเปิดเสรีทางการบิน คือ การที่จะมีผู้เสียประโยชน์จากการเปิดเสรีทางการบินจากการไม่สามารถปรับรูปแบบธุรกิจให้เหมาะสมกับการแข่งขันที่รุนแรงมากยิ่งขึ้นจากการเปิดเสรีทางการบินโดยตรงแล้วจะเพิ่มแรงกดดันให้สายการบินต้องใช้ความพยายามในการประกอบกิจการมากขึ้น ในระยะยาวแล้วผลกำไรจากการดำเนินการอาจจะลดลงและความเสี่ยงของธุรกิจภายใต้สภาพแวดล้อมของการเปิดเสรีจะมีสูงขึ้น ดังนั้นเมื่อมีการเปิดเสรีทางการบินแล้วสายการบินบางสายที่ไม่สามารถปรับตัวได้ก็อาจต้องเลิกกิจการ ซึ่งจะมีผลต่อการ

จ้างงานและถึงแม้พนักงานของสายการบินยังคงมีงานทำอยู่ก็อาจถูกกดดันให้รับค่าตอบแทนที่ต่ำลง

การร่วมมือกันในระดับภาคีของการเปิดเสรีทางการบินจำเป็นต้องมีเงื่อนไขจำเป็นและเงื่อนไขสนับสนุนของแต่ละประเทศสมาชิกในภาคีเพื่อเจรจาหรือต่อรองให้เกิดการเปิดเสรีทางการบินโดยให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจที่น้อยที่สุด ซึ่งในการเปิดเสรีทางการบินดังกล่าวคาดว่าจะต้องมีฝ่ายที่เสียประโยชน์จากการเปิดเสรีทางการบินทำให้การเจรจาเปิดเสรีทางการบินค่อนข้างทำได้ยาก (Findlay and Hufbauer, 1997) โดยการเจรจาเปิดเสรีทางการบินจะพบว่ามีปัญหาในสามลักษณะ ได้แก่ ลักษณะที่หนึ่ง สำหรับบางประเทศ การนำการเปิดเสรีทางการบินมาใช้ อาจทำให้ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจลดลงจากที่ไม่ได้เปิดเสรี ลักษณะที่สอง สำหรับบางประเทศที่อาจได้รับผลประโยชน์จากการเปิดเสรีทางการบิน ก็อาจยังมีบางภาคส่วนที่เสียประโยชน์ เช่นในกรณีของประเทศที่สายการบินแห่งชาติค่อนข้างล้ำสมัยไม่มีประสิทธิภาพก็อาจจะไม่ยอมเข้าร่วมในการเปิดเสรีทางการบิน เนื่องจากไม่สามารถแข่งขันกับสายการบินของชาติอื่น ๆ ได้ และลักษณะที่สาม สำหรับบางประเทศ ที่อาจได้รับผลประโยชน์ในทางเศรษฐกิจจากการเปิดเสรีทางการบิน ก็อาจมีความขัดแย้งกับผลประโยชน์ที่ไม่ใช่เศรษฐกิจ เช่น ความมั่นคงและการรักษาความปลอดภัย

การเปิดเสรีทางการบินเริ่มมีการเจรจาทกลงระหว่างประเทศสมาชิกในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548 โดยเริ่มในการประชุมซัมมิต ครั้งที่ 5 ตามแผนปฏิบัติการขนส่งและการสื่อสาร (Action Plan for Transport and Communications, 1994-1996) และในการประชุมปีถัดมาที่ประเทศเวียดนามโดยมีมติให้มีความร่วมมือกันในการส่งเสริมความสามารถทางการแข่งขันของสายการบิน โดยวัตถุประสงค์ของการเปิดเสรีทางการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยสรุปแล้วเพื่อสร้างการแข่งขันและยกระดับมาตรฐานการให้บริการของกลุ่มสายการบินในภาคีตามแผนวิสัยทัศน์ปี พ.ศ. 2545 ของ ASEAN (ASEAN Vision 2002) และแผนปฏิบัติการของฮานอย (Hanoi Plan of Action) (Findlay & Sien & Singh, 1997) ซึ่งต่อมาในปี พ.ศ. 2547 ได้มีการลงนามข้อตกลงเกี่ยวกับความร่วมมือกันในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในภูมิภาคโดยจัดให้มีการสนับสนุนและส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในภูมิภาคผ่านการเปิดเสรีทางการบิน

สำหรับประเทศไทยการเปิดเสรีการบินยังเป็นเพียงแนวความคิดและยังไม่ได้มีการนำมาปฏิบัติอย่างจริงจังจนกระทั่งในช่วงปีพ.ศ. 2543 ซึ่งเป็นช่วงที่มีการส่งเสริมการท่องเที่ยวทั่วโลก

ประเทศไทยได้ถูกแรงกดดันจากหลายประเทศทั้งประเทศในแถบเอเชียด้วยกันและประเทศอื่น ๆ ในการที่จะให้ประเทศไทยเปิดน่านฟ้าเสรี นอกจากนี้ประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีความพยายามในการผลักดันให้ประเทศไทยยอมเปิดน่านฟ้าเสรีอย่างต่อเนื่อง

ในประเทศไทยรัฐบาลได้ริเริ่มการเปิดเสรีด้านการบินอย่างเป็นทางการเป็นขั้นเป็นตอนโดยเร่งรัดแก้ไขระเบียบที่เกี่ยวข้องและกำหนดมาตรการรองรับผลกระทบจากการเปิดเสรีด้านการบินทั้งในและต่างประเทศ โดยพิจารณาให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประเทศและเศรษฐกิจโดยรวม ซึ่งประเทศไทยมีศักยภาพในด้านต่าง ๆ เพียงพอ ที่จะสามารถเป็นศูนย์กลางทางการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้ โดยในอดีตที่ผ่านมา แนวทางการเจรจาสิทธิการบินของไทยจะเป็นไปในลักษณะที่มุ่งคุ้มครองผลประโยชน์ของสายการบินแห่งชาติของไทยเป็นหลักได้แก่ สายการบินไทย (Thai Airways International: TG) และสายการบิน Bangkok Airways (PG) ซึ่งเป็นสายการบินแห่งชาติลำดับที่สอง ทั้งนี้ เพื่อเปิดโอกาสให้สายการบินของไทยสามารถที่จะแข่งขันและพัฒนาเติบโตขึ้นมาได้ และในปัจจุบันแนวคิดการค้าเสรีมีบทบาทอย่างสูงต่อรัฐในการกำหนดนโยบายหลาย ๆ ด้าน ซึ่งรวมถึงการขนส่งทางอากาศด้วย ประเทศไทยในฐานะสมาชิกขององค์การการค้าโลก มีพันธกรณีที่ต้องเปิดตลาดเสรีทั้งในส่วนของการค้าสินค้า (trade in goods) และการค้าบริการ (trade in services) ดังนั้น ประเทศไทยจึงไม่อาจหลีกเลี่ยงที่จะต้องเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศ ซึ่งถือเป็นการค้าบริการประเภทหนึ่งได้ และนโยบายของไทยที่เกี่ยวกับการเจรจาสิทธิการบิน จึงต้องมีการปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป

ปัจจุบันกระทรวงคมนาคมได้กำหนดกลยุทธ์ในการเจรจาสิทธิการบินเป็นไปในลักษณะของการเปิดเสรีตามลำดับ (Gradual liberalization) ที่มุ่งส่งเสริมให้สายการบินต่างชาติ สามารถขยายบริการมายังจุดต่าง ๆ ในไทยได้มากขึ้น โดยกำหนดเพดานความจุความถี่ของบริการให้สูงมากเพียงพอที่จะรองรับต่อความต้องการในระยะยาว รวมถึงการตกลงกำหนดเส้นทางบินแบบเปิด เพื่อส่งเสริมให้สายการบินต่างชาติ สามารถทำการบินมายังไทยได้ทุกจุด โดยเฉพาะจุดอื่น ๆ ในภูมิภาคนอกเหนือจากกรุงเทพฯ นอกจากนี้ยังได้ตกลงผ่อนคลายการใช้สิทธิขนส่งการจราจรเสรีภาพที่ 5 ได้แก่ เสรีภาพที่ 5 คือ สิทธิที่สายการบินคู่สัญญาสามารถรับขนจราจรระหว่างประเทศคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งกับประเทศที่สาม มากขึ้น ทำให้สายการบินต่างชาติที่ทำการบินมายังไทยสามารถขนส่งผู้โดยสารและพัสดุภัณฑ์ออกจากไทยไปยังประเทศที่สามได้มากขึ้น เป็นการสร้างแรงจูงใจให้กับสายการบินต่างชาติในการทำการบินมายังไทยเพิ่มมากขึ้นอีกทางหนึ่งด้วย เพราะการที่สายการบินต่างชาติทำการบินมายังประเทศไทยเพิ่มมากขึ้นนั้น จะมีส่วนสำคัญในการ

ส่งเสริมและพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคนี้ในขณะเดียวกัน สายการบินของไทยก็เกิดการแข่งขันและมีโอกาสที่เพิ่มขึ้นในการขยายตลาดบริการเข้าไปในประเทศอื่น ๆ จึงเป็นแนวทางที่สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล และรองรับกับทิศทางของกระแสการค้าเสรีที่เกิดขึ้นในสังคมโลกในปัจจุบัน

หลังจากมีการเปิดเสรีด้านการบินในหลาย ๆ ประเทศรวมถึงในประเทศไทย ทำให้เกิดการแข่งขันรุนแรงขึ้นในด้านอุตสาหกรรมการบินทั่วโลก เป็นการขยายเส้นทางบินของสายการบินต่าง ๆ ให้ครอบคลุมจุดหมายทุกภูมิภาค และเกิดการเข้ามาแข่งขันของสายการบินต้นทุนต่ำ¹ ทุกภูมิภาคทั่วโลก และยังเป็นการกระตุ้นอุปสงค์การเดินทางทางอากาศภายในประเทศไปสู่บุคคลกลุ่มใหม่ที่ยังไม่เคยเดินทางโดยเครื่องบินเพิ่มขึ้นอีกด้วย

นอกเหนือจากการความเปลี่ยนแปลงในอุตสาหกรรมการบิน และการผลักดันของประเทศอื่น ๆ แล้ว ยังเกิดแรงผลักดันที่มาจากภายในประเทศอีกด้วย ภายหลังจากได้มีความพยายามในการเปิดกว้างทางสิทธิการบินมากขึ้น ประเทศไทยเริ่มมีการเสรีทางการบินอย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรมใน พ.ศ. 2547 ตามการแถลงผลงานของรัฐบาล พ.ต.ท. ทักษิณ ชินวัตร เกี่ยวกับนโยบายการเปิดเสรีทางการบินส่งผลให้ธุรกิจการบินดำเนินไปอย่างคึกคักรวมไปถึงการเกิดสายการบินแนวใหม่ ได้แก่ สายการบินต้นทุนต่ำ (Low -cost airlines) เกิดขึ้นในประเทศ ทำให้ประชาชนสามารถใช้บริการจากสายการบินในราคาที่ต่ำลง นอกจากนั้นจากข้อมูลของกระทรวงคมนาคมพบว่าการเปิดเสรีการบินในประเทศ ส่งผลให้มีสายการบินของคนไทยได้รับใบอนุญาตเพิ่มขึ้นจาก 15 สายการบินเป็น 40 สายการบิน ส่วนการเปิดเสรีการบินระหว่างประเทศมีการเจรจาสิทธิการบินไปแล้วกว่า 95 ความตกลงทั่วโลก ส่งผลให้มีสายการบินต่างชาติทำการบินมาประเทศไทยเพิ่มขึ้นจาก 72 สายการบินเป็น 80 กว่าสายการบินซึ่งนับว่ามากที่สุดเ็นเอเชียเมื่อเทียบกับสนามบินอื่น อาทิ สิงคโปร์มี 63 สายการบิน ฮองกงมี 71 สายการบิน จีนมี 54 สายการบิน และมีปริมาณการขนส่งสินค้าที่ท่าอากาศยานกรุงเทพเพิ่มจากจำนวน 810,000 ตันในปี 2546 เป็น 900,000 ตันใน พ.ศ. 2547

¹ Low Cost Airlines หรือ Low Cost Carrier: LCC เป็นสายการบินต้นทุนต่ำที่มีรูปแบบยอมรับกันทั่วโลกคือ 1) ลดต้นทุนต่อระยะทางในการเดินทางให้ต่ำที่สุด 2) ใช้แบบเครื่องบินให้น้อยที่สุดซึ่งส่วนมากนิยมใช้เครื่องบินแบบโบอิง 737 757 และแอร์บัส เอ318 319 320 และ 321 เพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาและสำรองอะไหล่เครื่องบินรวมถึงต้นทุนในการอบรมพนักงานในเครื่องบินแบบต่าง ๆ 3) ใช้ระบบที่ทันสมัย เช่น Internet ช่วยในระบบการขาย จองตั๋วโดยสาร และสำรองที่นั่ง เพื่อลดค่าใช้จ่ายและจำนวนบุคลากร เป็นต้น

การเปิดเสรีทางการบินอย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรมได้ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่ออุตสาหกรรมการบินโดยรวมของประเทศไทย และยังคงส่งผลโดยตรงต่อสายการบินไทย ที่ดำเนินการขนส่งทางอากาศในฐานะสายการบินแห่งชาติ ได้มีผู้ที่ให้ความคิดเห็นถึงผลประโยชน์ของการเปิดเสรีทางการบินต่อการดำเนินการของบริษัทการบินไทย จำกัด มหาชน เช่น ผลของการเปิดเสรีทางการบิน ส่งผลให้ธุรกิจของสายการบินไทย มีกำไรจากการดำเนินธุรกิจเพิ่มขึ้น เพราะทำให้การบินไทยสามารถขยายจุดบินระหว่างประเทศจาก 50 จุดเป็น 61 จุด ทั้งยังช่วยลดภาระของการบินไทยที่ต้องเดินทางไปยังจุดหมายที่ไม่คุ้มกับค่าใช้จ่าย ทำให้การบินไทยสามารถลดจุดหมายการบินในประเทศจาก 23 แห่ง เหลือเพียง 13 แห่ง

การเปิดเสรีทางการบินของประเทศไทยก่อให้เกิดผลประโยชน์ในทางตรงทั้งในระยะสั้นและระยะยาวและยังก่อให้เกิดผลเสียหรือผลกระทบที่เกิดจากการเปิดเสรีทางการบินต่อผู้บริโภคผู้ประกอบการในธุรกิจการบิน จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งในการศึกษาผลกระทบจากการเปิดเสรีทางการบินต่อการดำเนินการของบริษัทการบินไทย จำกัด มหาชน ซึ่งเป็นสายการบินแห่งชาติของประเทศไทยในบริบทของผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากการเปิดเสรีทางการบินตลอดจนผลเสียจากการเปิดเสรีทางการบินเปรียบเทียบกับก่อนและหลังการเปิดเสรีการบินโดยเปรียบเทียบในช่วงเวลา พ.ศ. 2540-2547 และ พ.ศ. 2548-2551 และทำการเปรียบเทียบผลกระทบของการเปิดเสรีทางการบินต่อสายการบินแห่งชาติของประเทศในทวีปเอเชียได้แก่ ประเทศมาเลเซียและประเทศสิงคโปร์

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

ในการวิจัยผลการวิเคราะห์ผลกระทบของนโยบายการเปิดเสรีทางการบินต่อสายการบินไทยมีวัตถุประสงค์ของการวิจัยรวมทั้งสิ้นสามประการ ได้แก่

ประการที่หนึ่ง เพื่อศึกษาความเป็นมา แนวความคิด นโยบายของรัฐเกี่ยวกับการเปิดเสรีการบินในประเทศไทย

ประการที่สอง เพื่อศึกษาผลกระทบจากการเปิดเสรีทางการบินต่อบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

และประการที่สาม เพื่อศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบจากการเปิดเสรีทางการบินของสายการบินไทย (Thai Airways International: TG) เปรียบเทียบกับสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ (Malaysia Airlines: MH) และสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ (Singapore Airlines: SQ)

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

ในการวิจัยผลการวิเคราะห์ผลกระทบของนโยบายการเปิดเสรีทางการบินต่อสายการบินไทยสามารถแบ่งขอบเขตการวิจัยออกเป็นสองส่วน ได้แก่ ขอบเขตการวิจัยด้านเนื้อหา และขอบเขตการวิจัยด้าน

ประการที่หนึ่ง ขอบเขตด้านเนื้อหา การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษา ความเป็นมา แนวความคิด นโยบายของรัฐเกี่ยวกับการเปิดเสรีการบินในประเทศไทย และผลกระทบจากการใช้นโยบายการเปิดเสรีทางการบินต่อสายการบินแห่งชาติของประเทศมาเลเซีย (Malaysia Airlines: MH) และสายการบินแห่งชาติของประเทศสิงคโปร์ (Singapore Airlines: SQ)

ประการที่สอง ขอบเขตด้านองค์กร การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษา ความเป็นมา แนวความคิด นโยบายของรัฐเกี่ยวกับการเปิดเสรีการบินตลอดจนผลกระทบจากการเปิดเสรีทางการบินต่อบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เท่านั้น

และประการที่สาม ขอบเขตด้านเวลา การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาผลกระทบจากการเปิดเสรีทางการบินต่อบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) โดยมีขอบเขตเวลาเปรียบเทียบกับวัตถุประสงค์ในการศึกษาผลกระทบจากการเปิดเสรีทางการบินอย่างเต็มรูปแบบในปี พ.ศ. 2547 ซึ่งแบ่งระยะเวลาการศึกษาออกเป็นสองส่วนคือ ก่อนการเปิดเสรีการบิน ได้แก่ ปี พ.ศ. 2540 – พ.ศ. 2547 และหลังการเปิดเสรีทางการบิน ได้แก่ ปี พ.ศ. 2548 – พ.ศ. 2551

1.4 สมมติฐานการวิจัย

ในการวิจัยผลการวิเคราะห์ผลกระทบของนโยบายการเปิดเสรีทางการบินต่อสายการบินไทยสามารถมีสมมติฐานงานวิจัยสองประการ คือ ประการที่หนึ่ง บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้รับประโยชน์จากการเปิดเสรีทางการบินมากกว่าผลเสียจากการเปิดเสรีทางการบิน และประการที่สอง บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้รับประโยชน์จากการเปิดเสรีทางการบินเท่าเทียมกับสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ (Malaysia Airlines: MH) และสิงคโปร์แอร์ไลน์ (Singapore Airlines: SQ)

1.5 วิธีการศึกษาวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยวิจัยจากเอกสาร (Documentary Research) ด้วยการพรรณนาวิเคราะห์ (Descriptive Analysis) เกี่ยวกับความเป็นมา แนวความคิด นโยบายของรัฐเกี่ยวกับการเปิดเสรีการบินในประเทศไทย ตลอดจนผลกระทบจากการเปิดเสรีทางการบินต่อบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และทำการเปรียบเทียบผลกระทบจากการเปิดเสรีทางการบินของสายการบินไทย (Thai Airways International: TG) เปรียบเทียบกับสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ (Malaysia Airlines: MH) และสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ (Singapore Airlines: SQ) ซึ่งทำการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ได้แก่ หนังสือ เอกสาร บทความทางวิชาการ รายงานการวิจัย รายงานประจำปี วิทยานิพนธ์ เอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการสัมภาษณ์ผู้ที่มีประสบการณ์ในบริษัทการบินไทยจำกัด (มหาชน)

1.6 คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย

ในการวิจัยผลการวิเคราะห์ผลกระทบของนโยบายการเปิดเสรีทางการบินต่อสายการบินไทยสามารถมีคำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย คือ

1. การเปิดเสรี (Liberalisation) หมายถึง การเปิดตลาดเพิ่มความเสรีทางการค้า หรือบริการให้มีผู้ให้บริการมากกว่าหนึ่งราย ในทางการค้าระหว่างประเทศ อาจต้องมีการขจัดหรือลดอุปสรรคทางกฎหมายที่มีผลกับการแข่งขันในตลาด การปฏิบัติตามนโยบายการค้าเสรีระหว่างชาติต่าง ๆ ตลอดจนอาจต้องมีรายการอื่น ๆ เข้าช่วยในการเปิดเสรี เช่น การยกเลิกการควบคุมอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ เพื่อให้เป็นไปตามแรงกดดันตลาดสากล

2. การเปิดเสรีการบิน (Open Skies) หมายถึง การเปิดตลาดเพิ่มความเสรีทางการบิน การบินเสรีทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านนโยบายการบินทั้งการบินระหว่างประเทศและการบินภายในประเทศในด้านต่างๆที่สำคัญ ได้แก่ การลดข้อจำกัดเรื่องจำนวนเที่ยวบิน จากเดิมที่รัฐบาลจะกำหนดจำนวนเที่ยวบินที่แต่ละฝ่ายจะสามารถทำการบินได้ และเมื่อใดที่ฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดต้องการขยายจำนวนเที่ยวบินจะต้องมีการเจรจาระดับรัฐบาล ซึ่งอาจล่าช้า แต่ด้วย นโยบายการเปิดเสรีการบิน สายการบิน สามารถขยายจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการต่อสัปดาห์ได้โดยไม่มีข้อจำกัด

3. ปริมาณที่นั่งที่สามารถรองรับผู้โดยสารได้ (Available Seat-Kilometer: ASK) คือ จำนวนที่นั่งของผู้โดยสารที่สามารถรองรับได้ คูณกับระยะทางบิน (ล้านที่นั่ง-ก.ม.)

4. ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger-Kilometer: RPK) คือ จำนวนของผู้โดยสารที่มาซึ่งรายได้ของสายการบิน คูณกับระยะทางบินที่ขนส่ง (ล้านคน-ก.ม.)

5. ปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (Revenue Ton-Kilometer: RTK) คือ น้ำหนักผู้โดยสาร สัมภาระเกินพิกัด พักตร์และไปรษณีย์ภัณฑ์ ที่มาซึ่งรายได้ของสายการบิน คูณกับระยะทางบินที่ขนส่ง (ล้านตัน-ก.ม.)

6. สัดส่วนระหว่างปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Passenger Load Factor: RPK) คือ ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารโดยเทียบกับปริมาณที่นั่งที่สามารถรองรับผู้โดยสารได้ทั้งหมดหรือ ASK โดยค่าที่ได้จะมีค่าตั้งแต่ 0 ถึง 1

1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ในการวิจัยผลการวิเคราะห์ผลกระทบของนโยบายการเปิดเสรีทางการบินต่อสายการบินไทย คาดว่าสามารถก่อให้เกิดประโยชน์ดังนี้

1. เป็นประโยชน์แก่รัฐบาล ในการกำหนดแนวทางการเปิดเสรีทางการบินกับประเทศต่างๆ เพื่อให้เกิดผลประโยชน์สูงสุดแก่ประเทศในอนาคต

2. เป็นประโยชน์แก่รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการออกแบบโครงสร้างของอุตสาหกรรมการบินของประเทศให้ช่วยส่งเสริมให้เกิดประโยชน์สูงสุดจากการเปิดเสรีทางการบิน

3. เป็นประโยชน์แก่บริษัทการบินไทย จำกัดมหาชน ในการปรับปรุงศักยภาพเพื่อให้สามารถแข่งขันกับสายการบินแห่งชาติของประเทศเพื่อนบ้านด้วย

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาผลกระทบของนโยบายการเปิดเสรีการบินของรัฐบาลต่อบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีแนวคิด ทฤษฎี และวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องแบ่งได้เป็นสองส่วนคือ แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย และเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย

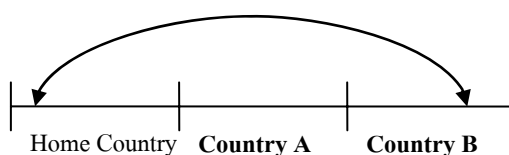
2.1 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย

การศึกษาผลกระทบของนโยบายการเปิดเสรีการบินของรัฐบาลต่อบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในส่วนของแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยสามารถแบ่งแนวคิดและทฤษฎีออกเป็นประการ ได้แก่ แนวคิดเกี่ยวกับการเปิดเสรีทางการบิน

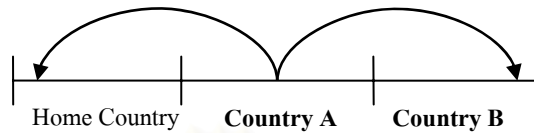
2.1.1 แนวคิดเกี่ยวกับการเปิดเสรีทางการบิน

ในปี พ.ศ. 2487 (ค.ศ. 1944) ได้มีการจัดการประชุมระหว่างประเทศขึ้นที่เมืองชิคาโก ประเทศสหรัฐอเมริกา เพื่อที่จะกำหนดอนาคตเกี่ยวกับข้อตกลงทางอากาศระหว่างสองประเทศหรือมากกว่า นั่นคือ การเปิดเสรีทางการบินครั้งแรกของโลกซึ่งโดยปกติแล้วสายการบินต่าง ๆ จะต้องได้รับการอนุมัติจากรัฐบาลของประเทศนั้น ๆ ก่อนที่จะทำการบินเข้าออกประเทศหรือแม้กระทั่งบินผ่านประเทศนั้นโดยมิได้แวะจอดพักก็ตามโดยจำเป็นต้องมีสิทธิการบินหรือสิทธิที่ประเทศหนึ่งให้แก่สายการบิน หรือเครื่องบินของอีกประเทศหนึ่งสามารถบินข้ามอาณาเขตได้ ซึ่งผลของการประชุมครั้งนั้น ได้มีการเพิ่มเติมจนกระทั่งในปัจจุบันเสรีภาพทางอากาศมีทั้งหมด 8 ข้อ จากเดิมที่มีอยู่ 5 ข้อ โดยในสามข้อหลังเป็นเสรีภาพทางการบินที่ยังไม่ได้เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไป โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

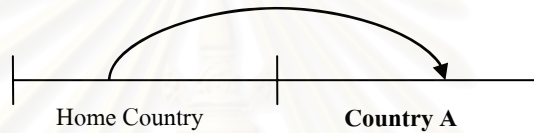
เสรีภาพที่ 1 คือ สิทธิในการบินผ่าน หรือสิทธิที่สายการบินคู่สัญญาสามารถบินข้ามอาณาเขตของประเทศอีกฝ่ายหนึ่งได้ โดยไม่แวะจอด



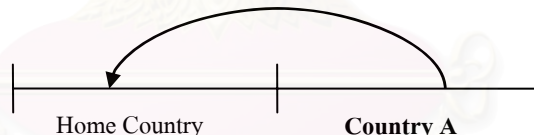
เสรีภาพที่ 2 คือ สิทธิบินแวะลงทางเทคนิค หรือสิทธิที่สายการบินคู่สัญญาสามารถ แวะลงในดินแดนของประเทศอีกฝ่ายหนึ่งได้ โดยมีได้มีวัตถุประสงค์ทางการค้า เช่น เพื่อเติมน้ำมัน ตรวจสอบเช็คเครื่องยนต์ เป็นต้น



เสรีภาพที่ 3 คือ สิทธิบินแวะลงเพื่อขนส่งคน สินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ หรือสิทธิที่สายการบินคู่สัญญาสามารถรับขบวนจรวดจากประเทศของตนเอง ไปยังประเทศคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งได้



เสรีภาพที่ 4 คือ สิทธิบินแวะลงเพื่อขนส่งคน สินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ หรือสิทธิที่สายการบินคู่สัญญาสามารถรับขบวนจรวดจากประเทศคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง มายังประเทศของตนเอง

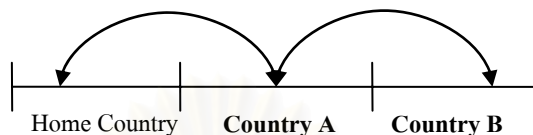


เสรีภาพที่ 5 คือ สิทธิบินแวะลงเพื่อขนส่งคน สินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ หรือสิทธิที่สายการบินคู่สัญญาสามารถรับขบวนจรวดระหว่างประเทศคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งกับประเทศที่สาม



ในขณะที่เสรีภาพทางการบินที่ยังไม่เป็นที่ยอมรับโดยทั่วไปได้แก่

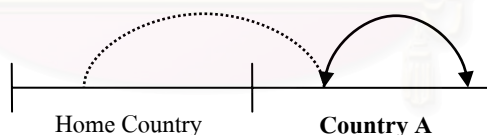
เสรีภาพที่ 6 คือ สิทธิบินแวะลงเพื่อขนส่งคน สินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ หรือสิทธิการรับ
ขนจรรยาบรรณระหว่างประเทศคู่สัญญา กับประเทศที่สาม โดยผ่านประเทศของตนเอง



เสรีภาพที่ 7 คือ สิทธิบินแวะลงเพื่อขนส่งคน สินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ หรือสิทธิการรับ
ขนจรรยาบรรณระหว่างประเทศคู่สัญญา กับประเทศที่สาม โดยมีจุดเริ่มต้นจากประเทศของตนเอง



และเสรีภาพที่ 8 คือ สิทธิบินแวะลงเพื่อขนส่งคน สินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ หรือสิทธิการรับ
ขนจรรยาบรรณในเส้นทางภายในประเทศของประเทศคู่สัญญา



2.1.2 แนวคิดเกี่ยวกับความสำเร็จในการดำเนินงานของธุรกิจการบิน

อุปสงค์ของการเดินทางและการขนส่งทางอากาศในโลกยุคโลกาภิวัตน์ (Globalization) ได้เพิ่มจำนวนมากขึ้นและกระจายไปสู่จุดหมายปลายทางยังประเทศต่าง ๆ ส่งผลทำให้ตลาดการขนส่งทางอากาศมีการพัฒนาและขยายตัวตามไปยังจุดหมายปลายทางยังประเทศต่าง ๆ เช่นเดียวกันกระแสโลกาภิวัตน์ส่งผลทำให้แรงผลักดันต่อประเทศเหล่านั้นมาดำเนินนโยบายเศรษฐกิจแบบเสรี การแปรรูปรัฐวิสาหกิจ การเปิดตลาด และนโยบายการเปิดน่านฟ้าเสรี ผลที่ตามมาก็คือความสำเร็จในการดำเนินงานทางธุรกิจของสายการบินชั้นนำต่าง ๆ เกิดการแข่งขันในธุรกิจการบินที่ทวีความรุนแรงมากขึ้น ประเทศต่าง ๆ ต้องหันมาปรับปรุงหรือสร้างสนามบิน

นานาชาติ (International Airport) แห่งใหม่ (Crispin, 2003:16) เพื่อที่จะสามารถรองรับการขยายตัวอย่างมหาศาลของจำนวนผู้เดินทาง (Immense Passenger Size) (IATA PassengerForecast Report 2002: 34-36)

ทุกประเทศในทวีปเอเชียพยายามแข่งขันในการสร้างสนามบินใหม่และเป็นสนามบินที่มีความแข็งแกร่งทางการเงินสูง จากการที่เป็นสนามบินของรัฐและเงินลงทุนที่ได้มาจากสถาบันการเงินต่าง ๆ มีการใช้เงินกู้จากสาธารณชนด้วยเหตุผล ที่ต้องการเงินสกุลท้องถิ่นที่ไม่ต้องเสี่ยงต่ออัตราแลกเปลี่ยนและเป็นการระดมทุนที่เป็นที่นิยม (Dolven, 2003: 24-28) ขณะนี้กลุ่มตัวแทนด้านต่างๆ ของสนามบินหลักในประเทศไทยได้เร่งประชาสัมพันธ์เชิญชวนการมาใช้บริการของสนามบินสุวรรณภูมิซึ่งเป้าหมาย คือ การเป็นศูนย์กลางด้านการบินพาณิชย์ของทวีปเอเชีย (Commercial Hub of Asia) ประเทศไทยมีความได้เปรียบด้านภูมิศาสตร์ที่ตั้งเป็นจุดศูนย์กลางของรัศมีการเดินทางไปยังจุดหมายทั่วเอเชีย อีกทั้งยังเป็นประตูที่เปิดสู่ประเทศจีน อินเดีย และอินโดจีน รวมทั้งข้อได้เปรียบอีกในเรื่องของตลาดการท่องเที่ยว (Tourist Trade) ด้วยจำนวนของผู้โดยสารกว่า 10 ล้านคนทั่วโลกในแต่ละปีที่เดินทางเข้าหรือออกจากประเทศไทย ความต้องการเดินทางมาประเทศไทยนี้เป็นข้อดีที่เป็นจุดแข็ง ทำให้สายการบินชั้นนำทั้งหลายต้องการเดินทางมาสู่ประเทศไทย ในทางกลับกันสิ่งนี้ทำให้ประเทศไทยกลายเป็นจุดศูนย์กลางการเดินทางทางการบินของทวีปเอเชียโดยธรรมชาติของตัวเอง สังเกตได้จากตัวเลขการให้บริการของสายการบินถึง 85 สายการบินในไทย 58 สายการบินใน Singapore และมีเพียง 34 สายการบินที่ให้บริการใน KualaLumpur เป็นต้น (Doebele, 2003: 38-39)

ความสำเร็จของธุรกิจการบินนี้ส่วนหนึ่งมาจาก ปัจจัยพื้นฐานที่ส่งผลต่อผลการดำเนินงานของธุรกิจการบินพาณิชย์ (The Airline Industry – Environmental Factors) ที่เป็นปัจจัยสำคัญและเกี่ยวข้องในการดำเนินงานธุรกิจการบิน ในองค์ประกอบของการรับรู้และเข้าใจอย่างถ่องแท้ของการตอบสนองของความต้องการของผู้ใช้บริการสายการบิน ที่ถือได้ว่าเป็นปัจจัยหรือกุญแจไปสู่ความสำเร็จในการประกอบการธุรกิจการบิน การที่ปัจจัยแวดล้อมต่าง ๆ (Environment Factors) มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลาและไม่สามารถจะคาดคะเนได้ถึงความแน่นอนที่คงตัว ปัจจัยทางการเงินและการตลาดนับว่าเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญอย่างแท้จริง (Especially Important) และมีคุณลักษณะเฉพาะพิเศษที่ไม่เหมือนกับธุรกิจใด ๆ (Unique Characteristics) ในการดำเนินกิจการธุรกิจการบิน (Stephen Shaw, 1990)

ถึงแม้ว่าการวิเคราะห์ถึงปัจจัยแวดล้อมที่มีอิทธิพลต่าง ๆ เหล่านี้จะเป็นการวิเคราะห์ที่นำมาสู่ภาพรวมทางการแข่งขัน ในโลกของธุรกิจการบินนั้นการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลสูงและส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานคือปัจจัยทางด้านการเงินและการตลาดอย่างทันเหตุการณ์จะนำพามาซึ่งความได้เปรียบอย่างมากต่อการแข่งขันในธุรกิจการบิน ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญในธุรกิจการบินได้บนแนวทางการปรับปรุง การเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานในเชิงรุกสู่กลุ่มเป้าหมาย และตลาดใหม่ ๆ โดยเน้นการเพิ่มคุณภาพ ประสิทธิภาพการให้บริการ การปฏิบัติการ และการบริหารการจัดการทางการเงิน และการตลาดที่ดีเป็นหลัก ซึ่งถือได้ว่าเป็นการปฏิรูปทางการแข่งขันในระบบธุรกิจการบิน (Evolution of Competitive Relationships)

2.1.3 แนวความคิดเกี่ยวกับนโยบายสาธารณะ (Public Policy).

กิจกรรมทุกประเภทไม่ว่าจะเป็นระดับใดในหน่วยงานใด ล้วนมีกำเนิดมาจากความคิดอันเป็นกรอบว่าควรจะทำอะไร เมื่อใด ที่ไหน โดยใคร อย่างไร หากปราศจากความคิดที่ชัดเจน การกระทำที่ตามมาคงปราศจากทิศทางที่แน่นอนและชัดเจนในการดำเนินงานกิจกรรมของรัฐบาล ความคิด หรือเจตนาธรรมก็เกิดขึ้นก่อนเช่นเดียวกัน จากนั้นค่อย ๆ พัฒนาชัดเจนขึ้น กลายเป็นกรอบกำหนดทิศทางและแนวการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ของรัฐบาล ซึ่งในความหมายกว้าง ๆ ก็คือ นโยบายของรัฐบาล หรือนโยบายสาธารณะ (Public Policy) นั่นเอง (ศุภชัย ยาวะประภาษ 2538, 1)

ในการเสนอกรอบแนวความคิดนโยบายสาธารณะโดยเน้นเฉพาะเจาะจงที่ขั้นตอนในการนำนโยบายไปปฏิบัติ ของกระบวนการนโยบายภายใต้ประเด็นที่สำคัญคือ ความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับนโยบายสาธารณะกรอบแนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความสำเร็จหรือล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติ และผลของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ดังนั้น การศึกษาในความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับนโยบายสาธารณะ (Public Policy) ซึ่งมีการให้คำนิยาม ทั้งนักวิชาการทางรัฐประศาสนศาสตร์ของไทยและต่างประเทศหลายท่านด้วยกัน เช่น

เดวิด อีสตัน (ศุภชัย ยาวะประภาษ 2538, 2) ได้ให้นิยามนโยบายสาธารณะ หมายถึง การจัดสรรผลประโยชน์ต่างๆ หรือสิ่งที่มีคุณค่าระหว่างปัจเจกชน และกลุ่มผลประโยชน์ต่างๆ ในระบบสังคมการเมือง

วิลเลียม กรีนวูด (กุลธน ธนาพงศธร 2539, 7) ได้ให้ความหมายของนโยบายรัฐคือการตัดสินใจขั้นต้นที่จะกำหนดแนวทางกว้างๆ อย่างทั่วไปเพื่อนำเอาไปเป็นแนวทางสำหรับการปฏิบัติงานอย่างถูกต้อง และบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้

รอเบิร์ต แอล ไลน์เบอร์รี่ (Lineberry 1981, 8) ให้คำจำกัดความของคำว่านโยบายสาธารณะ หมายถึง การทำงานของรัฐบาลที่ตอบสนองต่อบางประเด็นปัญหาทางการเมือง (The course of action the government takes in response political issue)

เมลวิน เจ. ดูบนิค และบาร์บารา เอ. บาร์ดส์ (Dubnick and bardes 1983, 8) อธิบายว่า นโยบายสาธารณะ เป็นการแสดงออกถึงเจตนาของผู้แสดงบทบาททางการเมืองที่เกี่ยวข้องกับปัญหาของคนส่วนใหญ่ในสังคม และกิจกรรมทั้งปวงของรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับเจตนาเช่นนั้น

นาเกล (Nagel 1984: 3) กล่าวว่า นโยบายสาธารณะหมายถึง การตัดสินใจของรัฐบาลเพื่อจัดการกับปัญหาต่างๆ ของสังคม เช่น ปัญหานโยบายต่างประเทศ ปัญหาการป้องกันสิ่งแวดล้อม ปัญหาอาชญากรรม และปัญหาการว่างงาน เป็นต้น

กุลธน ธนาพงศธร (2539, 9) ได้ให้ความหมาย นโยบายสาธารณะไว้ว่า เป็นแนวทางกว้างๆ ที่รัฐบาล (ไม่ว่าระดับใดก็ตาม) หนึ่งๆ ได้กำหนดไว้ล่วงหน้า เพื่อเป็นแนวทางชี้้นำให้มีการกระทำต่างๆ เกิดขึ้นตามมา ทั้งเพื่อให้บรรลุถึงเป้าหมาย หรือวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้นั่นเอง

ถวัลย์รัฐ วรเทพพิพิงษ์ (2540: 7) ให้ความหมายว่า คือ แนวทางการปฏิบัติของรัฐบาล ซึ่งกำหนดวัตถุประสงค์แน่นอนไม่ทางใดก็ทางหนึ่ง คือ เพื่อแก้ปัญหาในปัจจุบัน เพื่อป้องกันหรือหลีกเลี่ยงปัญหาในอนาคต และเพื่อก่อให้เกิดสิ่งที่พึงปรารถนา รัฐบาลมีความจริงใจและนโยบายเป็นบวกหรือลบหรืออาจเป็นการกระทำหรืองดเว้นการกระทำก็ได้

ศุภชัย ยาวะประภาษ (2538, 3) นิยามว่า นโยบายสาธารณะ เป็นแนวทางการดำเนินกิจกรรมของรัฐบาล ซึ่งรวมทั้งกิจกรรมที่ผ่านมาในอดีต กิจกรรมที่กำลังดำเนินอยู่ในปัจจุบัน และกิจกรรมที่คาดว่าจะเกิดในอนาคต โดยสามารถอธิบายได้ดังนี้คือ

“แนวทางดำเนินกิจกรรม” ในทางปฏิบัติก็คือทางเลือกที่รัฐบาลกำหนดขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหา บรรเทาปัญหา และ/หรือ ป้องกันปัญหาต่างๆ ตามภาระหน้าที่ของรัฐบาล ทางเลือกนี้จะมี ความชัดเจนเฉพาะเจาะจงมากน้อยเพียงใดขึ้นอยู่กับผู้กำหนดทางเลือก และระดับความ ซับซ้อนของปัญหาด้วย โดยทั่วไปนโยบายระดับชาติ มักมีลักษณะความครอบคลุมกว้างขวาง แต่ ขาดความชี้ชัดเฉพาะเจาะจง นโยบายระดับล่างซึ่งจะต้องสอดคล้องและสนับสนุนนโยบาย ระดับสูงมีความชัดเจน และเฉพาะเจาะจงมากขึ้นเป็นลำดับ ขณะเดียวกันความครอบคลุมจะแคบ เข้าเป็นเฉพาะเรื่องหนึ่งๆ เท่านั้น หรืออาจกล่าวได้ว่า นโยบายระดับล่างมีลักษณะเป็นแผนหรือ โครงการระดับสูงนั่นเอง

“กิจกรรมของรัฐ” หมายความว่า กิจกรรมนี้จะเกี่ยวข้อง และมีผลกระทบต่อสาธารณะชน มากบ้างน้อยบ้างสุดแล้วแต่ลักษณะของกิจกรรมที่ดำเนินการหรือควบคุมดูแลดำเนินการ โดย องค์การของรัฐเพื่อประโยชน์สูงสุดของสาธารณะชนเป็นสำคัญ องค์การของรัฐนั้น หมายถึง หน่วยงานระดับกระทรวง ทบวง กรม และรัฐวิสาหกิจต่างๆ ไปจนถึงกองงาน และแผนกต่างๆ ที่ทำ หน้าที่เป็นฝ่ายปฏิบัติในการกำหนดแนวทางการดำเนินกิจกรรมของรัฐ และการนำไปปฏิบัตินั้น องค์การของรัฐที่รับผิดชอบหรือเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย อาจมีมากกว่าหนึ่งองค์การก็ได้

แนวทางการดำเนินกิจกรรมของรัฐ หรือนโยบายสาธารณะนั้น สามารถศึกษาได้จาก แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และแผนพัฒนาของกระทรวง ทบวง กรม ต่าง ๆ แผน เฉพาะด้าน เช่น แผนพัฒนาสตรี แผนพัฒนาชนบท แผนพัฒนาเยาวชน นอกจากนี้ยังสามารถ ศึกษาได้จากมติคณะรัฐมนตรีพระราชกำหนด พระราชกฤษฎีกา และพระราชบัญญัติต่างๆ เอกสาร ข้างต้นจะชี้ให้เห็นแนวทางที่รัฐปรารถนาจะดำเนินการ แผนพัฒนาการเศรษฐกิจ และสังคม แห่งชาติให้แนวทางกว้างๆ ที่แสดงภาพรวมทั้งหมด แผนพัฒนากระทรวง ทบวง กรม จะมีความ ชัดเจนและเฉพาะเจาะจง รวมทั้งมีรายละเอียดมากยิ่งขึ้น แผนพัฒนาเฉพาะด้านให้รายละเอียดใน ด้านเฉพาะนั้นๆ ส่วนมติคณะรัฐมนตรี และกฎหมายต่างๆ จะสะท้อนให้เห็นถึงแนวทางการ ดำเนินงานในรายละเอียดมากยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตามแนวทางการดำเนินกิจกรรมของรัฐจำนวนหนึ่ง อาจไม่มีการประกาศเป็นลายลักษณ์อักษร และ/หรือบันทึกไว้เป็นเอกสารชัดเจน แต่เป็นแนวทางที่ ผู้บริหารยึดถือปฏิบัติสม่ำเสมอตลอดเวลา ก็จัดได้ว่าเป็นนโยบายสาธารณะเช่นเดียวกัน

กล่าวโดยสรุป นโยบายสาธารณะ มีองค์ประกอบที่สำคัญ คือ เป็นแนวทางปฏิบัติของ รัฐบาล มีวัตถุประสงค์แน่นอนอย่างใดอย่างหนึ่ง หรือหลายอย่างต่อไปนี้เป็น เพื่อแก้ปัญหาใน

ปัจจุบัน เพื่อป้องกันปัญหาในอนาคต หรือเพื่อก่อให้เกิดผลที่พึงปรารถนา ตลอดจนรัฐบาลมีความจริงใจที่จะนำไปปฏิบัติ และผลหลังจากนำไปปฏิบัติแล้ว อาจประสบความสำเร็จหรือล้มเหลวก็ได้

นโยบาย หมายถึง แนวทางที่ผู้มีอำนาจได้กำหนดอย่างกว้าง ๆ เพื่อเป็นแนวทางสู่เป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ของส่วนรวมในเรื่องใดเรื่องหนึ่งเพื่อให้สามารถลงมือปฏิบัติตามแนวทางที่วางไว้ โดยให้สอดคล้องกับความต้องการหรือผลประโยชน์ของประชาชนโดยรวมเป็นสำคัญ

นโยบายสาธารณะ หมายถึง นโยบายที่ถูกกำหนดขึ้นโดยรัฐบาล ซึ่งอาจจะเป็นองค์กรหรือตัวบุคคลที่มีอำนาจหน้าที่โดยตรงตามกฎหมายภายใต้ระบบการเมืองนั้น ๆ ทั้งนี้ นโยบายสาธารณะจะครอบคลุมตั้งแต่สิ่งที่รัฐบาลตั้งใจว่าจะกระทำ หรือไม่กระทำ การตัดสินใจของรัฐบาลในการแบ่งสรรทรัพยากร หรือคุณค่าต่าง ๆ ในสังคม กิจกรรมหรือการกระทำต่าง ๆ ของรัฐบาล รวมถึงผลผลิตและผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจริง อันเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นติดตามมาจากการดำเนินงานของรัฐบาล

องค์ประกอบของนโยบายสาธารณะ จากความหมายของนโยบายสาธารณะ จึงสามารถแยกองค์ประกอบของนโยบายสาธารณะออกเป็นส่วนใหญ่ ๆ ดังนี้คือ

1. เป็นความตั้งใจของรัฐบาลที่จะกระทำหรือไม่กระทำบางสิ่งบางอย่าง ความตั้งใจของรัฐบาลนี้ อาจจะเป็นรูปแบบที่เป็นทางการ เช่น คำแถลงนโยบายของรัฐบาล หรือไม่เป็นทางการ เช่น คำสัมภาษณ์ของนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีต่างๆ เป็นต้น ความตั้งใจของรัฐบาล อาจจะมีที่มาจากความต้องการหรือข้อเรียกร้องของประชาชน ตลอดจนจนสภาพปัญหาอุปสรรค หรือความคิดริเริ่มบางประการ อย่างไรก็ตามความตั้งใจของรัฐบาลดังกล่าวนี้ อาจจะไปสู่การปฏิบัติจริงหรือไม่นั้น ขึ้นอยู่กับปัจจัย และสถานการณ์ต่างๆ อีกหลายประการ และการพิจารณา นโยบายสาธารณะจากแง่มุมของความตั้งใจของรัฐบาลนี้ ช่วยทำให้เราเห็นกรอบทิศทาง การดำเนินงานของรัฐบาลชุดต่างๆ ได้อย่างชัดเจน

2. เป็นการตัดสินใจของรัฐบาล การตัดสินใจของรัฐบาล โดยเฉพาะอย่างยิ่งการตัดสินใจในการแบ่งสรรทรัพยากรหรือคุณค่าต่างๆ ในสังคมว่าใครได้อะไร เท่าไหร่ และอย่างไร มักจะสะท้อนให้เห็นได้จากตัวบทกฎหมาย มติคณะรัฐมนตรี ระเบียบข้อบังคับ และการอนุมัติสั่งการต่างๆ ของผู้กำหนดนโยบาย หรือผู้มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย

นอกจากนี้ตัวเลขเงินงบประมาณแผ่นดิน ก็ยังช่วยทำให้เราเห็นภาพการตัดสินใจของรัฐบาลได้ชัดเจนมากขึ้นว่าได้ให้น้ำหนักความสำคัญในด้านใด เท่าไหร่ และสอดคล้องกับความตั้งใจหรือแนวทางที่วางไว้เดิมหรือไม่ เพียงใด

3. เป็นการกระทำหรือกิจกรรมของรัฐบาล การพิจารณาถึงการกระทำหรือกิจกรรมของรัฐบาลนี้ จะช่วยทำให้เห็นว่ารัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้นำเอาความตั้งใจและแนวทางต่างๆ มาแปลงออกสู่ภาคปฏิบัติอย่างจริงจังหรือไม่ มีการระดมกำลัง และทรัพยากรเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานมากน้อยเพียงใด รวมทั้งได้พยายามกำหนดเป้าหมายสำหรับการดำเนินงานไว้ในระดับใด

4. เป็นผลสำเร็จที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรม หรือการกระทำของรัฐบาล ผลสำเร็จนี้จะครอบคลุมในแง่ของผลผลิต และผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจริง จากการดำเนินงานกิจกรรม หรือการกระทำของรัฐบาล และทำให้เราเห็นภาพอันแท้จริงของนโยบายสาธารณะอย่างชัดเจนมากขึ้น

ลักษณะของนโยบายสาธารณะที่ดี

นโยบายสาธารณะจะมีองค์ประกอบสำคัญอยู่ 3 ประการ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 2543: 26-27) คือ

1. เป็นแนวทางปฏิบัติกว้างๆ (A Guide of Action) ซึ่งกำหนดโดยรัฐบาลหรือข้าราชการระดับสูง (ที่มีอำนาจในการกำหนดนโยบาย) นโยบายจะเป็นแนวทางปฏิบัติอย่างกว้าง ไม่มีรายละเอียดหรือค่อนข้างเป็นนามธรรม (Abstract) เพื่อให้ข้าราชการประจำแปลงเป็นรูปธรรม (Concrete) ก่อนนำไปปฏิบัติ ซึ่งอาจกระทำในรูปแบบของแผนงานหรือโครงการก็ได้ สำหรับผู้มีอำนาจในการกำหนดนโยบายนั้นคือ รัฐบาลกลางและรัฐบาลท้องถิ่น โดยรัฐบาลกลาง หมายถึง คณะรัฐมนตรี ซึ่งประกอบด้วยนายกรัฐมนตรี รองนายกรัฐมนตรี รัฐมนตรี และรัฐมนตรีช่วยทุกกระทรวงและทบวงทุกส่วนของรัฐบาล ท้องถิ่นคือหน่วยงานปกครองท้องถิ่นซึ่งมีฐานะเป็นนิติบุคคล สามารถตัดสินใจดำเนินกิจการของตนเองตามกฎหมาย นั่นคือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด เทศบาล องค์การบริหารส่วนตำบล และหน่วยการปกครองในรูปแบบพิเศษอื่น ๆ เช่น กรุงเทพมหานคร และเมืองพัทยา

2. มีวัตถุประสงค์แน่นอนไม่อย่างใดก็อย่างหนึ่ง วัตถุประสงค์ (Objectives) หมายถึง สิ่งที่ผู้ตัดสินใจจะให้บรรลุวัตถุประสงค์ของนโยบายที่ดีนั้นจะต้องชัดเจน (Clear) วัดได้ (Measurable) และสอดคล้องกับความเป็นจริงหรือปฏิบัติได้ (Realistic) วัตถุประสงค์ของนโยบายแบ่งออกเป็น 3 ประเภทคือ

2.1. เพื่อแก้ปัญหาที่กำลังเกิดขึ้นในปัจจุบัน (To Solve Existing Problems)

2.2. เพื่อป้องกันหรือหลีกเลี่ยงปัญหาที่อาจเกิดขึ้น (To Prevent Future Problems)

2.3. เพื่อก่อให้เกิดผลที่พึงปรารถนา (To Bring about Desirable Results)

3. ผู้ออกนโยบายมีความตั้งใจจริงที่จะให้มีการนำนโยบายไปปฏิบัติ ถ้าการกำหนดนโยบายออกมาเพื่อตอบสนองของกลุ่มผลประโยชน์กลุ่มใดกลุ่มหนึ่งโดยไม่มีความจริงใจและจริงจังที่จะนำไปปฏิบัติให้บรรลุผล ก็ไม่ถือเป็นนโยบายสาธารณะ

สตีวาร์ท (Stewart 1982: 239-242) ให้ทัศนะว่า นโยบายสาธารณะที่กำหนดขึ้นไม่ว่าจะเป็นระดับชาติหรือระดับท้องถิ่น จะมีลักษณะสำคัญเจ็ดประการคือ

ประการที่หนึ่ง ครอบคลุมทั้งหมดหรือเฉพาะเจาะจง ในบางกรณีมีความจำเป็นต้องกำหนดนโยบายให้ครอบคลุมกว้างเพราะขอบเขตของปัญหามีลักษณะกว้างและซับซ้อน แต่ก็มีจุดอ่อนที่มักประสบกับความเป็นไปไม่ได้ของนโยบาย ในบางกรณีปัญหาเรื่องเฉพาะด้านจำเป็นต้องกำหนดนโยบายที่เฉพาะเจาะจงในเรื่องใดเรื่องหนึ่ง ซึ่งอาจแบ่งตามตัวเรื่องของปัญหา (Topic) กลุ่มผู้รับบริการ (Client Group) และพื้นที่ภูมิศาสตร์ (Geographic Area)

ประการที่สอง มีมาตรฐานเหมือนกันหมด หรือมีมาตรฐานหลายแบบแตกต่างกันไป นโยบายที่กำหนดขึ้นมักจะกำหนดให้เป็นแบบฉบับเดียวกันหมด อย่างไรก็ตาม เนื่องจากความต้องการในแต่ละเวลาแต่ละท้องถิ่นไม่เหมือนกัน การกำหนดนโยบายที่เป็นแบบฉบับเดียวกันอาจก่อให้เกิดความไม่เสมอภาคได้ เพราะไม่อาจสนองตอบต่อความต้องการที่แตกต่างหลากหลายนั้นได้ทั้งหมด จึงจำเป็นต้องกำหนดนโยบายที่มีมาตรฐานหลากหลายขึ้น

ประการที่สาม รวมอำนาจอยู่ที่ส่วนกลางหรือกระจายไปตามท้องถิ่น การจัดทำนโยบายมักจะเกิดจากเบื้องบนที่เป็นศูนย์กลางแห่งอำนาจ อย่างไรก็ตามอาจเกิดความจำเป็นที่การกำหนดนโยบายอาจจะต้องกระจายไปยังส่วนอื่นๆ แทนที่จะรวมอยู่ในส่วนกลาง

ประการที่สี่ แน่นนอนตายตัวหรือยืดหยุ่นได้ การกำหนดนโยบายคือ การออกแบบเพื่อสร้างเสถียรภาพในบางสิ่งบางอย่างขึ้น ซึ่งเป็นการพยายามสร้างความแน่นอนขึ้นในโลกแห่งความไม่แน่นอน ในบางกรณีนโยบายอาจกำหนดขึ้นโดยพยายามให้มีความยืดหยุ่น เพื่อให้หน่วยปฏิบัติสามารถนำไปปรับให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนไป

ประการที่ห้า เป็นกลางทางการเมืองหรือไม่เป็นกลางทางการเมือง การกำหนดนโยบายของรัฐบาลย่อมเป็นเรื่องของการเมือง เพราะการเมืองเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกำหนดนโยบายและเป็นตัวตัดสินความถูกต้องของนโยบาย ดังนั้นผู้กำหนดนโยบายจึงมักกำหนดนโยบายที่สร้างผลประโยชน์ทางการเมืองสูงสุด คือ ส่งผลต่อพรรคการเมืองและการเลือกตั้งมากที่สุด กรณีเช่นนี้มักพบว่า จุดมุ่งหมายทางการเมืองขัดแย้งกับจุดมุ่งหมายทางวิชาชีพ และจุดมุ่งหมายของคณะกรรมการที่ได้รับแต่งตั้งขึ้นเสมอ อย่างไรก็ตาม มีภารกิจของรัฐบาลหลายอย่างที่ไม่ใช่เรื่องของการเมือง และเป็นเรื่องที่เป็นอิสระจากค่านิยมต่างๆ มีความจำเป็นต้องใช้ทักษะทางวิชาชีพเป็นการเฉพาะ กรณีเช่นนี้การกำหนดนโยบายก็สามารถให้ผลทางการเมืองน้อยที่สุดได้

ประการที่หก รัฐบาลเข้าแทรกแซง หรือ ปล่อยให้เอกชนดำเนินการ ปัญหาบางอย่างจำเป็นต้องแก้ไขโดยการแทรกแซงโดยตรงจากรัฐบาล เช่น โดยการออกกฎหมาย การกำหนดมาตรฐาน หรือการจัดบริการต่างๆ แต่บางกรณีก็จำเป็นต้องลดการแทรกแซงลง โดยปล่อยให้เอกชนเข้าไปดำเนินการเกี่ยวกับปัญหานั้นๆ บ้าง

และประการสุดท้าย เป็นนโยบายเชิงปริมาณหรือเชิงคุณภาพ นโยบายเชิงปริมาณ คือ นโยบายที่ใช้เทคโนโลยีแบบใหม่ ใช้ข้อมูลเชิงปริมาณ ใช้ตัวแบบทางคณิตศาสตร์ บางทีก็ใช้คอมพิวเตอร์เข้าช่วย ทำให้นโยบายที่กำหนดขึ้นมีลักษณะเป็นเชิงปริมาณ สำหรับนโยบายเชิงคุณภาพเป็นข้อมูลเชิงพรรณนาจะมีลักษณะเป็นเชิงพรรณนาโวหาร

โดยสรุป ลักษณะสำคัญของนโยบายสาธารณะ ประกอบด้วยแนวทางปฏิบัติ กว้างๆ ที่มีวัตถุประสงค์แน่นอน ชัดเจน วัดได้ และสอดคล้องกับความเป็นจริงหรือปฏิบัติได้ เพื่อ

แก้ไขปัญหที่กำลังเกิดขึ้นในปัจจุบัน เพื่อป้องกันหรือหลีกเลี่ยงปัญหาที่อาจเกิดขึ้น และเพื่อ
ก่อให้เกิดผลที่พึงปรารถนา

ประเภทของนโยบายสาธารณะ

นโยบายสาธารณะสามารถจำแนกประเภทได้ด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการสี่
ประการ คือ

ประการที่หนึ่ง การจำแนกตามเนื้อหา และวัตถุประสงค์ของนโยบาย เป็นการ
จำแนกโดยเนื้อหาสาระ และวัตถุประสงค์ของนโยบายเป็นเกณฑ์ในการจำแนก ตัวอย่างเช่น
นโยบายสาธารณะของสหรัฐอเมริกา สามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภท คือ

- 1)นโยบายเกี่ยวกับการจัดระเบียบกฎเกณฑ์ของสังคม
- 2)นโยบายเกี่ยวกับการกระจายทรัพยากร
- 3)นโยบายเกี่ยวกับการจัดสรรทรัพยากรเสียใหม่ เป็นต้น

ประการที่สอง การจำแนกประเภทตามกระบวนการของนโยบาย เป็นการนำเอา
กระบวนการกำหนดนโยบายมาใช้เป็นหลักในการจำแนกประเภท ซึ่งสามารถจำแนกประเภท
ออกเป็นขั้นตอนต่างๆ แตกต่างกันไปตามทฤษฎีของนักวิชาการแต่ละคน ตัวอย่างเช่น ไอร่า ชาร์
แดนสกี ได้จำแนกกระบวนการของนโยบาย ออกเป็น 3 ประการ คือ

- 1)ขั้นกำหนดนโยบายสาธารณะ
- 2)ขั้นผลผลิตของนโยบาย
- 3)ขั้นผลกระทบของนโยบาย

ประการที่สาม การจำแนกประเภทตามขอบข่ายผลกระทบของนโยบาย เป็นการ
จำแนกประเภทโดยพิจารณาว่า นโยบายนั้นได้ส่งผลกระทบต่อเพียงส่วนใดของสังคมบ้าง ในรูปแบบ
และลักษณะเช่นใด ตัวอย่างเช่น เดวิด ฮีสตัน ได้จำแนกนโยบายลักษณะนี้ออกเป็น 2 ประเภท คือ

- 1)นโยบายที่กำหนดออกมาเพื่อใช้บังคับต่อบุคคลหรือกลุ่มบุคคลใด
โดยเฉพาะ เช่น นโยบายภาษีที่ดิน ก็จะกระทบเฉพาะผู้เป็นเจ้าของที่ดินเท่านั้น
- 2)นโยบายที่มีผลกระทบ หรือใช้บังคับกับสมาชิกของสังคมทั้งหมด เช่น
นโยบายการรักษาความสงบเรียบร้อยภายในประเทศ เป็นต้น

และประการที่สี่ การจำแนกประเภทตามลักษณะกิจกรรม หรือภารกิจสำคัญของรัฐบาล การจำแนกวิธีนี้เป็นการนำเอากิจกรรมหรือภารกิจสำคัญที่รัฐบาลหนึ่งๆ ต้องปฏิบัติมาใช้ในการจำแนกประเภทตัวอย่างเช่น

- 1)นโยบายการป้องกันประเทศ
- 2)นโยบายต่างประเทศ
- 3)นโยบายการศึกษา
- 4)นโยบายสวัสดิการ
- 5)นโยบายการรักษาความสงบภายใน เป็นต้น

ผู้กำหนดนโยบายสาธารณะ

ในกระบวนการกำหนดนโยบายสาธารณะ จะมีบุคคลฝ่ายต่างๆ เข้ามาเกี่ยวข้องหลายฝ่าย บุคคลบางฝ่ายอาจจะมีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายโดยตรงในการตัดสินใจกำหนดนโยบายสาธารณะ ส่วนบุคคลบางฝ่ายอาจจะไม่มีความอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย แต่จะมีส่วนได้เสียกับการกำหนดนโยบายนั้น และพยายามที่จะเข้ามามีอิทธิพล หรือผลักดันการกำหนดนโยบายดังกล่าวให้เป็นที่ไปตามความต้องการของตน ดังนั้นเราจึงสามารถแยกผู้กำหนดนโยบายสาธารณะออกได้เป็น 2 ประเภทคือ

ประเภทที่หนึ่ง ผู้กำหนดนโยบายสาธารณะอย่างเป็นทางการ เนื่องจากนโยบายสาธารณะอย่างเป็นทางการ ได้แก่ กฎหมายต่างๆ เช่น พระราชบัญญัติ หรือพระราชกำหนด เป็นต้น ดังนั้น ผู้มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายจึงเป็นผู้กำหนดนโยบายสาธารณะ ซึ่งเราสามารถแยกผู้กำหนดนโยบายสาธารณะอย่างเป็นทางการได้ 2 กลุ่ม คือ

1)ผู้กำหนดนโยบายหลัก เป็นผู้มีอำนาจหน้าที่โดยตรงจากรัฐธรรมนูญ ซึ่งได้กำหนดอำนาจหน้าที่ในการออกกฎหมายไว้ดังนี้ คือ

(1)รัฐสภา มีหน้าที่ในการตรากฎหมายต่างๆ เช่น พ.ร.บ.

(2)คณะรัฐมนตรี อาจตราพระราชกำหนดได้

(3)ศาล มีอำนาจในการวินิจฉัยตีความข้อกฎหมาย และคำ

พิพากษาของศาลฎีกา ก็จะได้ถือว่าเป็นบรรทัดฐานสำหรับการปฏิบัตินโยบาย

2)ผู้กำหนดนโยบายรอง เป็นผู้ที่ได้รับมอบอำนาจมาจากผู้กำหนดนโยบายหลัก หรือบทบัญญัติแห่งกฎหมาย ซึ่งได้แก่ หัวหน้าส่วนราชการต่างๆ สามารถกำหนด

นโยบายสาธารณะได้ โดยอาจออกเป็น กฎกระทรวง ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับ หรือประกาศของ กระทรวง และกรม เกี่ยวกับเรื่องต่าง ๆ ได้

และประเภทที่สอง ผู้กำหนดนโยบายสาธารณะอย่างไม่เป็นทางการ ซึ่งได้แก่ ผู้ที่ไม่มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายในการกำหนดนโยบายสาธารณะ แต่อาจเข้ามามีส่วนร่วมใน กระบวนการกำหนดนโยบายสาธารณะและพยายามผลักดันข้อเสนอเชิงนโยบายให้แก่ ผู้กำหนด นโยบายสาธารณะอย่างเป็นทางการ เพื่อทำการพิจารณาตัดสินใจต่อไป เช่น กลุ่มผลประโยชน์ องค์กรประชาชน พรรคการเมือง สื่อมวลชน และประชาชนทั่วไป เป็นต้น

ปัจจัยสภาพแวดล้อมที่มีอิทธิพลต่อการกำหนดนโยบายสาธารณะ

การกำหนดนโยบายสาธารณะในอดีต ไม่ได้ให้ความสำคัญเกี่ยวกับปัจจัย สภาพแวดล้อมที่มีอิทธิพลต่อการกำหนดนโยบายสาธารณะ แต่ต่อมาได้เห็นความสำคัญของ ปัจจัยเหล่านี้ เนื่องจาก การเปลี่ยนแปลงในสภาพแวดล้อมดังกล่าว จะส่งผลกระทบต่อ ความต้องการของบุคคล และกลุ่มบุคคลต่างๆ ซึ่งจะเรียกร้องยื่นข้อเสนอ ต่อรอง และผลักดัน ประเด็นปัญหาตามความต้องการของตนต่อผู้กำหนดนโยบาย เพื่อให้ตอบสนองด้วยการกระทำ หรืองดเว้นการกระทำบางสิ่งบางอย่าง สำหรับปัจจัยสภาพแวดล้อมที่มีอิทธิพลต่อการกำหนด นโยบายสาธารณะ สามารถจำแนกได้เป็น 2 ประเภท คือ ปัจจัยสภาพแวดล้อมภายนอกระบบ การเมือง ได้แก่ เศรษฐกิจ สังคม และสภาพแวดล้อมอื่น ๆ และปัจจัยสภาพแวดล้อมภายในระบบ การเมือง ได้แก่ การเมือง ผู้นำ จิตวิทยา และการบริหาร

ปัจจัยสภาพแวดล้อมภายนอกระบบการเมือง

ปัจจัยสภาพแวดล้อมภายนอกระบบการเมือง คือ ปัจจัยสภาพแวดล้อม ใดๆ ที่มีใ้ปัจจัยสภาพแวดล้อมภายในระบบการเมือง การทำความเข้าใจเกี่ยวกับส่วนนี้ทำให้ สามารถอธิบาย วิเคราะห์ และกำหนดนโยบายสาธารณะได้สอดคล้องต่อการแก้ไขปัญหา และ ความต้องการของประชาชนได้ สำหรับปัจจัยสภาพแวดล้อมภายนอกระบบการเมือง ประกอบด้วย

1) ปัจจัยเกี่ยวกับเศรษฐกิจ

เนื่องจากสถานการณ์ในปัจจุบันจำเป็นต้องคำนึงถึงปัญหาเรื่องเศรษฐกิจเป็นเรื่องสำคัญ เพราะหากประชาชนอยู่ดีกินดีจะทำให้เศรษฐกิจของประเทศดีขึ้นด้วย ดังนั้น ปัจจัยเกี่ยวกับเศรษฐกิจที่มีอิทธิพลต่อนโยบายสาธารณะที่สำคัญมี 2 ประการ ได้แก่

(1) ระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจมีตัวแปรที่ใช้เป็นเครื่องวัดระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจมี 4 ตัว ที่สำคัญ คือ

- ก. รายได้ต่อหัวประชากร เป็นตัวชี้ระดับความยากจนของประชากร
- ข. การขยายตัวของเมือง
- ค. ระดับของการศึกษาปานกลาง เป็นตัวกำหนดนโยบายทางการศึกษา
- ง. อัตราความเจริญเติบโตทางอุตสาหกรรม

(2) ระดับของทรัพยากรทางเศรษฐกิจทั้งหมดและระดับของการกระจายทรัพยากร ระดับของทรัพยากรทางเศรษฐกิจทั้งหมด เป็นการพิจารณาถึงสถานะทางเศรษฐกิจในระดับมหภาค และระดับของการกระจายทรัพยากรไปยังกลุ่มต่างๆ เป็นตัวชี้ถึงสถานะทางเศรษฐกิจในระดับจุลภาค

2) ปัจจัยเกี่ยวกับสังคม

ปัจจัยเกี่ยวกับสังคม ซึ่งมีบทบาทและอิทธิพลต่อนโยบายสาธารณะนั้นมี 3 ปัจจัย ได้แก่

(1) วัฒนธรรม และปทัสถานทางสังคม โดยที่วัฒนธรรม คือ สิ่งที่สังคมนั้นๆ ปฏิบัติติดต่อกันมาเป็นเวลานานจนเป็นค่านิยมของสังคม และค่านิยมดังกล่าวจะเป็นตัวกำหนดพฤติกรรมของคนในสังคมนั้นๆ สังคมจะเจริญก้าวหน้าหรือไม่ขึ้นอยู่กับค่านิยมของคนในสังคมนั้นๆ ดังนั้นค่านิยมทางสังคมจะมีอิทธิพลต่อนโยบาย สำหรับค่านิยมของสังคมไทยก็มี เช่น การนิยมเงินตรา การยกย่องผู้มีอำนาจ เป็นต้น สำหรับปทัสถานของสังคม คือระเบียบ หรือแบบแผนแห่งพฤติกรรม ซึ่งเป็นเรื่องของการพิจารณาแนวทางสำหรับบุคคลที่จะยึดถือปฏิบัติในสถานการณ์ต่างๆ ว่าควรจะปฏิบัติหรือไม่ปฏิบัติอย่างไร

(2)เขตชุมชนตัวเมือง มีอิทธิพลต่อการกำหนดนโยบาย สาธารณะ 2 ลักษณะด้วยกัน คือ ชุมชนตัวเมืองเป็นมูลเหตุก่อให้เกิดปัญหาทางสังคมต่างๆ มากมาย ซึ่งรัฐบาลต้องดำเนินการแก้ไข และชุมชนตัวเมืองยังเป็นแหล่งที่มีประชากรอย่างหนาแน่น ทำให้วิถีชีวิตต่างกับประชาชนที่อาศัยอยู่ในชนบทห่างไกล

(3)ภาวะการว่างงาน ก่อให้เกิดปัญหาทางสังคมอื่นๆ ตามมาเป็น ปัญหาอาชญากรรม การศึกษาของบุตรหลาน สุขภาพอนามัย เป็นต้น

3)ปัจจัยสภาพแวดล้อมอื่น

ปัจจัยสภาพแวดล้อมอื่น ได้แก่ ปัจจัยเกี่ยวกับภูมิศาสตร์และประวัติศาสตร์ กับปัจจัยเกี่ยวกับเทคโนโลยีและทรัพยากรธรรมชาติ

ปัจจัยสภาพแวดล้อมภายในระบบการเมืองที่มีอิทธิพลต่อนโยบาย สาธารณะ

1)ปัจจัยเกี่ยวกับการเมือง เนื่องจากการเมืองเป็นเรื่องของการกำหนดนโยบาย และจักรกรรมผลประโยชน์ และคุณค่าต่างๆ ของสังคมให้สอดคล้องต่อผลประโยชน์ส่วนรวม ดังนั้น ปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวกับการเมืองจึงมีอิทธิพลต่อนโยบายสาธารณะ เกี่ยวกับการให้ฝ่ายการเมืองได้รับทราบ และเป็นผู้อนุมัติ เพื่อที่จะได้นำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ต่อไป สำหรับปัจจัยที่เกี่ยวกับการเมือง แบ่งออกเป็น 3 ลักษณะที่สำคัญคือ

(1)ปัจจัยที่เกี่ยวกับวัฒนธรรมทางการเมือง วัฒนธรรมทางการเมือง หมายถึง สิ่งที่เป็นเรื่องเกี่ยวกับจารีตประเพณี วัฒนธรรม ค่านิยม และความนึกคิดของประชาชนในสังคมนั้นที่ส่งผลกระทบต่อให้เกิดผลอย่างใดอย่างหนึ่ง วัฒนธรรมทางการเมืองที่มีอิทธิพลต่อการกำหนดนโยบายสาธารณะมี 2 ประการ คือ

- ก. ระบบคุณธรรม และระบบอุปถัมภ์
- ข. ระบบประเพณีนิยม

(2)ปัจจัยเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมทางการเมือง ได้แก่

- ก. การเลือกตั้ง
- ข. การจัดตั้งพรรคการเมือง
- ค. การจัดตั้งกลุ่มผลประโยชน์
- ง. มติมหาชน

จ. การแสดงออกทางการเมือง

(3) ปัจจัยที่เกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างฝ่ายการเมืองกับฝ่ายบริหาร ฝ่ายการเมืองเป็นผู้ทำหน้าที่กำหนดนโยบายสาธารณะ ส่วนฝ่ายบริหารซึ่งก็คือระบบราชการนั่นเอง จะเป็นผู้มีหน้าที่นำเอานโยบายสาธารณะไปปฏิบัติเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ ดังนั้น ทั้ง 2 ฝ่ายจะต้องมีการประสานสัมพันธ์ให้สอดคล้องซึ่งกันและกัน

2) ปัจจัยเกี่ยวกับผู้นำ ผู้นำมีบทบาทในการกำหนดนโยบายสาธารณะ เพราะผู้นำเป็นบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการตัดสินใจ เพื่อแก้ไขปัญหาและความต้องการของประชาชน ดังนั้น คุณลักษณะ และรูปแบบของผู้นำที่แตกต่างกัน จะมีผลต่อการตัดสินใจในนโยบายสาธารณะแตกต่างกันด้วย กล่าวคือ

(1) ผู้นำแบบเผด็จการ ตัดสินใจโดยไม่รับฟังความคิดเห็นของประชาชน

(2) ผู้นำแบบประชาธิปไตย จะรับฟังความคิดเห็นประกอบการตัดสินใจ

3) ปัจจัยเกี่ยวกับจิตวิทยาของผู้นำ ปัจจัยเกี่ยวกับจิตวิทยา เป็นเรื่องของพฤติกรรมของผู้นำเกี่ยวกับการตัดสินใจ โดยบางครั้ง ตัดสินใจเพราะความชอบและความพึงพอใจของผู้นำเพียงผู้เดียว โดยยึดหลักเกณฑ์ที่ตัวเองได้รับการอบรมในอดีตก็ได้ ซึ่งจะทำให้เข้าใจถึงมูลเหตุของการกำหนดนโยบายสาธารณะ และจะอธิบายได้ว่าเหตุใดจึงมีคำกล่าวที่ว่า “นโยบายย่อมอยู่เหนือเหตุผล”

4) ปัจจัยเกี่ยวกับการบริหาร การบริหารมีส่วนเข้าไปเกี่ยวข้องเกี่ยวกับกระบวนการกำหนดนโยบาย การนำนโยบายไปปฏิบัติและการประเมินผลนโยบาย ดังนั้น ในการพิจารณาถึงปัจจัยเกี่ยวกับการบริหาร เราสามารถแยกได้เป็น 2 ประการคือ

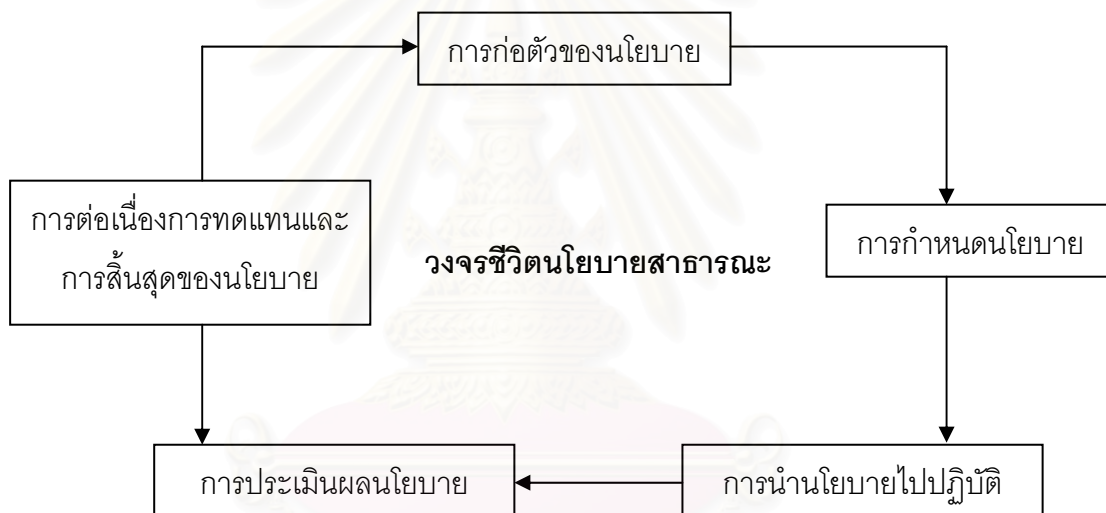
(1) ปัจจัยเกี่ยวกับองค์การ เนื่องจากนโยบายสาธารณะจะสำเร็จ บรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้เพียงใดหรือไม่ ขึ้นอยู่กับการบริหารในส่วนของหน่วยราชการต่างๆ ที่เป็นกลไกที่จะนำนโยบายไปปฏิบัติให้ประสบผลสำเร็จ ดังนั้นปัจจัยเกี่ยวกับองค์การก็คือ การที่หน่วยงานที่นำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติต้องมีทิศทางหรือเป้าหมายที่ชัดเจน และกลไกขององค์การอันเป็นส่วนประกอบต่างๆ ในองค์การจะต้องมีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน มีการปรับตัวให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม การปรับตัวให้สอดคล้องกับสังคม และผลผลิตขององค์การ

(2) ปัจจัยเกี่ยวกับกระบวนการบริหาร หมายถึง ภาระหน้าที่ที่ผู้บริหารต้องกระทำ อันได้แก่ กระบวนการบริหารทั้งหมด รวมถึงตลอดถึงเทคนิคการปฏิบัติการใหม่ๆ เช่น เทคนิคเชิงวิเคราะห์ เทคนิคเชิงบริหาร และเทคนิคอื่น ๆ เป็นต้น

วงจรของนโยบายสาธารณะ

นโยบายสาธารณะที่กล่าวมาทั้งหมด ในส่วนนี้จะชี้ให้เห็นว่าวงจรชีวิตของนโยบายสาธารณะทั้งระบบ มีความเป็นมาอย่างไร โดยปกติจะมีอยู่ 5 ขั้นตอนกล่าวคือ (ดังแผนภาพที่ 2.1)

แผนภาพที่ 2.1 วงจรของนโยบายสาธารณะ



ที่มา: ศุภชัย ยาวะประภาส (2540) “เทคนิคการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะ” ใน เอกสารการสอนชุดวิชาหลัก และวิธีการศึกษาของทางรัฐประศาสนศาสตร์ สาขาวิชารัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

1. ขั้นตอนการก่อตัวของนโยบายสาธารณะ เป็นขั้นตอนของการนำเสนอและผลักดันปัญหาสาธารณะเข้าสู่ความสนใจของผู้ดำเนินนโยบาย เพื่อจะได้ทำการพิจารณาและตัดสินใจเพื่อกำหนดนโยบาย สำหรับการนำเสนอและผลักดันปัญหานี้ อาจอยู่ในรูปของการเรียกร้องข้อเสนอดังบุคคล และกลุ่มผลประโยชน์ต่างๆ เป็นต้น สำหรับปัญหาสาธารณะที่จะกลายเป็นประเด็นเชิงนโยบายเพื่อเข้าสู่วาระและได้รับความสนใจจากผู้ดำเนินนโยบายสาธารณะ มักจะมีคุณสมบัติพิเศษบางประการ

- 1.1 เป็นปัญหาที่มีโครงสร้างที่ดี
- 1.2 มีความต้องการแก้ไขอย่างเร่งด่วน เช่น ปัญหาน้ำท่วม
- 1.3 เป็นที่สนใจของสื่อมวลชน เช่น ปัญหาอาชญากรรม
- 1.4 มีผลกระทบสูงต่อสภาพแวดล้อม เช่น ปัญหามลภาวะ
- 1.5 มีลักษณะท้าทายต่ออำนาจและความชอบธรรมของรัฐ เป็น

ต้น

2. ขั้นตอนการกำหนดนโยบายสาธารณะ เป็นขั้นตอนของการวิเคราะห์ข้อเสนอ หรือทางเลือกต่างๆ ในการสนองตอบประเด็นปัญหาที่เข้าสู่วาระนโยบายและการพิจารณาตัดสินใจอนุมัติเห็นชอบข้อเสนอ ซึ่งมีผลทำให้ข้อเสนอดังกล่าวมีสถานะเป็นนโยบายสาธารณะอย่างเป็นทางการ ซึ่งมีขั้นตอนดังนี้ คือ

- 2.1 การกลั่นกรองประเด็นปัญหาเพื่อตัดสินใจ
- 2.2 องค์การผู้มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย ทำการตัดสินใจหรือปฏิเสธข้อเสนอดังกล่าว โดยถ้าหากเห็นชอบ ก็จะมีการประกาศอย่างเป็นทางการให้สาธารณชนได้ทราบต่อไป

3. ขั้นตอนการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ เมื่อนโยบายสาธารณะได้รับอนุมัติเห็นชอบจากผู้กำหนดนโยบายแล้ว นโยบายดังกล่าวจะถูกนำไปปฏิบัติโดยหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้บังเกิดผลตรงตามเป้าหมายที่ต้องการ ซึ่งจะสำเร็จหรือไม่ ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ ดังได้กล่าวมาแล้ว

4. ขั้นตอนการประเมินผลนโยบาย เป็นขั้นตอนของการตรวจสอบถึงประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการดำเนินงาน โดยการเปรียบเทียบต้นทุนค่าใช้จ่ายกับผลผลิตและหรือผลลัพธ์ของนโยบาย รวมทั้งเป็นการกำกับติดตามเพื่อให้ข้อมูลบางประการเกี่ยวกับความก้าวหน้าและปัญหาอุปสรรคของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อกระบวนการวัฏจักรประสงค์ของนโยบาย

5. ขั้นตอนการต่อเนื่อง ทดแทน และการสิ้นสุดนโยบาย เป็นขั้นตอนสุดท้ายของนโยบายสาธารณะ ซึ่งบางนโยบายรัฐบาลอาจจะมีการทดแทนนโยบายเดิมด้วยการกำหนดนโยบายใหม่ที่มีความเหมาะสมกับสถานการณ์มากกว่า และบางกรณีก็ยุติบางนโยบายไปอย่างเด็ดขาด เนื่องจากข้อจำกัดด้านงบประมาณ หรือกระแสต่อต้านจากประชาชน และ

ผลประโยชน์ทางการเมือง เป็นต้น ดังนั้นเมื่อมีการทดแทนหรือสิ้นสุดนโยบายก็หมายความว่าวงจรชีวิตของนโยบายเดิมเป็นได้ยุติลงและอาจนำไปการก่อตัวของวงจรชีวิตนโยบายใหม่

ขั้นตอนนโยบาย

นักวิชาการได้จัดแบ่งรายละเอียดซึ่งแตกต่างกันไปตามจุดเน้นของแต่ละสังคม เช่น แฟรงค์ ลีวี และยูจีน บาร์แดค (Frank Levy and Eugen Bardach) แบ่งเป็น 6 ขั้นตอน ประกอบด้วยการจับประเด็นปัญหา รวบรวมข้อมูล พัฒนาทางเลือก พยากรณ์ผลลัพธ์ ให้นำนักผลลัพธ์ และลงมือดำเนินการ อีดิท สโตกี้ และริชาร์ด เซคเฮาเซอร์ ให้ใช้วิธีการแยกแยะที่คล้ายคลึงกัน โดยแบ่งเป็น 5 ขั้นตอน เริ่มจากจับประเด็นปัญหาแสวงหาทางเลือก พยากรณ์ผลลัพธ์ ให้นำนักผลลัพธ์ และกำหนดนโยบาย ซาลล์ ลินด์บลอม จำแนกขั้นตอนนโยบายออกเป็น 4 ขั้นตอน เริ่มจากการค้นคว้าหาปัญหาที่เกิดขึ้น การบ่งชี้เป้าหมายของนโยบาย การรวบรวมทางเลือก และขั้นตอนการกำหนดนโยบาย ดันน์ ก็แยกแยะขั้นตอนนโยบายออกเป็น 6 ขั้นตอนคล้ายคลึงกัน โดยเริ่มจากการจัดโครงสร้างของปัญหา การทำนายทางเลือกต่างๆ การชั่งน้ำหนักแต่ละทางเลือกแล้วเสนอทางเลือกหนึ่งเป็นนโยบาย การควบคุมตรวจสอบการนำนโยบายไปปฏิบัติ การประเมินผลนโยบาย และการปรับเปลี่ยนนโยบาย (ศุภชัย ยาวะประภาษ 2538, 33) อย่างไรก็ตาม วิธีการแบ่งขั้นตอนนโยบายของนักวิชาการแต่ละท่านดังกล่าวสามารถแบ่งขั้นตอนของนโยบายออกเป็น 3 ขั้นตอนที่สำคัญ คือ

ขั้นตอนที่หนึ่ง การกำหนดนโยบาย

ขั้นตอนที่สอง การนำนโยบายไปปฏิบัติ

ขั้นตอนที่สาม การประเมินผลนโยบาย

ในขั้นตอนการกำหนดนโยบายนั้น จะหมายความรวมถึงการระบุประเด็นปัญหา การพัฒนาทางเลือก และการเสนอทางเลือกที่เหมาะสมเพื่อกำหนดเป็นนโยบาย ส่วนในขั้นการนำนโยบายไปปฏิบัตินั้นจะรวมการแปลความนโยบายให้อยู่ในรูปที่วางแผนปฏิบัติได้ การรวบรวมทรัพยากร การวางแผน การจัดองค์กร และการดำเนินงานในขั้นการประเมินผลนโยบาย จะรวมหมายถึงการนำผลการประเมินไปใช้ ซึ่งอาจส่งผลไปสู่การยกเลิกหรือปรับเปลี่ยนนโยบายในที่สุด โดยสามารถแสดงได้ในแผนภาพที่ 2.2

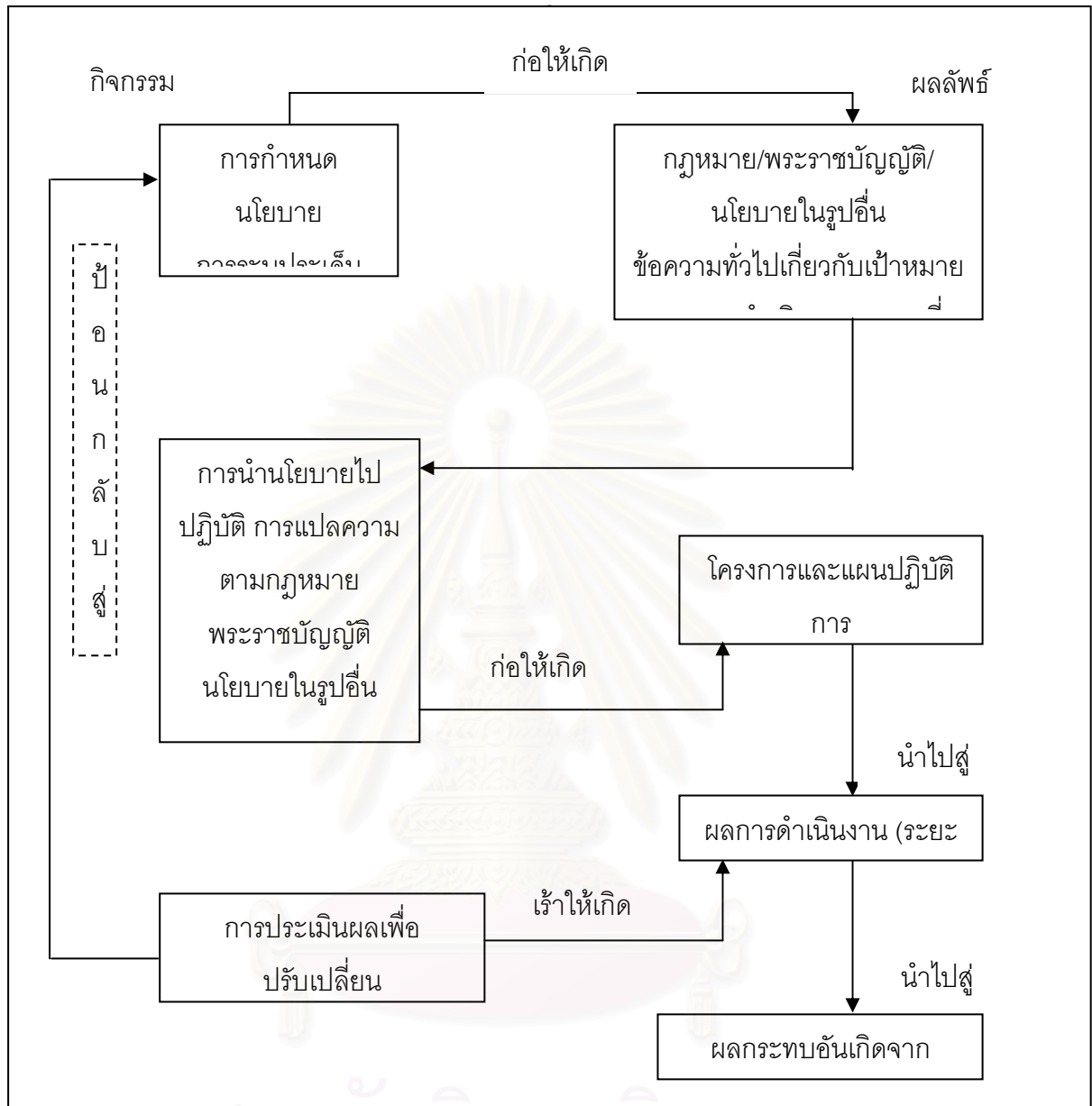
แผนภาพที่ 2.2 ขั้นตอนนโยบายสาธารณะ



ที่มา: ศุภชัย ยาวะประภาษ (2540) “เทคนิคการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะ” ใน *เอกสารการสอนชุดวิชาหลัก และวิธีการศึกษาของทางรัฐประศาสนศาสตร์* สาขาวิชารัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

การนำนโยบายไปปฏิบัติ เป็นกิจกรรมหนึ่งที่เกิดขึ้นในขั้นตอนนโยบาย ซึ่งเป็นขั้นตอนที่สำคัญมาก ทั้งนี้เพราะการนำนโยบายไปปฏิบัติ เป็นการแปลงวัตถุประสงค์ หรือเป้าหมายที่กำหนดไว้ในกฎหมายพระราชบัญญัติ กฎกระทรวง หรือแผนงานพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ ซึ่งโดยปกติมักจะมีลักษณะที่กว้างคลุมเครือ และกำกวม ให้เป็นโครงการ แผนงาน หรือกิจกรรมที่ชัดเจน และเป็นรูปธรรม มีการจัดสรรทรัพยากรที่จะเป็นเพื่อนำมาใช้ในการดำเนินการให้สำเร็จตามเป้าหมาย นอกจากนั้นยังมีการวางแผนการจัดองค์การ รวมทั้งการปฏิบัติการเข้ามาเกี่ยวข้อง ซึ่งสามารถแสดงความสัมพันธ์ของการนำนโยบายไปปฏิบัติ กับขั้นตอนอื่นๆ ของกระบวนการนโยบายดังแสดงในแผนภาพที่ 2.3

แผนภาพที่ 2.3 ความสัมพันธ์ระหว่างการนำนโยบายไปปฏิบัติ และขั้นตอนอื่นๆ ในกระบวนการ



ที่มา: ศุภชัย ยาวะประภาษ (2540) “เทคนิคการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะ” ใน เอกสารการสอน
ชุดวิชาหลัก และวิธีการศึกษาของทางรัฐประศาสนศาสตร์ สาขาวิชารัฐศาสตร์
มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

2.1.4 แนวคิดเกี่ยวกับการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ

รัฐวิสาหกิจเป็นหน่วยงานทางธุรกิจของรัฐ ซึ่งมีบทบาทที่สำคัญต่อเศรษฐกิจไทยค่อนข้างมาก ทั้งในฐานะผู้ผลิตสินค้าสาธารณะและสินค้าเอกชน รวมทั้งในฐานะที่เป็นผู้จ้างงานรายใหญ่ในระบบเศรษฐกิจ โดยรัฐวิสาหกิจดำรงบทบาทสำคัญในระบบเศรษฐกิจจากตารางที่ 1 พิจารณาขนาดรายได้และรายจ่ายเมื่อเทียบกับผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ พบว่า เฉษฐา (2527) และชาญชัย (2529) ได้แสดงสัดส่วนของรายได้ของรัฐวิสาหกิจต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ ณ ราคาตลาด เปรียบเทียบในปี พ.ศ.2513 และ พ.ศ. 2523 พบว่าเพิ่มขึ้นจาก ร้อยละ 11.2 เป็นร้อยละ 15.2 ตามลำดับ ซึ่งมีอัตราการขยายตัวประมาณ 1 ใน 3 รวมทั้งรายจ่ายของรัฐวิสาหกิจต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติเปรียบเทียบ ณ เวลา เดียวกัน คือ ร้อยละ 9.5 และ 14 ตามลำดับ รวมทั้งได้แสดงถึงบงลงทุนของรัฐวิสาหกิจต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติเป็นร้อยละ 1.9 และ 3.8 ตามลำดับ และอัตรากำล้างคนต่อปริมาณการมีงานทำเป็นร้อยละ 6.81 ในปี พ.ศ. 2513 และร้อยละ 0.82 ในปี พ.ศ. 2523

เมื่อทำการเปรียบเทียบผลงานวิจัยของเฉษฐาและชาญชัยกับข้อมูลทั่วไปของรัฐวิสาหกิจจากสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ในปี พ.ศ. 2533 และ พ.ศ. 2543 พบว่า รายได้ของรัฐวิสาหกิจเมื่อเทียบกับผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ เพิ่มขึ้นในอัตราที่เพิ่มขึ้นที่เพิ่มขึ้น คือ ร้อยละ 17.3 ในปี พ.ศ. 2533 เป็น ร้อยละ 28.09 ในปี พ.ศ. 2543 ซึ่งเมื่อเทียบกับรายจ่ายของรัฐวิสาหกิจต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ พบว่ามีลักษณะการเพิ่มในสัดส่วนใกล้เคียงกัน คือ ร้อยละ 14.8 ในปี พ.ศ. 2533 ซึ่งไม่ค่อยเปลี่ยนแปลงไปมากนักเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2523 และ ร้อยละ 28.09 ในปี พ.ศ. 2543 และเมื่อพิจารณาถึงบงลงทุนในสัดส่วนของ GDP พบว่าลดลงเล็กน้อยจาก ร้อยละ 4 เป็น ร้อยละ 3.71 ใกล้เคียงกับการลดลงของอัตรากำล้างคนต่อปริมาณการมีงานทำที่ลดลงจากร้อยละ 0.97 เป็นร้อยละ 0.91 ในปี พ.ศ. 2543 ซึ่งจากสถิติสัดส่วนของการลดลงของกำล้างคนนั้นสอดคล้องกับสัดส่วนของบงลงทุนต่อ GDP นั้นเป็นไปตามการเปลี่ยนแปลงตามฤดูกาลซึ่ง เมื่อพิจารณาแล้วนั้นสัดส่วนดังกล่าวลดลงเพียงเล็กน้อยโดยถ้าเปรียบเทียบการจ้างงานของรัฐวิสาหกิจในตลาดแรงงานของประเทศแล้วนั้น พบว่าสัดส่วนของบงลงทุนมีนัยสำคัญต่อการจ้างงานของรัฐวิสาหกิจในตลาดแรงงานไม่มากนัก

ตารางที่ 2.1 บทบาทของรัฐวิสาหกิจต่อระบบเศรษฐกิจ

รายการ	2513 ^a	2523 ^a	2533 ^b	2543 ^b
รายได้ (ล้านบาท)	15,305	104,042	377,221	1,383,042
รายได้ต่อ GDP (%)	11.2	15.2	17.3	28.09
รายจ่าย (ล้านบาท)	12,893	95,935	332,436	1,306,155
รายจ่ายต่อ GDP (%)	9.5	14	14.8	26.53
งบลงทุน (ล้านบาท)	2,563	26,084	86,314	182,580
งบลงทุนต่อ GDP (%)	1.9	3.8	4	3.71
อัตรากำลังคน (พันคน)	128	223	297	286
อัตรากำลังคนต่อ ปริมาณการจ้างงานทำ (%)	6.81	0.82	0.973	0.913

ที่มา : ^a เศรษฐา โลกอุจน์จิตร (2527), ชาญชัย อมตศิริกุล (2529)

^b ฝ่ายบริหารทั่วไป สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

จากสัดส่วนของสถิติดังกล่าวจึงไม่สามารถปฏิเสธได้ว่ารัฐวิสาหกิจได้ดำรงบทบาทสำคัญในระบบเศรษฐกิจในหลายส่วน ดังสามารถสรุปได้ดังนี้ คือ *ประการที่หนึ่ง* รัฐวิสาหกิจดำรงบทบาทสำคัญในการจัดหาบริการพื้นฐานทางเศรษฐกิจของประเทศในด้านพลังงาน ประปา การคมนาคมขนส่ง และระบบโทรคมนาคมและการสื่อสาร ซึ่งถือเป็นเครื่องมือของภาครัฐในการพัฒนาประเทศโดยในปัจจุบัน รัฐวิสาหกิจมีทรัพย์สินรวมกันประมาณ 2.2 ล้านล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 40 ของ GDP (ไม่นับรวมรัฐวิสาหกิจที่เป็นสถาบันการเงิน) *ประการที่สอง* บริการขั้นพื้นฐานที่จัดหาโดยรัฐวิสาหกิจ เป็นปัจจัยสำคัญในการเสริมสร้างความแข็งแกร่งให้กับภาคเศรษฐกิจที่แท้จริง (Real Sector) ได้แก่ ภาคเกษตร อุตสาหกรรม และการบริการรวมทั้งส่งเสริมคุณภาพชีวิต และความเป็นอยู่ให้แก่ ชุมชนท้องถิ่นทั่วประเทศ *ประการที่สาม* รัฐวิสาหกิจถือเป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญของประเทศโดยรัฐวิสาหกิจสามารถนำส่งรายได้ให้แก่รัฐปีละประมาณ 30,000 ถึง 47,000 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 3-5 ของรายรับของรัฐบาล *ประการที่สี่* รัฐวิสาหกิจเป็นกลไกสำคัญในการช่วยกระตุ้นและฟื้นฟูเศรษฐกิจ อันเนื่องมาจากขนาดการใช้จ่ายทั้งรายจ่ายประจำปี และรายจ่ายการลงทุนสูงถึงประมาณ 1.4 เท่าของงบประมาณรายจ่ายประจำปี ตามงบลงทุนในปี พ.ศ. 2543 ที่มากถึง 182,580 ล้านบาท *ประการที่ห้า* รัฐวิสาหกิจเป็นกลไกที่สำคัญในการรักษาเสถียรภาพด้านการเงินการคลังของประเทศโดยรัฐบาลใช้รัฐวิสาหกิจเป็นเครื่องมือในการกำกับฐานะดุลการคลังโดยรวมของภาครัฐด้วยการกำกับการเบิกจ่ายลงทุนของ

รัฐวิสาหกิจให้สอดคล้องกับรายได้ที่สามารถจัดหาได้เพื่อให้มีฐานะดุลงบประมาณที่เหมาะสมกับเป้าหมายในการรักษาเสถียรภาพด้านการคลังของประเทศ และประการสุดท้าย รัฐวิสาหกิจเป็นแหล่งการจ้างงานรายใหญ่ของประเทศ มีจำนวนพนักงานรวมกันประมาณ 240,000 คน หรือคิดเป็นประมาณ ร้อยละ 12 ของกำลังคนภาครัฐ และร้อยละ 7 ของ กำลังแรงงานทั้งประเทศ

แต่อย่างไรก็ตาม การดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจจำนวนมากที่ยังขาดประสิทธิภาพทั้งในส่วนของประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจ โดยพบว่ามีมูลค่าซ้ำในการปรับตัว ทำให้การทำงานของวิสาหกิจยังไม่สามารถบรรลุเป้าหมายตามที่ได้วางไว้ในแผนแม่บทการปฏิรูปรัฐวิสาหกิจไทย พ.ศ. 2541 และในบางส่วนอาจกลายเป็นปัญหาหรืออุปสรรคต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ตลอดจนอาจเป็นการเพิ่มภาระทางการเงินของรัฐบาลในอีกทางหนึ่ง

สมรักษ์ อกสรกุล (2544) ได้สรุปสาเหตุที่ทำให้รัฐวิสาหกิจไทยไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร ได้แก่ *ประการที่หนึ่ง* รัฐวิสาหกิจโดยส่วนใหญ่แล้วเป็นการดำเนินธุรกิจในตลาดที่มีลักษณะผูกขาดโดยธรรมชาติหรือกึ่งแข่งขันกึ่งผูกขาด ไม่จำเป็นต้องแข่งกับใคร จึงไม่เกิดภาวะตื่นหรือร้อนที่จะปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงาน ไม่มีแรงจูงใจในการลดต้นทุนการผลิต เพราะสามารถกำหนดราคาโดยอิงต้นทุน *ประการที่สอง* รัฐบาลมักไม่มีระบบกำกับตรวจสอบให้รัฐวิสาหกิจทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ เปรียบเสมือนเป็น กิจการที่ไร้เจ้าของที่แท้จริง ดังนั้นผู้บริหารและพนักงานรัฐวิสาหกิจก็อาจดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ที่เอื้ออำนวยประโยชน์ให้แก่ตนเองมากกว่าประโยชน์ขององค์กรหรือสังคม และ*ประการที่สาม* ระบบการบริหารและโครงสร้างองค์กรของรัฐวิสาหกิจ มีลักษณะเป็นระบบราชการ ซึ่งมีขั้นตอนการตัดสินใจในหลายระดับ ทำให้ขาดความคล่องตัวในการทำงาน

และจากสมมติฐาน ภาชี (2538) ปัญหาของการแปรรูปรัฐวิสาหกิจในประเทศไทยสามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้คือ *ประการที่หนึ่ง* การต่อต้านกับความเปลี่ยนแปลงของผู้บริหาร หรือการไม่สนับสนุนความคิดริเริ่มในการปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลงของกลุ่มผู้บริหาร ทั้งนี้เนื่องจากปัญหาการสูญเสียหรือถูกลดอำนาจ และปัญหาในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงขององค์กร ส่งผลทำให้เกิดแนวโน้มในการขาดความร่วมมือหรือการประสานงานอย่างจริงจังของผู้ที่มีอำนาจในการรับผิดชอบเท่าที่ควร *ประการที่สอง* การไม่เปิดโอกาสให้แปรรูปของกฎหมายในการจัดตั้งรัฐวิสาหกิจ โดยตัวบทและเจตนารมณ์ของกฎหมายไม่เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการ โดยเดิมระเบียบของกระทรวงการคลังที่ห้ามมิให้

รัฐวิสาหกิจใด ๆ จำหน่ายจ่ายโอนทรัพย์สิน ดังนั้นถ้าหากมีความจำเป็นที่จะต้องทำจะต้องจัด คณะกรรมการระดับชาติขึ้นเพื่อพิจารณา และ *ประการสุดท้าย* การไม่แก้ไขหลักการและวิธีการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ โดยผู้ที่เกี่ยวข้องยังขาดความเข้าใจถึงหลักการและการดำเนินงานทั้งในระดับ ปฏิบัติการและระดับบริหารส่งผลทำให้เกิดการสูญเสียผลประโยชน์ของรัฐที่พึงได้ แต่ขณะเดียวกัน ทำให้ภาคเอกชนที่เข้ามาร่วมได้รับผลประโยชน์ที่มีพึงได้มากเกินไป

การแปรรูปรัฐวิสาหกิจของประเทศไทยจากกิจการที่ดำเนินการโดยภาครัฐให้เป็นกิจการของภาคเอกชนหรือการยอมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการจัดการทั้งในด้านการบริหาร การผลิต การจำหน่าย และการประเมินผลงาน ถือได้ว่าเป็นนโยบายหนึ่งที่เป็นยุทธศาสตร์ชาติที่สำคัญในปัจจุบัน ดังสามารถเห็นได้จากแผนแม่บทการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ พระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติตั้งแต่อดีตจนกระทั่งปัจจุบัน โดยแนวนโยบายการแปรรูปเท่าที่ผ่านมาประสบความสำเร็จในระดับหนึ่งและนับว่าแนวนโยบายการปฏิรูปรัฐวิสาหกิจจะยิ่งมีการขยายตัวมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้นอกจากจะได้รับการสนับสนุนด้วยดีในแง่ของนโยบายจากรัฐบาลแล้ว ยังได้รับความร่วมมือจากภาคเอกชนทั้งในประเทศและจากต่างประเทศอย่างมาก

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ตั้งแต่ฉบับที่ 1-6 ได้กำหนดแนวนโยบายการแปรรูปรัฐวิสาหกิจไว้ทุกฉบับ แต่การแปรรูปรัฐวิสาหกิจในประเทศไทยนั้น ได้ริเริ่มจริงจังในสมัยรัฐบาลพลเอกเปรม ติณสูลานนท์ หรือประมาณปลายแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 ทั้งนี้การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวมิได้เกิดจากการปรับเปลี่ยนเพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการบริหารและจัดการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจแต่อย่างใดตามแนวคิดของวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งรัฐวิสาหกิจโดยไกรยุทธ ธีรตยาสินันท์ (2528) อย่างไรก็ดี แต่เป็นการปรับเปลี่ยนเพื่อตอบสนองความอยู่รอดขององค์กรรัฐวิสาหกิจหรือปัจจัยทางการเมือง ทั้งนี้เนื่องจากในช่วงดังกล่าวประเทศประสบปัญหาทางด้านเศรษฐกิจเป็นอย่างมากจากปัญหาวิกฤตการณ์น้ำมัน จนกระทั่งมีการตัดสินใจที่จะลดค่าเงินบาทถึงสองครั้งในปี พ.ศ. 2524 และ พ.ศ. 2527 รวมทั้งภาวะความบีบคั้นทางการเงินการคลังของประเทศ กล่าวคือ งบประมาณขาดดุลจำนวนที่สูง ส่งผลทำให้รัฐบาลไม่สามารถที่จะอุดหนุนการดำเนินการของรัฐวิสาหกิจได้อีกต่อไป และภาระหนี้ของภาครัฐเพิ่มขึ้นถึงมากกว่าร้อยละ 10 ของรายได้จากการส่งออก ส่งผลทำให้เงินทุนสำรองระหว่างประเทศตกต่ำ

ภาวะวิกฤตการณ์ดังกล่าวเป็นแรงผลักดันที่สำคัญในการเปลี่ยนแปลงการปฏิรูปรัฐวิสาหกิจให้เป็นนโยบายในระดับชาติ พิจารณาจากสาระในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม

แห่งชาติ ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525-2529) และฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2530-2534) ได้กำหนดแนวนโยบายในการปฏิรูปอย่างชัดเจนสรุปได้ว่า รัฐมีนโยบายแปรรูปรัฐวิสาหกิจประเภทให้บริการขั้นพื้นฐาน ไม่ว่าจะรัฐวิสาหกิจนั้นจะดำเนินการขาดทุนหรือมีกำไรก็ตาม โดยพิจารณาข้อความตอนหนึ่งจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 2525:36) ที่ว่า "... รัฐวิสาหกิจที่ดำเนินการอย่างไม่มีประสิทธิภาพไม่ว่าจะเป็นรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณูปโภคหรืออื่นใด ก็จะมีการพิจารณายุบเลิกแปรสภาพ หรือจำหน่าย หรือให้เอกชนเข้ามาช่วยบริหารในรัฐวิสาหกิจนั้น หรือกิจการประเภทสาธารณูปโภคที่จำเป็นต่อการครองชีพของประชาชนเช่นกัน หากสามารถปรับสมรรถภาพการบริหารงานและประสิทธิภาพในการบริการที่ดี ในราคาที่ยุติธรรมได้ ก็จะมีการพิจารณาโอนกิจการจัดตั้งในรูปบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชน แล้วจำหน่ายหุ้นบางส่วนให้เอกชนเข้ามามีส่วนรับผิดชอบในการบริหารงาน โดยรัฐจะเป็นผู้ควบคุมนโยบายการดำเนินงานเพื่อเกิดประโยชน์แก่ประชาชนมากที่สุด"

รวมถึงในส่วนของนโยบายการแปรรูปรัฐวิสาหกิจในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 2530:11) ได้กล่าวขานนโยบายการแปรรูปให้เด่นชัดยิ่งขึ้น ดังข้อความที่ว่า "...ดำเนินนโยบายและมาตรการปรับปรุงรัฐวิสาหกิจต่อเนื่องจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 ที่จะพิจารณาให้มีการร่วมทุนกับภาคเอกชน ดำเนินการจำหน่าย ง่ายโอน หรือยุบเลิกกิจการที่ดำเนินการไม่ได้ผลติดต่อกันมาโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร หรือรัฐควรควบบทบาททั้งหมดหรือบางส่วนในรัฐวิสาหกิจประเภทหารายได้ และประเภทสังคมสงเคราะห์"

จากเจตนารมณ์ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 ประกอบกับวัตถุประสงค์หลักสี่ประการในการปรับปรุงนโยบายการส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการ ได้แก่ *ประการที่หนึ่ง* เพื่อเพิ่มการระดมทุนจากภาคเอกชนเพื่อลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ *ประการที่สอง* เพื่อลดภาระหนี้และการค้าประกันหนี้ของรัฐบาล *ประการที่สาม* เพื่อลดบทบาทของภาครัฐในกิจการรัฐวิสาหกิจ และ *ประการที่สี่* เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของรัฐวิสาหกิจ และประการสุดท้าย เพื่อเพิ่มสวัสดิการภายในประเทศ

ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 และฉบับที่ 7 ประเทศไทยได้ทำการแปรรูปรัฐวิสาหกิจไปแล้วไม่ต่ำกว่า 35 แห่ง จากจำนวนรัฐวิสาหกิจในปี พ.ศ. 2530 ทั้งสิ้นกว่า 100 แห่ง นับตั้งแต่การขายรัฐวิสาหกิจขนาดเล็ก เช่น องค์การทอผ้า โรงงานน้ำตาลทราย เป็นต้น การรวมกิจการเข้าด้วยกัน เช่น การรวมกิจการบริษัทเดินอากาศไทยเข้ากับบริษัทการบินไทย การ

ขายหุ้นบางส่วน อาทิ การนำหุ้นของธนาคารกรุงไทยเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ การจัดตั้งบริษัทเอกชนเข้ามาร่วมกิจการบางส่วน เช่น กรณีการจัดตั้งบริษัทผลิตไฟฟ้า ขึ้นมาช่วยการผลิตไฟฟ้า การให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมบริหารและจัดการตั้งแต่เริ่มต้น เช่น การบริหารท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง และจนกระทั่งการให้สัมปทานแก่ภาคเอกชนทั้งหมดหรือบางส่วน เช่น โครงการทางด่วนขั้นที่สอง เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม เท่าที่ได้ดำเนินการแปรรูปรัฐวิสาหกิจในประเทศไทยตามลำดับนั้น ปรากฏว่ายังมีจุดอ่อนอยู่มากมายหลายประการ ผลกระทบที่เกิดขึ้น คือ การดำเนินการแปรรูปไปอย่างค่อนข้างช้ากว่าที่ควรจะเป็น กิจการที่ได้ดำเนินการไปแล้วยังมีข้อขัดแย้งระหว่างรัฐกับเอกชน หรือระหว่างเอกชนผู้เข้าแข่งขันกันเอง และยังมีลักษณะของการขาดประสิทธิภาพหลายประการ เช่น เกิดการผูกขาดโดยภาคเอกชนแทนการผูกขาดโดยภาครัฐ การเก็บค่าบริการที่ค่อนข้างสูงเกินกว่าระดับกำไรปกติ การไม่ดำเนินการตามหลักหรือวัตถุประสงค์การจัดตั้งที่แท้จริงของรัฐวิสาหกิจทำให้ผู้บริโภคไม่ได้รับสวัสดิการเท่าที่ควรจะเป็น ประเด็นดังกล่าวเป็นการแสดงให้เห็นถึงความล้มเหลวของกลไกภาครัฐและภาคเอกชนในการจัดสรรทรัพยากรโดยเฉพาะอย่างยิ่งแล้วเป็นทรัพยากรที่มีลักษณะของสินค้าสาธารณะ และเป็นทรัพยากรที่มีผลกระทบภายนอก ส่งผลทำให้เกิดความสูญเปล่าทางเศรษฐกิจในแง่ของการพิจารณาประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจ

Kikeri, Nellis and Shirley (1994) กล่าวว่าในทศวรรษที่ผ่านมา รัฐบาลของประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก เริ่มใช้วิธีการแปรสภาพกิจการรัฐวิสาหกิจมากขึ้น จนกระทั่งอาจกล่าวได้ว่า แทบไม่มีประเทศใดที่มีการดำเนินการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ หรืออย่างน้อยที่สุดนั้นประเทศนั้นก็ได้ออกแผนเกี่ยวกับการปรับเปลี่ยนไว้บ้างแล้ว ทั้งนี้เนื่องจากในช่วงสองทศวรรษ คริสต์ทศวรรษ 1960 และ 1970 การดำเนินการของรัฐวิสาหกิจเป็นไปอย่างไม่มีประสิทธิภาพ และผลงานไม่เป็นที่น่าพึงพอใจ โดยผู้วิจัยได้อ้างถึงจำนวนของกิจการที่รัฐเป็นเจ้าของได้ลดจำนวนลงอย่างรวดเร็วโดยเฉพาะในช่วงของปี ค.ศ. 1990 จำนวนของรัฐวิสาหกิจได้ลดลงอย่างมาก โดยพบว่ารัฐวิสาหกิจมากกว่า 15,000 แห่ง ทั่วโลกได้รับการแปรสภาพจากวิสาหกิจของรัฐเป็นวิสาหกิจที่ดำเนินการโดยเอกชนทั้งหมดหรือบางส่วน ความผิดหวังต่อการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ และประวัติศาสตร์ของการแปรรูปที่ไม่เกิดประสิทธิภาพอย่างเต็มที่ กระตุ้นให้รัฐบาลในหลายประเทศทั้งในประเทศที่พัฒนาแล้วหรือประเทศกำลังพัฒนา เช่น ประเทศชิลี ประเทศเยอรมันนี ประเทศเม็กซิโก และประเทศรัสเซีย เริ่มดำเนินการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ

จากสถานการณ์เศรษฐกิจ และการดำเนินการของรัฐวิสาหกิจจำนวนมาก ที่ดำเนินการประสบความล้มเหลวขาดทุน รวมทั้งการผลักดัน และข้อเสนอของสถาบันทางการเงินที่เกี่ยวข้อง

กับประเทศ มีผลให้รัฐบาลดำเนินการจัดระเบียบรัฐวิสาหกิจโดยในรัฐวิสาหกิจใดที่ไม่ประสบความสำเร็จล้มเหลวให้จัดการยุบ ทั้งนี้เนื่องมาจากความบกพร่อง และหละหลวมในการดำเนินการของรัฐวิสาหกิจ รวมทั้งการแก่งแย่งอำนาจและผลประโยชน์ระหว่างกลุ่มผู้บริหารประเทศ ซึ่งมีอิทธิพลในการสนับสนุนให้เกิดแนวความคิดการแปรรูปรัฐวิสาหกิจอย่างจริงจัง โดยกำหนดไว้เป็นส่วนหนึ่งของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเพื่อเป็นแผนภาพรวมของการแปรรูปซึ่งแผนพัฒนา ฯ นี้ได้กำหนดแนวทางการแปรรูปรัฐวิสาหกิจตามแผนภาพที่ 2.4 ดังนี้

แนวทางที่หนึ่ง ปรับปรุงกลไกการกำกับดูแล โดยการลดบทบาทการกำกับดูแลจากหน่วยงานรัฐบาลโดยกำกับเฉพาะงานที่เป็นนโยบายสำคัญของรัฐ และเพิ่มบทบาทของภาคเอกชนให้มีความสำคัญกับแผนรัฐวิสาหกิจเพื่อให้กระทรวงเจ้าสังกัดใช้เป็นเครื่องมือในการกำกับดูแลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ และปรับปรุงกฎหมาย และระเบียบที่ใช้ในการกำกับดูแลให้เกิดความคล่องตัวแก่รัฐวิสาหกิจ

แนวทางที่สอง ปรับปรุงระบบการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ โดยการปรับปรุงโครงสร้างองค์กร ระบบการบริหาร และการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจให้มีความคล่องตัว และเป็นเชิงธุรกิจมากยิ่งขึ้น ให้มีการประเมินผลภายในรัฐวิสาหกิจ วางแผนพัฒนาบุคลากร และค่าตอบแทนให้สอดคล้องกับสภาพตลาดแรงงาน

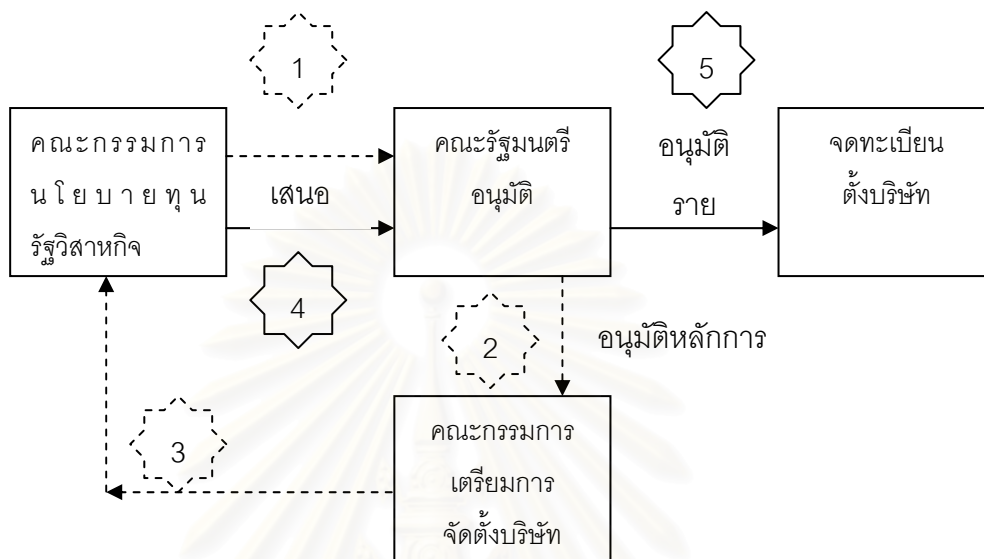
แนวทางที่สาม การใช้นโยบายราคา เพื่อให้รัฐวิสาหกิจกำหนดราคาสินค้า และบริการที่คุ้มกับต้นทุนให้มีประสิทธิภาพและคุณภาพดี

แนวทางที่สี่ เพิ่มบทบาทการดำเนินงานร่วมกับภาคเอกชนโดยเปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามา มีบทบาทในการดำเนินการในกิจการ การร่วมทุนกับเอกชน การทำสัญญาว่าจ้างเอกชน เพื่อดำเนินกิจการบางอย่างของรัฐวิสาหกิจ และการกระจายหุ้นบางส่วน หรือทั้งหมดออกขายให้สาธารณชนในตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งการเลือกใช้วิธีใดจำเป็นต้องศึกษาอย่างรอบคอบโดยกำหนดหลักเกณฑ์และขั้นตอนการดำเนินการให้ชัดเจน

และแนวทางที่ห้า ดำเนินมาตรการที่จำเป็น เพื่อให้โครงการเพิ่มบทบาทของภาคเอกชนประสบความสำเร็จ ดังนี้ คือ สร้างความร่วมมือจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง โดยการเผยแพร่ความรู้ ประชาสัมพันธ์ให้แก่สาธารณชน ปรับปรุงแผนงานให้มีความเหมาะสม กำหนดสิ่งจูงใจสำหรับผู้

เกี่ยวข้อง ส่งเสริมการประกอบเชิงธุรกิจ และการเสริมสร้างความเข้าใจต่อสาธารณชน และ รัฐวิสาหกิจ

แผนภาพที่ 2.4 กระบวนการแปรรูปรัฐวิสาหกิจตามพรบ.พ.นรัฐวิสาหกิจ



2.1.5 แนวความคิดเกี่ยวกับธรรมาภิบาล (การบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี)

ความหมายของธรรมาภิบาล

“ธรรมาภิบาล” เป็นแนวคิดที่ใช้ในสาขารัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์ โดยเป็นคำที่อยู่ร่วมกับกลุ่มคำประชาธิปไตย ประชาสังคมมีส่วนของประชาชน สิทธิมนุษยชน และการพัฒนาที่ยั่งยืน ในช่วงศตวรรษที่ผ่านมา กลุ่มคำดังกล่าวนี้มีความสัมพันธ์ที่เกี่ยวกับการปฏิรูปองค์กรของรัฐ นักรัฐประศาสนศาสตร์ส่วนหนึ่งมองว่า ธรรมาภิบาลเป็นมิติใหม่ที่เน้นบทบาทของผู้บริหารในการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพ มีการตรวจสอบ สามารถประเมินผลงานได้อย่างชัดเจน และมีการแข่งขันเพื่อการจัดการการบริการที่ดี

อย่างไรก็ตามมีข้อสังเกตที่น่าสนใจประการหนึ่งเกี่ยวกับการมรรธรรมาภิบาล คือการมีรัฐบาลที่มาจากระบอบประชาธิปไตยไม่ได้หมายความว่า จะนำไปสู่การมีธรรมาภิบาลเสมอไป หากแต่รัฐบาลประชาธิปไตยนั้นเป็นพื้นฐานที่ดีที่ช่วยสนับสนุนให้นำไปสู่การมีธรรมาภิบาลได้ง่ายขึ้น ทั้งนี้การพัฒนาทางเศรษฐกิจได้ผลดีขึ้นนั้นต้องมีการบริหารการจัดการที่ดีทั้งด้านการเมืองและเศรษฐกิจของผู้ปฏิบัติการณ์ในทุกระดับ (UN2000) และธนาคารโลกได้มีความเห็นไปในแนวเดียวกันที่ว่า การใช้อำนาจทางการเมืองเพื่อควบคุมสังคมโดยสัมพันธ์กับพัฒนาทางด้านสังคมและ

เศรษฐกิจ ให้มีความชอบธรรมและความโปร่งใสในการปฏิบัติการ จะเป็นตัวตัดสินว่าการจัดการนั้นดีหรือไม่

เนื่องจากผู้ที่ให้ความนิยามและความหมายของคำว่าธรรมาภิบาลไว้มาก รวมทั้งองค์กรต่างๆได้นำไปใช้ ดังนั้นผู้วิจัยจึงรวบรวมคำนิยามที่องค์กรหลักและบุคคลสำคัญที่มีบทบาทในการส่งเสริมธรรมาภิบาลได้ให้ความหมายไว้ ดังนี้

1. ธนาคารโลก หรือ world bank ได้นำไปใช้ครั้งแรกเมื่อประมาณปี ค.ศ.1989 ซึ่งใช้ในการรายงานเรื่อง“Sub-Sahara:From Crisis to Sustainable Growth” โดยได้ให้ความหมายว่า Good Governanceเป็นลักษณะและวิถีทางของการที่มีใช้อำนาจทางการเมืองเพื่อจัดการงานของบ้านเมือง โดยเฉพาะการจัดการทรัพยากรทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศเพื่อการพัฒนา โดยนัยของความหมายธนาคารโลก เป็นการชี้ให้เห็นความสำคัญของการมีธรรมาภิบาลเพื่อช่วยในการฟื้นฟูเศรษฐกิจของประเทศ ทั้งนี้รัฐบาลสามารถให้บริการที่มีประสิทธิภาพ มีระบบที่ยุติธรรม มีกระบวนการกฎหมายที่อิสระ ที่ทำให้มีการดำเนินการให้เป็นไปตามสัญญา อีกทั้งระบบราชการ ฝ่ายนิติบัญญัติ และสื่อที่มีความโปร่งใสรับผิดชอบ และตรวจสอบได้

2. องค์กรสหประชาชาติ หรือ United Nations (UN) ให้ความสำคัญกับ ธรรมาภิบาล เพราะเป็นหลักการพื้นฐานในการสร้างความเป็นอยู่ของคนในสังคมทุกประเทศมีการพัฒนาที่ทำเทียมกัน และมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น การดำเนินการต้องเกิดจากความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อกระจายอำนาจให้เกิดความโปร่งใส ธรรมาภิบาลคือการมีส่วนร่วมของประชาชน และสังคมอย่างเท่าเทียมกันและมีคำตอบพร้อมเหตุผลที่สามารถชี้แจงได้

3. United Nations and Development Programme (UNDP) ให้นิยามคำว่า ธรรมาภิบาลว่าหมายถึง การดำเนินงานของภาคการเมือง การบริหาร ภาครัฐที่จะจัดการของประเทศในทุกระดับ ประกอบไปด้วยกลไก กระบวนการ และสถาบันต่างๆ ที่ประชาชนและกลุ่มสามารถแสดงออกซึ่งผลประโยชน์ปกป้องสิทธิของตนเองตามกฎหมายและแสดงความคิดเห็นที่แตกต่างกันบนหลักการของการมีส่วนร่วม ความโปร่งใส ความรับผิดชอบต่อส่งเสริมหลักนิติธรรม เพื่อให้มั่นใจว่าจัดลำดับความสำคัญทางการเมือง เศรษฐกิจและสังคม ยืนอยู่บนความเห็นพ้องต้องกันทางสังคม และเสียงของคนยากจนและผู้ด้อยโอกาสได้รับการพิจารณาในการจัดทรัพยากรเพื่อการพัฒนา (สุดจิต นิमितกุล, 2545: 13-24)

4. ธนาคารพัฒนาแห่งเอเชียหรือThe Asia Development Bank (ADB) กล่าวว่าธรรมาภิบาลคือการมุ่งความสนใจไปที่องค์ประกอบที่ทำให้เกิดการจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้แน่ใจว่านโยบายที่กำหนดไว้ได้ผล หมายถึงการมี บรรทัดฐานเพื่อให้มีความแน่ใจว่ารัฐบาลสามารถสร้างผลงานตามสัญญาไว้กับประชาชนได้ (อมรา พงศาพิชญ์ และนิตยา ภัทรลีระพันธ์: 2541)

5. องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น-JACA กล่าวถึง ธรรมาภิบาลใน “Participatory Development and Good Governance Report of the Aid Study Committee” ว่าเป็นรากฐานของการพัฒนาอย่างมีส่วนร่วม โดยกำหนดให้รัฐมีหน้าที่ที่จะส่งเสริมการมีส่วนร่วมและสร้างบรรยากาศให้เกิดกระบวนการมีส่วนร่วม จะนำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน ฟังตนเองได้ และมีความยุติธรรมทางสังคม

6. Kofi Annan เลขาธิการองค์การสหประชาชาติคนที่ 6 กล่าวว่า ธรรมาภิบาลเป็นแนวทางการบริหารจัดการงานของรัฐที่เป็นการก่อให้เกิดการเคารพสิทธิมนุษยชน หลักนิติธรรมสร้างเสริมประชาธิปไตย มีความโปร่งใส และเพิ่มประสิทธิภาพ

ในทัศนะของธนาคารโลก และธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย ธรรมาภิบาลเป็นการใช้อำนาจทางการเมืองเพื่อจัดการงานของบ้านเมืองโดยให้บริการสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ มีระบบที่ยุติธรรม กระบวนการทางกฎหมายที่อิสระ ในขณะที่นิยามของธนาคารพัฒนาแห่งเอเชียเน้นไปที่องค์ประกอบที่ทำให้เกิดการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ โดยรวมแล้ว ทั้งธนาคารโลกและธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย ต่างเน้นประเด็นการบริหารจัดการของภาครัฐอย่างมีประสิทธิภาพและโปร่งใส ดังนั้นแนวคิดขององค์กรระหว่างประเทศ จึงเป็นเรื่องการสร้าง ความเชื่อถือและความชอบธรรมของรัฐบาลที่มีต่อต่างประเทศ

แม้ว่าประเทศไทยทำสัญญาการค้ากับประเทศตะวันตกเป็นรัชกาลที่ 4 (พ.ศ.2398) โดยประเทศไทยเปิดรับการเปลี่ยนแปลงและการพัฒนาทั้งทางเศรษฐกิจและสังคม แต่รูปแบบการเมืองการปกครองของไทยได้ถูกปรับเปลี่ยนเพื่อให้เหมาะสมกับสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงของสังคมไทยที่ละเล็กละน้อย จนกระทั่งมีการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่อย่างเห็นได้ชัดในสมัย รัชกาลที่ 7 (พ.ศ.2475) อย่างไรก็ตาม การเมืองการปกครองของไทยปัจจุบันยังคงอยู่ในระหว่างการพัฒนาและเปลี่ยนแปลง รัฐบาลไทยยังขาดเสถียรภาพ และพื้นฐานระบอบประชาธิปไตยยังไม่เข้มแข็งเท่าที่ควร ไม่ว่าจะเป็นด้านคุณภาพหรือระดับการศึกษา ความเสมอภาคทางสิทธิและ

สถานภาพทางสังคม ปัญหาดังกล่าวผลักดันให้ประเทศไทย ให้ความสำคัญต่อการสร้างธรรมาภิบาล ในประเทศไทยได้มีองค์กรที่เกี่ยวข้องและบุคคลที่สนใจเกี่ยวกับธรรมาภิบาลให้ความหมายของคำว่าธรรมาภิบาล ไว้ดังนี้

1. ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการสร้างระบบบริหารกิจการบ้านเมืองและสังคมที่ดี พ.ศ.2542 ได้ระบุหลักการของค่านิยม การบริหารกิจการบ้านเมืองและสังคมที่ดีไว้ดังนี้ “การบริหารกิจการบ้านเมืองและสังคมที่ดีเป็นแนวทางสำคัญในการจัดระเบียบให้สังคมทั้งภาครัฐ ภาคธุรกิจเอกชน และภาคประชาชน ซึ่งครอบคลุมถึงฝ่ายวิชาการ ฝ่ายปฏิบัติการ ฝ่ายราชการ และฝ่ายธุรกิจสามารถอยู่ร่วมกันอย่างสงบสุข มีความรู้รักสามัคคีและร่วมกันเป็นพลังก่อให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืน และเป็นส่วนเสริมความเข้มแข็งหรือสร้างภูมิคุ้มกันแก่ประเทศเพื่อบรรเทา ป้องกัน หรือแก้ไขเยียวยาภาวะวิกฤตภัยอันตรายที่หากจะมีมาในอนาคต เพราะสังคมจะรู้สึกถึงความยุติธรรม ความโปร่งใส และการมีส่วนร่วมอันเป็นคุณลักษณะสำคัญของศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์และการปกครองแบบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข สอดคล้องกับความเป็นไทย รัฐธรรมนูญ และกระแสโลกยุคปัจจุบัน (สุจิต นิมิตกุล, 2543: 13-24)

2. อานันท์ ปันยารชุน กล่าวถึง ธรรมาภิบาลว่า เป็นผลลัพธ์ของการจัดการกิจกรรมซึ่งบุคคลและสถาบันทั่วไป ภาครัฐและเอกชนมีผลประโยชน์ร่วมกันได้กระทำลงไปหลายทาง มีลักษณะเป็นขบวนการที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งอาจนำไปสู่การผสมผสานผลประโยชน์ที่หลากหลายและขัดแย้งกันได้

3. ธีรยุทธ บุญมี ชี้ว่า ความคิดธรรมภิบาลเป็นการมอบอำนาจการเมือง การปกครองแบบใหม่ที่แข็งที่ตายตัว แต่ให้มีปฏิสัมพันธ์กับภาคประชาชนและให้มีลักษณะแยกย่อยมากขึ้น แนวคิดธรรมรัฐ คือ การเป็นหุ้นส่วนกันในการบริหารและปกครองประเทศโดยรัฐ ประชาชน และเอกชน ซึ่งขบวนการอันนี้จะก่อให้เกิดความเป็นธรรม ความโปร่งใส ความยุติธรรม โดยเน้นการมีส่วนร่วมของคนดี ซึ่งแนวคิดนี้เกิดจากการที่ประชาชนเห็นว่า ระบบราชการล่าช้าทุกส่วนต้องการปฏิรูป ต้องมีการปรับโครงสร้างราชการให้ดีขึ้น ให้ประชาชนมีส่วนร่วมมากขึ้น และประชาชนต้องการให้มีการตรวจสอบ โดยสื่อมวลชน และนักวิชาการ

ธีรยุทธ บุญมี เป็นผู้ที่อธิบายว่า ธรรมาภิบาลเป็นกระบวนการความสัมพันธ์ร่วมกันระหว่าง ภาครัฐ สังคม เอกชน และประชาชน ซึ่งทำให้การบริหารราชการแผ่นดินมีประสิทธิภาพ มีคุณธรรม โปร่งใส ตรวจสอบได้ และมีความร่วมมือของฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ในการที่จะสร้าง ธรรมาภิบาลใน

สังคมไทยได้นั้น ธีรยุทธ บุญมีเสนอให้ปฏิรูประบบ 4 ส่วนคือ ปฏิรูปภาคราชการ ภาคธุรกิจเอกชน ภาคเศรษฐกิจสังคม และปฏิรูปกฎหมาย

4. ประเวศ วะสี อธิบายว่า การที่สังคมประกอบด้วยภาคสำคัญ ๆ 3 ภาค คือภาครัฐ ภาคธุรกิจเอกชน และภาคประชาชน เมื่อพิจารณาถึงธรรมาภิบาลก็จะรวมถึงความโปร่งใส ความถูกต้องของสามภาคดังกล่าว ธรรมาภิบาลในทัศนะของนายแพทย์ประเวศวะสี จึงเป็นเสมือนพลังผลักดันที่จะนำไปสู่การแก้ไขปัญหาของประเทศชาติ

5. ชัยอนันต์ สมุทรวณิช ให้ความหมายธรรมาภิบาลว่า การที่กลไกของรัฐ ทั้งการเมืองและการบริหาร มีความแข็งแกร่ง มีประสิทธิภาพ สะอาด โปร่งใส และรับผิดชอบ เป็นการให้ความสำคัญกับภาครัฐและรัฐบาลเป็นอันดับ

6. สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย ได้ให้ความสำคัญองค์กรประชาสังคม ซึ่งมีส่วนในการร่วมสร้างความเข้มแข็งให้กับชุมชน ทั้งนี้องค์กรรัฐจะอาศัยการบริหารจัดการที่ดีเป็นกลไกเกื้อหนุน เพื่อให้บรรลุเป้าหมายของการฟื้นฟูสังคม และ เศรษฐกิจของชุมชนให้ยั่งยืน

จากความหมายของคำนิยามของคำว่า “ธรรมาภิบาล” มีความหลากหลาย ซึ่งขึ้นอยู่กับลักษณะการปกครอง วัฒนธรรม และวัตถุประสงค์ ของประเทศและองค์กรที่ผลักดันให้นำแนวคิดนี้ไปใช้ จากการศึกษา พบว่า คำนิยามที่หน่วยงาน และนักวิชาการต่าง ๆ ซึ่งได้แก่ ธนาคารโลก ธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย อานันท์ ปันยารชุน ธีรยุทธ บุญมี นายแพทย์ประเวศ วะสี ศาสตราจารย์ชัยอนันต์ สมุทรวณิช และสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย ได้นำเสนอไว้ นั้นมีความสอดคล้องกับบริบทการพัฒนาและส่งเสริมระบอบประชาธิปไตย และมีความเหมาะสมกับวัฒนธรรม สังคม และลักษณะการปกครองปัจจุบันของประเทศ จึงอาจสรุปรวมได้ว่า “ธรรมาภิบาล” ทำหน้าที่เป็นกลไก เครื่องมือ และแนวทางการดำเนินงานที่เชื่อมโยงกันของ ภาคเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง โดยเน้นความจำเป็นของการสร้างความร่วมมือจากภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน อย่างจริงจังและต่อเนื่อง เพื่อให้ประเทศมีพื้นฐานระบอบประชาธิปไตย ที่เข้มแข็ง มีความชอบธรรมของกฎหมาย มีเสถียรภาพ มีโครงสร้างและกระบวนการการบริหารที่มีประสิทธิภาพ มีความโปร่งใส และสามารถตรวจสอบได้ อันจะนำไปสู่การพัฒนาประเทศที่ยั่งยืน

วิวัฒนาการของธรรมาภิบาล

คำว่า “ธรรมาภิบาล” หรือที่บางท่านเรียกว่าธรรมรัฐนั้น ตรงกับคำภาษาอังกฤษว่า “good governance” คำนี้เริ่มใช้กันแพร่หลายภายหลังการประกาศใช้รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยฉบับใหม่ และหลังจากภาวะวิกฤตทางเศรษฐกิจในปี 2540 ทั้งนี้ เนื่องมาจากในหนังสือแสดงเจตจำนงกู้เงินจำนวน 17.2 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ จากกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) รัฐบาลไทยให้คำมั่นว่าจะต้องสร้าง “good governance” ขึ้นในการบริหารจัดการภาครัฐ ซึ่งแสดงโดยปริยายว่า ทั้งรัฐบาลไทยและกองทุนการเงินระหว่างประเทศเชื่อว่าวิกฤตเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นเป็นผลส่วนหนึ่งมาจากการบริหารจัดการที่ไม่ดีหรือธรรมาภิบาล (bad governance) (บวรศักดิ์ อุวรรณโณ, 2542: 17-18)

คำว่า Good Governance ได้เริ่มนำมาใช้เมื่อต้นทศวรรษที่ 1990 โดยปรากฏในรายงานของธนาคารโลก และเอกสารของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ซึ่งองค์การระหว่างประเทศทั้งสองนี้ถือว่า Good Governance เป็นพื้นฐานสำคัญในการฟื้นฟูระบบเศรษฐกิจของประเทศที่ได้รับความช่วยเหลือทางการเงิน และเนื่องจากองค์การทั้งสองนี้ต้องรับผิดชอบต่อเจ้าของเงินทุน จึงกำหนดเป็นเงื่อนไขให้ประเทศที่ได้รับความช่วยเหลือทางการเงินจะต้องสร้างให้เกิดธรรมาภิบาลขึ้น และมีการดำเนินการตามนโยบายสาธารณะที่ได้ตกลงไว้ในสัญญารับการสนับสนุนทางการเงินอย่างเคร่งครัด ปัจจัยทั้งสองนี้จะช่วยให้ประเทศที่ประสบปัญหาสามารถพัฒนาเศรษฐกิจให้กลับสู่เสถียรภาพได้อย่างรวดเร็ว และในระยะยาวสังคมที่มีธรรมาภิบาลจะเป็นสังคมที่มีความเข้มแข็ง มั่นคง มีความสมดุลในการบริหารบ้านเมือง และมีภูมิคุ้มกันวิกฤตที่จะเกิดขึ้นภายหลัง (ทิพาวดี เมฆสวรรค์, 2543: 63)

ธนาคารโลกได้อธิบายคำว่า “governance” ว่าหมายถึง “การกำหนดกลไกอำนาจของภาครัฐในการบริหารจัดการทรัพยากร ทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคมของประเทศเพื่อให้เกิดการพัฒนา” สำหรับคำว่า good governance” ธนาคารโลกให้ความหมายว่า “เป็นการดำเนินการกำหนดนโยบายที่ประชาชนสามารถรับทราบและเข้าใจได้ มีลักษณะที่เปิดเผยและเป็นนโยบายที่มีประโยชน์ เจ้าหน้าที่ของรัฐมีจริยธรรมปฏิบัติหน้าที่เพื่อประโยชน์แห่งสาธารณชน ประกอบไปด้วยหลักนิติธรรมมีกระบวนการปฏิบัติงานที่โปร่งใส ประชาชนในสังคมมีส่วนร่วมในกิจการสาธารณะอย่างเต็มที่ และในทางกลับกัน “poor หรือ bad governance” คือ การที่ฝ่ายบริหารกำหนดนโยบายโดยขาดการวางแผนไม่คำนึงถึงประโยชน์ของประชาชน เจ้าหน้าที่ของรัฐ

ขาดความรับผิดชอบ ไม่มีการปฏิบัติตามหลักนิติธรรม ใช้อำนาจในทางที่มิชอบ ประชาชนไม่มีส่วนร่วมในกิจการสาธารณะและมีการใช้อำนาจรั้งบังหลวงอยู่ทั่วไป” (นิรันดร์ เมืองพระ, 2543: 5)

ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 ส่วนที่ 7 ได้กล่าวถึง “การพัฒนาประชาธิปไตย” หรือ “governance” ซึ่งหมายถึงการพัฒนาให้รัฐ และประชาชนมีความเข้าใจที่ดี มีความรับผิดชอบเอื้ออาทรต่อกัน เพื่อให้ความสัมพันธ์ของทุกภาคในสังคมดำเนินไปในเชิงสร้างสรรค์และเสริมสร้างสมรรถนะซึ่งกันและกัน และมีการสร้างสภาวะแวดล้อมให้เกิดการพัฒนาประชาธิปไตยขึ้นด้วยการให้หลักประกันสิทธิเสรีภาพ การจัดการแก้ไขความขัดแย้งด้วยสันติวิธี การสร้างสมรรถนะพลังทางสังคม การสร้างภาคีการพัฒนา การส่งเสริมการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในสังคม การบริหารจัดการที่ดีมีความโปร่งใส มีการจัดการนโยบายสาธารณะ และการสร้างพันธมิตรเพื่อกำหนดระเบียบวาระแห่งชาติ เป็นต้น สิ่งเหล่านี้น่าจะเป็นจุดเริ่มต้นที่ดีในการพัฒนาประชาธิปไตย และปฏิรูปสังคมไทย

จากวิกฤตการณ์ทางการเมืองที่เกิดขึ้น จากการที่อดีตนายกรัฐมนตรี พ.ต.ท.ดร.ทักษิณ ชินวัตร ได้บริหารประเทศ และทำให้เกิดการแตกแยกทางความคิดของคนในประเทศเกี่ยวกับธรรมาภิบาลของรัฐบาล จึงถือเป็นโอกาสที่สังคมไทยต้องริบผลึกต้นให้เกิดการปฏิรูปเพื่อให้เกิด “good governance” หรือ “ธรรมรัฐ” หรือ “ประชาธิปไตย” ขึ้น โดยปฏิรูปทั้งในภาคการเมือง ข้าราชการ ภาคเอกชน และภาคประชาชนเพื่อให้เกิดการบริหารจัดการบ้านเมืองในระดับต่าง ๆ ที่ดีมีประสิทธิภาพ โปร่งใส ยุติธรรม มีคุณธรรม และให้ประชาชนมีส่วนร่วมมีสิทธิในการเรียกร้องในฐานะผู้บริโภค การรับรู้ข่าวสารข้อมูล การตรวจสอบควบคุม มากขึ้น”

องค์ประกอบของธรรมาภิบาล

เมื่อปี พ.ศ.2542 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบวาระแห่งชาติสำหรับการสร้างระบบบริหารกิจการบ้านเมืองและสังคมที่ดี โดยกำหนดเป็นระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการสร้างระบบบริหารกิจการ บ้านเมืองและสังคมที่ดี พ.ศ.2542 ขึ้น ระเบียบนี้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 11 สิงหาคม 2542 โดยทุกส่วนราชการต้องถือปฏิบัติและรายงานผลการปฏิบัติต่อคณะรัฐมนตรีและรัฐสภา ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีได้ระบุถึงกลไกสำคัญของธรรมาภิบาล 6 หลัก คือ หลักนิติธรรม หลักคุณธรรม หลักความโปร่งใส หลักความมีส่วนร่วม หลักความรับผิดชอบ และหลักความคุ้มค่า จะเห็นได้ว่าองค์ประกอบหลักของธรรมาภิบาลที่เสนอโดยระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี เน้นการกำหนดเป็นกรอบแนวทางให้แก่หน่วยงานราชการเพื่อถือปฏิบัติดังนี้

1. หลักนิติธรรม เป็นการตรากฎหมาย และกฎข้อบังคับ ให้ทันสมัยและเป็นธรรม เป็นที่ยอมรับของสังคม อันจะทำให้สังคมยินยอมพร้อมใจกันปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎข้อบังคับ เหล่านั้นโดยถือว่าเป็นการปกครองภายใต้กฎหมายกฎหมายมิใช่อำนาจอใจหรืออำนาจของตัวบุคคล

2. หลักคุณธรรม เป็นการยึดมั่นในความถูกต้องดีงาม โดยทรงศรัทธาให้เจ้าหน้าที่ของรัฐยึดถือหลักนี้ในการปฏิบัติหน้าที่เพื่อให้เป็นตัวอย่างแก่สังคมและส่งเสริมสนับสนุนให้ประชาชนพัฒนาตนเองไปพร้อมกัน เพื่อให้คนไทยมีความซื่อสัตย์ จริงใจ ขยันอดทน มีระเบียบวินัย ประกอบอาชีพสุจริตจนเป็นนิสัยประจำชาติ

3. หลักความโปร่งใส เป็นการสร้างความไว้วางใจซึ่งกันและกันของคนในชาติ โดยปรับปรุงกลไกการทำงานขององค์กรทุกวงการให้มีความโปร่งใส มีการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์ อย่างตรงไปตรงมาด้วยภาษาที่เข้าใจง่าย ประชาชนเข้าถึงข้อมูลข่าวสารได้สะดวกและมีการกระบวนการให้ประชาชนตรวจสอบความถูกต้องชัดเจน

4. หลักความมีส่วนร่วม เป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมรับรู้ และเสนอความเห็นในการตัดสินใจปัญหาสำคัญของประเทศ ไม่ว่าจะด้วยการแสดงความเห็น การไต่สวนสาธารณะ ประชาพิจารณ์ การแสดงประชามติ

5. หลักความรับผิดชอบ เป็นการตระหนักในสิทธิหน้าที่ ความสำนึกในความรับผิดชอบต่อสังคม การใส่ใจปัญหาสาธารณชนของบ้านเมืองและกระตือรือร้นในการแก้ปัญหา ตลอดจนการเคารพในความคิดเห็นที่แตกต่างและความกล้าที่จะยอมรับผลจากการกระทำของตน

6. หลักความคุ้มค่า เป็นการบริหารจัดการและใช้ทรัพยากรที่มีจำกัดเพื่อให้เกิดประโยชน์ สูงสุดแก่ส่วนรวม โดยทรงศรัทธาให้คนไทยมีความประหยัด ใช้ของอย่างคุ้มค่า สร้างสรรค์สินค้าและบริการที่มีคุณภาพ สามารถแข่งขันได้ในเวทีนานาชาติ และพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติให้สมบูรณ์ยั่งยืน

2.1.6 สายการบินต้นทุนต่ำ

สายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airlines/ Carrier: LCC) เป็นพัฒนาการหนึ่งของธุรกิจการบินของโลก อันเนื่องมาจากการเปิดเสรีทางการบินของโลกที่เพิ่มมากขึ้น การลดปริมาณการบริการด้านการบินแบบดั้งเดิมที่ต้องใช้ต้นทุนสูง และยังเป็นทางเลือกใหม่สำหรับผู้เดินทางทางอากาศ ผู้ที่ไม่เคยเดินทางทางอากาศหรือเป็นฐานลูกค้าใหม่ของอุตสาหกรรมการบิน เป็นต้น การลดต้นทุนในด้านต่างๆของสายการบินทำให้ค่าโดยสารเครื่องบินต่ำกว่าปกติประมาณครึ่งหนึ่ง จนทำให้สายการบินต้นทุนต่ำสามารถมีส่วแบ่งตลาดธุรกิจการบินเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้สายการบินปกติได้รับผลกระทบอันเกิดจากการแข่งขันที่เพิ่มมากขึ้น โดยกลยุทธ์ที่สายการบินต้นทุนต่ำใช้ขึ้นอยู่กับนโยบายของแต่ละสายการบินนั้นๆว่าจะเลือกใช้กลยุทธ์ใดกับสายการบิน แต่โดยทั่วไปแล้วสายการบินต้นทุนต่ำมีการใช้กลยุทธ์ ดังนี้

- ใช้ระบบที่นั่งผู้โดยสารระดับเดียวกันทั้งหมด (Single Class) เพื่อให้สามารถเพิ่มความจุของที่นั่งให้ได้มากที่สุด
- ใช้เครื่องบินที่มีรูปแบบเดียวกันทั้งหมด เช่น เครื่องบินแบบแอร์บัส A320 หรือโบอิง B737 เพื่อเป็นการประหยัดค่าบำรุงรักษา การอบรมลูกเรือ และการใช้ทรัพยากรในสายการบินให้คุ้มค่าที่สุด
- กำหนดค่าโดยสารเป็นแบบราคาเดียว เพื่อง่ายต่อการทำการตลาดและยังสามารถเป็นจุดขายของสายการบินอีกด้วย
- ไม่มีระบบการจองที่นั่ง ใช้ระบบใครมาก่อนได้เลือกก่อน (Free Seat) เพื่อลดค่าใช้จ่าย
- ใช้สนามบินในระดับรอง (Secondary Airport) เพื่อหลีกเลี่ยงการจราจรทางอากาศที่หนาแน่นในสนามบินที่เป็นศูนย์กลางทางการบิน (Hub) ทำให้สามารถตรงต่อเวลาได้ และใช้เวลาในการจอดสั้นเพื่อจะสามารถเพิ่มจำนวนเที่ยวบินในแต่ละวันมากขึ้น นอกจากนี้ยังเป็นการประหยัดค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Landing Fee และ Parking Fee) และสนามบินรองส่วนใหญ่เป็นสนามบินที่อยู่ห่างจากตัวเมืองไม่มากนักถ้าเทียบกับสนามบินหลัก
- ใช้เวลาในการบินน้อย ระยะทางสั้น แต่ในปัจจุบันเริ่มมีการบริการบินไกลข้ามทวีปในราคาประหยัด
- บินตรงจากจุดหมายหนึ่งไปอีกจุดหมายหนึ่ง (Point-to-Point) เพื่อลดขั้นตอนกระบวนการในการเปลี่ยนเครื่องของผู้โดยสารและสร้างจุดบินที่แตกต่าง

- มีช่องทางการจัดจำหน่ายตัวที่หลากหลายเพื่อประหยัดต้นทุนค่าตัวแทนจัดจำหน่าย เช่น ทางอินเทอร์เน็ต เป็นต้น
- ใช้จำนวนลูกเรือจำนวนต่ำสุดที่กฎหมายรองรับเพื่อประหยัดค่าใช้จ่าย และให้พนักงานทำงานหลายอย่างในเวลาเดียวกัน เช่น พนักงานต้อนรับบนเครื่องบินอาจต้องมีหน้าที่อื่นๆ อีกนอกจากปฏิบัติหน้าที่หลักตามปกติ เป็นต้น
- ตัดการบริการอาหารบนเครื่องบินเพื่อเป็นการลดต้นทุน และเปลี่ยนเป็นการจัดจำหน่ายอาหารบนเครื่องบินแทน
- เก็บค่าบริการอื่นๆ เพิ่มเติมแยกต่างหากจากค่าโดยสาร ซึ่งค่าโดยสารที่ต่ำอาจถูกใช้เป็นกลยุทธ์ด้านการโฆษณาของสายการบิน

แนวคิดของสายการบินต้นทุนต่ำนั้นมีต้นกำเนิดมาจากประเทศสหรัฐอเมริกา หลังจากนั้นมีการแพร่หลายไปสู่ทวีปยุโรปและเอเชีย โดยในปี 1971 สายการบินเซาท์เวสต์ แอร์ไลน์ (Southwest Airlines) เป็นสายการบินต้นทุนต่ำรายแรกของโลก ทำการบินในเส้นทางระหว่างเมืองซานดิเอโก เบิร์แบงก์ และโอ๊คแลนด์ จากนั้นจึงเริ่มมีสายการบินต้นทุนต่ำรายอื่นๆ มาให้บริการมากขึ้น เช่น Jet Blue Airways และ Frontier Airlines เป็นต้น ซึ่งสายการบินต้นทุนต่ำในสหรัฐอเมริกาประสบความสำเร็จอย่างค่อยเป็นค่อยไปจนกระทั่งในปัจจุบันสามารถครองส่วนแบ่งการตลาดในอเมริกาได้ถึงร้อยละ 25 และยังเป็นแบบอย่างให้สายการบินต้นทุนต่ำรายอื่นๆ ทั่วโลกอีกด้วย

ในยุโรปสายการบินต้นทุนต่ำเกิดขึ้นหลังสหรัฐอเมริกาถึง 20 ปี โดยในปี 1991 เริ่มจากสายการบิน Ryanair ของประเทศไอร์แลนด์เป็นสายการบินแรก และเป็นสายการบินต้นทุนต่ำที่มีขนาดใหญ่ที่สุดของยุโรปอีกด้วย ปัจจุบันในยุโรปมีสายการบินต้นทุนต่ำมากกว่า 50 สายการบิน ซึ่งในภาพรวมส่วนใหญ่มีอัตราการขยายตัวสูงถึงร้อยละ 17 โดยประเทศที่มีอัตราการเติบโตสูงได้แก่ ฟินแลนด์ โปแลนด์ เดนมาร์ก ลัตเวีย สโลวาเกีย ส่วนประเทศที่มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจโดยรวมในยุโรป 5 อันดับแรก ได้แก่ สหราชอาณาจักร เยอรมัน ฟินแลนด์ อิตาลี และ สเปน โดยสายการบินต้นทุนต่ำในทวีปยุโรป เช่น Aer Arann, Air Berlin, Air Scotland, Blue Air, Easy Jet, Central Wings, BMI Baby, Fly Be, Fly Me, German Wings, Jet2, Jet Blue, Iceland Express, My Air, Sky Europe, Thompson Fly, Virgin Express, Windjet, และ Wizz Air เป็นต้น

สำหรับในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกสายการบินต้นทุนต่ำเริ่มเปิดให้บริการในออสเตรเลียโดยสายการบิน Virgin Blue ในปี 2000 ตามด้วยสายการบิน Air Asia ของมาเลเซียในปลายปี 2001 ต่อจากนั้นได้มีสายการบินต้นทุนต่ำเปิดให้บริการตามมาเป็นจำนวนมาก โดยในประเทศไทยนั้นปัจจุบันมีสายการบินต้นทุนต่ำ 3 สายการบิน ได้แก่ สายการบินวันทูโก (OG), สายการบินไทยแอร์เอเชีย (FD) และสายการบินนกแอร์ (DD)

ประเทศมาเลเซียมีสายการบิน Air Asia เป็นสายการบินต้นทุนต่ำที่มีอิทธิพลมากที่สุดของธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำในทวีปเอเชีย เริ่มเปิดดำเนินการในปี 2001 โดยมีศูนย์กลางการบินอยู่ที่กรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย เป็นสายการบินที่เข้าร่วมทุนกับต่างประเทศคือ ไทยและอินโดนีเซีย มีเครื่องบิน 32 ลำ และได้มีการสั่งซื้อเพิ่มและจองอีกอย่างละ 50 ลำ ตามลำดับ รวมแล้วสั่งซื้อเครื่องบินทั้งหมด 150 ลำ ใน 3 ประเทศ สายการบิน Air Asia X เป็นสายการบินต้นทุนต่ำที่บริษัท FlyAsian Xpress ซื้อมีสิทธิ์ของแอร์เอเชีย เปิดตัวในวันที่ 5 มกราคม 2005 ซึ่งกำหนดให้บินในระยะไกล เช่น เส้นทางไปยุโรป โดยเริ่มเปิดดำเนินการในปี 2008 มีเครื่องบินจำนวน 15 ลำ นอกจากนี้ประเทศมาเลเซียยังมีสายการบิน Firefly เป็นสายการบินต้นทุนต่ำอีกสายการบินหนึ่งที่ถือหุ้นโดยสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ มีเครื่องบิน 2 ลำ ใช้บินระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ไทยและอินโดนีเซีย

ในประเทศสิงคโปร์มีสายการบิน Valuair เป็นสายการบินต้นทุนต่ำรายแรก ต่อมาภายหลังสายการบินสิงคโปร์ แอร์ไลน์ และบริษัทร่วมทุนได้ร่วมกันก่อตั้งสายการบินต้นทุนต่ำภายใต้ชื่อว่า Tiger Airways ในปี 2004 เพื่อแข่งขันกับ Valuair โดยมีฐานปฏิบัติการบินอยู่ที่สนามบินนานาชาติชางฮี ประเทศสิงคโปร์

สำหรับในประเทศอินโดนีเซียมีสายการบิน Citilink เป็นสายการบินต้นทุนต่ำ ซึ่งอยู่ในเครือของสายการบิน Garuda Indonesia ทำการบินเส้นทางในประเทศ มีเครื่องบินอยู่ 2 ลำ นอกจากนี้ยังมีสายการบินอินโดนีเซีย แอร์เอเชีย โดยเป็นเครือแอร์เอเชียเดียวกับมาเลเซีย มีเครื่องบิน 7 ลำ ทำการบินภายในประเทศ และสายการบิน Lion Air มีเครื่องบินทั้งสิ้น 36 ลำ ทำการบินภายในประเทศรวมถึงเส้นทางระหว่างประเทศระยะทางสั้นๆ เช่น ปีนัง กัวลาลัมเปอร์ สิงคโปร์ เป็นต้น

เวียดนามมีสายการบินต้นทุนต่ำเกิดขึ้นด้วยเช่นกัน คือสายการบิน Pacific Airlines เป็นสายการบินที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับสองรองจากสายการบินแห่งชาติเวียดนาม แอร์ไลน์ ทำการบินในเส้นทางทั้งในและนอกประเทศ

สาธารณรัฐประชาชนจีน เป็นประเทศที่มีประชากรมากที่สุดในโลก ย่อมเป็นประเทศที่มีกำลังซื้อจำนวนมาก เป็นที่ดึงดูดใจในการลงทุนโครงการต่างๆในจีน การขนส่งทางอากาศเป็นปัจจัยหลักของระบบเศรษฐกิจของโลก ซึ่งในประเทศจีนอุตสาหกรรมการบินเกิดการขยายตัว การเข้ามาของสายการบินต้นทุนต่ำในจีนได้เปลี่ยนวิถีชีวิตในการเดินทางของชาวจีน โดยสายการบินต้นทุนต่ำในจีนมีเป็นจำนวนมาก ได้แก่ สายการบิน China United Airlines บินจากกรุงปักกิ่งไปยังเมืองต่างๆ สายการบิน Oasis Hong Kong Airlines เป็นสายการบินต้นทุนต่ำของฮ่องกงที่เริ่มดำเนินการในปี 2006 บินข้ามทวีป เช่น ลอนดอน ชิคาโก มิลาน เบอร์ลิน เป็นต้น สายการบิน Spring Airlines ซึ่งทำการบินตรงจากเซี่ยงไฮ้ไปยังเมืองต่างๆ ในประเทศกว่า 17 เมือง สายการบิน Viva Macau เป็นสายการบินต้นทุนต่ำของมาเก๊า มีเครื่องบิน 2 ลำบินไปยังกาตาร์ และมัลดีฟส์ สายการบิน Hong Kong Express ทำการบินตรงจากฮ่องกงไปยังเมืองต่างๆในจีน 5 เมือง ภูเก็ต 2 เมือง ได้ทุกวัน 1 เมือง และบินมายังจังหวัดเชียงใหม่ของไทย

ในประเทศอินเดียที่มีประชากรมากเป็นอันดับสองของโลกก็เช่นเดียวกันกับประเทศจีน การเข้ามาของสายการบินต้นทุนต่ำได้เปลี่ยนวิถีชีวิตของชนชั้นกลาง และเป็นตัวกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศอินเดียได้เป็นอย่างดี การขยายตัวของทั้งประเทศจีนและอินเดียทำให้ทั่วโลกจับตามองและคาดว่าจะเป็มหาอำนาจทางเศรษฐกิจของโลกในเวลาอันใกล้นี้ ทุกวันนี้คาดว่าจะมีผู้โดยสารเข้ามาใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำเฉลี่ยเพิ่มขึ้นประมาณ 5 ล้านคนต่อปี ทำให้อินเดียประสบกับภาวะขาดแคลนบุคลากร ผู้เชี่ยวชาญ โดยเฉพาะนักบิน ช่างอากาศยาน เป็นต้น นับเป็นการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจแบบก้าวกระโดด โดยสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศอินเดีย ได้แก่ สายการบิน Air Deccan ซึ่งเป็นสายการบินต้นทุนต่ำรายแรกของประเทศอินเดีย ก่อตั้งในปี 2003 มีเครื่องบินกว่า 43 ลำและมีเครือข่ายเส้นทางบินมากเป็นอันดับหนึ่งของอินเดียครอบคลุมกว่า 61 เมือง สายการบิน Air India Express เป็นบริษัทลูกของสายการบิน Air India มีเส้นทางบินจากเมืองนิวเดลีไปยังเมืองต่างๆในอินเดีย ตะวันออกกลาง และสิงคโปร์ และสายการบิน Spice Jet ทำการบินจากเมือง นิวเดลีไปยังเมืองต่างๆในอินเดีย ซึ่งเป็นเส้นทางบินภายในประเทศเท่านั้น

สำหรับสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศออสเตรเลียมี Jetstar Airways เป็นสายการบินที่เกิดจากการร่วมทุนระหว่างประเทศออสเตรเลียและสิงคโปร์ เริ่มทำการบินครั้งแรกในปี 2006 มีเครื่องบินทั้งสิ้น 23 ลำ โดยมีฐานการบินอยู่ที่เมืองเมลเบิร์น ประเทศออสเตรเลีย ซึ่งบริหารงานโดยสายการบิน Qantas Airways ส่วนสายการบิน Jetstar ที่มีฐานการบินที่ประเทศสิงคโปร์ใช้ชื่อว่าสายการบิน Jetstar Asia นอกจากนี้ในประเทศออสเตรเลียยังมีสายการบิน Virgin Blue ที่เป็นสายการบินต้นทุนต่ำและยังเป็นสายการบินแห่งชาติสายที่สองของประเทศออสเตรเลีย

2.2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย

สิรินทร์ ปิยะนนทลี (2536) ได้วิจัยเรื่องการเปลี่ยนแปลงนโยบายการสื่อสารโทรคมนาคมของประเทศไทย จากการผูกขาดเข้าสู่การเปิดแข่งขันเสรี การวิจัยนี้มีความมุ่งหมายที่จะศึกษาสถานการณ์ ในระหว่างช่วงต่อแห่งการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น เพื่อสรุปเสนอในมุมมองของผู้ศึกษา โดยผู้ศึกษาเห็นว่า ประเทศไทยควรเปิดเสรีในกิจการโทรคมนาคม ตามกระแส การเปลี่ยนแปลงของนานาชาติและการเป็น ประชาคมโลก (Globalization) เพื่อสร้าง ศักยภาพ ให้แก่การพัฒนาประเทศในการเข้าสู่สังคมสารสนเทศที่มีการ สื่อสารโทรคมนาคมเป็น โครงสร้างพื้นฐานใหม่อีกทั้งปัจจัยที่ สำคัญในการผลักดันให้ควรริบเปิดเสรีโดยเร็ว คือภาวะ ขาดแคลนโครงสร้างพื้นฐานด้านการสื่อสารโทรคมนาคมใน ประเทศ เนื่องมาจากข้อจำกัดด้านการ ลงทุนและประสิทธิภาพ ในการดำเนินงานของผู้ให้บริการที่เป็นหน่วยงานรัฐ ซึ่งเป็น ผู้ผูกขาด ดำเนินการในกิจการนี้เท่านั้น ในการศึกษาครั้งนี้ พบว่ามีความพยายามแก้ไขปัญห และอุปสรรค เพื่อพัฒนาให้การสื่อสารโทรคมนาคมเป็นศักยภาพ ในการพัฒนาประเทศ โดยการยกเลิกการผูกขาด (Monopoly) ซึ่งนำมาความคิดเรื่องการเปิดเสรี (Liberalization) ในที่สุด ผู้ศึกษาได้ เสนอแนะให้เร่งการเปลี่ยนแปลง โดยประสาน ความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน จัดตั้ง คณะทำงานร่วม ที่มีวิสัยทัศน์ (Vision) และมีการดำเนินงานเชิงธุรกิจตลอด จนกำหนดแผนงานที่ ชัดเจนเพื่อร่างกฎหมายธุรกิจโทรคมนาคม ขึ้นใหม่ โดยหลักการที่สำคัญของกฎหมายนั้นจะต้อง สอดคล้อง ตามผลศึกษา คือ จำกัดขอบเขต การผูกขาด นิยามบริการหลัก และบริการเสริม กำหนดกติกาการแข่งขัน จัดตั้งองค์กรอิสระ เพื่อดูแลการสื่อสารโทรคมนาคมภายในประเทศ และ ส่งเสริม ให้เกิดการแข่งขันเสรีในบริการเสริม

สุทธิพันธ์ จิราธิวัฒน์ (2539) ได้วิจัยเรื่องผลกระทบการเปิดเสรีทางการค้าและการลงทุนของเอเปคต่อการค้าบริการของไทย พบว่า ผลการเปิดเสรีการค้าบริการไทยในเอเปค ตั้งอยู่บน พื้นฐานที่ประกาศปฏิญญาโบกอร์ ซึ่งเป็นการเปิดเสรี ทางการค้าเป็นสำคัญ โดยอาศัยกรอบของ การเยี่ยมการอำนวยความสะดวก ทางการค้าและลงทุน ตลอดจนความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจ และวิชาการเป็นตัวกำกับที่สำคัญในการวิจัยนี้ ได้ศึกษาถึงภาพรวมการค้าบริการของไทยกับ ภูมิภาคการค้าบริการของไทยจากมิติทางกฎหมาย ศักยภาพและตามพร้อมของไทยหากมีการเป็น เสรี พร้อมกันข้อเสนอแนะทางนโยบายการค้าบริการของไทยในเอเปค การศึกษาวิเคราะห์พบว่า เศรษฐกิจเอเปคมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจไทยมากขึ้นเป็นลำดับ และอนาคตของเอเปคทำให้ เศรษฐกิจโดยเฉพาะในภาคบริการมีความผูกพันบริการโทรคมนาคมบริการเดินทางเที่ยว บริการ วิชาชีพ เป็นต้น

พิมล เมฆวิชัย (2541) ได้ศึกษาการเปรียบเทียบผลการดำเนินงานโดยการศึกษารายจ่ายทางด้านการเงินของบริษัทการบินไทย และสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกจากโครงสร้างลักษณะการประกอบกิจการของธุรกิจ สภาพการเงิน ความสามารถในการดำเนินงาน ปี พ.ศ. 2535-2539 ผลการวิเคราะห์สรุปได้ดังนี้

1. ด้านสภาพคล่อง (Liquidity Ratios) บริษัทการบินไทยมีสภาพคล่องอยู่ในระดับกลางถึงสูง มีความสามารถในการชำระหนี้ระยะสั้น มีสินทรัพย์หมุนเวียนที่มีความคล่องตัวสามารถแปลงเป็นเงินสดได้ง่าย

2. ด้านความสามารถในการก่อหนี้ (Leverage Ratios) บริษัทการบินไทยมีสัดส่วนหนี้สินต่อสินทรัพย์รวมสูงแต่มีความสามารถในการชำระดอกเบี้ยที่ดีเนื่องจากมีความสามารถในการทำกำไรครอบคลุมภาระดอกเบี้ย

3. ด้านความสามารถในการใช้สินทรัพย์ (Activity Ratios) บริษัทการบินไทยสามารถที่เพิ่มการใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ถาวรที่มีอยู่เพื่อเพิ่มรายได้ให้สูงขึ้น

4. ด้านความสามารถในการทำกำไร (Profitability Ratios) ความสามารถในการหาผลตอบแทนสุทธิให้แก่สินทรัพย์รวมที่ลงทุนไปอยู่ในระดับปานกลาง เนื่องจากแหล่งเงินทุนส่วนใหญ่ของบริษัทการบินไทยมาจากหนี้สิน ธุรกิจการบินของบริษัทการบินไทยมีรายได้หลักมาจากการขนส่งทางอากาศ และมีรายได้เสริมมาจากธุรกิจที่สนับสนุนการขนส่ง ได้แก่ ครีวการบิน การซ่อมบำรุงอากาศยาน กิจการเดินรถรับส่งผู้โดยสารและรายได้จากกิจการร่วมทุน ได้แก่ ธุรกิจโรงแรม ธุรกิจเชื้อเพลิง ซึ่งล้วนเป็นกิจการที่มีความสัมพันธ์ และเป็นแหล่งที่มาทางการเงินที่ดี ผลการศึกษาพบว่าปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดอุปสงค์ของการเดินทางทางอากาศภายในประเทศ ได้แก่ เส้นทางกรุงเทพฯ-หาดใหญ่ และค่าผลิตภัณฑ์ต่อหัว จำนวนประชากร ค่าผลิตภัณฑ์ต่อหัว จำนวนประชากร โดยมีความความยืดหยุ่นของค่าผลิตภัณฑ์ต่อหัวของจังหวัดที่ออกเดินทางที่มีต่อปริมาณผู้โดยสารทางอากาศมีค่าน้อยกว่า 1 และจำนวนประชากรจังหวัดที่ออกเดินทางไปมีความสัมพันธ์ในทางบวกอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติและมีค่าสัมประสิทธิ์จำนวนประชากรมากกว่า 1

สิรินทร์ สาครสินทร์ (2541) ได้วิจัยเรื่อง “การวิเคราะห์ถึงประโยชน์ และปัญหาจากการนำกลยุทธ์พันธมิตรมาใช้กับบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)” พบว่า การเข้าร่วมเป็นพันธมิตรกลุ่มธุรกิจการบินเพิ่มระดับความสามารถในการแข่งขันจากการบริการในเส้นทางการบินที่ครอบคลุมทั่วโลกมากขึ้นส่งเสริมภาพลักษณ์บริษัทการบินไทย ในการเป็นสายการบินชั้นนำของโลก (World Class Airline) มีความคล่องตัวจากการพัฒนาระบบเชื่อมโยงเส้นทางการบินที่เป็นมาตรฐานสากลเดียวกันในกลุ่มพันธมิตร

สุทธิพันธ์ จิราธิวัฒน์ (2541) ได้วิจัยเรื่องการเปิดเสรีการค้าภาคบริการ : ผลกระทบที่มีต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวไทย (กรณีศึกษาพันธกรณีของแกตต์ อาเซียน และเอเปค) พบว่า การเปิดเสรีการค้าภาคบริการกรณีศึกษาพันธกรณีของแกตต์ อาเซียน และเอเปค เป็นการศึกษาถึงหลักการเปิดเสรีของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวไทยภายใต้กรอบของ GATS ในทรรศนะของเศรษฐกิจศาสตร์ และกฎหมาย ภายใต้กรอบของ Apec ในทรรศนะของเศรษฐกิจศาสตร์ และในทรรศนะของกฎหมาย ภายใต้กรอบของ ASEAN ในทรรศนะของเศรษฐกิจศาสตร์และทรรศนะของกฎหมาย รวมถึงการเปรียบเทียบหลักการเปิดเสรีของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของไทย การประเมินอุปสรรคและโอกาสในการเปิดเสรีของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวไทย ในส่วนของศักยภาพของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวไทยโดยรวม การประเมินอุปสรรคและโอกาสในทางเศรษฐกิจศาสตร์เกี่ยวกับการเปิดเสรีของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวไทย อุปสรรคในทางกฎหมายเกี่ยวกับการเปิดเสรีของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวไทยและสรุป การประเมินอุปสรรคและโอกาสของไทยในการเข้าสู่อุตสาหกรรมท่องเที่ยวของต่างประเทศ อุปสรรคและโอกาสทางด้านกฎหมายของไทย ในการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศ ภายใต้กรอบของ GATS ,APEC และ ASEAN อุปสรรคและโอกาสทางด้านเศรษฐกิจศาสตร์ของประเทศใน ASEAN การประเมินโอกาสของไทยในการรุกประกอบธุรกิจท่องเที่ยวสาขาต่าง ในต่างประเทศ และสรุป การประเมินผลกระทบจากการเปิดเสรีของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของไทย ดูจากแบบจำลอง CAMGEM วิธีการศึกษา ผลกระทบการเปิดเสรีในเชิงอุปทานผลกระทบการเปิดเสรีในเชิงอุปสงค์ ผลกระทบรวมของการเปิดเสรี กลยุทธ์ของการเปิดเสรีในอุตสาหกรรมบริการท่องเที่ยวต่างๆ ในกรอบของ GATS , APEC และ ASEAN และสรุป กลยุทธ์เชิงรับและรุกของไทยในการเปิดเสรีของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ในเรื่องกลยุทธ์เชิงรับของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวโดยรวม และในสาขาต่างๆ จากการเปิดเสรีของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของไทย ภายใต้กรอบของ GAIS, APEC และ ASEAN ส่วนกลยุทธ์เชิงรุกของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวภายใต้กรอบ ของ GATS ,APEC และ ASEAN กลยุทธ์เชิงรุกของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวโดยรวม และกลยุทธ์เชิงรุกของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวในสาขาต่างๆ

دنوخنم نیرماندوررمگول (2542) ได้วิจัยเรื่อง การแปรรูปท่าอากาศยานเป็นองค์การมหาชน : ศึกษาเฉพาะกรณี ท่าอากาศยานภายใต้การกำกับดูแลของกรมการบินพาณิชย์ การศึกษาวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความเข้าใจเกี่ยวกับการเป็นองค์การมหาชนศึกษาเฉพาะกรณีท่าอากาศยานส่วนภูมิภาคของกรมการบินพาณิชย์ โดยใช้วิธีการวิจัยเชิงสำรวจซึ่งใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการรวบรวมข้อมูล กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาวิจัยเป็นเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานราชการตามท่าอากาศยานส่วนภูมิภาคจำนวน 485 คน ซึ่งอยู่ใต้กำกับดูแลของกรมการบินพาณิชย์จำนวน 27 แห่ง ผลการวิจัยพบว่า

1. เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานราชการตามท่าอากาศยานส่วนภูมิภาคส่วนใหญ่มีความคิดเห็น ว่าต้องแปรรูปท่าอากาศยานอากาศส่วนไปภูมิภาคไปเป็นองค์การมหาชนหรือองค์การรูปอื่น ๆ
2. เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานราชการตามท่าอากาศยานส่วนภูมิภาคส่วนใหญ่มีความคิดเห็น ว่าเหตุผลการแปรรูปท่าอากาศยานเพื่อให้ท่าอากาศยานภูมิภาคสามารถปรับโครงสร้างการบริหารงานได้ตามความเหมาะสมและบทบาทของกลุ่มบุคคลที่ทำให้ท่าอากาศยานส่วนภูมิภาคแปรรูปไปเป็นองค์การรูปอื่น ๆ ต้องอาศัยบทบาทของกลุ่มเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานราชการตามท่าอากาศยานและเจ้าหน้าที่ภายในกรมการบินพาณิชย์
3. เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานราชการตามท่าอากาศยานส่วนภูมิภาคส่วนใหญ่มีความเข้าใจ การเป็นองค์การมหาชนอยู่ระดับค่อนข้างถูกต้อง
4. ความเข้าใจการเป็นองค์การมหาชนเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานราชการตามท่าอากาศยาน ส่วนภูมิภาคไม่มีความสัมพันธ์กับคุณสมบัติส่วนบุคคล
5. ความเข้าใจการเป็นองค์การมหาชนของเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานราชการตามท่าอากาศยานส่วนภูมิภาคไม่มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นเกี่ยวกับเหตุผลการแปรรูปองค์การ และความเข้าใจการเป็นองค์การมหาชนของเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานราชการตามท่าอากาศยานภูมิภาคไม่มีความสัมพันธ์กับบทบาทของกลุ่มบุคคลที่ก่อให้เกิดการแปรรูปท่าอากาศยาน

วราภา วรพิชโยทัย (2543) ได้วิจัยเรื่องนโยบายการแข่งขันภายในกรอบขององค์การการค้าโลก : ศึกษากรณี คดี ฟุจิ-โกดัก วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มุ่งที่จะวิเคราะห์ถึงความพยายามที่จะปรับปรุงกฎหมายป้องกันการผูกขาดและกฎหมายการแข่งขันให้สอดคล้องกันในความตกลงระดับต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเวทีองค์การการค้าโลก โดยศึกษากรณีคดีฟุจิ-โกดัก เป็นแนวทางเพื่อพิสูจน์ความเชื่อที่ว่ากฎหมายการแข่งขันระดับชาติไม่เพียงพอที่จะแก้ไขปัญหาการเข้าสู่ตลาดได้ เพราะการแก้ไขปัญหาคู่แข่งทางการค้าระหว่างประเทศ จำเป็นที่จะต้องกำหนดเป็นกฎระเบียบระหว่างประเทศซึ่งเป็นแนวทางร่วมในการแก้ไขปัญหาการแข่งขันข้ามพรมแดน ผลของการศึกษาคดีฟุจิ-โกดัก สรุปได้ว่า พฤติกรรมอันเป็นการจำกัดหรือต่อต้านการแข่งขันของภาคธุรกิจที่มีผลต่อการเข้าสู่ตลาดนั้น ไม่สามารถแก้ไขเยียวยาได้โดยอาศัยกลไกของ WTO ที่มีอยู่ควรมีที่แก้ไขในเรื่องนโยบายการแข่งขันที่เป็นกลางขึ้นมาเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว นอกจากนี้ ยังแสดงให้เห็นถึงกลยุทธ์ทางการตลาดที่มีประสิทธิภาพของฟุจิว่าสามารถที่จะช่วยรักษาอำนาจทางการตลาดไว้โดยที่ไม่เป็นผลร้ายต่อตนเองเมื่อต้องเปิดเสรีทางการค้าหรือบริการ และการศึกษายังพบว่า WTO ไม่มีกฎเกณฑ์ในเรื่องนโยบายการแข่งขันอย่างชัดเจน เมื่อเกิดปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อการแข่งขันทางการค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะปัญหาการเข้าสู่ตลาด จึงทำให้ไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างเหมาะสม เพราะกลไกที่มีอยู่ในปัจจุบันไม่สามารถที่จะช่วยเหลือประเทศ

ภาคีที่ได้รับผลกระทบจากการกระทำเช่นนั้นได้ อย่างไรก็ตาม รูปแบบของการกำหนดกฎเกณฑ์ในเรื่องนโยบายการแข่งขันที่เป็นกลางขึ้นมาภายในกรอบของ WTO ก็ยังคงมีหลายแนวทางที่ยังไม่สามารถหาข้อยุติได้

สิริภัทร จันทรพิพนทรัพย์ (2543) ได้วิจัยเรื่อง การศึกษาผลกระทบของการเปิดเสรีโทรคมนาคมของไทยจากประสบการณ์ของญี่ปุ่น เกาหลีใต้และฮ่องกง การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ศึกษาและเปรียบเทียบอุตสาหกรรมโทรคมนาคมทั้งก่อนและหลังการเปิดเสรีโทรคมนาคม โดยศึกษาจากประเทศญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และฮ่องกง เพื่อวิเคราะห์แนวโน้มอุตสาหกรรมโทรคมนาคมของประเทศไทยในบริการโทรศัพท์พื้นฐาน โทรศัพท์เซลลูลาร์และโทรศัพท์ทางไกลระหว่างประเทศ จากการศึกษาพบว่า ญี่ปุ่นและเกาหลีมีรูปแบบการเปิดให้แข่งขันเหมือนกัน คือ เริ่มด้วยโทรศัพท์ทางไกลระหว่างประเทศ โทรศัพท์เซลลูลาร์และโทรศัพท์พื้นฐาน ตามลำดับ ขณะที่ฮ่องกงเริ่มด้วยโทรศัพท์เซลลูลาร์ โทรศัพท์พื้นฐาน และโทรศัพท์ทางไกลระหว่างประเทศโดยที่การเปิดให้มีการแข่งขันในธุรกิจโทรคมนาคมของประเทศญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และฮ่องกง ก่อให้เกิดผลดีต่อทั้งผู้บริโภคและประเทศคือได้รับบริการที่มีคุณภาพดีขึ้นและมีระดับราคาถูกลง ทำให้ประชาชนที่สามารถใช้บริการโทรศัพท์ได้ มีปริมาณเพิ่มขึ้น จากเหตุการณ์ดังกล่าวทำให้ผู้ผูกขาดรายเดิมที่เป็นผู้ให้บริการโทรศัพท์เซลลูลาร์และโทรศัพท์ทางไกลระหว่างประเทศของฮ่องกงเท่านั้นที่ถูกกระทบทำให้รายได้ลดลงนอกจากนี้ยังมีการเพิ่มขึ้นของผู้ให้บริการที่เป็นภาคเอกชนทั้งในประเทศและต่างประเทศ รวมทั้งมีการรวมตัวกันและความร่วมมือจากพันธมิตรต่างชาติ ไทยมีรูปแบบการเปิดให้แข่งขันเหมือนฮ่องกง แต่ยังคงผูกขาดโทรศัพท์ทางไกลระหว่างประเทศอยู่ โดยมีแนวโน้มต่อผู้บริโภคคือการปรับลดราคาและด้านคุณภาพ ผู้ประกอบการจะเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีโดยมีการลอกเลียนหรือการซื้อมาใช้จากประเทศที่พัฒนาแล้ว ส่วนแนวโน้มของผู้ผูกขาดรายเดิมคือการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ โดยแยกหน้าที่การบริการและการกำกับดูแลออกจากกันเป็นบริษัทผู้ให้บริการและองค์กรกำกับดูแลอิสระ รวมทั้งผู้ประกอบการจะหาพันธมิตรจากต่างชาติและรวมตัวกันในธุรกิจบริการโทรคมนาคม

กัลยพร นีละภมร (2544) ได้วิจัยเรื่อง นโยบายรัฐบาลและการร่วมมือกันทางด้านการคมนาคมทางอากาศระหว่างประเทศ : ศึกษาเฉพาะกรณีการบินไทยกับกลุ่มพันธมิตรการบิน การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษานโยบายของรัฐและการร่วมมือกันทางด้านการคมนาคมทางอากาศระหว่างประเทศ โดยนำกรณีศึกษาของการบินไทยและพันธมิตรการบินเป็นข้อศึกษา เพื่อจะทราบถึงปัญหาและอุปสรรคของการบินไทยและการเป็นพันธมิตรของสายการบิน วิธีดำเนินการศึกษาจะเป็นวิธีวิเคราะห์ข้อมูลในเชิงพรรณนาจากข้อมูลเอกสาร งานวิจัยทั้งในและต่างประเทศ

ตำราทางวิชาการ วารสารหนังสือพิมพ์ ข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต และเอกสารบันทึกต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งสื่อต่าง ๆ ผลจากการวิจัยปรากฏดังนี้ ในสภาวะปัจจุบันการทำธุรกิจการบินในระดับโลกหรือระดับนานาชาติ สายการบินแห่งชาติไม่สามารถยืนอยู่ได้โดยลำพัง เพราะการเพิ่มประสิทธิภาพในองค์กรและเทคโนโลยี และการให้บริการที่รวดเร็วทันสมัย ทันต่อสถานการณ์ มีต้นทุนสูงจึงต้องอาศัยความร่วมมือระหว่างประเทศสร้างเครือข่ายเป็นสายการบินพันธมิตรขึ้น เพราะจะส่งผลกระทบต่อลูกค้าถึงตาราง การบิน การให้บริการที่เกิดความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้นและจากการวิจัยยังพบว่า ในปัจจุบันความจำเป็นจะต้องรวมตัวกันเป็นการบินพันธมิตรเนื่องจากสายการบินส่วนใหญ่ในโลกนี้ ได้รวมตัวกันเป็นสายการบินพันธมิตรเพื่อการแข่งขันในธุรกิจการบิน และเพื่อผลประโยชน์อื่น ๆ ที่จะได้จากการร่วมมือกันโดยเฉพาะการขายตารางการบิน และเส้นทางบินให้มีเครือข่ายที่กว้างขวางและครอบคลุมมากขึ้น และยังเป็นทางเลือกสำหรับ ผู้บริโภคที่จะใช้บริการกับสายการบินพันธมิตรประเทศไทยจึงมีนโยบายสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของสายการบิน ไทยซึ่งเป็นสายการบินแห่งชาติ ในฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคมมาโดยตลอด และ ได้เห็นชอบกับการที่บริษัทการบินไทย ได้รวมก่อตั้งสายการบินพันธมิตรในกลุ่มสตาร์อัลไลอันแอนซ์ขึ้น เพราะเล็งเห็นแล้วว่า จะได้ประโยชน์มากกว่าการบริการของสายการบินเดียว การรวมกันในแต่ละสายการบินทำให้การบินไทยจะต้องปรับปรุงเพิ่มศักยภาพของตนเองให้สามารถแข่งขันได้โดยจะส่งผลให้ผู้โดยสารได้รับประโยชน์มากที่สุด และการศึกษาพบว่า การที่บริษัทการบินไทยเข้าร่วมสายการบินพันธมิตรสตาร์อัลไลอันแอนซ์ซึ่งรวมกันนั้น ไม่ทำให้องค์กรและความแข็งแกร่งของการบิน ไทยลดลง ในฐานะของสมาชิกของกลุ่มพันธมิตร การบินไทยจะยังคงรักษาเอกลักษณ์วัฒนธรรมไว้คงเดิมแต่ได้รับประโยชน์จากรายได้และเส้นทางการบินเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม แม้จะเป็นสมาชิกสายการบินสตาร์การบินไทยยังคงต้องปรับปรุงพัฒนานโยบายด้านการบิน ยุทธศาสตร์ยุทธวิธีต่าง ๆ เช่นเดียวกับการจัดการบริหารองค์กร (ซึ่งอาจต้องการปรับปรุงทั้งด้านภารกิจและโครงสร้าง) การค้นคว้าศึกษาวิจัย ติดตามและประเมินผลงาน ความก้าวหน้าและความสามารถในการแข่งขัน ฯลฯ เพื่อรักษาความสามารถของการแข่งขัน ในระดับมาตรฐานโลกเอาไว้ในยุคแห่งเศรษฐกิจโลกที่วางอยู่บนฐานแห่งองค์ความรู้ในปัจจุบัน

ศุภพงษ์ นิคมชัยประเสริฐ(2544) ได้ศึกษาเรื่อง แนวคิด รูปแบบและกระบวนการแปรรูปรัฐวิสาหกิจไทยตั้งแต่ปีพ.ศ. 2540 ถึงปัจจุบัน. วิทยานิพนธ์เรื่องแนวคิด รูปแบบและกระบวนการแปรรูปรัฐวิสาหกิจไทย ตั้งแต่ปีพ.ศ.2540 ถึงปัจจุบัน เป็นการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ เพื่อศึกษาถึงที่มา แนวคิด รูปแบบและกระบวนการแปรรูปรัฐวิสาหกิจไทย ตั้งแต่ปีพ.ศ.2540 จนกระทั่งถึงปัจจุบันโดยใช้วิธีการวิจัยเอกสาร โดยการรวบรวมข้อมูลจากเอกสารต่างๆที่เกี่ยวข้องอันประกอบไปด้วย รายงานการศึกษา เอกสาร หนังสือ วารสาร มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวกับแนวคิดการแปรรูป

รัฐวิสาหกิจไทย ข้อมูลจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการแปรรูปรัฐวิสาหกิจไทย และหนังสือแจ้งความ
 จ้างขอความช่วยเหลือทางการเงินและวิชาการโดยข้อมูลที่เก็บรวบรวมมาได้จะนำมาวิเคราะห์
 โดยใช้วิธีการวิเคราะห์เชิงคุณภาพ ผลการศึกษาวิจัยสรุป ได้ดังนี้

1. การศึกษาที่มาและเหตุผลของแนวคิดการแปรรูปรัฐวิสาหกิจไทย(Privatization)ที่
 เกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2540-2543 เป็นผลที่มาจากเหตุปัจจัยหลายประการทั้งจากมูลเหตุปัจจัย
 ภายในประเทศ กล่าวคือ ทั้งจากปัญหาด้านการเงินการคลังของภาครัฐบาล ปัญหาจาก
 รัฐวิสาหกิจเอง และมูลเหตุจากปัจจัยภายนอกประเทศอันเป็นผลที่เกิดจากการโจมตีค่าเงินบาท
 ประกอบกับวิธีการแก้ไขปัญหาของรัฐบาลไทยในขณะนั้นไม่เด็ดขาด ซึ่งปัญหาดังกล่าวได้มีส่วน
 เกี่ยวพันกันอย่างไม่สามารถแยกขาดจากกันได้ ทั้งนี้ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมานับตั้งแต่ประเทศ
 ไทยได้เกิดวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจในปี พ.ศ. 2540 จนกระทั่งรัฐบาลในยุคนั้นจำเป็นต้องไป
 ขอกู้ยืมเงินจากกองทุนการเงินระหว่างประเทศ ซึ่งโดยเงื่อนไขประการหนึ่งที่ได้กำหนดไว้ในหนังสือ
 แจ้งความจ้างขอรับความช่วยเหลือทางวิชาการและทางการเงินฉบับต่างๆคือการแปรรูป
 รัฐวิสาหกิจ ประกอบกับกระแสของระบบเศรษฐกิจเสรีของโลกที่มีส่วนสำคัญยิ่งในการ
 เปลี่ยนแปลงกระบวนการบริหารรัฐวิสาหกิจและระบบเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยรัฐบาลไทย
 ทุกชุดที่ผ่านมา จะมุ่งนโยบายที่เน้นการเปิดเสรีทางเศรษฐกิจให้แก่ภาคเอกชนมากขึ้น รวมทั้ง
 พยายามเพิ่มบทบาทให้แก่ภาคเอกชนให้เข้ามามีส่วนจัดให้มีบริการขั้นพื้นฐาน โดยภาครัฐเป็น
 เพียงผู้คอยควบคุมกำกับดูแล ควบคุมอยู่ห่างๆ อันเป็นการเพิ่มศักยภาพการแข่งขัน อันเป็นปัจจัย
 หลักที่สำคัญของระบบเศรษฐกิจแบบการค้าเสรี(Liberalization)

2. ผลจากการปฏิบัติการแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจตามคำแนะนำของกองทุนการเงินระหว่าง
 ประเทศ โดยเงื่อนไขในเรื่องการแปรรูปรัฐวิสาหกิจได้ถูกกำหนดในหนังสือแจ้งความจ้างทุกฉบับ
 โดยเฉพาะเงื่อนไขใน Box F ของหนังสือแจ้งความจ้างขอรับความช่วยเหลือทางวิชาการและ
 ทางการเงินที่ได้กำหนดให้มีการออกกฎหมายพระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ ซึ่งต่อมา ภาครัฐก็ได้
 มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติรัฐวิสาหกิจขึ้นเพื่อเป็นเครื่องมือของรัฐเมื่อมีความจำเป็นต้อง
 เปลี่ยนสถานะของรัฐวิสาหกิจจากรูปแบบเดิมที่เป็นรัฐวิสาหกิจประเภทองค์การของรัฐตามที่มี
 กฎหมายจัดตั้งขึ้นให้เป็นรูปแบบบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด แต่ยังคงมีสถานะเป็น
 รัฐวิสาหกิจประเภทหนึ่งโดยมีการเปลี่ยน ทุนจากรัฐวิสาหกิจเดิมเป็นทุนของบริษัทที่รัฐถือหุ้นและ
 ยังคงอำนาจหน้าที่เช่นเดิม ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการธุรกรรมต่างๆได้ง่ายยิ่งขึ้น

3. สำหรับรูปแบบและกระบวนการแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นในปี 2540 ด้วยวิธีการ
 แปรรูปรัฐวิสาหกิจนั้น สามารถแบ่งรูปแบบและกระบวนการแปรรูปรัฐวิสาหกิจออกเป็น

4 รูปแบบ คือ การขายกิจการ การร่วมลงทุนระหว่างรัฐกับเอกชน การให้สัมปทาน และ
 การยุบยกเลิกรัฐวิสาหกิจ

สมเกียรติ นีพัทธ์ผลสกุล (2544) ได้ศึกษาเรื่องนโยบายการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ ศึกษาเฉพาะความคิดเห็นของพนักงานการบินไทยต่อการแปรรูปบริษัท การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ มีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษาถึง ความคิดเห็นของพนักงานบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่มีต่อนโยบายการแปรรูปบริษัท โดยแบ่งการศึกษาออกเป็น 4 ส่วน คือ ศึกษาความคิดเห็นในการแปรรูป ความคิดเห็นต่อสภาวะปัจจุบัน ความคิดเห็นต่อสิ่งที่คาดว่าจะเกิดขึ้นหลังการแปรรูป และความสัมพันธ์ระหว่าง ตัวแปรอิสระกับความคิดเห็นในการแปรรูป กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่ พนักงานการบินไทย จำนวน 25,378 คน โดยการสุ่มตัวอย่าง 400 คน ตามสัดส่วนของฝ่ายการทำงานใช้วิธีการเก็บข้อมูลจากแบบสอบถาม รวบรวมและประมวลผลโดยโปรแกรม SPSS ผลจากการศึกษาพบว่า พนักงานส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วยกับการแปรรูป โดยให้เหตุผลว่าไม่มั่นใจในสวัสดิการ ความมั่นคงในการงาน ส่วนพนักงานที่เห็นด้วยมีเหตุผลว่าต้องการเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหาร และการแข่งขัน จากการศึกษายังพบว่าอีกว่า ในปัจจุบันพนักงานมีความคิดเห็นเชิงบวกในด้านสวัสดิการและความมั่นคง นอกเหนือจากนั้นแล้วมีความเห็นเชิงลบ แต่ความคิดเห็นหลังการแปรรูปพบว่าพนักงานมีความคิดเห็นเชิงลบในด้านสวัสดิการและความมั่นคง นอกเหนือจากนี้แล้วมีความเห็นเชิงบวก จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง ตัวแปรอิสระกับความคิดเห็นในการแปรรูป พบว่า ตัวแปรที่มีนัยสำคัญต่อความคิดเห็นได้แก่ อายุ อายุงาน ฝ่ายสถานภาพสมรส การมีบุตร ระดับการศึกษา และรายได้ การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้มีข้อเสนอแนะคือนโยบายการแปรรูปรัฐวิสาหกิจจะประสบความสำเร็จได้นั้น จะต้องอาศัยการสร้างความเข้าใจก่อนเป็นอันดับแรก ด้วยการให้ข้อมูลข่าวสารที่เพียงพอและเป็นจริง มีความเข้าใจและยอมรับแล้ว ต้องสร้างแรงผลักดันเป็นอันดับต่อไป ส่วนปัญหาหรือผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการแปรรูปนั้นทั้งฝ่ายบริหาร พนักงาน และรัฐบาล ควรจะพิจารณาแนวทางแก้ไขไว้ก่อน เพื่อสร้างความมั่นใจให้กับพนักงานที่อาจจะต้องได้รับผลกระทบเหล่านั้น หากทำตามขั้นตอนได้ เชื่อแน่ว่าการนำนโยบายการแปรรูปรัฐวิสาหกิจไปปฏิบัติให้ประสบความสำเร็จนั้น น่าจะดำเนินได้อย่างราบรื่น ผลลัพธ์นั้นปลายที่ได้ก็จะตกอยู่กับหน่วยงาน ประชาชนผู้ใช้บริการ และประเทศชาติ

สุชาติ นราพงษ์ (2544) ได้วิจัยเรื่อง “การวิเคราะห์ความได้เปรียบเชิงแข่งขันของสายการบินไทยเปรียบเทียบกับสายการบินสิงคโปร์ และสายการบินมาเลเซีย” พบว่า การวิเคราะห์จุดแข็ง (Strength) ที่เป็นปัจจัยที่นำมาซึ่งความสำเร็จ และนำมาซึ่งความได้เปรียบเชิงแข่งขัน (Competitive Advantage) ของบริษัทการบินไทยคือ ชื่อเสียงด้านบริการที่มีความเป็นเอกลักษณ์ไทย การบริการที่ครอบคลุมจากการเป็นพันธมิตรสายการบิน การบริการของศูนย์ซ่อมอากาศยานที่มีความทันสมัย และการได้รับการรับรองระบบบริหารงานสิ่งแวดล้อม ISO 14001 ซึ่ง

ทั้งหมดเป็นปัจจัยที่สร้างภาพพจน์และความเชื่อมั่นต่อผู้โดยสาร และสายการบินที่มาใช้บริการ จนเป็นที่รู้จักดีทั่วโลก

สุธิดา บริบาล (2544) ได้วิจัยเรื่อง “ความคิดเห็นของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินต่อการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ : ศึกษากรณีเฉพาะ บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)” การศึกษาวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ ประการแรก เพื่อศึกษาถึงระดับความคิดเห็นต่อการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ ของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ประการที่สอง เพื่อศึกษาเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินบริษัท การบินไทย (มหาชน) ตามปัจจัยลักษณะส่วนบุคคล ประการที่สาม เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยความรู้สึกมั่นคงและก้าวหน้าในการทำงาน และปัจจัยความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ กับความคิดเห็นของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ต่อการแปรรูปรัฐวิสาหกิจกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ คือ พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ทั้งหญิงและชายที่ปฏิบัติงานอยู่ในชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ และชั้นประหยัด จำนวน 356 คน รวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้คอมพิวเตอร์โปรแกรม SPSS for Windows สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่า t-test ค่า One way ANOVA ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ผลการวิจัยพบว่า พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) โดยภาพรวมแล้วมีความเห็นด้วยกับการแปรรูปรัฐวิสาหกิจอยู่ในระดับปานกลาง ความแตกต่างเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไป คือ เพศ อายุ ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน ก่อให้เกิดความแตกต่างกันของความคิดเห็นเกี่ยวกับการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ ส่วนปัจจัยความรู้สึกและก้าวหน้าในการทำงานและปัจจัยความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นต่อการแปรรูปรัฐวิสาหกิจของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน บริษัท การบินไทย (มหาชน)

ธิดารัตน์ ทวีวัฒนานนท์ (2545) วิจัยเรื่องการแปรสัญญาสัมปทานโทรคมนาคม ศึกษาเฉพาะกรณีของบริษัท แอดวานซ์ อินโฟร์ เซอร์วิส จำกัด (มหาชน) พบว่า กิจการโทรคมนาคมในอดีตมีการผูกขาดโดยหน่วยงานภาครัฐซึ่งสองหน่วยงาน หลักที่ทำหน้าที่เป็นทั้งผู้กำกับดูแล และเป็นทั้งผู้ให้บริการคือองค์การโทรศัพท์ แห่งประเทศไทยและการสื่อสารแห่งประเทศไทย เอกชนจะเข้าดำเนินการได้ต่อเมื่อ หน่วยงานภาครัฐคัดเลือกเข้ามาเป็นคู่สัญญาโดยการให้สัมปทาน และหน่วยงานภาครัฐกำกับดูแลภายใต้สัญญา ซึ่งในปัจจุบันการพัฒนาทางเทคโนโลยีในกิจการโทรคมนาคมโดยเฉพาะกิจการโทรศัพท์เคลื่อนที่ที่มีการพัฒนาอย่างรวดเร็วภายใต้การแข่งขันที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับการที่กฎหมายรัฐธรรมนูญปี พ.ศ. 2540 ได้บัญญัติรองรับถึง เรื่องของกิจการ

โทรคมนาคมโดยให้เมืองคักรของรัฐที่เป็นอิสระเข้ามากำกับดูแลกิจการ โทรคมนาคม และให้รัฐสนับสนุนเศรษฐกิจให้มีกลไกทางการตลาดให้เป็นไปอย่าง เสรีและเป็นธรรม ซึ่งต่อมาได้มีการออกพระราชบัญญัติองค์การจัดสรรคลื่นความถี่และ กำกับวิทยุกระจายเสียง วิทยุโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคม พ.ศ. 2543 และพระ ราชบัญญัติประกอบกิจการโทรคมนาคม พ.ศ. 2544 ขึ้นเพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายรัฐ ธรรมนูญ และโดยที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก แม้ปัจจุบันยังไม่ มีความตกลงที่จะเปิดเสรีในกิจการโทรศัพท์เคลื่อนที่อย่างชัดเจนเช่นเดียวกับต่าง ประเทศ เช่น ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งหากประเทศไทยมีการจัดระบบให้ กิจการโทรศัพท์เคลื่อนที่ที่มีการแข่งขันเสรี เป็นธรรม ให้เกิดขึ้นภายในประเทศเพื่อรองรับสภาพการณ์ในอนาคตที่อาจจะต้องมีการแข่งขันกับต่างประเทศได้อย่างเข้มแข็ง ย่อมเป็นสิ่งที่ดี จากสภาวะการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปทั้งทางระบบของเศรษฐกิจและกฎหมาย ทำให้ สัญญาซึ่งบริษัทเอกชนได้รับสัมปทานจากหน่วยงานภาครัฐโดยมีข้อตกลงที่ภาครัฐจะเป็นผู้ได้รับส่วนแบ่งรายได้และกำกับดูแลภาคเอกชนในการให้บริการโทรศัพท์เคลื่อน ที่ผ่านกระบวนการทางสัญญานั้นไม่สอดคล้องกับเศรษฐกิจและกฎหมาย ซึ่งปัญหาดัง กล่าวทั้งภาครัฐและเอกชนควรที่จะร่วมมือกันและผู้ให้บริการเป็นปัจจัยหนึ่งที่ภาครัฐ และภาคเอกชนจะต้องคำนึงถึง การยกเลิกสัญญาและมีข้อตกลงกันใหม่ระหว่างรัฐกับ เอกชน

จินตนา รุ่งโรจน์พัฒนเสรี (2547) ได้วิจัยเรื่องนโยบายเปิดเสรีโทรคมนาคมของประเทศไทย : ผลกระทบต่อบริษัท ทศท. คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) (องค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย) พบว่า

1. นโยบายการเปิดเสรีโทรคมนาคมของรัฐไม่ชัดเจนและขาดการปฏิบัติอย่างต่อเนื่องตาม การเปลี่ยนแปลงของรัฐบาล รัฐบาลที่ได้รับการเลือกตั้งเข้ามาใหม่ส่วนใหญ่จะไม่สานต่องานของ รัฐบาลเดิม ก่อให้เกิดความล่าช้าในการปฏิบัติงาน

2. การแปรรูปองค์การโทรศัพท์ฯ เป็นบริษัท ทศท. คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) ทำให้เกิด การเปลี่ยนแปลงอำนาจหน้าที่จากเดิมทศท. มีหน้าที่ให้บริการและกำกับดูแลด้านโทรคมนาคม ปัจจุบัน ทศท. เป็นบริษัทที่ให้บริการด้านโทรคมนาคมเช่นบริษัทเอกชนทั่วไป ส่วนการกำกับดูแล เป็นหน้าที่ของคณะกรรมการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กทช.) การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างและการ บริหารงาน การจัดองค์กรเป็นกลุ่มธุรกิจที่มีโครงสร้างในแนวราบเพื่อลดขั้นตอนการดำเนินงาน ก่อให้เกิดความคล่องตัว รูปแบบการบริหารจัดการเป็นลักษณะการกระจายอำนาจ กลุ่มธุรกิจ แต่ละกลุ่มมีอิสระในการบริหารจัดการ

3. การศึกษาการเปิดเสรีโทรคมนาคมในประเทศสิงคโปร์และฮ่องกง พบว่าทั้งสองประเทศ สามารถเปิดเสรีโทรคมนาคมได้ตามกำหนดที่ให้ไว้กับองค์การการค้าโลก ผลจากการเปิดเสรี

โทรคมนาคมของทั้งสองประเทศ ทำให้กิจการโทรคมนาคมพัฒนาอย่างรวดเร็วและสามารถให้บริการได้อย่างทั่วถึง มีผู้ให้บริการเพื่อให้ผู้บริโภคเลือกใช้บริการมากขึ้น

4. ผลที่เกิดจากการเปิดเสรีโทรคมนาคมก่อให้เกิดประโยชน์แก่ประชาชน การศึกษาเปรียบเทียบกับประเทศในภูมิภาคเดียวกันพบว่า อัตราค่าโทรศัพท์ทางไกลภายในประเทศ ค่าโทรศัพท์ทางไกลระหว่างประเทศ ค่าบริการโทรศัพท์เคลื่อนที่และราคาเครื่องโทรศัพท์เคลื่อนที่ของไทยมีอัตราที่สูงกว่าประเทศที่เปิดเสรีโทรคมนาคมแล้ว



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 3

ผลกระทบของนโยบายการเปิดเสรีทางการบินของประเทศไทย ต่อบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)

ในบทนี้ผู้วิจัยจะนำเสนอข้อมูล ของบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ความเป็นมาของการเปิดเสรีทางการบิน ผลกระทบของนโยบายการเปิดเสรีทางการบินของประเทศไทยที่มีต่อ บริษัทฯ รวมถึง การปรับตัวของบริษัทฯ ภายใต้ต้นโยบายการเปิดน่านฟ้าเสรี

3.1 ภาพรวมของอุตสาหกรรมการบินโลก

อุตสาหกรรมการบินถือได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมใหญ่ที่มีการเจริญเติบโตอุตสาหกรรมหนึ่ง และมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของโลก เนื่องจากเป็นอุตสาหกรรมที่ช่วยส่งเสริมสนับสนุนการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ การค้าการลงทุนระหว่างประเทศ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การท่องเที่ยว และเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงระหว่างอุตสาหกรรมต่างๆ ซึ่งมีการขยายตัวอยู่ตลอดเวลา

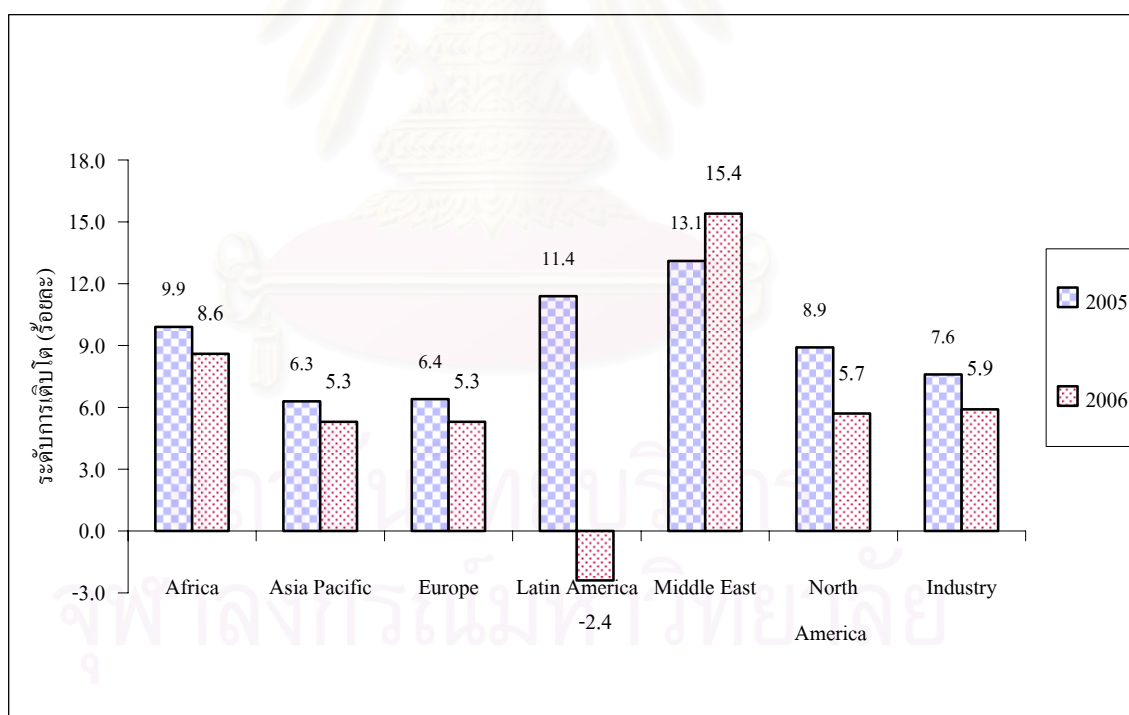
ในอดีตอุตสาหกรรมการบินมีการเติบโตมาก และได้หยุดชะงักเนื่องมาจากเหตุการณ์วินาศกรรมที่อาคาร World Trade Center ในประเทศสหรัฐอเมริกา เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2001 วิกฤตการณ์การแพร่ระบาดของโรคระบบทางเดินหายใจเฉียบพลันรุนแรงหรือโรคซาร์ส (Severe Acute Respiratory Syndrome: SARS) ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกเมื่อต้นปี 2003 และภาวะราคาน้ำมันในตลาดโลกสูงขึ้น อย่างไรก็ตามในช่วงปี 2005 ถึง 2006 ที่ผ่านมา สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transportation Association: IATA¹) ได้เผยแพร่ผลสำรวจ

¹ สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transportation Association: IATA) เป็นองค์การระหว่างประเทศที่ดำเนินงานโดยภาคเอกชนระดับโลก ก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ.2488 ที่กรุงฮาวานา ประเทศคิวบา มีวัตถุประสงค์ เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการขนส่งทางอากาศและถูกต้องตามหลักเศรษฐกิจ หากทางให้มีความร่วมมือกันระหว่างสายการบินสมาชิก ส่งเสริมมาตรฐานการบริการด้านการขนส่งทางอากาศ ปัจจุบันมีสมาชิกมากกว่า 240 สายการบิน ครอบคลุมร้อยละ 98 ของการจราจรทางอากาศระหว่างประเทศทั่วโลก โดยมีหน้าที่หลักคือ

1. อำนวยความสะดวกในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าให้มีการเชื่อมโยงกัน โดยถือตัวใบเขียวด้วยคุณภาพเท่าเทียมกัน
2. ส่งเสริมด้านความปลอดภัยและการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศอย่างประหยัด
3. สนับสนุนการบินพาณิชย์และร่างกฎระเบียบต่างๆของการขนส่งทางอากาศ
4. ศึกษาและหาทางแก้ไขปัญหาก็่เกี่ยวข้องกัอุตสาหกรรมการบิน
5. กำหนดนโยบายเรื่องตัวโดยสารทั้งในด้านราคา การชั่งน้ำหนัก การตรวจสอบสัมภาระ การดูแลเอกสารให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วโลก

การจราจรทางอากาศในการขนส่งผู้โดยสารรวมของอุตสาหกรรมการบินของโลก โดยวัดออกมาในรูปของ Revenue Passenger-Kilometer: RPK เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันในปีก่อนหน้าพบว่า ทั้งอุตสาหกรรมมีการเติบโตเพิ่มขึ้นลดลงจากร้อยละ 7.6 ในปี 2005 เป็นร้อยละ 5.9 ในปี 2006 ส่วนในภูมิภาคที่มีการเติบโตเพิ่มมากขึ้น ได้แก่ ภูมิภาคตะวันออกกลาง ซึ่งเป็นภูมิภาคที่มีอัตราโตเร็วที่สุดจากเติบโตร้อยละ 13.1 ในปี 2005 เป็นร้อยละ 15.4 ในปี 2006 แต่ในภูมิภาคที่เหล็กลับมีการเติบโตในด้านการขนส่งผู้โดยสารที่ชะลอตัว อันเนื่องมาจากการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรม ภาวะราคาน้ำมันในตลาดโลกสูงขึ้น ทำให้กระทบต่อความต้องการเดินทางทั่วโลก โดยภูมิภาคละตินอเมริกามีการเติบโตลดลง ซึ่งเติบโตร้อยละ 11.4 เป็นลดลงร้อยละ 2.4 ส่วนภูมิภาคที่เติบโตลดลงต่อมาก็คือ อเมริกาเหนือ ซึ่งลดลงจากร้อยละ 8.9 เป็นร้อยละ 5.7 ตามด้วยภูมิภาคแอฟริกา ยุโรป และเอเชียแปซิฟิก ซึ่งลดลงเป็นร้อยละ 8.6, 5.3 และ 5.3 ในปี 2006 ตามลำดับ แสดงได้ในแผนภาพที่ 3.1 ดังนี้

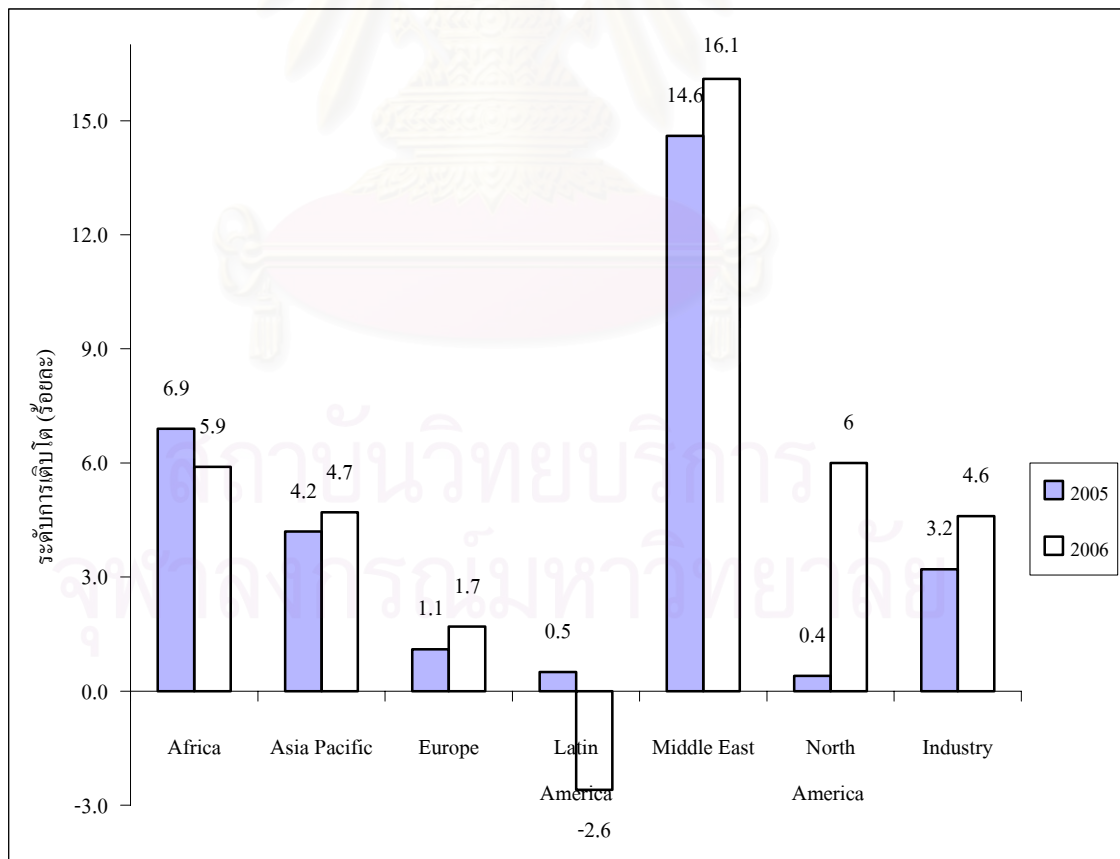
แผนภาพที่ 3.1 ระดับการเติบโตในการขนส่งผู้โดยสารของอุตสาหกรรมการบินของโลก แบ่งตามภูมิภาค ในปี 2005-2006



ที่มา: สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transportation Association: IATA)

สำหรับในด้านการขนส่งสินค้า โดยวัดออกมาในรูปของ Freight Tonne-Kilometer: FTK เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันในปีก่อนหน้า ในภาพรวมทั้งอุตสาหกรรมมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นมากกว่าในปี 2005 ซึ่งในปี 2006 โตขึ้นร้อยละ 4.6 แต่ในปี 2005 ทั้งอุตสาหกรรมโตขึ้นเพียงร้อยละ 3.2 เท่านั้น โดยภูมิภาคตะวันออกกลางยังคงเป็นภูมิภาคที่มีอัตราการเติบโตสูงสุดจากร้อยละ 14.6 ในปี 2005 เป็นร้อยละ 16.1 ในปี 2006 ตามด้วยภูมิภาคอเมริกาเหนือที่เติบโตเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 0.4 เป็นร้อยละ 6 อันเนื่องมาจากการปรับปรุงและขยายตลาดที่เพิ่มขึ้น นอกจากนี้ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกและยุโรปยังมีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 4.7 และ 1.7 ในปี 2006 ตามลำดับ ส่วนภูมิภาคที่มีการเติบโตในการขนส่งผู้โดยสารชะลอตัวได้แก่ ภูมิภาคละตินอเมริกา ซึ่งเติบโตร้อยละ 0.5 ในปี 2005 แต่กลับลดลงร้อยละ 2.6 ในปี 2006 และภูมิภาคแอฟริกาจากเติบโตร้อยละ 6.9 ในปี 2005 เป็นร้อยละ 5.9 ในปี 2006 ตามลำดับ โดยสามารถแสดงในแผนภาพที่ 3.2 ได้ ดังนี้

แผนภาพที่ 3.2 ระดับการเติบโตในการขนส่งสินค้าของอุตสาหกรรมการบินของโลก แบ่งตามภูมิภาค ในปี 2005-2006

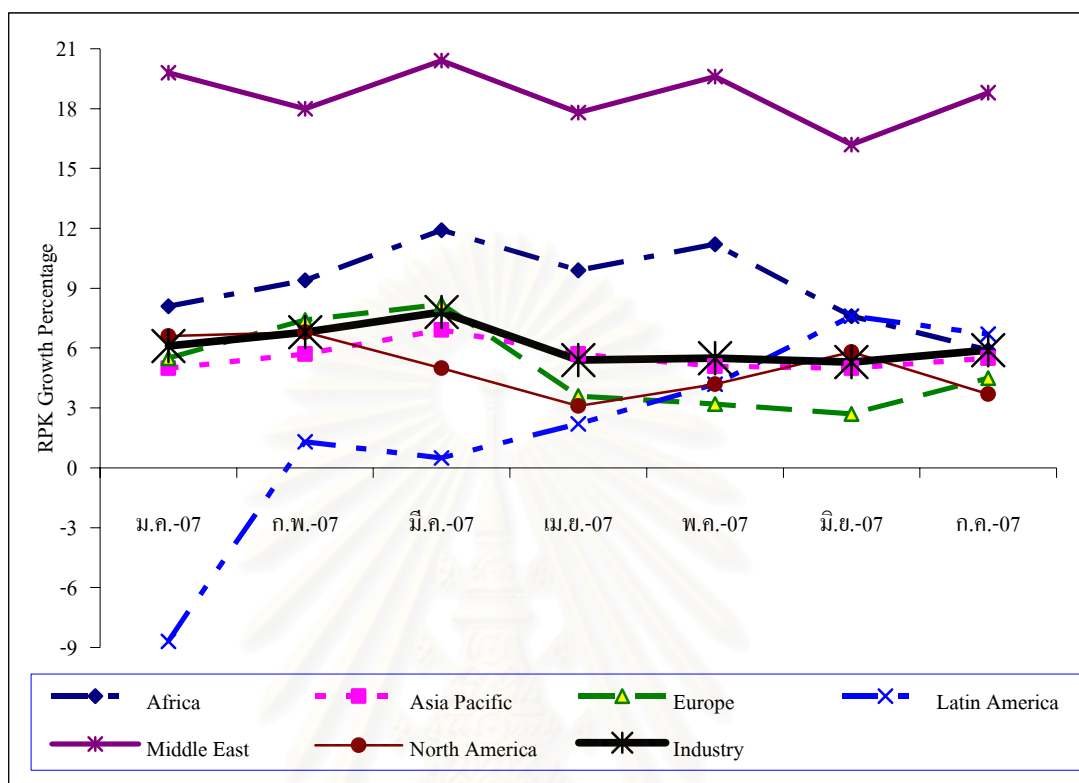


ที่มา: สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transportation Association: IATA)

ส่วนการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินในปี 2007 ครั้งปีแรกที่ผ่านมา ในแผนภาพที่ 3 พบว่าการขนส่งผู้โดยสารทั้งภาคอุตสาหกรรมในช่วงเวลาเดียวกันเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้านี้ ซึ่งวัดออกมาในรูปของ Revenue Passenger-Kilometer: RPK เติบโตประมาณร้อยละ 6 ในช่วงต้นปี และเติบโตลดลงเป็นร้อยละ 5.9 ในช่วงเดือนกรกฎาคม 2007 ซึ่งในเดือนเมษายนมีการทำข้อตกลงการเปิดเสรีด้านการบินระหว่างอเมริกาและยุโรป รวมทั้งในประเทศอเมริกากับประเทศจีน ซึ่งถือเป็นตลาดการบินที่สำคัญ และมีเครื่องบินรูปแบบใหม่ที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของเครื่องบิน ภูมิภาคตะวันออกกลางมีระดับการเติบโตสูงสุดเนื่องจากความต้องการเดินทางของภูมิภาคที่เพิ่มสูงขึ้นประกอบกับเส้นทางการบินที่เปิดให้บริการเพิ่มมากขึ้น โดยเติบโตร้อยละ 18.8 ในเดือนกรกฎาคม 2007 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันในปี 2006 ในภูมิภาคแอฟริกามีระดับการเติบโตอยู่ในลำดับที่ 2 เนื่องจากสภาพเศรษฐกิจที่ดีขึ้นและมีการเชื่อมต่อเส้นทางบินไปยังตะวันออกกลางและเอเชียแปซิฟิกให้สะดวกขึ้น ซึ่งในเดือนมีนาคม 2006 มีระดับการเติบโตในการขนส่งผู้โดยสารถึงร้อยละ 11.9 ส่วนภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกและยุโรปมีความเติบโตในการขนส่งผู้โดยสารในเดือนมีนาคม 2007 โตร้อยละ 6.9 และ 8.2 ตามลำดับ โดยในทวีปยุโรปมีระดับการเพิ่มขึ้นอย่างช้าๆ ในเดือนพฤษภาคมเนื่องจากการเข้ามาแข่งขันของสายการบินต้นทุนต่ำเพิ่มมากขึ้น ส่วนภูมิภาคอเมริกาเหนือมีการเจริญเติบโตตอนปี 2007 ลดลงเล็กน้อยตั้งแต่ในเดือนกุมภาพันธ์จากร้อยละ 6.6 ลดลงเป็นร้อยละ 3.1 ในเดือนเมษายน 2007 และเพิ่มขึ้นตามลำดับ ซึ่งเป็นผลมาจากเศรษฐกิจในประเทศสหรัฐอเมริกาที่หดตัวลง นอกจากนี้ในละตินอเมริกาที่การขนส่งผู้โดยสารด้านการบินลดลงตั้งแต่ปลายปี 2006 เนื่องจากการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมการบินใหม่ และมีความต้องการเดินทางเพิ่มมากขึ้น ซึ่งเติบโตขึ้นร้อยละ 7.6 ในเดือนมิถุนายน 2007 เมื่อเทียบกับในปี 2006 แสดงได้ในแผนภาพที่ 3.3 ดังนี้

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนภาพที่ 3.3 ระดับการเติบโตในการขนส่งผู้โดยสารของอุตสาหกรรมการบินของโลก แบ่งตามภูมิภาคปี 2007 ช่วงครึ่งปีแรก

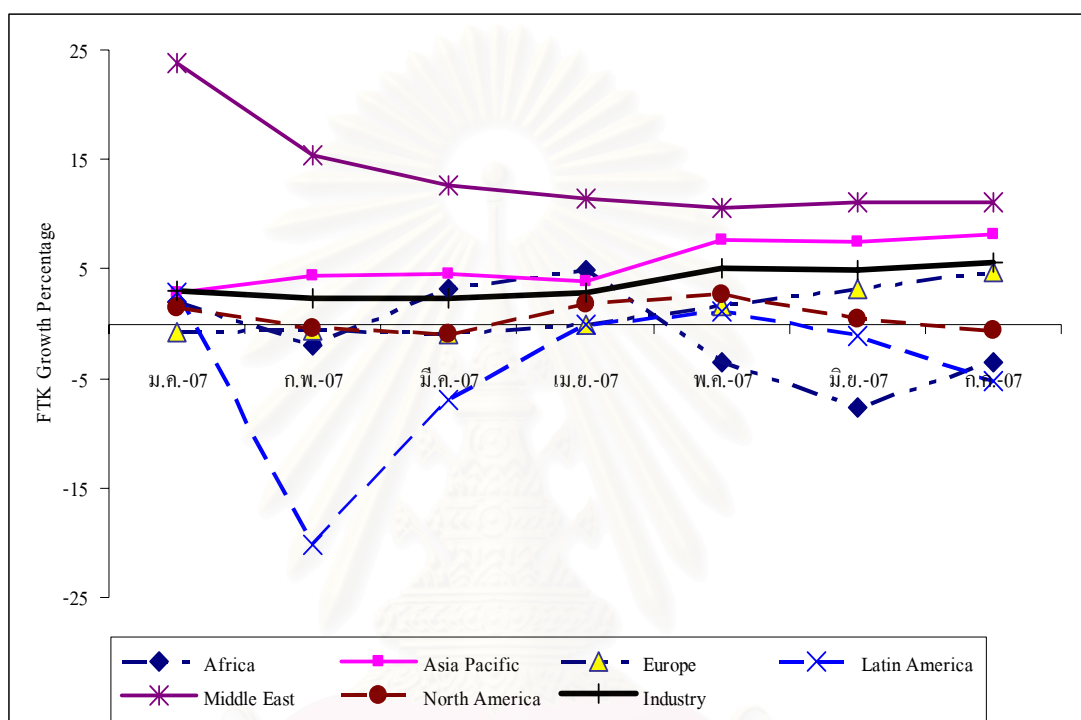


ที่มา: สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transportation Association: IATA)

นอกจากนี้การเติบโตในด้านการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ของอุตสาหกรรมการบินในช่วงครึ่งแรกของปี 2007 พบว่าการขนส่งสินค้าทั้งภาคอุตสาหกรรมในช่วงเวลาเดียวกันเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ซึ่งวัดออกมาในรูปของ Freight Tonne-Kilometer: FTK เติบโตแบบคงที่ประมาณร้อยละ 2.3 ในช่วงไตรมาสแรกของปี 2007 และโตขึ้นเป็นร้อยละ 5.5 ในเดือนกรกฎาคม 2007 ซึ่งเป็นช่วงที่เศรษฐกิจของโลกมีความแข็งแกร่ง เกิดการแข่งขันในการขนส่งด้านต่างๆ อย่างรุนแรง ในภูมิภาคตะวันออกกลางยังคงมีการเติบโตทั้งในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าที่สูง โดยมีการขยายเส้นทางบินในการขนส่งสินค้าเพิ่มมากขึ้น และมีการเพิ่มการลำเลียงสินค้าที่มีการเสื่อมสภาพเร็วเพื่อเข้าถึงประชากรในภูมิภาคอย่างทั่วถึง เช่น ผัก ผลไม้ เป็นต้น โดยเติบโตสูงสุดในช่วงต้นปีร้อยละ 23.8 และเป็นร้อยละ 11.1 ในเดือนมิถุนายน 2007 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันในปีก่อนหน้า ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกโตสูงสุตร้อยละ 8.2 ในเดือนกรกฎาคม ส่วนในยุโรปมีการขนส่งสินค้าหดตัวลงตั้งแต่ต้นปี 2007 และเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นมาในเดือนพฤษภาคม ภูมิภาคอเมริกาเหนือเติบโตผันผวนสลับกับการลดลงในระดับเล็กน้อย ส่วนในละตินอเมริกาความต้องการ

ขนส่งสินค้าลดลงมากที่สุดถึงร้อยละ 20.2 ในเดือนกุมภาพันธ์ และเพิ่มขึ้นจนทรงตัวอยู่ในเดือนเมษายน 2007 อย่างไรก็ตาม ยังมีแนวโน้มเริ่มจะลดลงอีกตั้งแต่เดือนมิถุนายน ซึ่งแสดงได้ในแผนภาพที่ 3.4 ดังนี้

แผนภาพที่ 3.4 ระดับการเติบโตในการขนส่งสินค้าของอุตสาหกรรมการบินของโลก แบ่งตามภูมิภาคในช่วงต้นปี 2007



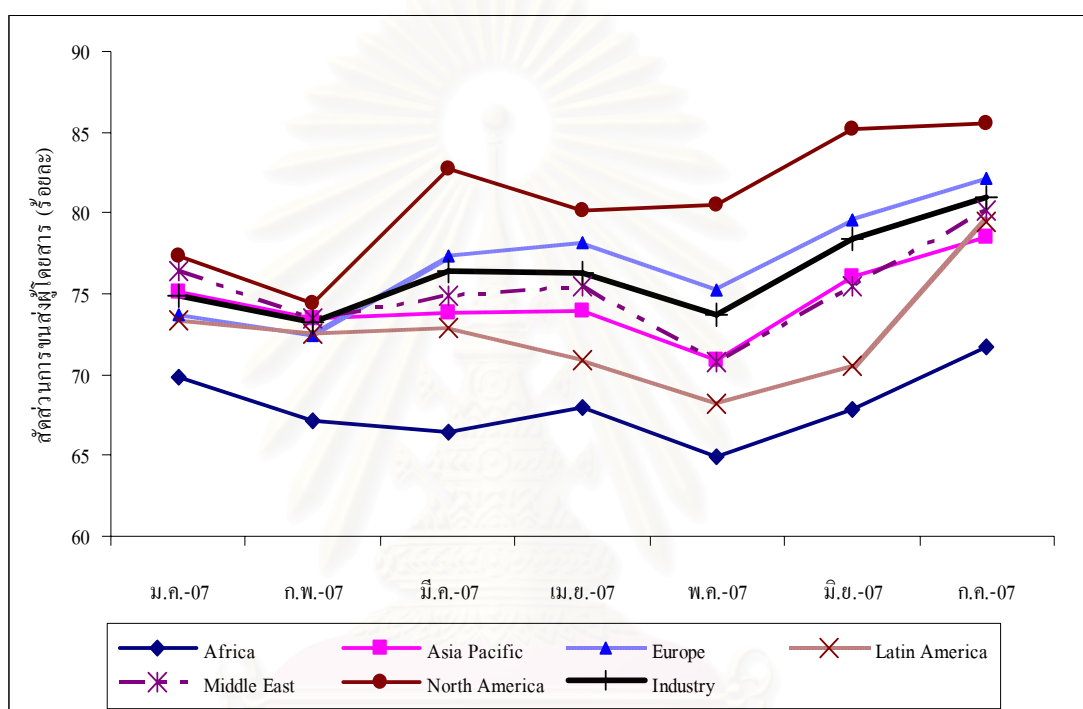
ที่มา: สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transportation Association: IATA)

สำหรับสัดส่วนในการขนส่งผู้โดยสารหรือ Passenger Load Factor² นั้น ในช่วงต้นปี 2007 ทั้งภาคอุตสาหกรรมมีสัดส่วนการขนส่งผู้โดยสารร้อยละ 74.9 อย่างไรก็ตามอเมริกาเหนือถือเป็นภูมิภาคที่มีสัดส่วนการขนส่งผู้โดยสารมากที่สุด ซึ่งในช่วงเดือนกรกฎาคมมีมากถึงร้อยละ 85.6 ตามด้วยยุโรป ตะวันออกกลาง ละตินอเมริกาและเอเชียแปซิฟิกที่ในช่วงดังกล่าวมีการขนส่งผู้โดยสารมากถึงร้อยละ 82.1, 80.2, 79.5 และ 78.5 ตามลำดับ ส่วนในทวีปแอฟริกาเป็นภูมิภาคที่มีสัดส่วนการขนส่งผู้โดยสารน้อยที่สุดเพียงร้อยละ 66.4 ในช่วงไตรมาสแรกเท่านั้น และเพิ่มขึ้น

² Passenger Load Factor คือ สัดส่วนของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารหรือ Revenue Passenger Kilometer: RPK เทียบกับปริมาณที่นั่งที่สามารถรองรับผู้โดยสารได้หรือ Available Seat Kilometer: ASK

เป็นร้อยละ 71.7 ในเดือนกรกฎาคม สายการบินที่อยู่ในภูมิภาคต่างๆ พยายามเน้นประสิทธิภาพในการรักษาระดับสัดส่วนของ Passenger Load Factor ให้อยู่ในระดับสูง จากความต้องการเดินทางของผู้โดยสารที่ลดลงโดยลดขนาดของกำลังการผลิต (Available Seat-Kilometer: ASK) ซึ่งระดับความเติบโตของ Passenger Load Factor ดังกล่าว แสดงในแผนภาพที่ 3.5 ดังนี้

แผนภาพที่ 3.5 รูปภาพแสดงสัดส่วนในการขนส่งผู้โดยสาร (Passenger Load Factor) ของอุตสาหกรรมการบินของโลก แบ่งตามภูมิภาค ในช่วงต้นปี 2007



ที่มา: สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transportation Association: IATA)

นอกจากนี้ยังสรุปได้ว่า ตลอดครึ่งปีแรกของปี 2007 ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger-Kilometer: RPK) เติบโตเพิ่มขึ้น ในขณะที่ปริมาณกำลังการผลิตในการขนส่งผู้โดยสาร (Available Seat-Kilometer: ASK) มีความเจริญเติบโตเพิ่มขึ้นเช่นกัน ทำให้สัดส่วนของการขนส่งผู้โดยสาร (Passenger Load Factor: PLF) นั้น ยังสามารถคงที่อยู่ในระดับสูงได้ ในส่วนของปริมาณในการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (Freight Tonne-Kilometer: FTK) ลดลง แต่กำลังการผลิตในการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (Available Tonne-Kilometer: ATK) กลับเพิ่มขึ้น ซึ่งส่งผลให้ทำให้เกิดที่ว่างเหลือสำหรับการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (Available Tonne-Kilometer: ATK) หรืออุปทานส่วนเกิน (Excess Supply) ในอุตสาหกรรมการบินของโลกโดยรวม ซึ่งค่าระดับการเติบโตต่างๆ แสดงในตารางที่ 3.1 ดังนี้

ตารางที่ 3.1 ระดับการเติบโตในการขนส่งผู้โดยสาร สินค้าและพัสดุภัณฑ์ตลอดช่วงครึ่งปีแรกของปี 2007 เทียบปี 2006 ในอุตสาหกรรมการบิน

Region	RPK Growth (%)	ASK Growth (%)	PLF	FTK Growth (%)	ATK Growth (%)
Africa	9.9	7.7	67.5	-2.7	6.0
Asia Pacific	6.0	5.0	74.3	4.6	6.0
Europe	4.9	4.1	76.3	0.7	2.8
Latin America	0.7	1.4	71.3	-3.8	7.1
Middle East	17.8	14.9	74.3	11.7	15.0
North America	5.2	5.0	80.2	-1.2	2.2
Industry	6.3	5.4	75.7	2.7	5.0

ที่มา: สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transportation Association: IATA)

หมายเหตุ RPK: Revenue Passenger-Kilometer คือ ปริมาณในการขนส่งผู้โดยสาร
ASK: Available Seat-Kilometer คือ กำลังผลิตในการขนส่งผู้โดยสาร
PLF: Passenger Load Factor คือ สัดส่วนของปริมาณในการขนส่งผู้โดยสาร
เทียบกับกำลังการผลิตในการขนส่งผู้โดยสาร
FTK: Freight Tonne-Kilometer คือ ปริมาณในการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์
ATK: Available Tonne-Kilometer คือ กำลังการผลิตในการขนส่งสินค้าและ
พัสดุภัณฑ์

อย่างไรก็ตามได้มีการคาดการณ์ว่าภาพรวมของอุตสาหกรรมการบินจะเติบโตขึ้นอย่างช้า ๆ ในช่วงปลายปี 2007 เนื่องจากภาวะราคาน้ำมันในตลาดโลกที่ยังคงมีความผันผวน แต่อุตสาหกรรมการบินเป็นอุตสาหกรรมที่ยังคงมีการเติบโตอย่างเข้มแข็ง โดยมีการส่งมอบเครื่องบินใหม่จำนวน 1,800 ลำ ไปยังสายการบินในภูมิภาคต่างๆ ได้แก่ ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ยุโรป และอเมริกาเหนือร้อยละ 35, 26 และ 25 ตามลำดับ และคาดว่าในปี 2010 จะมีผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 2 เท่า แต่กระนั้นก็ตาม ปัจจุบันโลกได้เผชิญกับสภาวะปัญหาโลกร้อนซึ่งทำให้สิ่งแวดล้อมทั่วโลกเปลี่ยนแปลงไปในทางที่แย่ลง อุตสาหกรรมการบินถือได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมสำคัญที่มีส่วนในการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) คิดเป็นร้อยละ 2 จากทั้งหมดทั่วโลก ซึ่งส่งผลทำให้โลกร้อน

ขึ้น ดังนั้น สายการบินต่างๆ ที่จะประสบความสำเร็จในปัจจุบันได้นั้น จะต้องจัดการการเผชิญกับสภาวะการแข่งขันที่รุนแรงและความท้าทายต่างๆ ได้ดีจากการเปิดเสรีด้านการบิน ปรับปรุงกับต้นทุนที่เพิ่มขึ้นจากภาวะราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสูงขึ้นและคุณภาพของการบริการ ซึ่งมาตรการรักษาความปลอดภัยของสายการบินนั้นยังถือเป็นปัจจัยหลักที่สำคัญที่มีผลต่อตลาดการบินของโลกเสมอ นอกจากนี้ บริษัทสายการบินต้องเน้นการปรับปรุงคุณภาพของสิ่งแวดล้อม รวมถึงการเน้นการลงทุนในรูปแบบเครื่องบินที่มีประสิทธิภาพในการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงอย่างประหยัด ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ออกสู่ชั้นบรรยากาศโลกซึ่งมีผลทำให้เกิดภาวะโลกร้อนมากยิ่งขึ้น โดยมีเป้าหมายหลักคือ Carbon-Free

3.2 ภาพรวมอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย

อุตสาหกรรมการบินในประเทศไทยนั้นได้มีการแข่งขันที่รุนแรงขึ้น จากการนำนโยบายการเปิดเสรีการบินมาใช้ทั้งภายในและระหว่างประเทศ เพื่อหวังเป็นนโยบายเชิงรุกในการแข่งขันและรักษาตำแหน่งการเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งประเทศไทยได้มีนโยบายอย่างชัดเจนในการเปิดเสรีด้านการบิน จึงมีหลายประเทศขอเจรจาทำข้อตกลงกับประเทศไทยจากการกำหนดความถี่หรือความจุลวงหน้า ให้เป็นแบบเสรี ซึ่งขณะนี้ประเทศไทยได้จัดทำความตกลงแบบเปิดเสรีสำหรับการขนส่งจราจรเสรีแบบที่ 3 4 และ 5 อย่างไม่จำกัดกับประเทศบาร์เรน มาเก๊า มาเลเซีย โอมาน มัลดีฟ เปรู กาตาร์ ศรีลังกา และสหรัฐอเมริกาฮับเอมิเรตส์ และมีแนวโน้มที่จะจัดทำความตกลงแบบเสรีกับประเทศต่างๆ มากขึ้นในอนาคต

สำหรับการเปิดเสรีของประเทศไทยกับสหรัฐอเมริกาในเดือนกันยายน ปี 2548 รัฐบาลไทยได้ลงนามเปิดเสรีน่านฟ้ากับสหรัฐอเมริกา ทำให้ไทยเป็นประเทศที่ 71 ในฐานะพันธมิตรที่เปิดน่านฟ้ากับสหรัฐอเมริกา ซึ่งทั้งสองประเทศจะได้รับสิทธิในการขนส่งผู้โดยสารในเสรีภาพที่ 5 คือสายการบินแต่ละประเทศสามารถเลือกเส้นทางบิน ไม่จำกัดจำนวนเที่ยวบิน สายการบิน หรือเมือง โดยใช้ความต้องการของผู้บริโภคเป็นหลัก ทางด้านประเทศไทยคาดว่าจะปริมาณเที่ยวบินไปยังสหรัฐฯ ที่เพิ่มขึ้น และการเปิดเสรีน่านฟ้านั้นจะมีส่วนช่วยส่งเสริมนโยบายของรัฐที่ต้องการผลักดันให้ไทยเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค ครอบคลุมตั้งแต่การขนส่งผู้โดยสาร การขนส่งสินค้า และการท่องเที่ยว ตามกรอบเวลาสำหรับขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางเสรีภาพทางการบินที่ 5 ตามตารางที่ 3.2 ดังนี้

ตารางที่ 3.2 ตารางแสดงกรอบเวลาสำหรับขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางเสรีภาพทางการบินที่ 5

ระหว่างไทยกับสหรัฐอเมริกา

กำหนดการบินขนส่งเสรีภาพที่ 5	สิทธิ
เริ่มตั้งแต่ตารางการบินฤดูหนาว 2005/2006	31 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ แต่ไม่เกิน 14 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ในแต่ละจุด
เริ่มตั้งแต่ตารางการบินฤดูหนาว 2006/2007	35 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ แต่ไม่เกิน 14 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ในแต่ละจุด
เริ่มตั้งแต่ตารางการบินฤดูหนาว 2007/2008	42 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ แต่ไม่เกิน 28 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ในแต่ละจุด
เริ่มตั้งแต่ตารางการบินฤดูหนาว 2008/2009	49 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ แต่ไม่เกิน 35 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ในแต่ละจุด
เริ่มตั้งแต่ปี 2010	ไม่จำกัด

นอกจากนี้ประเทศไทยได้เจรจาสิทธิการบินต่างๆกับอีกหลายประเทศ อาทิ เยอรมัน กัมพูชา ฟินแลนด์ บาร์เรน เปรู ซาอุดีอาระเบีย แทนซาเนีย โอมาน เยเมน ตองกา จอร์แดน อุซเบกิสถาน เป็นต้น

ส่วนนโยบายด้านการบินของประเทศไทยแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ นโยบายการบินภายในประเทศ และนโยบายการบินระหว่างประเทศ ดังนี้

นโยบายการบินภายในประเทศ

ประเทศไทยได้ดำเนินนโยบายแบบค่อยเป็นค่อยไป จากเดิมที่ห้ามมิให้สายการบินเอกชนทำการบินทับเส้นทางของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ต่อมาได้มีการผ่อนคลายนโยบาย ในปี 2544 เริ่มเปิดเสรีการบินให้เอกชนสามารถแข่งขันได้ในเส้นทางที่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ให้บริการอยู่ ส่งผลให้จำนวนสายการบินเอกชนเข้ามาให้บริการเพิ่มมากขึ้นเป็นลำดับ ทำให้ประชาชนมีสายการบินทางเลือกไว้เลือกใช้บริการได้มากขึ้น ตลาดการบินภายในประเทศมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะตลาดการบินที่มีสายการบินต้นทุนต่ำเข้าไปให้บริการ จะมีอัตราการขยายตัวสูงมาก (มากกว่าร้อยละ 30) อย่างไรก็ตามการให้บริการของสายการบินเหล่านี้มุ่งเน้นไปที่ตลาดหลัก และตลาดรอง เช่น เชียงใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต เชียงราย

พิษณุโลก อุตรดิตถ์ อุบลราชธานี และสุราษฎร์ธานี ซึ่งขณะนี้ภาครัฐได้สนับสนุนให้มีสายการบินขนาดเล็กบริการในเส้นทางสายย่อย เช่น แพร่ น่าน แม่ฮ่องสอน แม่สอด เป็นต้น

นโยบายการบินระหว่างประเทศ

ภายหลังจากการนำนโยบายการเปิดเสรีการบินมาปฏิบัติ โดยสร้างบรรยากาศของการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบิน ในการเจรจาตกลงสิทธิการบินกับประเทศคู่ภาคี ไทยได้เสนอให้ปรับปรุงหลักการกำกับดูแล อาทิ เรื่องการกำหนดสายการบิน จากเดิมที่มีการตกลงในลักษณะสายเดียวให้เป็นหลายสาย ซึ่งจะเปิดโอกาสให้สายการบินใหม่เข้ามาทำการบินระหว่างประเทศ การตกลงให้สิทธิความจุความถี่ และสิทธิรับขนการจราจรที่เพิ่มขึ้น การกำหนดเส้นทางบินแบบเปิดกว้าง จะทำให้สายการบินต่างๆ มีความคล่องตัวในการวางแผนให้บริการสามารถดำเนินบริการได้อย่างคุ้มทุนและมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับนโยบายของรัฐที่มุ่งเน้นให้มีสายการบินจำนวนมากทำการบินอย่างยั่งยืนและเป็นธรรม โดยเฉพาะเที่ยวบินสินค้าที่ได้รับการผ่อนคลายเป็นเต็มที่ ตามกระแส FTA (Free Trade Area) นอกจากนี้การเพิ่มเติมข้อบทว่าด้วยการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน หรือ code-share ทั้ง 3 รูปแบบ ได้แก่ Bilateral Code Share คือ การทำการบินร่วมกับสายการบินประเทศคู่สัญญาทั้งเส้นทางบินภายในและระหว่างประเทศ Same Contracting Code Share คือ การทำการบินร่วมกับสายการบินอื่นในประเทศเดียวกัน และ Third Party Code Share คือ การทำการบินร่วมกับสายการบินประเทศที่สามทำให้สายการบินสามารถร่วมมือให้บริการกับสายการบินของประเทศเดียวกัน สายการบินของประเทศคู่ภาคี และสายการบินของประเทศที่สามได้ สอดคล้องกับรูปแบบความร่วมมือของสายการบินทั้งในและนอกกลุ่มพันธมิตร

การดำเนินนโยบายการบินเสรียังส่งผลให้เกิดธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำเข้ามาแข่งขันทั้งในไทยและในต่างประเทศ ทำให้ค่าโดยสารมีราคาที่ถูกลง เป็นสายการบินทางเลือกที่ประชาชนสามารถเข้าถึงบริการการขนส่งทางอากาศได้มากขึ้น ทำให้เรื่องการเดินทางทางอากาศไม่ใช่เรื่องไกลตัวคนไทยเหมือนในอดีต เพราะราคาค่าโดยสารที่ไม่แตกต่างจากระบบการขนส่งทางอื่นจนเกินกว่าที่ประชาชนจะสามารถใช้บริการได้ สายการบินที่ให้บริการแบบปกติก็จะมีคู่แข่งโดยตรงเพิ่มมากขึ้น ทำให้ต้องมีการปรับตัวให้อยู่รอด โดยการให้บริการมีคุณภาพมากขึ้นไปอีก เพื่อสนองต่อความต้องการของประชาชนในหลากหลายรูปแบบ แต่ทั้งนี้ภาครัฐต้องมีมาตรการในการกำกับดูแลสร้างมาตรฐานการบินที่ดี เพื่อสร้างความมั่นใจด้านความปลอดภัย และเป็นหลักประกันว่าประชาชนจะได้รับบริการขนส่งทางอากาศที่ดีกว่าเดิมที่มีอยู่ในปัจจุบัน นอกจากนี้ยังเป็นการใช้สนามบินภายในประเทศที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุดอีกด้วย

นอกจากนี้การเปิดเสรีด้านการบินในภายในประเทศไทย ทำให้การผูกขาดของธุรกิจการบินภายในประเทศของสายการบินไทย (Thai Airways International: TG) และสายการบินบางกอกแอร์เวย์ (Bangkok Airways: PG) ที่เป็นสายการบินหลักของไทย ซึ่งได้รับสัมปทานการบินนั้นสิ้นสุดลง โดยในปัจจุบันมีธุรกิจการบินหลายอย่างในประเทศไทย ซึ่งมีทั้งแบบบริการประจำและไม่ประจำ เช่น ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจใช้เฮลิคอปเตอร์ เป็นต้น แต่เฉพาะธุรกิจสายการบินที่ให้บริการของประเทศไทย มีให้บริการหลายสายการบิน ได้แก่

1. สายการบินไทย (Thai Airways International: TG) มีนโยบายในการดำเนินงานในฐานะที่เป็นสายการบินแห่งชาติ เป็นตัวแทนของประเทศไทย ในการดำรงรักษาและเพิ่มพูนสิทธิด้านการบิน ร่วมส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว แสวงหาและเพิ่มพูนรายได้ทั้งในรูปแบบบาทและเงินตราต่างประเทศ นอกจากนี้ ยังดำเนินการส่งเสริมพัฒนาทรัพยากรบุคคลของบริษัทฯ ให้มีทักษะและวิชาชีพที่เป็นมาตรฐานสากล รวมถึงส่งเสริมพัฒนาเทคโนโลยีทุกสาขาที่เกี่ยวข้อง ในการบินพาณิชย์ของโลก ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังมุ่งเผยแพร่วัฒนธรรม ขนบธรรมเนียมประเพณี และเอกลักษณ์ของประเทศไทย สู่นานาชาติทั่วโลกอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ยังเป็นสายการบินที่ร่วมก่อตั้งกลุ่มพันธมิตรทางการบิน Star Alliance ในปี 1997 ร่วมกับอีก 4 สายการบินหลัก ได้แก่ สายการบิน United Airlines, Lufthansa, Scandinavian Airlines, และ Air Canada
2. สายการบินบางกอกแอร์เวย์ (Bangkok Airways: PG) ถือได้ว่าเป็นสายการบินประจำชาติสายที่ 2 เริ่มก่อตั้งในปี พ.ศ. 2511 ปัจจุบันมีฝูงบิน 11 ลำ มีฐานการบินอยู่ที่สนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ และยังเป็นเจ้าของสนามบินสมุย, สนามบินสุโขทัย และสนามบินตราด

นอกจากนี้ยังมีสายการบินอื่นๆอีก ได้แก่ สายการบินภูเก็ตแอร์ไลน์ (Phuket Airlines: VAP/9R) สายการบินพีบีแอร์ (PB Air: 9Q) สายการบินเอนเจิลแอร์ไลน์ (Angel Airlines: 8G) สายการบินแอร์อันดามัน (Air Andaman: 2Y) สายการบินโอเรียนท์ไทยแอร์ไลน์ (Orient Thai Airlines: OX) และสายการบินต้นทุนต่ำอีก 3 สายการบิน ได้แก่

1. สายการบินวันทูโก (One-To-Go Airlines: OG) เป็นสายการบินแบบประหยัดรายแรกของไทย อยู่ในเครือของสายการบิน โอเรียนท์ไทยแอร์ไลน์ (Orient Thai Airlines: OX) ซึ่งมีลักษณะการบริการโดดเด่นที่แตกต่างจากสายการบินต้นทุนต่ำทั่วไปในเอเชีย โดยเสนอค่าโดยสารแบบราคาเดียวในทุกเส้นทาง พร้อมบริการของว่างและเครื่องดื่ม เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 3 ธันวาคม พ.ศ.2546 ปัจจุบันมีฝูงบินทั้งสิ้น 11 ลำ

2. สายการบินไทยแอร์เอเชีย (Thai Air Asia: FD) เป็นสายการบินในเครือของแอร์เอเชีย มาเลเซีย เปิดบริการในวันที่ 8 ธันวาคม 2546 ปัจจุบันมีฝูงบินทั้งสิ้น 12 ลำ
3. สายการบินนกแอร์ (Nok Air: DD) เป็นสายการบินต้นทุนต่ำในเครือของบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ร่วมทุนร้อยละ 39 กับเอกชนในนามบริษัทสกาย เอเชีย จำกัด มีจุดแข็งในการเป็นผู้นำนวัตกรรมใหม่ๆมาใช้อยู่เสมอ เปิดให้บริการในวันที่ 23 กรกฎาคม 2547

3.3 ภาพรวมของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

บริษัทการบินไทย จำกัด เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2534 โดยได้ทำการแปลงกำไรสะสมให้เป็นหุ้นเพิ่มทุนทำให้บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียน เป็น 13,000 ล้านบาท และทำการเพิ่มทุน จดทะเบียนใหม่อีกจำนวน 3,000 ล้านบาท รวมเป็นทุน จดทะเบียน 16,000 ล้านบาท เป็นทุนชำระแล้ว 14,000 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลัง ถือหุ้น ร้อยละ 79.5 และธนาคารออมสินถือหุ้นร้อยละ 13.4 ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 7.1 กระจายสู่นัก ลงทุนทั่วไป ทั้งในและต่างประเทศ รวมทั้งพนักงานของบริษัทฯ และในวันที่ 20-21 พฤศจิกายน 2546 บริษัทฯ ได้เสนอขายหุ้นสามัญแก่ประชาชนทั่วไปจำนวน 442.75 ล้านหุ้น ตามมติ คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2543 วันที่ 20 สิงหาคม 2545 และวันที่ 16 กันยายน 2546 โดยหุ้นที่เสนอตั้งกล่าว เป็นหุ้นเพิ่มทุน 285,000,000 หุ้น และหุ้นเดิมของกระทรวงการคลัง 157,750,000 หุ้น โดยเงินที่ได้จากการเสนอขายหุ้นครั้งนี้ บริษัทฯ ได้นำไปใช้ในการลงทุนใน โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ การปรับปรุงผลิตภัณฑ์บนเครื่องบิน และเป็นเงินทุนหมุนเวียน ของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2547 บริษัทฯ ได้จำหน่ายหุ้นให้กับพนักงานจำนวน 13,896,150 หุ้น ในราคาหุ้นละ 15 บาท ภายใต้โครงการจัดสรรหลักทรัพย์ให้พนักงาน (Employee Securities Option Plan) โดยบริษัทฯ ได้จำหน่ายหุ้นให้กับพนักงานที่ถือใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหุ้น ภายใต้โครงการดังกล่าวจนกระทั่งสิ้นสุดโครงการในเดือนเมษายน 2549

ในปีงบประมาณ 2550 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีทุนจดทะเบียน 16,989.0 ล้านบาท บริษัทฯ มีรายได้จากการขายและการให้บริการ 192,037 ล้านบาท และมีกำไรสุทธิ 6,342 ล้านบาท มีวิสัยทัศน์ คือ เป็นสายการบินที่ลูกค้าเลือกเป็นอันดับแรก ให้บริการดีเลิศด้วย เสน่ห์ไทย และมีภารกิจจำแนกเป็นสามประการคือ ประการที่หนึ่ง การให้บริการขนส่งทางอากาศ อย่างครบวงจร ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยใส่ใจในเรื่องความปลอดภัย ความ สะดวกสบาย และ การบริการที่มีคุณภาพ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและความพึงพอใจต่อลูกค้า

ประการที่สอง การบริหารธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพ และโปร่งใสด้วยความซื่อสัตย์สุจริตตามแนวทางปฏิบัติที่เป็นสากล และมีผลประกอบการที่น่าพอใจ เพื่อสร้างประโยชน์สูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้น และประการที่สาม การสร้างสิ่งแวดล้อมในการทำงานและให้ผลตอบแทนที่เหมาะสม เพื่อจูงใจให้พนักงานเรียนรู้และทำงานอย่างเต็มศักยภาพ และภูมิใจที่เป็นส่วนร่วมในความสำเร็จของบริษัทฯ มีความรับผิดชอบต่อประเทศชาติ ในฐานะเป็นสายการบินแห่งชาติ

เมื่อพิจารณาถึงนโยบายของบริษัทฯ ภายหลังจากการเปิดเสรีทางการบินพบว่า บริษัทฯ การบินไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินงานในฐานะที่เป็นสายการบินแห่งชาติ เป็นตัวแทนของประเทศไทย ในการดำรงรักษาและเพิ่มพูนสิทธิด้านการบิน ร่วมส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว แสวงหาและเพิ่มพูนรายได้ ทั้งในรูปแบบเงินบาท และเงินตราต่างประเทศ นอกจากนั้น ยังดำเนินการส่งเสริมพัฒนาทรัพยากรบุคคลของบริษัทฯ ให้มีทักษะ และวิชาชีพที่เป็นมาตรฐานสากล รวมถึงส่งเสริมพัฒนาเทคโนโลยีทุกสาขาที่เกี่ยวข้อง ในการบินพาณิชย์ของโลก ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังมุ่งเผยแพร่วัฒนธรรม ขนบธรรมเนียมประเพณี และเอกลักษณ์ของประเทศไทย สู่นักบินและลูกเรือสายการบินไทยอย่างต่อเนื่อง

จากสภาพการณ์การแข่งขันของอุตสาหกรรมการบินที่มีแนวโน้มรุนแรงขึ้นตามลำดับ ประกอบกับนโยบายการเปิดน่านฟ้าเสรี ทำให้มีสายการบินต่างๆ เข้ามาแข่งขันมากขึ้น การเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และการที่ราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ล้วนเป็นปัจจัยที่มีผลกระทบต่อบริษัทการบินไทยฯ ทั้งสิ้น ดังนั้นในปี 2550 บริษัทฯ จึงมุ่งพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารและเครือข่ายในเชิงรุกยิ่งขึ้น ควบคู่กับการปรับกลยุทธ์ด้านการตลาด และการขายเพื่อเพิ่มรายได้และส่วนแบ่งการตลาด ในปี 2550 ผู้บินของบริษัทฯ ประกอบด้วยเครื่องบินทั้งสิ้น 90 ลำ โดยมีการรับมอบเครื่องบินโบอิง 777-200ER จำนวน 2 ลำในเดือนธันวาคม 2549 และอีก 1 ลำในเดือนกันยายน 2550 นอกจากนี้บริษัทฯ ยังมีแผนรับมอบเครื่องบินโบอิง 777-200ER 1 ลำ และเครื่องบินแบบแอร์บัส 1 ลำในปี 2550-2551

ในส่วนของการพัฒนาเส้นทางการบินนั้น บริษัทฯ ได้พัฒนาเส้นทางการบินในเชิงรุกอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้บริษัทฯ มีเครือข่ายเส้นทางบินให้บริการครอบคลุม 62 จุดบิน ใน 35 ประเทศทั่วโลก และอีก 11 จุดบินภายในประเทศ สำหรับเส้นทางการบินภายในประเทศนั้น เนื่องจากการเปิดใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองสำหรับเส้นทางภายในประเทศตั้งแต่วันที่ 25 มีนาคม 2550 บริษัทฯ ได้ปรับเที่ยวบินส่วนใหญ่ทำการบินจากท่าอากาศยานดอนเมือง โดยคงไว้ซึ่งเที่ยวบินจากเชียงใหม่ เชียงราย ภูเก็ต และ กระบี่ เพื่อเชื่อมต่อกับเที่ยวบินระหว่างประเทศ

ตารางที่ 3.3 ผลการดำเนินงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ตั้งแต่ พ.ศ. 2540 ถึง พ.ศ. 2551

รายการ	หน่วย	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551
จำนวนเครื่องบิน	(เครื่อง)	76	77	79	79	81	81	81	83	84	82	84	89
จำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	233,495	238,696	244,065	255,668	271,564	281,286	279,654	304,325	304,535	324,366	350,644	342,175
ปริมาณการผลิต	(ล้านตัน-กม.)	6,473	6,838	7,309	7,752	849	8,752	8,870	9,686	9,791	10,269	11,315	10,938
ปริมาณขนส่ง	(ล้านตัน-กม.)	4,466	4,585	5,097	5,469	5,818	6,027	5,850	6,478	6,565	7,001	7,910	7,458
อัตราส่วนการบรรทุก	(%)	69.00	67.00	69.70	70.60	68.50	68.90	66.00	66.90	67.10	68.20	69.90	68.20
จำนวนผู้โดยสาร	(000)	15,178	15,199	16,331	17,700	18,619	18,315	17,048	19,540	18,133	18,574	19,586	18,710
ปริมาณที่นั่ง	(ล้านที่นั่ง-กม.)	45,353	48,557	51,788	55,517	60,459	63,198	63,826	69,830	69,843	71,594	76,830	75,391
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กม.)	31,288	32,969	37,642	41,347	45,167	46,571	44,396	50,633	49,931	53,989	60,305	56,377
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร	(%)	69.00	67.90	72.70	74.50	74.70	73.70	69.60	72.50	71.50	75.40	78.50	74.80
ปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กม.)	2,391	2,468	2,648	2,756	3,049	3,064	3,125	3,401	3,492	3,780	4,401	4,152
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กม.)	1,598	1,548	1,644	1,690	1,695	1,771	1,780	1,839	1,986	2,048	2,382	2,292
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	66.80	62.70	62.10	61.30	55.60	57.80	57.00	54.10	56.90	54.20	54.10	55.20
จำนวนพนักงาน	(คน)	24,072	24,222	24,148	25,632	25,963	25,516	25,531	25,884	25,876	26,488	26,897	27,193
กำไรก่อนหักภาษีเงินได้	(ล้านบาท)	4,004	5,268	6,393	4,820	2,761	14,416	17,431	14,284	9,906	12,822	9,141	-23,600

ที่มา: บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และจากการคำนวณของผู้วิจัย

ตารางที่ 3.4 ผลประกอบการด้านการเงินของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ตั้งแต่ พ.ศ. 2540 ถึง พ.ศ. 2551

	หน่วย	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551
รายได้จากการขายและการให้บริการ	(ล้านบาท)	84,687	105,493	107,653	112,630	129,172	129,015	134,536	152,603	162,488	178,607	192,037	202806
กำไรจากการขายและการให้บริการ	(ล้านบาท)	9,005	13,187	17,164	14,932	12,227	18,688	17,306	20,498	10,824	8,964	12,788	-18114
กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษีเงินได้	(ล้านบาท)	4,004	5,268	6,393	4,915	2,865	14,416	21,753	19,205	14,235	17,273	13,840	-19925.4
กำไรสุทธิ	(ล้านบาท)	2,763	3,696	5,313	4,717	1,929	10,182	12,079	10,077	6,777	8,992	6,342	-21379
สินทรัพย์รวม	(ล้านบาท)	136,313	150,585	144,810	167,727	178,262	178,410	165,095	193,211	231,638	249,034	272,086	259534
หนี้สินรวม	(ล้านบาท)	134,740	146,176	134,850	158,433	160,298	150,276	130,216	141,242	172,426	183,353	202,858	213652
ส่วนของผู้ถือหุ้น	(ล้านบาท)	1,572	4,410	9,960	9,602	18,011	28,354	36,171	54,324	59,212	65,681	39,228	45882
จำนวนหุ้นสามัญที่ออกและชำระแล้ว	(ล้านหุ้น)	14,000	14,000	14,000	14,000	14,000	14,000	14,000	14,000	16,850	1,698.89	1,698.90	1698.9
มูลค่าหุ้นที่ตราไว้	(บาท)	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	10
กำไรสุทธิต่อหุ้น	(บาท)	1.97	2.64	3.79	3.37	1.38	7.27	8.63	6.14	4.00	5.29	3.73	-12.58
อัตรากำไรสุทธิต่อรายได้จากการขายและการให้บริการ	(ร้อยละ)	3.26	3.50	4.94	4.19	1.49	7.89	8.98	6.60	4.20	5.00	3.30	-10.60
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม	(ร้อยละ)	2.03	2.45	3.67	2.81	1.08	5.71	7.32	5.60	3.20	3.70	2.40	-7.90
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	(ร้อยละ)	175.76	83.81	53.34	49.13	10.71	35.91	33.39	14.40	11.90	14.40	9.40	-37.50
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	(เท่า)	85.71	33.15	13.54	16.50	8.90	5.30	3.60	2.60	2.90	2.80	2.90	4.70

ที่มา: บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และจากการคำนวณของผู้วิจัย

การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ตั้งแต่ พ.ศ. 2540 ถึง พ.ศ. 2551 พบว่าโดยเฉลี่ยแล้วตลอดระยะเวลา 10 ปี ที่ผ่านมา มีจำนวนเครื่องบินเพิ่มขึ้นตลอดและมีจำนวนเครื่องบินเฉลี่ยคิดเป็น 81 ลำ ในขณะที่ชั่วโมงการบินก็เพิ่มมากขึ้นตามปริมาณการผลิตและปริมาณขนส่ง ในขณะที่จำนวนผู้โดยสาร ปริมาณที่นั่งและปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตั้งแต่ พ.ศ. 2540 ถึง พ.ศ. 2550 และลดลงในปี พ.ศ. 2551 ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) กับปริมาณการขนส่งผู้โดยสารพบว่าโดยรวมแล้ว บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีแนวโน้มในการให้บริการด้านการขนส่งผู้โดยสารมากขึ้นมากกว่าการให้บริการด้านการขนส่งพัสดุภัณฑ์ และเมื่อทำการวิเคราะห์ผลการประกอบการด้านการเงินตลอดระยะเวลาที่ผ่านมามากกว่าหนึ่งทศวรรษที่ผ่านมาของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) พบว่ามีรายได้จากการขายและการให้บริการโดยเฉลี่ยคิดเป็น 140,977 ล้านบาท และมีกำไรจากการขายและการให้บริการโดยเฉลี่ยคิดเป็น 11,456 ล้านบาท ซึ่งมีกำไรสุทธิเฉลี่ย 4,291 ล้านบาท เมื่อเทียบกับสินทรัพย์รวมเฉลี่ยซึ่งคิดเป็น 193,892 ล้านบาท โดยมีหนี้สินโดยเฉลี่ยคิดเป็น 160,710 ล้านบาท โดยรวมแล้วมีกำไรสุทธิเฉลี่ยต่อหุ้น 2.97 บาท และมีอัตรากำไรสุทธิต่อรายได้จากการขายและการให้บริการโดยเฉลี่ยคิดเป็นร้อยละ 3.56 ซึ่งมากกว่าอัตราผลตอบแทนต่อทรัพย์สินรวมเฉลี่ยซึ่งคิดเป็นร้อยละ 2.67 และมีอัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ยกับอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ยคิดเป็นร้อยละ 37.89 และ 15.22 เท่า ตามลำดับ ดังสามารถพิจารณาได้จากตารางที่ 3.3 และ 3.4

เมื่อพิจารณาปัจจัยเสี่ยงจากอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทยของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) พบว่าในสภาวะการดำเนินธุรกิจการบินพาณิชย์ที่มีการแข่งขันอย่างรุนแรงทั้งในระดับประเทศ ภูมิภาค และระดับโลกประกอบกับภาวะการณ์ถดถอยของเศรษฐกิจและภาวะวิกฤตการณ์ทางการเงิน ตลอดจนความผันผวนจากปัจจัยเสี่ยงต่าง ๆ อาทิ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง และอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ รวมทั้งความผันผวนทางการเมืองภายในประเทศ ส่งผลทำให้ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จำเป็นต้องมีการปรับแผนกลยุทธ์เพื่อให้สอดคล้องกับการปรับตัวของบริษัทของเศรษฐกิจ สังคม และการเมืองที่เปลี่ยนแปลงไป โดยสามารถสรุปปัจจัยเสี่ยงที่มีนัยสำคัญต่อการปรับตัวหลังจากการเปิดเสรีทางการบิน

ประการที่หนึ่ง ความเสี่ยงจากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศไทย เนื่องด้วยธุรกิจการบินพาณิชย์มีความสัมพันธ์กับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศไทยอย่างเหนียวแน่นจากสถิติโดยธุรกิจการบินพาณิชย์ขึ้นอยู่กับการเจริญเติบโตและความแข็งแกร่งของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ซึ่งจากความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจโลกอันเกิดจากวิกฤตการณ์ทางการเงินใน

สหรัฐอเมริกาและภาคพื้นยุโรป อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของโลกมีแนวโน้มได้รับผลกระทบในทางลบโดยอาจเกิดการชะลอการท่องเที่ยงทั้งระบบ กอปรกับผลโดยตรงต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจากปัจจัยภายในเอง ได้แก่ การเมือง เศรษฐกิจ ความไม่สงบในพื้นที่สามจังหวัดชายแดนภาคใต้ ภัยธรรมชาติ การแข็งตัวของค่าเงินบาท และวิกฤติการปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมือง ส่งผลให้ภาพลักษณ์และความเชื่อมั่นลดลงก่อให้เกิดทัศนคติในเชิงลบซึ่งจะส่งผลโดยตรงต่อปริมาณการจราจรทางอากาศ

ประการที่สอง ความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันอากาศยาน เนื่องจากน้ำมันอากาศยานซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายหลักในการดำเนินธุรกิจการบินและมีการปรับตัวค่อนข้างที่จะผันผวนตามราคาน้ำมันในตลาดโลกอย่างมากส่งผลทำให้ต้นทุนค่าดำเนินการในการบินต่อหนึ่งสายการบินเดิมมีต้นทุนที่เพิ่มขึ้นในสัดส่วนที่มาก การปรับตัวที่สามารถลดภาระต้นทุนที่ต้องสูญเสียไปจากส่วนต่างของราคาน้ำมันที่เปลี่ยนแปลงไปสามารถปรับได้จากนโยบายประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยาน (Jet Fuel Price Hedging) ในปริมาณไม่เกินร้อยละ 50 ของปริมาณการใช้ต่อหนึ่งปี และปรับลดเที่ยวบินตรงพิสัยไกลที่มีผลดำเนินงานขาดทุน เช่น ยกเลิกเส้นทางบินตรงกรุงเทพฯ-นิวยอร์ก และปรับลดเที่ยวบินเส้นทางกรุงเทพฯ-ลอสแอนเจลิส เป็นการบินแบบผ่านจุดอื่นแทน ตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและดำเนินการให้มีการเรียกค่าธรรมเนียมน้ำมัน (Fuel Surcharge) ในระดับที่เหมาะสม

ประการที่สาม ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จากการศึกษาส่วนประกอบของรายได้และรายจ่ายของธุรกิจการบินพาณิชย์พบว่ารายได้มีเงินตราต่างประเทศมากกว่า 40 สกุล โดยคิดเป็นร้อยละ 62 ของรายได้ทั้งหมด โดยมีรายได้จากเงินสกุลยูโร (EUR) และบาท (THB) เป็นสัดส่วนที่สูง ในขณะที่มีหนี้และค่าใช้จ่ายในสี่สกุลหลัก ได้แก่ ดอลลาร์สหรัฐ (USD) เยน (JPY) ยูโร (EUR) และเงินสกุลอื่น ๆ โดยพิจารณาการบริหารโดยหลักการ Natural Hedging คือ การจัดการให้รายจ่ายเป็นเงินสกุลเดียวกับรายได้มากที่สุด และการปรับโครงสร้างเงินกู้ในสกุลเงินต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับสกุลเงินของเงินสดสุทธิจากการดำเนินการ (Net Operating Cash Flow) พร้อมกับลดความเสี่ยงของการมีหนี้เป็นเงินสกุลต่างประเทศมากเกินไปโดยการจัดการกระจายภาระหนี้เป็นเงินบาท โดยสัดส่วนของหนี้ในปี พ.ศ. 2551 มีการจัดการทางการเงินตามหลัก Cross Currency Swap (CCS) โดยมีสัดส่วนเงินเป็น USD: EUR: JPY: THB เป็น 3: 43: 15: 39

ประการที่สี่ ความเสี่ยงจากการผันผวนของอัตราดอกเบี้ย การดำเนินการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีภาวะที่จะต้องชำระดอกเบี้ยจากการกู้ยืมจากภาระหนี้ผูกพัน ดังนั้นหากมีการผันผวนหรือการเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยซึ่งถือเป็นต้นทุนของการกู้ยืมหรือการลงทุนของบริษัทเพิ่มสูงขึ้นด้วย โดยทางบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) นำเครื่องมือทางการเงิน ได้แก่ Interest Rate Swap (IRS) เพื่อแปลงอัตราดอกเบี้ยโดยการคาดการณ์อัตราดอกเบี้ยในอนาคต และปรับแผนการลงทุนตามอัตราดอกเบี้ยที่เปลี่ยนแปลงไป มีหนี้สินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 64 ของภาระหนี้สินทั้งหมดและมีอัตราดอกเบี้ยเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 3.55

ประการที่ห้า ความเสี่ยงจากการแข่งขันที่เพิ่มขึ้นจากการเปิดน่านฟ้าเสรีเต็มรูปแบบ จากผลของนโยบายการเปิดเสรีทางการบินในเส้นทางระหว่างประเทศเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและส่งเสริมให้กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางทางการบินโดยไม่มีข้อจำกัดด้านความถี่และความจุของเที่ยวบินสำหรับการขนส่งการจราจรเสรีภาพที่ 3 และ 4 ส่วนการขนส่งการจราจรเสรีภาพที่ 5 มีนโยบายให้สายการบินต่างประเทศเข้ามาให้บริการแข่งขันกับสายการบินของประเทศไทยได้ในทุกเส้นทางในระดับหนึ่ง ตลอดจนมีนโยบายที่จะเปิดเสรีทางการบินโดยไม่มีข้อจำกัดอย่างเต็มที่ในอนาคต ส่งผลทำให้สภาพการแข่งขันของธุรกิจการบินในประเทศไทยเพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก

ประการที่หก ความเสี่ยงจากการแข่งขันที่เพิ่มขึ้นจากการประกอบการของสายการบินต้นทุนต่ำ อุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยจำเป็นต้องมีการปรับตัวอย่างมากในด้านของประสิทธิภาพในการแข่งขันภายในอุตสาหกรรมการบินเนื่องจากการเปิดเสรีทางการบินได้เพิ่มสายการบินต้นทุนต่ำที่มีการปรับราคาและบริการให้เหมาะสมกับสภาพของเศรษฐกิจที่บีบรัดมากยิ่งขึ้น โดยบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีการปรับนโยบายทางการตลาด การให้บริการ และการอำนวยความสะดวก ขยายความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตร ปรับปรุงความจุและความถี่ให้เหมาะสม รวมทั้งมีการเชื่อมโยงจุดเชื่อมต่อแทนการขยายแบบจุดต่อจุดเพื่อลดต้นทุนที่เกิดขึ้น

3.4 การเปิดเสรีทางการบินกับบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

เมื่อพิจารณาการมีข้อตกลงทางการค้าเสรีและบทบาทของ WTO พบว่าแกตต์หรือองค์การการค้าโลก (WTO) ในปัจจุบัน มีวัตถุประสงค์ที่สำคัญประการหนึ่ง คือ ต้องการให้การค้าโลกดำเนินไปอย่างเสรี บนพื้นฐานของความเท่าเทียมกันคือไม่มีการเลือกปฏิบัติ (Non-discrimination) ระหว่างประเทศภาคีสมาชิก ดังจะเห็นได้จากการที่บทบัญญัติของแกตต์กำหนดหลักการประติบัติเยี่ยงชาติที่ได้รับความอนุเคราะห์ยิ่งหรือ MFN (Most-Favored Nation Treatment) ไว้

ในมาตรา 1 (Article I) และหลักการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ (National Treatment) ในมาตรา 3 (Article III)

การจัดตั้งกลุ่มเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคไม่ว่าจะอยู่ในรูปทวิภาคีหรือพหุภาคี โดยข้อเท็จจริงนั้นเป็นสร้างความเป็นเสรีทางการค้ามากขึ้นระหว่างประเทศในกลุ่ม แต่ไม่อาจหลีกเลี่ยงการกีดกันทางการค้าต่อประเทศนอกกลุ่มไปได้ แต่เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติของ WTO จะเห็นได้ว่าการรวมกลุ่มหรือการทำความตกลงทางการค้าระดับภูมิภาคเช่นนี้เป็นสิ่งที่ดำเนินการได้ ถือเป็น "ข้อยกเว้น" (Exceptions) อย่างหนึ่งของ WTO ที่ประเทศภาคีสมาชิกสามารถเลือกปฏิบัติได้ (Non-MFN) ระหว่างประเทศในกลุ่มกับประเทศนอกกลุ่ม แต่จะต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในบทบัญญัติ มิฉะนั้นอาจจะขัดกับพันธกรณีภายใต้ WTO ได้ โดยนับแต่มีการก่อตั้งแกตต์เมื่อปี 1947 จนกลายเป็น WTO ในปี 1995 ประเทศต่าง ๆ ได้มีการจัดตั้งกลุ่มเศรษฐกิจระดับภูมิภาคขึ้นมามากมายซึ่งแนวทางการดำเนินการเพื่อจัดตั้งกลุ่มเศรษฐกิจนั้นกระทำได้หลายวิธีคือ การจัดตั้งกลุ่มเศรษฐกิจตามมาตรา 24 ในขณะที่บทบัญญัติขององค์การการค้าโลกที่เกี่ยวกับการจัดตั้งกลุ่มเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคระบุอยู่ในความตกลงแกตต์ 1994 มาตรา 24 วรรค 4 ถึงวรรค 9 ซึ่งยินยอมให้ประเทศที่เข้าร่วมในการจัดตั้งกลุ่มเศรษฐกิจนี้ไม่ต้องปฏิบัติตามพันธกรณีบางประการของแกตต์ได้ อย่างไรก็ตาม ในเชิงวิชาการถือว่ามาตรา 24 นี้ค่อนข้างจะมีรายละเอียดและมีความซับซ้อนมาก (detailed and complex criteria) บทบัญญัติหนึ่งในอีกหลายหลายบทบัญญัติของแกตต์ ดังสามารถสรุปการจัดตั้งกลุ่มเศรษฐกิจตามมาตรา 24 นั้นมีอยู่ 3 รูปแบบคือ (1) สหภาพศุลกากร (Customs Union) (2) เขตการค้าเสรี (Free-trade Area) และ (3) ข้อตกลงชั่วคราวก่อนที่จะจัดตั้งสหภาพศุลกากรหรือเขตการค้าเสรี (Interim Agreement) โดยในการดำเนินการนั้นจะต้องอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์และเงื่อนไข (Criteria and conditions) ที่ระบุไว้ในมาตรา 24 ดังนี้

(1) สหภาพศุลกากร (Customs Union) วรรค 8 (a) ระบุว่า การจัดตั้งสหภาพศุลกากรนั้น จะต้อง

- เป็นการขจัดข้อจำกัดทางการค้า (trade restrictions) ระหว่างประเทศสมาชิกของสหภาพลงอย่างมาก (substantially eliminated)

- มีการกำหนดข้อจำกัดทางการค้าที่ใช้กับประเทศที่มีได้เป็นสมาชิกสหภาพให้เป็นรูปแบบเดียวกัน (uniform restrictions)

- อัตราภาษี ค่าธรรมเนียม และข้อจำกัดทางการค้าทั้งหมด (the whole) ที่ประเทศสมาชิกสหภาพใช้กับประเทศที่มีได้เป็นสมาชิกสหภาพจะต้องไม่สูงกว่า หรือมีความเข้มงวด

(more restrictive) กว่าอัตราหรือระดับเดิมของแต่ละประเทศสมาชิกที่ใช้อยู่ก่อนการจัดตั้งสหภาพ อย่างไรก็ตาม กระบวนการในการกำหนดอัตราภาษีเดียวกันต่อประเทศนอกกลุ่ม (common external tariff) อาจทำให้อัตราภาษีของแต่ละประเทศผูกพันไว้กับแกตต์หรือ WTO ในสินค้าชนิดเดียวกันเพิ่มขึ้นหรือลดลงบ้างแล้วแต่กรณี วรรค 6 จึงกำหนดว่าหากจะต้องมีการชดเชยความเสียหายแก่ประเทศนอกกลุ่ม (compensatory adjustment) ก็ให้ดำเนินการตามมาตรา 28 (XXVIII) แต่การกำหนดวิธีการนี้ไว้ก็ไม่ได้หมายความว่า ประเทศที่จัดตั้งกลุ่มเศรษฐกิจจะต้องดำเนินการตามมาตรา 28 เสมอไป หมายความว่า หากประเทศนั้นๆ มิได้ปฏิบัติตามมาตรา 28 เพื่อชดเชยความเสียหายก็มิได้เป็นอุปสรรคต่อการจัดตั้งสหภาพแต่อย่างใด

(2) เขตการค้าเสรี (Free-trade Area)

วรรค 8 (b) ระบุเงื่อนไขในการจัดตั้งเขตการค้าเสรีไว้ว่าน้อยกว่าการจัดตั้งสหภาพศุลกากร คือ กำหนดเพียงว่าจะต้องขจัดอัตราภาษี ค่าธรรมเนียม และข้อจำกัดทางการค้าทั้งหลายระหว่างประเทศสมาชิกเขตการค้าลงอย่างมาก (substantially all the trade) เท่านั้น แต่ละประเทศสามารถกำหนดอัตราภาษี ค่าธรรมเนียม และข้อจำกัดทางการค้าที่ใช้กับประเทศที่มีได้เป็นสมาชิกเขตการค้าได้โดยอิสระ แต่อัตราหรือระดับของอัตราภาษี ค่าธรรมเนียม และข้อจำกัดทางการค้าจะต้องไม่สูงหรือเข้มงวดกว่าเดิมก่อนที่จะเข้ามาร่วมกันจัดตั้งเขตการค้า

(3) ข้อตกลงชั่วคราวก่อนที่จะจัดตั้งสหภาพศุลกากรหรือเขตการค้าเสรี (Interim Agreement)

เป็นข้อตกลงที่ประเทศที่เข้าร่วมมักใช้เพื่อเริ่มดำเนินการในการจัดตั้งสหภาพศุลกากรหรือเขตการค้าเสรี หรืออีกนัยหนึ่งก็คือ เป็นข้อตกลงที่ใช้เพื่อการปรับตัว (Transition) ของประเทศสมาชิกก่อนการจัดตั้งกลุ่มเศรษฐกิจ มาตรา 24 วรรค 5 (c) ระบุว่าประเทศที่ลงนามในข้อตกลงชั่วคราวนี้ต้องดำเนินการร่วมกันในการ

- กำหนดแผนและตารางเวลา (plan and schedule) เพื่อจะจัดตั้งสหภาพศุลกากรหรือเขตการค้าเสรี
- ดำเนินการปรับตัวภายในระยะเวลาพอควรที่กำหนดไว้ (reasonable length of time)

เมื่อพิจารณาจุดเริ่มต้นของการเปิดเสรีการบินเนื่องจากการขนส่งทางอากาศถือเป็นกิจกรรมที่สำคัญต่อการพัฒนาประเทศ รัฐบาลจึงได้กำหนดให้ภาครัฐเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบกิจกรรมการขนส่งทางอากาศภายในประเทศ โดยประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ข้อ 4 ได้บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค เว้นแต่จะได้รับอนุญาตหรือได้รับ

สัมปทานจากรัฐมนตรี” โดยในข้อ 3 แห่งประกาศดังกล่าวได้บัญญัติให้ถือว่าการเดินอากาศเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค จึงทำให้กิจการเดินอากาศเป็นกิจการที่จะต้องได้รับอนุญาตหรือได้รับสัมปทานจากรัฐมนตรี จึงจะสามารถประกอบกิจการได้ ซึ่งถือได้ว่าเป็นการจำกัดให้กิจการขนส่งทางอากาศภายในประเทศเป็นกิจการผูกขาดโดยรัฐ

ต่อมารัฐบาลได้มีนโยบายสนับสนุนให้สายการบินของไทยที่ไม่ใช่สายการบินของรัฐสามารถจัดให้มีบริการเพื่อเสริมบริการของสายการบินของรัฐได้ ทั้งนี้จะต้องไม่แข่งขันกับสายการบินของรัฐ โดยได้มีมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม 2508 ให้กระทรวงคมนาคมออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งทางอากาศให้แก่บริษัท วรานนท์วิชัย-สยาม จำกัด ซึ่งต่อมาได้เปลี่ยนชื่อเป็นบริษัท แอร์สยาม จำกัด และได้แต่งตั้งให้บริษัท แอร์สยาม จำกัด เป็นสายการบินที่กำหนดของประเทศไทย นอกเหนือจากบริษัท การบินไทย จำกัด แต่ต่อมาเมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน 2521 ได้มีการกำหนดให้เฉพาะสายการบินของรัฐเท่านั้นที่เป็นสายการบินที่กำหนดของประเทศ ทำให้บริษัท แอร์สยาม จำกัด ต้องเลิกกิจการไป1 อย่างไรก็ตามถือได้ว่าเป็นจุดเริ่มต้นของการเปิดโอกาสให้เอกชนประกอบกิจการขนส่งทางอากาศได้

ภายหลังรัฐบาลได้เริ่มดำเนินนโยบายเปิดเสรีการบินในปี 2544 ด้วยการลดข้อจำกัดและดำเนินการเปิดน่านฟ้าเสรีกับประเทศต่างๆ เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการการค้าเสรีในโลกปัจจุบันที่เราไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ ตามความตกลงขององค์การการค้าโลก (WTO) ได้กำหนดให้ธุรกิจการขนส่งทางอากาศเป็นการค้าบริการประเภทหนึ่ง โดยบทบัญญัติการเข้าสู่ตลาดตามความตกลงว่าด้วยการค้าบริการ มาตรา 16 ที่ต้องการให้การเข้าสู่ตลาดในสาขาบริการเป็นได้โดยง่ายปราศจากเงื่อนไขกีดกัน 2 เพื่อเป็นการเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการเข้ามาร่วมการแข่งขันได้อย่างเสรี จากเดิมที่ธุรกิจการขนส่งทางอากาศมักถูกจำกัดการประกอบธุรกิจไว้ที่หน่วยงานภาครัฐเท่านั้น

สำหรับการขนส่งทางอากาศแบบประจำภายในประเทศ ได้มีการกำหนดคุณสมบัติของการเข้าสู่ตลาดของเอกชนว่าจะต้องมีคุณสมบัติตามประกาศกระทรวงคมนาคม ลงวันที่ 3 ธันวาคม 2534 โดยในข้อ 1 ของประกาศกระทรวงคมนาคม กำหนดว่าผู้ขออนุญาตต้องมีคุณสมบัติจดทะเบียนอากาศยานได้ ตามกฎหมายเดินอากาศและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 281 รวมทั้งฉบับแก้ไขเพิ่มเติม ซึ่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2542 แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 มาตรา 31 ซึ่งบัญญัติไว้ในวรรคหนึ่งว่า ผู้ซึ่งขอจดทะเบียนอากาศยานจะเป็นบุคคลธรรมดา หรือนิติบุคคลก็ตาม ต้องมีสัญชาติไทย โดยได้ลดสัดส่วนการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นจากเดิมที่กำหนดให้ต้องมีผู้ถือหุ้น

สัญชาติไทยไม่ต่ำกว่าร้อยละ 70 เป็นร้อยละ 51 เพื่อเปิดโอกาสให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาถือหุ้นในสัดส่วนที่เพิ่มขึ้นซึ่งจะเป็นโอกาสในการพัฒนาและขยายกิจการของบริษัทที่ดำเนินกิจการขนส่งทางอากาศ จากจุดดังกล่าวทำให้สายการบินจากต่างชาติได้เข้ามาร่วมทุนดำเนินกิจการสายการบินในประเทศไทย ดังตัวอย่างของ สายการบินไทยแอร์เอเชีย ที่มีมาเลเซียถือหุ้นอยู่ร้อยละ 49 ได้เข้ามาทำการบินแบบประจำภายในประเทศ โดยจดทะเบียนในนามของสายการบินสัญชาติไทย

จากการที่รัฐบาลไม่ได้จำกัดการให้บริการขนส่งทางอากาศภายในประเทศรายเดียวเช่นในอดีต ทำให้เกิดภาวะการแข่งขันในด้านราคาที่สูงขึ้น ประกอบกับกระแสการเปิดเสรีการบินรวมทั้งที่ประชุมคณะกรรมการการบินพลเรือนได้มีมติให้สายการบินสามารถกำหนดอัตราค่าโดยสารได้เสรีในเส้นทางบินที่มีระยะทางไม่เกิน 200 กิโลเมตร ส่วนเส้นทางบินที่มีระยะทางเกิน 200 กิโลเมตรและเส้นทางบินระหว่างภาคโดยไม่แวะท่าอากาศยานกรุงเทพฯ กำหนดให้สายการบินใช้อัตราค่าโดยสารมาตรฐานภายในประเทศ ซึ่งกำหนดค่าโดยสารไว้ตั้งแต่ 3.82 – 6.82 บาทต่อกิโลเมตร เพื่อให้สายการบินมีความยืดหยุ่นในการปรับค่าโดยสารตามต้นทุนที่แท้จริงของแต่ละบริษัท และเป็นการยืดหยุ่นในกรณีที่มีความเคลื่อนไหวของต้นทุนด้านต่างๆ ซึ่งแต่เดิมการกำหนดอัตราค่าโดยสารจะมีการกำหนดราคาขั้นต่ำและราคาขั้นสูง แต่ในปัจจุบันการกำหนดราคาจะกำหนดเฉพาะเพดานราคาค่าโดยสารเท่านั้น โดยเป็นการควบคุมไม่ให้ราคาสูงเกินไป นอกจากการผ่อนคลายกฎดังกล่าวแล้วเพื่อเป็นการเพิ่มทางเลือกในการรับบริการให้แก่ผู้บริโภค และทำให้เกิดการแข่งขันได้อย่างเสรี จึงได้มีการจัดตั้ง สายการบินนกแอร์ ขึ้น โดยได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม 2547 ให้จัดตั้งได้ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยให้บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ลงทุนวงเงินลงทุน จำนวน 195 ล้านบาท เนื่องจากการร่วมลงทุนระหว่าง บกท. กับเอกชน ซึ่งมีมูลค่าการลงทุน ไม่เกิน 1,000 ล้านบาท จึงไม่ต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 สายการบินนกแอร์ จึงเข้าทำการแข่งขันในด้านราคากับสายการบินต้นทุนต่ำที่ได้จัดตั้งขึ้นใหม่

ในกรณีการขนส่งทางอากาศแบบประจำระหว่างประเทศ เดิมได้มีการกำหนดให้ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นสายการบินที่กำหนดเพียงสายการบินเดียว แต่ต่อมาได้มีการกำหนดคุณสมบัติการเข้าสู่ตลาดสำหรับสายการบินอื่นๆ ของไทย เพื่อให้สามารถทำการบินระหว่างประเทศได้อย่างเสรีโดยไม่จำกัดจำนวนสายการบินที่กำหนด โดยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2538 ได้กำหนดนโยบายการบินพาณิชย์ของประเทศไทยไว้ว่า ให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการจัดตั้งสายการบินที่กำหนดสายที่สองที่มีใช้สายการบินของรัฐขึ้น โดยกำหนด

คุณสมบัติว่าจะต้องเป็นนิติบุคคล ประกอบด้วยนิติบุคคลสัญชาติไทยไม่น้อยกว่า 3 ราย และต้องมีเงินทุนไม่น้อยกว่า 5,000 ล้านบาท สำหรับการทำการบินภายในประเทศและการบินภายในภูมิภาค และไม่น้อยกว่า 10,000 ล้านบาท สำหรับการทำการบินระหว่างทวีป กลุ่มนิติบุคคลผู้ขออนุญาตจะต้องถือหุ้นในบริษัทการบินที่จัดตั้งขึ้นรวมกันไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 และนิติบุคคลรายหนึ่งรายใดในกลุ่มนิติบุคคลผู้ขออนุญาต จะถือหุ้นในบริษัทการบินที่จัดตั้งใหม่ได้ไม่เกินร้อยละ 253 ซึ่งในปัจจุบันสายการบินที่จดทะเบียนในประเทศไทยทุกสายซึ่งที่มีคุณสมบัติครบถ้วนก็สามารถขออนุญาตประกอบกิจการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศได้

เมื่อพิจารณาถึงการจัดสรรสิทธิในเส้นทางบิน พบว่าคณะกรรมการการบินพลเรือนได้มีมติอนุมัติในหลักการเกี่ยวกับมาตรการรองรับการเปิดเสรีการบินในประเทศ เมื่อวันที่ 25 กันยายน 2543 โดยยกเลิกประกาศกระทรวงคมนาคม ลงวันที่ 3 ธันวาคม 2534 เรื่องนโยบายการบินในประเทศ ที่มีสาระสำคัญในการปกป้องสายการบินในประเทศ เช่น กำหนดให้สายการบินเอกชนที่เสนอขอทำการบินจะต้องบินในลักษณะบริการเสริมให้สายการบินของรัฐหรือในเส้นทางบินของรัฐที่หยุดบินชั่วคราว ไม่เคยทำการบินหรือไม่มีเที่ยวบินตรงเท่านั้น ซึ่งเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการขยายและพัฒนาธุรกิจขนส่งทางอากาศ ซึ่งประกาศฉบับดังกล่าวได้เปิดโอกาสให้สายการบินอื่นสามารถทำการบินทับเส้นทางการบินของสายการบินของรัฐได้ ต่อมาได้มีประกาศกระทรวงคมนาคม ลงวันที่ 12 ตุลาคม 2547 ซึ่งเป็นการกำหนดหลักเกณฑ์เพิ่มเติมให้สายการบินที่ให้บริการในเส้นทางสายหลักและเส้นทางสายรอง จะต้องให้บริการในเส้นทางสายย่อยด้วย 4 เพื่อเป็นการขยายบริการการขนส่งทางอากาศไปยังภูมิภาคต่างๆของประเทศ ดังนั้นเมื่อสายการบินมีการขยายเส้นทางบินในสายหลักซึ่งเป็นสายที่มีผู้โดยสารมาก ซึ่งสามารถทำรายได้ให้กับสายการบิน ก็จำเป็นต้องทำการบินในเส้นทางรองและเส้นทางย่อยด้วย เพื่อเป็นการขยายเส้นทางทางคมนาคมทางอากาศไปยังพื้นที่ซึ่งอาจไม่ใช่ศูนย์กลางการท่องเที่ยว และยังทำให้การทำการบินของสายการบินต่างๆไม่กระจุกตัวอยู่เฉพาะเส้นทางที่มีการแข่งขันกันอย่างรุนแรงเท่านั้น โดยประกาศดังกล่าวได้มีการกำหนดมาตรการว่า หากสายการบินซึ่งทำการบินเฉพาะในเส้นทางหลักและเส้นทางรองโดยไม่ได้ทำการบินในเส้นทางย่อย จะไม่มีการพิจารณาเส้นทางหลักหรือเส้นทางรองที่มีการขอเพิ่มเติม

สำหรับเส้นทางบินระหว่างประเทศ กระทรวงคมนาคมได้มีประกาศกรมการขนส่งทางอากาศ เรื่อง หลักเกณฑ์การพิจารณาจัดสรรสิทธิในเส้นทางบินระหว่างประเทศให้กับผู้ประกอบการค้าขายในการเดินอากาศของไทย เมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2548 โดยเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการค้าขายในการเดินอากาศของไทยทุกราย สามารถทำการบินแบบประจำในเส้นทางระหว่าง

ประเทศได้ โดยจะต้องยื่นคำขอเป็นหนังสือต่ออธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศเพื่อขอรับการจัดสรรสิทธิในเส้นทางบิน ภายในระยะเวลาไม่น้อยกว่าสี่สิบห้าวันก่อนเริ่มดำเนินการตามเส้นทางบินที่ขอรับการจัดสรร ทำให้ตลาดการบินระหว่างประเทศมีการแข่งขันกันอย่างเสรีมากขึ้น ทั้งในระหว่างผู้ประกอบการไทยและสายการบินจากต่างประเทศ ส่งผลให้สายการบินต่างๆต้องปรับตัวทั้งในแง่ราคาและการให้บริการ รวมทั้งใช้กลยุทธ์ต่างๆทางการตลาดเพื่อให้สามารถแข่งขันได้

ในขณะที่รูปแบบในการเจรจาสิทธิการบิน โดยทั่วไป รูปแบบที่ใช้ในการเจรจาสิทธิการบิน เพื่อจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างรัฐ - รัฐ จะแบ่งออกได้เป็น 3 รูปแบบ คือ ความตกลงแบบเบอร์มิวด้า (Bermuda Agreement) ความตกลงแบบกำหนดความจุความถี่ไว้ล่วงหน้า (Capacity Predetermination) ความตกลงแบบเปิดน่านฟ้าเสรี (Open Skies หรือ Free Determination Agreement) ซึ่งรูปแบบของความตกลงดังกล่าวจะมีข้อแตกต่างกัน ดังนี้

-ความตกลงแบบเบอร์มิวด้า เป็นรูปแบบความตกลงที่ให้สิทธิแก่สายการบินในการกำหนดความจุความถี่ของเที่ยวบินบริการของตนเองได้ โดยรัฐภาคีมีสิทธิที่จะทบทวนความจุความถี่ของบริการในภายหลังได้ (Ex post facto review by government) ในขณะที่รัฐจะเป็นผู้กำหนดเส้นทางบินจำนวนสายการบิน และควบคุมพิกัดอัตราค่าขนส่ง

-ความตกลงแบบกำหนดความจุความถี่ล่วงหน้า เป็นรูปแบบของความตกลงที่รัฐจะเป็นผู้กำหนดจำนวนความจุความถี่ของเที่ยวบินบริการไว้ล่วงหน้า และเป็นผู้กำหนดเส้นทางบิน โดยพิจารณาจากปริมาณความต้องการของตลาด นอกจากนี้ รูปแบบความตกลงในลักษณะนี้ ยังกำหนดให้รัฐเป็นผู้พิจารณาให้ความเห็นชอบพิกัดอัตราค่าขนส่ง

-ความตกลงแบบเปิดน่านฟ้าเสรี เป็นความตกลงที่ให้สิทธิแก่สายการบินในการกำหนดความจุความถี่ของบริการ เส้นทางบิน และพิกัดอัตราค่าขนส่งได้ด้วยตนเอง โดยเป็นไปตามกลไกของตลาด

รูปแบบของความตกลงทั้งสามรูปแบบข้างต้น เป็นรูปแบบที่รัฐใช้ในการจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างกัน การที่รัฐใดจะพิจารณาใช้รูปแบบใดนั้น ย่อมขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ ไม่ว่าจะเป็นผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ ผลประโยชน์ทางการเมือง หรือนโยบายของรัฐในแต่ละช่วงเวลาก็มีส่วนสำคัญในการกำหนดรูปแบบของความตกลงฯ ที่รัฐจะเลือกจัดทำ ในส่วนของประเทศไทย ปัจจุบันความตกลงส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 90 ที่ประเทศไทยจัดทำกับประเทศต่าง ๆ เป็นความตกลงแบบกำหนดความจุความถี่ล่วงหน้า

3.5 การวิเคราะห์ผลกระทบของนโยบายการเปิดเสรีทางการบินต่อบริษัท การบินไทย จำกัด มหาชน

ในฐานะสายการบินแห่งชาติ บริษัทการบินไทย จำกัด มหาชน ได้รับผลกระทบโดยตรงจากนโยบายการเปิดเสรีทางการบินดังกล่าวจะสามารถแบ่งผลกระทบของนโยบายดังกล่าวออกเป็นสองด้านคือ ด้านที่เป็นประโยชน์ และ ด้านที่ทำให้เสียประโยชน์ โดยมีรายละเอียดดังนี้

3.5.1 ผลดีของการเปิดเสรีทางการบินต่อบริษัทการบินไทยฯ

1. บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) เกิดการปรับตัวในด้านการบริหารจัดการ เพื่อรองรับการแข่งขัน ซึ่งเป็นผลดีต่อบริษัทการบินไทย ในการพัฒนาศักยภาพตนเอง เพื่อให้สามารถแข่งขันกับสายการบินอื่นได้ ในสภาพการเปิดเสรีทางการบิน บริษัทการบินไทยได้มีการปรับการบริหารจัดการของบริษัทเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดในการดำเนินการ อาทิเช่น การแปรรูปจากรัฐวิสาหกิจมาเป็นบริษัทมหาชน การปรับโครงสร้างองค์กร โดยเน้นการดำเนินงานทางด้านการตลาด การเงิน และการปฏิบัติการ การเข้าร่วมกับกลุ่มพันธมิตร Star Alliance การพัฒนาผลิตภัณฑ์ และการบริการให้มีมาตรฐานระดับโลก การพัฒนาปรับปรุงประสิทธิภาพเครื่องบินให้เกิดประโยชน์สูงสุด การใช้การประมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-Auction) เป็นต้น (รายงานประจำปี บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน), 2545, 2550)

2. บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) มีการปรับเปลี่ยนแนวทางการวางกลยุทธ์การตลาดรูปแบบใหม่ เช่น การวางแผนการตลาดและการขาย การแตกแบรนด์ใหม่ ทั้งนี้เนื่องจากส่วนแบ่งการตลาดที่ลดลงทำให้บริษัทการบินไทยฯ จำเป็นต้องดึงส่วนแบ่งทางการตลาดกลับคืนมา โดยการเปิดสายการบินนกแอร์ขึ้น เป็นสายการบินต้นทุนต่ำอีกสายในปี 2547 ดำเนินการโดยบริษัท สกายเอเชียจำกัด ซึ่งบริษัทการบินไทยเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ โดยสายการบินนกแอร์ จะช่วยป้องกันฐานลูกค้าของการบินไทยที่ได้รับผลกระทบจากการเปิดเสรีทางการบิน การดำเนินการของบริษัทนกแอร์จะให้การแข่งขันด้านราคาเป็นหลัก ถึงแม้จะไม่ได้มีบริการที่อำนวยความสะดวกสบายเช่นเดียวกับการบินไทย แต่มีการนำเสนอภาพลักษณ์ของการให้บริการเช่นเดียวกับบริษัทการบินไทยฯ ทำให้ลูกค้าที่ชื่นชอบการให้บริการของ บริษัทการบินไทยฯ มีทางเลือกเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ยังมีการนำนวัตกรรมต่างๆมาใช้ในการบริการ อาทิ การดำเนินโครงการจัดการลูกค้าสัมพันธ์ (Customer Relationship Management: CRM) การบริการด้วยบัตรโดยสาร

อิเล็กทรอนิกส์ (E-ticket) เป็นต้น (ปรินดา วัฒนกุล, 2549, หน้า 37) (รายงานประจำปี บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน), 2549)

3. จากสภาวะการแข่งขันที่รุนแรงขึ้น ทำให้บริษัทการบินไทยฯ ให้ความสำคัญกับการฝึกอบรมบุคลากรให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อให้สามารถแข่งขันกับสายการบินอื่นๆ ได้ อาทิเช่น ในปี 2545 ฝ่ายฝึกอบรมนักบินได้จัดการฝึกและอบรมนักบินรวมทั้งสิ้น 37 หลักสูตร (รายงานประจำปี บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน), 2545) ในปี 2546 บริษัทได้เริ่มโครงการพัฒนาศักยภาพองค์กร (Developing Strategic Competencies) ซึ่งเน้นการพัฒนาศักยภาพของพนักงานให้มีความพร้อม ทั้งความรู้ ความชำนาญ และทัศนคติที่ดี และยังได้ดำเนินการฝึกอบรมบุคลากรในหลักสูตรอบรมประจำ เพื่อเพิ่มความรู้ความชำนาญ การบริหารจัดการสมัยใหม่อย่างต่อเนื่อง ทั้งภาคทฤษฎีและปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง เป็นต้น (รายงานประจำปี บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน), 2545, 2546)

4. บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) สามารถยกเลิกการบินเส้นทางในประเทศที่ไม่ก่อให้เกิดกำไร และให้สายการบินเอกชนเข้าทำการให้บริการแทน เป็นการลดการขาดทุนที่ต้องแบกรับ และสามารถเพิ่มเที่ยวบินไปยังจุดหมายปลายทางที่มีกำไรมากกว่า ดังที่รายงานประจำปี 2545 ของบริษัทการบินไทยจำกัด ได้แสดงไว้ว่า “ เพื่อสนับสนุนนโยบายการเปิดเสรีด้านการบิน บริษัทฯ ได้ร่วมมือกับสายการบินในประเทศคือพีบีแอร์ และแอร์อันดามัน ให้บริการเส้นทางการบินต่าง ๆ 9 จุด อาทิเช่น เพชรบูรณ์ แพร่ น่าน แม่สอด ลำปาง นครราชสีมา สกลนคร นครพนม และเส้นทางเชียงใหม่ เชียงราย โดยบริษัทฯ ยังให้บริการในบางเส้นทาง เช่น สกลนคร และ นครพนม 2 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ส่วนเส้นทางการบินอื่นๆ บริษัทฯ ยังให้บริการเหมือนเดิม และเพิ่มเที่ยวบินสู่ขอนแก่น อุบลราชธานี และกระบี่ อีกเส้นทางละ 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ทำให้มีเที่ยวบินจากกรุงเทพฯ สู่จุดบินภายในประเทศ 17 แห่งรวม 377 เที่ยวบินต่อสัปดาห์” (รายงานประจำปี บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน), 2545)

4. บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) สามารถที่จะมุ่งเน้นการดำเนินกิจการในเส้นทางระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น และทำการขยายเส้นทางการบินไปยังต่างประเทศอีกมากมายแทบทุกปีหลังจากที่มีการเปิดเสรีทางการบิน ดังที่รายงานประจำปี ของบริษัทการบินไทยฯ ได้แสดงถึงการขยายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ภายหลังจากการที่รัฐบาลประกาศเปิดเสรีการบินภายในประเทศอย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรมใน พ.ศ. 2544 ว่า “ ในปีงบประมาณ 2544 การบินไทยได้พัฒนาและขยายเส้นทางบินในเชิงรุกอย่างต่อเนื่อง โดยขยายเส้นทางการบินในตลาดที่มีศักยภาพสูงเช่น

ตลาดในแถบประเทศยุโรป และออสเตรเลีย ตลอดจนตลาดในภูมิภาคที่มีความมั่นคงมากขึ้น รวมไปถึงบริการจุดบิน 73 เมือง 34 ประเทศ ใน 4 ทวีป ทั้งยังได้ขยายเครือข่ายเส้นทางบินร่วมกับสายการบินพันธมิตรทั้งสิ้น 104 เมือง 45 ประเทศ 5 ทวีป” (รายงานประจำปีบริษัทการบินไทยจำกัด (มหาชน) , 2544)

ในปี 2545 บริษัทการบินไทยฯ ได้ขยายเส้นทางการบินไปยัง เมืองปูซาน สาธารณรัฐเกาหลี เจียงตู สาธารณรัฐประชาชนจีน มุมไบ สาธารณรัฐอินเดีย และคูเวต นอกจากนี้ในปีงบประมาณ 2546 บริษัทฯ ได้ขยายเส้นทางใหม่สู่เมืองสำคัญอีก 5 เมืองได้แก่ เจนีวา ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ บार्นเริน และ อะบูดาบี ประเทศสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ จิตตะกอง ประเทศบังคลาเทศ และ เซี่ยะ เหมิน ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน (รายงานประจำปีบริษัทการบินไทยจำกัด (มหาชน) , 2545, 2546) และใน พ.ศ. 2548 บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้เปิดจุดบินใหม่ในเส้นทาง ไปกลับ กรุงเทพ-นิวยอร์ก

พ.ศ. 2549 การบินไทยเปิดจุดบินใหม่เส้นทางไปกลับกรุงเทพฯ-อิสลามาบัต สาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน (รายงานประจำปีบริษัทการบินไทยจำกัด (มหาชน) , 2549)

พ.ศ. 2550 การบินไทยเปิดจุดบินใหม่เส้นทางไปยังเมืองไฮเดอราบาด พุทธคยา และเมืองพาราณสี เปิดเส้นทางบินใหม่ตรงเมืองโจฮันเนสเบิร์ก สาธารณรัฐแอฟริกาใต้ (รายงานประจำปีบริษัทการบินไทยจำกัด (มหาชน) , 2550)

โดยสรุปแล้ว การที่บริษัทการบินไทยฯ สามารถ ยกเลิกเส้นทางบินในประเทศบางเส้นทางที่ทำให้เกิดการขาดทุนในการดำเนินการ โดยให้สายการบินอื่นๆเข้ามาให้บริการแทน โดยหันมาให้ความสำคัญกับการบินระหว่างประเทศมากขึ้น ประกอบกับการที่รัฐบาลมีความพยายามในการเจรจาเปิดการเสรีทางการบินกับประเทศต่างๆอย่างต่อเนื่องทำให้ บริษัทการบินไทยฯสามารถเพิ่มเส้นทางการบินระหว่างประเทศได้ทุกปี อย่างต่อเนื่อง ซึ่งน่าจะทำให้เกิดรายได้ และผลกำไรที่ดีแก่บริษัทฯ ในขณะที่เดียวกันก็เป็นการนำนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคต่าง ๆ มาสู่ประเทศไทยมากขึ้น

3.5.2 ผลเสีย

1. นโยบายการเปิดเสรีทางการบิน เปิดโอกาสให้สายการบินต้นทุนต่ำเปิดบริการเพิ่มขึ้น และเสนอราคาบริการที่ต่ำกว่าสายการบินไทยมาก ทำบริษัทการบินไทยฯ ถูกมองว่าเอาเปรียบประชาชน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จำเป็นต้องมีการปรับตัวอย่างมากในด้านของประสิทธิภาพในการแข่งขันภายในอุตสาหกรรมการบินเนื่องจากการเปิดเสรีทางการบินได้เพิ่มสายการบินต้นทุนต่ำที่มีการปรับราคาและบริการให้เหมาะสมกับสภาพของเศรษฐกิจที่บีบรัดมากยิ่งขึ้น โดยบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีการปรับนโยบายทางการตลาด การให้บริการ และการอำนวยความสะดวก ขยายความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตร ปรับปรุงความจุและความถี่ให้เหมาะสม รวมทั้งมีการเชื่อมโยงจุดเชื่อมต่อแทนการขยายแบบจุดต่อจุดเพื่อลดต้นทุนที่เกิดขึ้น

2. เกิดปัญหาการแย่งชิงบุคลากรในธุรกิจการบิน โดยเฉพาะสายการบินต้นทุนต่ำที่มีการร่วมทุนระหว่างคนไทยกับต่างประเทศที่เข้ามาดำเนินงานในประเทศไทยไม่มีฐานธุรกิจในประเทศไทยมาก่อน แต่มีกำลังทุนทรัพย์ที่สามารถเสนอผลตอบแทนที่มากกว่าให้กับบุคลากรของการบินไทย ซึ่งถือว่าเป็นปัญหาใหญ่ของการบินไทย โดยเฉพาะเรื่องแรงงานนักบิน หรือช่างซ่อมอากาศยาน เนื่องจากบุคลากรทางด้านนี้ต้องใช้เวลาฝึกฝนนาน หากบริษัทการบินไทยฯ ต้องเสียบุคลากรเหล่านี้ไปจึงนับว่าเป็นการสูญเสียทรัพยากรที่มีคุณค่ามากของบริษัท ขวัญและกำลังใจของพนักงานลดลง เนื่องจากการโยกย้าย ปรับเปลี่ยน หรืออาจถึงขั้นปลดพนักงานออกในกรณีที่ยกเลิกเส้นทางการบิน (ปริญดา วัฒนกุล, 2549, หน้า 39)

3. รายได้และส่วนแบ่งการตลาดภายในประเทศลดลง เพราะมีสายการบินต่างๆ เข้ามาดำเนินกิจการมากขึ้น ประกอบกับมีการใช้กลยุทธ์ในการแข่งขันการตลาดหลายรูปแบบ ดังแสดงในตาราง 3.5

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตาราง 3.5 ส่วนแบ่งการตลาดของสายการบินเส้นทางภายในประเทศปี 2543-2549

สายการบิน	ส่วนแบ่งการตลาดของสายการบินเส้นทางภายในประเทศปี 2543-2549 (หน่วย: ร้อยละ)					
	2543	2544	2545	2546	2547	2548
การบินไทย	80	77	63	57	45	37
บางกอกแอร์เวย์	18	20	21	25	23	24
พีบีแอร์	2	2	6	8	7	7
แอร์อันดามัน	0	1	8	7	0	0
ภูเก็ตแอร์ไลน์	0	0	2	3	5	2
OEA	0	0	0	0	6	7
นกแอร์	0	0	0	0	5	11
แอร์เอเชีย	0	0	0	0	9	12
แองเจิลแอร์	0	0	0	0	0	0

ที่มา : สำนักข้อมูลสถิติ และสารสนเทศ การจราจรขนส่งทางอากาศ (2548)

จากตารางที่ 3.5 จะเห็นได้ว่าบริษัทการบินไทยจำกัด (มหาชน) มีส่วนแบ่งการตลาดของการบินภายในประเทศ ลดลงตามลำดับตั้งแต่ปีพ.ศ. 2543 เป็นต้นมาก่อนที่จะมีการเปิดเสรีทางการบินภายในประเทศในพ.ศ. 2544 บริษัทการบินไทยฯ มีส่วนแบ่งการตลาดสูงถึงร้อยละ 80 เนื่องจากในขณะนั้นมีสายการบินที่ให้บริการอยู่เพียง 4 สายการบินได้แก่ สายการบินไทย สายการบินพีบีแอร์ สายการบินบางกอกแอร์เวย์ และสายการบินแองเจิลแอร์ไลน์ ต่อมาในปี พ.ศ. 2544 หลังจากที่กรมขนส่งทางอากาศได้นำนโยบายเปิดเสรีทางการบินเข้ามาใช้ ตามนโยบายของรัฐบาล พร้อมทั้งมีทิศทางที่ชัดเจนในเรื่องการเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการเข้ามาขอจดทะเบียนเพื่อเข้ามาเป็นผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ โดยมีการกำหนดระเบียบทางการบินในเส้นทางต่างๆ ชัดเจนขึ้น จึงทำให้มีผู้ประกอบการเข้ามาจดทะเบียนเพิ่มขึ้น อย่างต่อเนื่อง โดยในปี พ.ศ. 2544 มีสายการบินที่เปิดให้บริการเพิ่มขึ้น ได้แก่ สายการบินภูเก็ตแอร์ไลน์ และสายการบินแอร์อันดามัน สายการบินเหล่านี้ได้เข้ามาทำการบินในเส้นทางที่สายการบินไทย ไม่ได้ทำการบิน รวมถึงในเส้นทางที่สายการบินไทยทำการบินอยู่แล้ว ด้วยเหตุนี้จึงทำให้ส่วนแบ่งทางการตลาดของบริษัทการบินไทยฯ ลดลงเหลือร้อยละ 77 ในขณะที่ส่วนแบ่งการตลาดของบริษัทบางกอกแอร์เวย์ มีส่วนการตลาดร้อยละ 20

ในปี พ.ศ. 2545 สายการบิน OEA ได้เข้ามาเปิดให้บริการ และในปีเดียวกันนี้เองที่ส่วนแบ่งการตลาดของบริษัทการบินไทยฯ ลดลงอย่างต่อเนื่อง เนื่องมาจากการที่บริษัทการบินไทยฯ มีนโยบายที่จะลด และ/หรือ ยกเลิกการให้บริการในเส้นทางที่บริษัทเห็นว่า ขนาดของเครื่องบินที่ใช้งานอยู่ไม่สัมพันธ์กับจำนวนผู้โดยสาร ซึ่งเป็นเหตุให้การบินไทยมีค่าใช้จ่ายในการประกอบการสูงเมื่อเทียบกับรายรับ

ในปี พ.ศ. 2546 ส่วนแบ่งทางการตลาดของสายการบินไทยยังคงลดลงอย่างต่อเนื่อง อันเป็นผลมาจากการที่บริษัทการบินไทยฯ ยังคงนโยบายที่จะหยุดทำการบินบนเส้นทางรอง และต้องการให้สายการบินอื่นๆ เข้ามาทำการบินแทน เพื่อที่สายการบินไทยจะได้นำเครื่องบินที่มีอยู่ ไปทำการบินในเส้นทางต่างประเทศในจุดบินที่คาดว่าจะสามารถทำรายได้ได้สูงกว่าการทำการบินภายในประเทศ

หลังจากนั้นในปี พ.ศ. 2547 ธุรกิจการบินภายในประเทศเริ่มมีการปรับตัวอีกครั้ง โดยที่รัฐบาลมีนโยบายให้ประชาชนสามารถใช้บริการสายการบินได้ในราคาประหยัด และมีแผนให้สายการบินไทยจัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำเพื่อให้บริการเส้นทางภายในประเทศ และให้สายการบินไทยจะเน้นการดำเนินธุรกิจการบินในเส้นทางต่างประเทศอย่างเดียว แต่เนื่องจากสายการบินไทยไม่สามารถตอบสนองนโยบายได้ในทันที เนื่องจากจะต้องมีการศึกษาความเป็นไปได้ และต้องมีเงินลงทุนที่สูง จึงเป็นเหตุให้รัฐบาลเปิดโอกาสให้สายการบินต่างชาติคือ สายการบินแอร์เอเชีย เข้ามาทำการบิน และกำหนดให้มีการจดทะเบียนในลักษณะที่การถือครองหุ้นของไทยร้อยละ 51 และต่างชาติร้อยละ 49 เพื่อให้ถูกต้องตามข้อกำหนดที่กระทรวงพาณิชย์วางไว้ และเพื่อให้เป็นไปตามระเบียบว่าด้วยการอนุญาตให้ผู้ประกอบการที่จะทำการบินภายในประเทศไทยต้องเป็นบริษัทที่ดำเนินกิจการโดยคนไทยเท่านั้น

ใน พ.ศ. 2548 การเข้ามาของสายการบินต้นทุนต่ำเริ่มมีบทบาทสำคัญมากขึ้น อีกทั้งยังมีการนำเอาเทคโนโลยีต่างๆ เข้ามาอำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารเพิ่มขึ้น เช่น การซื้อขายตั๋วเครื่องบินออนไลน์ ทำให้สัดส่วนการตลาดของสายการบินต้นทุนต่ำเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว

สำหรับส่วนแบ่งการตลาดการบินระหว่างประเทศ ของบริษัทการบินไทย ฯ จากรายงานประจำปีของบริษัท 2458 พบว่า บริษัทการบินไทยฯ มีส่วนแบ่งการตลาดระหว่างประเทศร้อยละ 40.0 ในขณะที่สายการบินต่างชาติมีส่วนแบ่งการตลาดรวมกัน 52.8 ที่เหลือร้อยละ 7 เป็นสายการ

บินอื่นๆของไทย ในปี 2549 ส่วนแบ่งตลาดของบริษัทการบินไทยฯลดลงเหลือ 38.5 และในปี 2550 บริษัทการบินไทยฯ มีส่วนแบ่งการตลาด 39.8 เพิ่มขึ้นจากปี 2549 เล็กน้อย

แต่อย่างไรก็ตามจากตารางที่ 3.3 และ 3.4 เมื่อเปรียบเทียบผลการดำเนินการด้านการเงินของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) พบว่า ในปีพ.ศ. 2551 มีกำไรก่อนหักภาษีเงินได้ ติดลบ 23,600 ล้านบาท ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบอัตราการเติบโตของกำไรก่อนและหลังการเปิดเสรีทางการบิน โดยก่อนการเปิดเสรีตั้งแต่ปี พ.ศ. 2540 ถึง พ.ศ. 2547 และหลังการเปิดเสรีการบินตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2548 ถึง พ.ศ. 2551 พบว่าก่อนการเปิดเสรีการบินมีกำไรก่อนหักภาษีเงินได้เฉลี่ยคิดเป็น 8,672 ล้านบาท ซึ่งหลังจากการเปิดเสรีการบินกำไรก่อนหักภาษีเงินได้เฉลี่ยลดลงเป็น 2,067 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 76.16 ของกำไรก่อนหักภาษีเงินได้เฉลี่ยก่อนการเปิดเสรีทางการบิน ซึ่งขัดแย้งกับผลประกอบการที่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้พยายามชี้แจงต่อสาธารณชนตลอดมา โดยที่อัตราการเติบโตของรายรับไม่สอดคล้องกับอัตราการเติบโตของรายจ่าย ซึ่งเมื่อมีการเปิดเสรีทางการบินแล้วส่งผลทำให้การแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินเพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก ทำให้ราคาของการบริการทั้งในด้านของการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าลดลง ทำให้รายรับรวมหลังการเปิดเสรีการค้ามีอัตราการเติบโตที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่ในส่วนของต้นทุนที่เพิ่มขึ้นและผันผวนตามความเสี่ยงของอัตราดอกเบี้ยที่เพิ่มสูงขึ้นจากต้นทุนในการกู้ยืมของบริษัท และความเสี่ยงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราที่มีความผันผวนตามตลาดเงินตราต่างประเทศ และส่วนที่สำคัญได้แก่ ส่วนประกอบของรายจ่าย ได้แก่ รายจ่ายค่าน้ำมัน และรายจ่ายด้านบุคลากรที่มีค่าใช้จ่ายเป็นสองอันดับแรกของรายจ่ายซึ่งมากกว่ากึ่งหนึ่งของรายจ่ายทั้งหมดมิได้ลดลงเลยหลังจากเกิดการเปิดเสรีทางการบิน ส่วนหนึ่งอาจมาจากการที่ค่าน้ำมันเพิ่มขึ้นและผันผวนตลอดระยะเวลาหลังการเปิดเสรีการบิน

การไม่สามารถปรับตัวได้ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) แสดงได้โดยอัตราการเติบโตของกำไร และอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 33.69 และอัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์กิลบลดลงร้อยละ 7.67 ในขณะที่ด้านบุคลากรกลับเพิ่มสูงขึ้นทั้งที่บริษัทมีแนวโน้มที่จะขาดทุน โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.94 ปัจจัยสะท้อนเชิงโครงสร้างซึ่งประจักษ์ว่าบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ไม่สามารถปรับตัวได้ในธุรกิจการแข่งขันที่เพิ่มมากขึ้นจากการเปิดเสรีทางการบิน ประกอบกับมีความเสี่ยงด้านอัตราดอกเบี้ย อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่างประเทศ ความผันผวนของราคาน้ำมัน และความเสี่ยงของการเปิดสายการบินต้นทุนต่ำ

นอกจากปัจจัยเสี่ยงภายนอกแล้วนั้นปัจจัยเสี่ยงภายในที่สำคัญคือ บุคลากรที่เป็นผู้บริหารระดับสูงขององค์กรเป็นบุคลากรที่ผูกผันกับผลประโยชน์ทับซ้อนของรัฐบาลหรือนักการเมืองในแต่ละสมัยดังสามารถเห็นได้จากกรณีที่กระทรวงการคลังมีสัดส่วนการถือหุ้นมากกว่าร้อยละ 50 จากการแปรรูปรัฐวิสาหกิจขององค์กรทำให้การตัดสินใจในการลงทุนหรือดำเนินการทางเศรษฐกิจไม่มีประสิทธิภาพทางเศรษฐศาสตร์ หรือไม่ปฏิบัติตามหลักการลงทุนที่สร้างประโยชน์สูงสุดให้แก่องค์กร การตัดสินใจในการดำเนินการภายในองค์กรของผู้บริหารในแต่ละสมัยแสดงให้เห็นถึงบทบาทของการเมืองภายในองค์กรที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจ และธรรมาภิบาลในองค์กรที่ไม่เหมาะสม รวมทั้งการมีส่วนร่วมได้ส่วนเสียของบุคลากรในระดับสูงขององค์กรที่ขึ้นนำการตัดสินใจที่ไม่สมเหตุผล เช่น กรณีการเปิดเส้นทางการบินที่ไม่เหมาะสม สำหรับกรณีเส้นทางการบินตรงกรุงเทพฯ-นิวยอร์ก ซึ่งส่งผลทำให้องค์กรขาดทุนอย่างต่อเนื่องแต่กลับไม่มีการแก้ไขหรือปรับปรุง

เมื่อพิจารณาถึงการปรับปรุงและพัฒนาของบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ภายใต้การเปิดเสรีทางการบิน พบว่าภายใต้สภาวะการแข่งขันที่รุนแรงขึ้น เนื่องจากการเปิดน่านฟ้าเสรี ภาวะราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น ปัญหาการก่อการร้าย ความไม่สงบทางการเมือง และ โรคระบาด ล้วนเป็นปัจจัยทางลบที่บริษัทการบินไทยฯต้องเผชิญ ดังนั้นการที่จะนำพาให้บริษัทสามารถทำกำไร และแข่งขันกับบริษัทอื่น ๆ ได้ บริษัทการบินไทยฯ จึงต้องมีการพัฒนาปรับปรุงบริษัทอย่างต่อเนื่องดังนี้

1. มีการควบคุมและลดต้นทุนการดำเนินการเพื่อให้สามารถแข่งขันกับสายการบินต่างๆ ในระดับนานาชาติได้ โดยการเป็นแกนนำจัดตั้งพันธมิตรธุรกิจการเดินทาง (Star Alliance) เพื่อให้เกิดการสนับสนุนทางธุรกิจในหมู่สมาชิก (รายงานประจำปี บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน), 2544) การพัฒนาระบบวางแผนการบิน (Flight Planning System) เพื่อช่วยวิเคราะห์วางแผนการบินและคำนวณปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับแต่ละเที่ยวบินอย่างถูกต้องแม่นยำ (รายงานประจำปี บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน), 2545)

2. มีการปรับการบริหารจัดการของบริษัทฯ โดยการปรับโครงสร้างของบริษัทฯ มีการนำนวัตกรรมต่างๆมาใช้ในการบริหารจัดการ เช่น การประมูลผ่านทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Auction)

3. มุ่งเน้นการปรับกลยุทธ์ทางการตลาด มุ่งเน้นการให้ความสำคัญกับลูกค้าโดยจัดตั้งโครงการระบบการจัดการลูกค้าสัมพันธ์ (Customer Relationship Management: CRM) เพื่อให้

สามารถตอบสนองของความต้องการ และสานสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้า การเน้นการโฆษณา ประชาสัมพันธ์ เช่น การที่บริษัทการบินไทยฯได้รับ 4 รางวัลชนะเลิศผลงานด้านสื่อโฆษณาและ ประชาสัมพันธ์ จากงาน ASEANTA Awards for Excellence 2001 และการที่เว็บไซต์คาร์โก้ติด อันดับ 1 ใน 4 ในงานประกวดเว็บไซต์ชั้นนำของภูมิภาคเอเชีย โดยหนังสือพิมพ์มีเดีย ฮองกง

4. ปรับปรุงกลยุทธ์ในการให้บริการ โดยมุ่งเน้นการบริการลูกค้าในระดับธุรกิจ (Business class) และลูกค้าชั้นหนึ่ง (First Class) มากขึ้น (รายงานประจำปี บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน), 2546)

5. ปรับปรุงความสะดวกรวดเร็วในการบริการ โดยการนำนวัตกรรมใหม่ๆเข้ามาใช้เพื่อให้ ลูกค้าได้รับความสะดวกรวดเร็วในการใช้บริการได้แก่

- บริการ รอยัล อี เซอร์วิส (Royal e-service)
- บัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (E-Ticketing)
- การบริการอัตโนมัติด้วยตนเอง (Self Service System) (รายงานประจำปี บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน), 2544, 2545)

- โครงการบัตรโดยสารแบบใหม่ Thai Value Card บัตรเดียวเที่ยวทั่วไทย (รายงานประจำปี บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน), 2546)

6. ปรับปรุงคุณภาพของการบริการ โดยการสร้างมูลค่าเพิ่มในการบริการให้แก่ลูกค้า ได้แก่ การที่สายการบินไทย ได้รับรางวัลสายการบินที่ให้บริการไวน์ที่ดีที่สุดในระดับธุรกิจ (Best Overall Business Cellars in the Sky Award) การใช้เครื่องบิน Air Bus 303 ซึ่งเป็นเที่ยวบินที่ตรงเวลาที่สุด มาให้บริการในภูมิภาคเอเชีย (รายงานประจำปี บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน), 2545)

7. การซื้อเครื่องบินเพิ่มเติมเพื่อให้สอดคล้องกับเส้นทางการบินที่เพิ่มขึ้น เช่น มีการรับมอบเครื่องบินใหม่ 4 ลำในปี 2544 (รายงานประจำปี บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน), 2544) และการรับมอบเครื่องบินแอร์บัส 340-500 จำนวน 2 ลำในปี 2548 เป็นต้น (รายงานประจำปี บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน), 2548)

8 การยกเลิกเส้นทางการบินที่ไม่ทำกำไร ดังที่หนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจ ฉบับวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2545 รายงานว่า “ การบินไทย ปรับผังตารางบินใหม่ ลดจำนวนเที่ยวบินเส้นทางสายเหนือ อีสาน หนองคายการบินเอกชนให้บริการเส้นทางในประเทศ” เช่นเที่ยวบิน กรุงเทพ-บุรีรัมย์

การบินไทยจะลดเที่ยวบินลงจากสัปดาห์ละ 7 เที่ยวบินเหลือ 1 เที่ยวบิน แต่จะให้สายการบินแอร์อันดามันบินสัปดาห์ละ 7 เที่ยวบินแทน เนื่องจากกำไรที่ได้จากการให้บริการในเส้นทางดังกล่าวไม่คุ้มค่ากับต้นทุนของบริษัทฯ ซึ่งการยกเลิกดังกล่าวทำให้บริษัทฯ สามารถยกเลิกภาระการขาดทุนที่ต้องแบกรับไว้ ดังที่หนังสือพิมพ์ มิชชั่นไทยแลนด์ ฉบับวันที่ 3 ธันวาคม 2544 ได้พาดหัวข่าวว่า “THANK YOU บินเสรี อนาคตสนามบินภูธร การบินไทยยืม ลดขาดทุน 2000 ล้านบาท”

9. เปิดเส้นทางการบินระหว่างประเทศที่คาดว่าจะทำกำไร อย่างต่อเนื่อง อาทิเช่น

- พ.ศ. 2545 เปิดจุดบินใหม่ 4 เมือง ได้แก่ มุมไบ เจ็ดตุ ปูซาน และคูเวต
 - พ.ศ. 2546 เปิดจุดบินใหม่สู่ 5 เมือง ได้แก่ เซียะเหมิน ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน นครเจนีวา ประเทศสมาพันธรัฐสวิส บาหลีเรน ประเทศบาหลีเรน อาบูดาบี ประเทศสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ และจิตตะกองประเทศบังคลาเทศ
 - พ.ศ. 2548 เปิดจุดบินใหม่ เส้นทางไปกลับ กรุงเทพฯ-นิวยอร์ก
 - พ.ศ. 2549 เปิดจุดบินใหม่ เส้นทางไปกลับ กรุงเทพฯ-อิสลามาบัด สาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน เส้นทางกรุงเทพฯ-ลอสแอนเจลิส
 - พ.ศ. 2550 เปิดเที่ยวบินใหม่ไปยังเมืองไฮเดอราบาด เมืองพุกททยา และเมืองพาราณสี และ เส้นทางไปกลับ กรุงเทพฯ-โจฮันเนสเบิร์ก สาธารณรัฐแอฟริกาใต้
- (รายงานประจำปี บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน), 2544- 2550)

10. ลงทุนในบริษัทสายการบินต้นทุนต่ำ เนื่องจากการเปิดเสรีทางการบิน ทำให้เกิดสายการบินต้นทุนต่ำขึ้นหลายสาย และผู้บริโภคก็หันไปใช้บริการสายการบินดังกล่าวเพิ่มขึ้น ดังนั้น บริษัทการบินไทยฯ จึงจำเป็นต้องตั้งส่วนแบ่งทางการตลาดกลับคืนมา โดยการเปิดสายการบินนกแอร์ขึ้น เป็นสายการบินต้นทุนต่ำอีกสายในปี 2547 ดำเนินการโดยบริษัท สกายเอเชียจำกัด ซึ่งบริษัทการบินไทยเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ โดยสายการบินนกแอร์ จะช่วยป้องกันฐานลูกค้าของการบินไทยที่ได้รับผลกระทบจากการเปิดเสรีทางการบิน การดำเนินการของบริษัทนกแอร์จะให้การแข่งขันด้านราคาเป็นหลัก ถึงแม้จะไม่ได้มีบริการที่อำนวยความสะดวกสบายเช่นเดียวกับการบินไทย แต่มีการนำเสนอภาพลักษณ์ของการให้บริการเช่นเดียวกับบริษัทการบินไทยฯ ทำให้ลูกค้าที่ชื่นชอบการให้บริการของ บริษัทการบินไทยฯ มีทางเลือกเพิ่มขึ้น (รายงานประจำปี บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน), 2549)

บทที่ 4

ผลกระทบของนโยบายการเปิดเสรีทางการบินต่อ อุตสาหกรรมการบินของกลุ่มประเทศเอเซีย

อัตราการเจริญเติบโตที่ค่อนข้างสูงของเศรษฐกิจของเอเซียในปี 1990 เป็นแรงกดดันให้รัฐบาลของประเทศในกลุ่มเอเซีย ใช้นโยบายเปิดเสรีการบินภายในประเทศ และระหว่างประเทศ การตกลงแบบทวิภาคีได้กลายมาเป็นวิธีการที่เป็นที่นิยมในการยกเลิกข้อจำกัดต่างๆในตลาดเอเซีย

ขอบเขตและขั้นตอนในการเปิดเสรีทางการบินจะแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ ตัวอย่างเช่นในประเทศฟิลิปปินส์นั้น การแปรรูปรัฐวิสาหกิจการบินให้เป็นบริษัทเอกชนได้เกิดขึ้นก่อน ที่จะยกเลิกกฎข้อบังคับทางการบินภายในประเทศ และระหว่างประเทศ สำหรับในประเทศอื่นบางประเทศ การยกเลิกกฎข้อบังคับทางการบินเกิดขึ้นก่อนที่สายการบินแห่งชาติจะแปรรูปเป็นบริษัทเอกชน (Peter Forsyth และคนอื่นๆ, 2004)

4.1 นโยบายและอุตสาหกรรมการบินในกลุ่มประเทศเอเซีย

การที่ประเทศในเอเซียมีความแตกต่างกันในหลายด้านมีผลต่ออุตสาหกรรมการบิน โดยที่ขนาดของอุตสาหกรรมการบินของแต่ละประเทศนอกจากจะขึ้นอยู่กับรายได้ต่อหัว (Per capita income) ของแต่ละประเทศแล้ว ยังขึ้นอยู่กับความสามารถในการดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติ และความสามารถในการเปลี่ยนแปลงประเทศให้กลายเป็นศูนย์กลางการบิน (Airline hub) รายได้ต่อคนของประเทศในเอเซียจะแตกต่างกันไป โดยเริ่มจาก ประเทศพม่า US \$ 125 เขมร 270 เวียดนาม 410 US\$ มาเลเซีย 3,330 US\$ บรูไน 12,558 US\$ และ สิงคโปร์ 21500 US \$ สำหรับประเทศสิงคโปร์นั้นนอกจากจะสามารถดึงดูดสายการบินต่างๆ ด้วยการเป็นจุดศูนย์กลางทางการบินที่สำคัญแล้ว การที่ประชาชนสิงคโปร์มีรายได้สูงทำให้มีเงินส่วนเกินที่สามารถใช้ในการท่องเที่ยวต่างประเทศได้ ซึ่งเห็นได้จากสัดส่วนของชาวสิงคโปร์ที่ไปท่องเที่ยวต่างประเทศค่อนข้างสูง (Findlay & Hufbauer, 1997)

ศักยภาพสำหรับการเจริญเติบโตของการบินในอนาคตไม่เพียงขึ้นอยู่กับการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ ของสมาชิกเอเซีย (ASEAN member) แต่ขึ้นอยู่กับภูมิลักษณะ และประชาชนของแต่ละประเทศ ซึ่งจำนวนประชากรแต่ละประเทศแตกต่างกัน เช่น บรูไน 340,000 คน เวียดนาม 80 ล้านคน ฟิลิปปินส์ 80 ล้านคน และ อินโดนีเซีย 230 ล้านคน เปรียบเทียบขนาดของแต่ละประเทศที่แตกต่างกัน เช่น สิงคโปร์ 68,000 เฮคเตอร์ บรูไน 527,000 เฮคเตอร์ เวียดนาม 330,000 ตารางกิโลเมตร เมื่อพิจารณาจากขนาดของประเทศแล้ว ประเทศสิงคโปร์จึงไม่มีการบินภายในประเทศ ในขณะที่ประเทศอย่างอินโดนีเซีย ประเทศไทย และ ฟิลิปปินส์ มีตลาดการบินภายในประเทศที่มีขนาดใหญ่

ขนาดของตลาดที่มีศักยภาพในกลุ่มประเทศเอเซียมีความแตกต่างกันไป ซึ่งสำหรับตลาดการบินในประเทศซึ่งยังไม่มีการพัฒนา เนื่องจากรายได้ต่อหัวที่ต่ำ การบินภายในประเทศจึงมีความหนาแน่นของเที่ยวบินน้อย และเมื่อคิดต้นทุนเฉลี่ยแล้ว ตลาดการบินที่ยังไม่ได้รับการพัฒนาจะมีต้นทุนเฉลี่ย จะสูงกว่าตลาดการบินที่ได้รับการพัฒนาแล้ว และมีเที่ยวบินที่หนาแน่น

4.1.1 วัตถุประสงค์ของนโยบายการบิน

นโยบายการบินของแต่ละประเทศไม่เพียงแต่จะสะท้อนวัตถุประสงค์ที่แตกต่างกันของแต่ละประเทศแล้ว ยังแสดงให้เห็นถึงปัญหาและอุปสรรคที่มีผลกระทบต่อประเทศนั้น ซึ่งมีความแตกต่างกันในแต่ละประเทศ นโยบายการบินของแต่ละประเทศจะเกิดจากความพยายามให้เกิดความสมดุลระหว่างวัตถุประสงค์ และปัญหาอุปสรรค อาทิเช่น ประเทศสิงคโปร์ซึ่งใช้ค่าเงินลอยตัว จะไม่เข้มงวดกับรายได้ซึ่งเป็นเงินตราต่างประเทศของสายการบินแห่งชาติมากนัก และ ทรัพยากรบุคคลระดับผู้บริหาร รวมถึงแรงงานที่มีทักษะทางด้านการบิน อาจไม่ใช่ปัญหาสำหรับประเทศไทย แต่อาจเป็นปัญหาที่สำคัญของประเทศลาว (Findlay & Chia Lin Sien & Kamjit Singh, 1997)

นโยบายการบินอาจรวมถึงประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจ (Economic benefits) และประโยชน์ที่ไม่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจ (Non-economic benefits) ประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจ ได้แก่ ประโยชน์ต่อผู้บริโภค ผลกำไรของสายการบิน การเจริญเติบโตของสายการบิน รายได้ของรัฐ รายได้จากการท่องเที่ยว การสร้างงาน และการพัฒนานุเคราะห์ รายได้จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา วัตถุประสงค์ประโยชน์ที่ไม่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจ ได้แก่ ความสามารถในการรักษาความมั่นคงและปลอดภัยของประเทศ การมีเครือข่ายเชื่อมโยงกับประเทศต่างๆ เป็นต้น

ไม่เพียงแต่นโยบายการบินของประเทศต่างๆมีความแตกต่างกันเท่านั้น แต่ความมากน้อยและความสามารถในการนํานโยบายนั้นไปใช้ในทางปฏิบัติ ก็มีความแตกต่างกันด้วย โดยทั่วไปแล้ว ประเทศในเอเชียที่มีการพัฒนามากกว่าจะมีนโยบายทางการบินที่ชัดเจน และมีการพัฒนานโยบายทางการบินมากกว่าประเทศที่พัฒนาน้อยกว่า ยกตัวอย่างเช่น นโยบายทางการบินของประเทศสิงคโปร์ ที่มุ่งเน้นในการส่งเสริมให้ประเทศเป็นศูนย์กลางของการบินในเอเชีย ดังนั้นเพื่อที่จะให้บรรลุผลตามนโยบายดังกล่าว สิงคโปร์จะต้องมุ่งที่จะดึงดูดสายการบินจากต่างชาติให้บินเข้ามาที่สิงคโปร์มากกว่าที่จะเน้นเพิ่มจุดหมายการบินของสายการบินแห่งชาติ

ในขณะที่เดียวกันประเทศไทยมีวัตถุประสงค์ที่ค่อนข้างกว้าง เกี่ยวกับนโยบายการบินดังนี้

- เพื่อเสริมสร้างเครือข่ายทางการบิน และส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค ศูนย์กลางเศรษฐกิจ และศูนย์การพัฒนาการท่องเที่ยว
- เพื่อขยายและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆที่เกี่ยวกับการบินให้ทันสมัย เพื่อรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจในระดับภูมิภาค ส่งเสริมการท่องเที่ยว และส่งเสริมให้เกิดการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกให้ได้ประโยชน์สูงสุด
- อำนวยความสะดวกให้สนามบินสุวรรณภูมิมีความพร้อมที่จะให้บริการแก่ผู้เดินทาง
- เชื่อมโยงเส้นทางการคมนาคมอื่นๆเข้ากับสนามบินสุวรรณภูมิ อาทิ ถนน รถไฟ รถไฟฟ้า และเรือ
-

นอกจากความแตกต่างในนโยบาย และการนํานโยบายมาใช้ของแต่ละประเทศ แล้ว ความกระตือรือร้นในการเปิดเสรีทางการบินก็จะแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศด้วย อาทิเช่น ประเทศสิงคโปร์ซึ่งยอมรับการเปิดเสรีทางการบินได้ดี เนื่องจากความต้องการที่จะผลักดันให้ประเทศสิงคโปร์เป็นศูนย์กลางทางการบินของภูมิภาค ทำให้ประเทศสิงคโปร์ประสบความสำเร็จอย่างเห็นได้ชัด ในการดึงดูดสายการบินต่างๆให้มาเปิดให้บริการ สิงคโปร์จึงมีสถานะเป็นศูนย์กลางทางการบินจากทวีปอื่นๆมาที่ทวีปเอเชีย (Gillen & Mandel & Wolf, 2001)

4.1.2 ข้อตกลงเกี่ยวกับการบริการทางการบิน (Air Service Agreement)

ประเทศในกลุ่มเอเชียน ต่างยึดถือในข้อตกลงทวิภาคีระหว่างประเทศ ซึ่งจำนวนของข้อตกลงทางการบินที่ยังมีผลอยู่มีจำนวนที่แตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ อย่างไรก็ตามแม้ว่า

ทุกประเทศจะมีของตกลงที่ไม่มีผลแล้ว ข้อตกลงการบินระหว่างประเทศยังคงเป็นระเบียบ ข้อบังคับที่สำคัญระหว่างสายการบิน

ประเทศในกลุ่มเอเซีย มีการทำข้อตกลงเปิดเสรีทางการบิน ทั้งแบบทวิภาคี และพหุภาคี เช่น

- ประเทศบรูไน และ สิงคโปร์มีการเซ็นสัญญาในข้อตกลงเปิดเสรีทางการบินระหว่างกัน
- ประเทศกัมพูชา ลาว พม่า และเวียดนามก็มีการทำสัญญาข้อตกลงระหว่างกัน (CLMV) โดยการยกเลิกการจำกัดเที่ยวบิน และน้ำหนักรบรรทุกระหว่างประเทศสมาชิก
- ประเทศไทย ประเทศมาเลเซีย และ ประเทศอินโดนีเซีย มีข้อตกลงไตรภาคี สามเหลี่ยมเพื่อความเจริญเติบโต (Growth triangle) (IMT-GT)
- ข้อตกลงพหุภาคีระหว่าง บรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย และ ฟิลิปปินส์ (BIMP-EAGA)

นอกเหนือจากนั้น ประเทศในกลุ่มเอเซีย ยังมีการทำข้อตกลงทวิภาคี และพหุภาคีกับ ประเทศอื่นๆที่นอกเหนือไปจากประเทศในกลุ่มเอเซียด้วย ตัวอย่างเช่น ประเทศมาเลเซียมี ข้อตกลงการบินเสรี กับประเทศ สหรัฐอเมริกา ไต้หวัน นิวซีแลนด์ นิวซีแลนด์ ออสเตรเลีย ลักเซมเบิร์ก และเลบานอน

การเปิดเสรีทางการบินอาจไม่ได้หมายถึงรวมถึงการยกเลิกข้อบังคับทางการบินข้อที่ 5 เรื่อง การจำกัดน้ำหนักบรรทุก แต่สำหรับประเทศที่เป็นสมาชิกกลุ่มประเทศเอเซีย ด้วยกันแล้วก็มักจะ ยกเลิกข้อบังคับข้อนี้ให้ โดยเฉพาะประเทศไทยได้ยกเลิกข้อบังคับเกี่ยวกับการจำกัดน้ำหนักบรรทุก ทำให้ มีสายการบินจากชาติต่างๆในเอเซียมาใช้บริการถึง 13 สายการบิน และสายการบินต่างชาติ ที่ไม่อยู่ในกลุ่มเอเซีย มาใช้บริการอยู่ถึง 68 สายการบิน หลายประเทศในกลุ่มเอเซียได้มีการ แลกเปลี่ยนข้อบังคับนี้แก่กัน โดยเฉพาะประเทศที่ต้องการเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคเช่น ประเทศสิงคโปร์ (Gesell, 1990)

4.2 ประโยชน์ที่ประเทศในกลุ่มเอเซียได้รับจากนโยบายการเปิดเสรีทางการบิน

เมื่อประเทศตั้งแต่ 2 ประเทศขึ้นไปมีการตกลงกันเกี่ยวกับการเปิดเสรีทางการบิน ประเทศ เหล่านั้น มีโอกาสที่จะได้รับประโยชน์จาก 2 ส่วนคือ คือจากการค้า และจากการแข่งขันซึ่ง ประโยชน์ที่ได้รับมักจะเป็นการลดต้นทุนการผลิต และการได้รับสินค้าและบริการที่ประเทศไม่ สามารถผลิตได้ หรือใช้ต้นทุนสูงกว่าในการผลิตเอง และประโยชน์เหล่านี้ก็มักตกอยู่แก่ 2 ฝ่าย คือ

ฝ่ายคือ ผู้ให้บริการ และลูกค้าอื่นๆของสายการบิน (ในกรณีของการขนส่งสินค้า) และอีกฝ่ายคือสายการบิน โดยผลประโยชน์ที่จะได้รับมีดังนี้ (Oum and Yu ,1998)

1. เป็นการเปิดโอกาสให้มีการแข่งขันอย่างเสรีระหว่างสายการบินต่างๆ ทำให้สายการบินต้องมีการปรับตัวเพื่อให้ต้นทุนลดต่ำสุด ในขณะที่เดียวกันก็ต้องมีประสิทธิผลสูงด้วย จากการทบทวนวรรณกรรม พบว่า มีข้อมูลน้อยมากเกี่ยวกับต้นทุน และประสิทธิผลของสายการบินในเอเชีย อย่างไรก็ตามในอดีต ได้มีการศึกษาของ Oum and Yu (1998) ซึ่งแสดงว่าสายการบินในประเทศเอเชียน มีผลการปฏิบัติการที่ดีในด้านของประสิทธิผล นอกจากนี้ในเวลาสองสามปีที่ผ่านมา มีข้อมูลที่แสดงว่าสายการบินหลักๆของเอเชียน 5 สายการบิน ได้แก่ สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ สายการบินไทย สายการบินกาตาร์ และ สายการบินรอยัลบรูไน มีต้นทุนต่อ รายได้จากผู้โดยสาร 1 คน ต่อระยะทาง 1 กิโลเมตร (Cost per Revenue Passenger Kilometer) ใกล้เคียงกัน และ แสดงว่าสายการบินดังกล่าวมีผลการปฏิบัติการอยู่ในระดับดี ถึง ดีมาก ซึ่งแสดงให้เห็นว่า การเปิดเสรีทางการบินช่วยสนับสนุนให้เกิดการเพิ่มผลิตผลและลดต้นทุนต่อหน่วย ถึงแม้ความเปลี่ยนแปลงดังกล่าวจะเห็นได้ในภาพรวมมากกว่าที่จะเห็นได้จากประเทศหนึ่งใดโดยเฉพาะ

2. การแข่งขันทำให้บริษัทต้องลดราคาบริการลง เพื่อดึงดูดลูกค้า อย่างไรก็ตามเป็นการยากที่จะวิเคราะห์เรื่องราคาของสายการบินแต่ละประเทศ เนื่องจากมีโครงสร้างราคาที่แตกต่างกันในแต่ละภูมิภาค หรือ ประเทศ

ในภาพรวมแล้ว ราคาค่าโดยสารของสายการบินในเอเชีย จะต่ำกว่า ราคาค่าโดยสารของสายการบินของยุโรป ในตลาดที่มีการแข่งขันน้อย แต่จะสูงกว่า ราคาค่าโดยสารของสายการบินยุโรปในตลาดที่มีการแข่งขันสูง อยู่เล็กน้อย (ตัวอย่างเช่น ประเทศอังกฤษ) เนื่องจากในตลาดที่มีการแข่งขันสูง มีผู้โดยสารที่ต้องการใช้บริการจำนวนมากทำให้ต้นทุนต่อหน่วยของสายการบินต่ำลง ส่งผลให้สายการบินสามารถปรับลดราคาลง เพื่อให้สามารถแข่งขันกับสายการบินอื่นๆได้

ราคาค่าโดยสารยังขึ้นกับเส้นทางบินอีกด้วย เส้นทางการบินบางเส้นทางมีต้นทุนที่สูง โดยเฉพาะ เส้นทางบินระหว่างประเทศ กัมพูชา ลาว พม่า และ เวียดนาม (CLMV) เนื่องจากประเทศดังกล่าวยังมีเที่ยวบินไม่มากเมื่อเทียบกับประเทศหลักๆ ในภูมิภาค เช่น ประเทศไทย มาเลเซีย และสิงคโปร์

ภาพรวมของราคาค่าโดยสารในกลุ่มประเทศเอเชียนั้น พอสรุปได้ว่า ราคาค่าโดยสารจะต่ำลง ในเส้นทางที่มีการแข่งขันสูง แต่ในเส้นทางที่มีการจำกัดการแข่งขัน หรือน้ำหนักบรรทุกแล้ว ราคาค่าบริการก็จะสูงขึ้น ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ในภาพรวมแล้ว นโยบายเปิดเสรีทางการบินจะทำให้ราคาค่าบริการมีแนวโน้มที่จะลดลง

3. สายการบินต้นทุนต่ำ (Low cost carriers: LCCs) สายการบินต้นทุนต่ำ ได้มีผลกระทบอย่างมากต่อการแข่งขันทางการบินในประเทศสหรัฐอเมริกา ในช่วงปี 2544-2545 สายการบินต้นทุนต่ำ ยังคงถูกจำกัดให้เปิดให้บริการได้เฉพาะในบางประเทศเช่น มาเลเซีย และ อินโดนีเซีย และสามารถบินได้ในบางเส้นทางเท่านั้น ตัวอย่างสายการบินต้นทุนต่ำของเอเชียนได้แก่ สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ และ สายการบินแอร์เอเชีย Dagonis (2001) Lawton (2002) William (2002)

มีความเป็นไปได้อย่างมากที่ สภาพแวดล้อมของการเปิดเสรีทางการบิน การยกเลิกข้อจำกัดเส้นทางการบิน น้ำหนักบรรทุก และอัตราค่าโดยสาร และสิทธิทางการบินข้อที่ 7 ทำให้สายการบินต้นทุนต่ำเพิ่มจำนวนขึ้นอย่างรวดเร็ว ซึ่งการเพิ่มจำนวนของสายการบินต้นทุนต่ำ นี้ มีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน จนอาจกล่าวได้ว่า กลไกอย่างแรก ที่ทำให้นโยบายเปิดเสรีทางการบิน มีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน ก็โดยผ่านทางสายการบินต้นทุนต่ำเหล่านี้นั่นเอง

สายการบินต้นทุนต่ำ มีความแตกต่างจากสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ (Full service carriers: FSCs) สายการบินต้นทุนต่ำจะเสนอราคาค่าโดยสารที่ต่ำกว่า และตัดบริการที่ไม่จำเป็นออกไป ซึ่งข้อเสนอเหล่านี้จะดึงดูดใจลูกค้ากลุ่มที่เดินทางเพื่อการพักผ่อน (Leisure travelers) และกลุ่มนักธุรกิจที่คำนึงงบประมาณ (Cost conscious business travelers) เครือข่ายของสายการบินเหล่านี้จะไม่มี ความซับซ้อน ผู้บินก็จะเป็นเครื่องบินแบบเดี่ยว รุ่นเดียวกันเพื่อให้การบำรุงรักษา และอะไหล่จัดหาได้ง่าย สายการบินต้นทุนต่ำส่วนใหญ่จะเปิดให้บริการแก่ผู้โดยสารระดับเดียวกันหมด โดยไม่มีการแบ่งเป็นชั้น VIP ชั้นธุรกิจ และชั้นประหยัด เหมือนกับสายการบิน ที่ให้บริการเต็มรูปแบบ โดยทั่วไปแล้วสายการบินต้นทุนต่ำจะให้บริการระหว่างการบินน้อยที่สุด โดยผู้โดยสารจะต้องจ่ายค่าอาหารและเครื่องดื่มเพิ่มเติม

สายการบินต้นทุนต่ำบางสายการบิน จะใช้ท่าอากาศยานรองมากกว่า ท่าอากาศยานใหญ่ สืบเนื่องมาจากค่าใช้จ่ายที่ต่ำกว่า ในบางกรณีรัฐบาลของประเทศหนึ่งๆอาจให้การสนับสนุน

ค่าใช้จ่ายเหล่านี้เพื่อให้ สายการบินต้นทุนต่ำดังกล่าวมาเปิดให้บริการ สายการบินต้นทุนต่ำยังนิยมใช้การจองตั๋วเครื่องบินผ่านทางอินเทอร์เน็ต ซึ่งช่วยลดต้นทุนทางการตลาด และเป็นการลดค่านายหน้าที่ต้องจ่ายให้ตัวแทนการท่องเที่ยวด้วย

ลักษณะสำคัญของสายการบินต้นทุนต่ำคือ สายการบินเหล่านี้จะเสนอราคาค่าโดยสารที่ต่ำกว่า สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ ที่ให้บริการเส้นทางการบินเดียวกันมาก ราคาค่าโดยสารที่วานี้มักจะสูงขึ้นเมื่อใกล้กำหนดบินเข้ามา ในขณะที่ราคาค่าโดยสารอาจถูกลงได้อีก ในเที่ยวบินที่มีผู้โดยสารน้อย ประโยชน์ที่กลุ่มประเทศเอเซียจะได้รับจากการเพิ่มขึ้นของสายการบินต้นทุนต่ำเหล่านี้แบ่งได้เป็น 2 ส่วนใหญ่ๆดังนี้ (Morrison & Winston, 1986)

3.1 ผลกระทบ และการบริการที่แตกต่างไป และมีต้นทุนที่ต่ำกว่าที่ประเทศนั้นๆ จะทำการผลิตเอง เนื่องจากการดำเนินงานของสายการบินต้นทุนต่ำ นำเสนอรูปแบบการบินที่เป็นแบบง่ายที่ลูกค้าอาจต้องบริการตนเองเพิ่มขึ้นเล็กน้อย เช่น ผู้โดยสารต้องจองตั๋วเครื่องบินด้วยตนเอง ผ่านทางอินเทอร์เน็ต การเลือกที่นั่งด้วยตนเอง ฯลฯ ซึ่งแตกต่างกับค่าโดยสารที่ต่ำลง ในขณะที่สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบทำไม่ได้ นอกจากนี้ สายการบินต้นทุนต่ำบางสายยังสามารถให้บริการในเส้นทางการบินที่ สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบไม่บิน เนื่องด้วยมีต้นทุนสูงเกินไป

3.2 ต้นทุนที่ต่ำลง ในภาพรวมสายการบินต้นทุนต่ำสามารถบรรลุถึงการมีประสิทธิภาพที่สูงได้ เนื่องจากความสามารถในการควบคุมต้นทุนอันเกิดจาก การใช้ทรัพยากรบุคคลที่มีประสิทธิภาพมากกว่า สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ สายการบินต้นทุนต่ำไม่จำเป็นต้องจ่ายค่าตอบแทนแก่บุคลากรในอัตราที่ต่ำกว่า สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ แต่ใช้พนักงานน้อยกว่า โดยที่พนักงานต้องมีความยืดหยุ่นในการทำงาน และสามารถทำงานหลายๆอย่างได้ ดังนั้นสายการบินต้นทุนต่ำจึงสามารถให้ผลผลิตที่มากกว่าในขณะที่ใช้พนักงานน้อยกว่า ซึ่งเป็นส่วนสำคัญส่วนหนึ่งที่ทำให้ต้นทุนของสายการบินลดลง และสามารถให้บริการในราคาที่ต่ำกว่าสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ

นอกเหนือจากผลกระทบโดยตรงที่การเปิดเสรีทางการบินมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินแล้ว ยังมีกลุ่มอื่นๆ ในสังคมที่ได้รับผลกระทบอีกได้แก่

4. อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การเปิดเสรีทางการบินจะช่วยส่งเสริมให้เกิดการท่องเที่ยวมากขึ้น ซึ่งจะทำให้เกิดรายได้แก่อุตสาหกรรม และประเทศโดยรวม
5. รัฐบาลมีรายได้เพิ่มขึ้นจากการเก็บภาษี และค่าธรรมเนียมต่างๆ
6. ผลจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา อาจทำให้เกิดกำไร หรือการเพิ่มต้นทุน ขึ้นอยู่กับสถานการณ์ในขณะนั้น
7. การเปิดเสรีทางการบินผลักดันให้เกิดความต้องการทรัพยากรบุคคลที่มีคุณภาพ และส่งผลให้เกิดการพัฒนาบุคลากรอย่างต่อเนื่อง

4.3 ผลกระทบในทางลบจากนโยบายการเปิดเสรีทางการบินต่อประเทศกลุ่มเอเซีย

1. การจ้างงาน สายการบินที่อยู่ภายใต้ความกดดันจากการแข่งขัน จะพยายามลดต้นทุน โดยการลดจำนวนพนักงานลง อย่างไรก็ตามเนื่องจากบุคลากรทางด้านการบินมีความยืดหยุ่น และหากมองในภาพรวม จะเห็นว่าเมื่อเกิดการขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำ ประกอบกับ อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่น่าจะเจริญเติบโตขึ้นก็อาจทำให้เกิดความสมดุลต่อการจ้างงานของประเทศได้
2. การลดลงของกำไรของสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ และอาจเกิดการขาดทุนในเส้นทางที่แข่งขันกับสายการบินต้นทุนต่ำ แต่กำไรในเส้นทางอื่นอาจชดเชยการขาดทุนนี้ได้บ้าง อย่างไรก็ตาม อาจมีสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ บางสายที่ต้องออกจากอุตสาหกรรมการบินไป ซึ่งแม้การล้มเลิกกิจการอาจมีผลมาจากหลายปัจจัย แต่ปัจจัยที่สำคัญก็คือการเข้ามาในตลาดของสายการบินต้นทุนต่ำนั่นเอง
3. รายได้ของรัฐบาล ในระยะเริ่มแรกอาจลดลง เนื่องจากการลดลงของผลกำไรของสายการบินแห่งชาติ ลดลงอย่างไรก็ตามเมื่อดำเนินถึงรายได้ที่จะได้จากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และแล้วก็จะอาจจะทดแทนกันได้
4. ความเสี่ยง การเปิดการบินเสรี ทำให้การควบคุมการพัฒนาของอุตสาหกรรมการบินทำได้ยาก และจึงทำให้เกิดความเสี่ยงขึ้น ตัวอย่างเช่นในประเทศที่มีการให้บริการเส้นทางบินอยู่แล้ว แต่เมื่อมีคู่แข่งเพิ่มขึ้น สายการบินนั้นๆก็จะเกิดความเสี่ยงเพิ่มขึ้น

4.4 ผลกระทบของนโยบายเปิดเสรีทางการบินกับสายการบินของประเทศที่สำคัญ ในกลุ่มเอเซีย

ในส่วนนี้ผู้วิจัยจะได้กล่าวถึง ผลกระทบของนโยบายเปิดเสรีทางการบินกับสายการบินของประเทศที่สำคัญในกลุ่มเอเซีย ได้แก่ สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ ของประเทศสิงคโปร์ และสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ ประเทศมาเลเซียซึ่งเป็นสายการบินที่มีความสำคัญเป็นอันดับต้นๆ ของสายการบินในทวีปเอเชีย

4.4.1 สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ (Singapore Airline)

สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ เริ่มต้นมาจากการเป็นสายการบินภายในประเทศ จนกลายมาเป็นหนึ่งในสายการบินชั้นนำของโลก สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ มีฝูงบินที่มีประสิทธิภาพ มีพนักงานที่ได้รับการฝึกอบรมเป็นอย่างดีเพื่อให้สามารถให้บริการที่มีคุณภาพ รวมทั้งมีท่าอากาศยานที่ทันสมัย ได้แก่ ท่าอากาศยานชางกี (Changi) สิงคโปร์แอร์ไลน์เป็นสายการบินแรกที่นำเครื่องบินที่ใหญ่ที่สุดในโลกมาให้บริการ สิงคโปร์แอร์ไลน์กรุ๊ป ประกอบด้วย สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ ซิลค์แอร์ บริษัท เทรดวินทัวร์ แอนด์ทราเวล บริษัท เอส ไอ เอ เอ็นจิเนียริง บริษัท เอส ไอ เอ คาร์โก และบริษัทเอส เอ ที เอส

ในส่วนนี้ผู้วิจัย ได้นำข้อมูลที่รวบรวมได้มาวิเคราะห์ถึงการปรับตัวของสายการบินสิงคโปร์ เพื่อให้พร้อมสำหรับนโยบายเปิดเสรีทางการบิน รวมถึงผลกระทบของนโยบายดังกล่าวต่อสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ หลังจากประเทศสมาชิกเอเซีย ได้พบกันในการประชุมซัมมิตครั้งที่ 5 ในปี 1995 ที่กรุงเทพฯ และ ผู้นำของกลุ่มประเทศ ASEAN ได้ตัดสินใจที่จะรวม การเปิดเสรีทางการบินและความร่วมมือทางการบิน เข้าไว้ในแผนปฏิบัติการขนส่งและการสื่อสาร (Action Plan for Transport and Communications, 1994-1996) ซึ่งรายละเอียดของข้อมูลดังกล่าวมีดังนี้

ตารางที่ 4.1 การพัฒนา และเหตุการณ์สำคัญหลังการเข้าร่วมความตกลงเปิดเสรีทางการบินของ
สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ ปี 2543-2544 (เมษายน 2543 – มีนาคม 2544)

ปีงบประมาณ	การพัฒนา และเหตุการณ์สำคัญ
2543-2544	สิงคโปร์แอร์ไลน์ เข้าเป็นสมาชิกของพันธมิตรทางการบิน (Star Alliance) เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2543
	สิงคโปร์แอร์ไลน์ได้เข้าถือหุ้นร้อยละ 25 ในสายการบินสองสายการบิน ได้แก่ สายการบินแอร์นิวซีแลนด์ และ สายการบินแอนเชท ซึ่งสายการบินทั้งสองเป็นสมาชิกของพันธมิตรการบิน สตาร์ อัลลายแอนซ์ (Star alliance) ด้วย
	สิงคโปร์แอร์ไลน์ ลงนามในข้อตกลงเกี่ยวกับการขนส่งสินค้า ระหว่างสายการบินลูฟท์ฮันซ่า (Lufthansa) และสายการบินแอสกันดีเนเวียน แอร์ไลน์ (SAS) เพื่อให้สายการบินทั้งสามสามารถบินขนส่งสินค้าได้ในเครือข่ายของทั้ง 3 ประเทศ
2543-2544	เป็นปีหนึ่งที่สิงคโปร์แอร์ไลน์ สั่งซื้อเครื่องบินเพิ่มมากที่สุดปีหนึ่ง โดยในเดือนกันยายน สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ประกาศว่าจะซื้อเครื่องบิน 25 A380 ราคา 8.6 พันล้านบาท จำนวน 25 ลำ ซึ่ง เครื่องบิน A 380 จะมีที่นั่งมากกว่าจำนวนที่นั่งของเครื่องบินโบอิง B747-400 ซึ่งใช้อยู่ในขณะนั้นถึงร้อยละ 40 และ ประเทศสิงคโปร์จะกลายเป็นสายการบินแรกที่ใช้เครื่องบิน A380 ในปี 2006(รายงานประจำปีของสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ , 2543-2544)
	ในเดือนตุลาคม 2543 สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ ประสบอุบัติเหตุที่สนามบินไทเป ซึ่งทำให้สถิติการบินที่ปลอดภัยที่สุดของสิงคโปร์แอร์ไลน์ต้องถูกทำลายลง

ตารางที่ 4.1 (ต่อ) การพัฒนา และเหตุการณ์สำคัญหลังการเข้าร่วมความตกลงเปิดเสรีทางการบินของสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ ปี 2543-2544 (เมษายน 2543 – มีนาคม 2544)

ปีงบประมาณ	การพัฒนา และเหตุการณ์สำคัญ
	เริ่มต้นโครงการสร้างโรงซ่อมเครื่องบิน ราคา 25 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์ดอลลาร์ ซึ่งแล้วเสร็จในเดือนกรกฎาคม 2544 และ โครงการสร้างโรงซ่อมเครื่องบินอีก 2-3 โรง โดยมีงบประมาณ 90 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์ดอลลาร์ และจะแล้วเสร็จใน 2-3 ปีถัดไป ซึ่งโรงซ่อมเครื่องบินเหล่านี้จะมีพื้นที่ใหญ่พอสำหรับการดูแลรักษาเครื่องบินจัมโบ้ A380
	ผลกำไรจากการดำเนินงานในปีนี้อยู่ในระดับดี ถึงแม้จะเพิ่งฟื้นตัวจาก สภาวะวิกฤติเศรษฐกิจในเอเชีย ผลกำไรจากการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทสิงคโปร์แอร์ไลน์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 15.2 ในขณะที่กำไรสุทธิหลังหักภาษีของสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.7 โดยมีปัจจัยทางลบได้แก่ การเพิ่มสูงขึ้นของราคาน้ำมัน และ การถดถอยของภาวะเศรษฐกิจของประเทศสหรัฐอเมริกา

ที่มา: รายงานประจำปีสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ 2543- 2544

ข้อมูลในตาราง 4.1 แสดงให้เห็นว่า สิงคโปร์แอร์ไลน์มีการเตรียมพร้อมที่จะเพิ่มเติมจำนวนเครื่องบิน โดยการสั่งซื้อเครื่องบิน A380 เพิ่มเติมจำนวน 20 ลำในปีนี้ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงวิสัยทัศน์ในการเตรียมพร้อมสำหรับความต้องการในการใช้บริการที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นในอนาคต และ เพื่อสร้างเครือข่ายในการบิน และลดต้นทุนสิงคโปร์แอร์ไลน์ยังได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกของสตาร์อัลลายแอนซ์ด้วย กลยุทธ์ในการเจริญเติบโตของ สิงคโปร์แอร์ไลน์จะเป็นการขยายในแนวนอน (Horizontal growth) นั่นคือเป็นการเข้าซื้อกิจการของบริษัทอื่นๆ โดยสิงคโปร์แอร์ไลน์ได้เข้าถือหุ้นร้อยละ 25 ในสายการบินสองสายการบิน ได้แก่ สายการบินแอร์นิวซีแลนด์ และ สายการบินแอนเชทด้วย

ตารางที่ 4.2 การพัฒนา และเหตุการณ์สำคัญหลังการเข้าร่วมความตกลงเปิดเสรีทางการบินของสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ ปี 2544-2545 (เมษายน 2544 – มีนาคม 2545)

ปีงบประมาณ	การพัฒนา และเหตุการณ์สำคัญ
2544-2545	สิงคโปร์แอร์ไลน์ได้ริเริ่มการติดตั้งจอภาพที่สามารถใช้เล่นเกมคอมพิวเตอร์ และส่งอีเมลล์ได้ทั่วโลก เป็นสายการบินแรกของโลก โดยใช้สัญญาณดาวเทียม ซึ่งบริการดังกล่าวมีให้สำหรับผู้โดยสารในทุกระดับ
	เปิดตัวเว็บไซต์ www. singaporeair .com ซึ่งลูกค้าของสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ สามารถเข้าถึงได้จากทุกที่
	ฝ่ายขนส่งสินค้าของสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ได้ปรับโครงสร้าง และก่อตั้งเป็นบริษัทขนส่งสินค้าสิงคโปร์แอร์ไลน์จำกัด (มหาชน)
	สิงคโปร์แอร์ไลน์ ได้เปิดให้บริการส่งตารางการบิน และแจ้งเดือนกำหนดการบินบนโทรศัพท์มือถือให้แก่ลูกค้าในประเทศญี่ปุ่น
	สิงคโปร์แอร์ไลน์แนะนำเตียงอวกาศ "Space bed" เตียงนอนที่ใหญ่ที่สุดสำหรับชั้นธุรกิจ
	เหตุการณ์ ก่อวินาศกรรมตึกเวิลด์เทรด ประเทศสหรัฐอเมริกา (9/11)
	หลังจากเกิดเหตุการณ์ 9 กันยายน 2544 สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ ได้ยกเลิกการบินไปปากีสถานตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2544
	บริษัทมีการลดเงินเดือนพนักงานลงร้อยละ 1.5 -2.5 เพื่อลดต้นทุนในการดำเนินการ

ที่มา: รายงานประจำปีสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ 2544- 2545

ข้อมูลในตาราง 4.2 แสดงให้เห็นว่า สิงคโปร์แอร์ไลน์ มีการปรับตัวให้พร้อมแก่การแข่งขัน ซึ่งเป็นผลมาจากนโยบายเปิดเสรีทางการบิน โดยการนำนวัตกรรมมาตี การติดตั้งจอภาพที่สามารถใช้เล่นเกมคอมพิวเตอร์ และ ส่งอีเมลล์ได้ทั่วโลก เป็นสายการบินแรกของโลก การแนะนำ เตียงอวกาศ (Space bed) มาใช้ในการเพิ่มมูลค่าเพิ่มในการบริการให้แก่ลูกค้า อย่างไรก็ตามเนื่องจากในปีนี้มีผลกระทบจากเหตุการณ์ก่อการร้ายตึกเวิลด์เทรดเซ็นเตอร์ ประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งทำให้ผู้เดินทางด้วยเครื่องบินเกิดความรู้สึกไม่ปลอดภัย และทำให้การ

เจริญเติบโตของอุตสาหกรรมการบินทั่วโลกหยุดชะงัก และสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ก็ได้รับผลกระทบโดยดูได้จากผลกำไรที่ลดลงอย่างมาก

ตารางที่ 4.3 การพัฒนา และเหตุการณ์สำคัญหลังการเข้าร่วมความตกลงเปิดเสรีทางการบินของสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ ปี 2545-2546 (เมษายน 2545 – มีนาคม 2546)

ปีงบประมาณ	การพัฒนา และเหตุการณ์สำคัญ
2545-2546	การวางระเบิดที่บาห์ลี
	การเกิดสงครามอิรักในเดือนมีนาคม
	รับมอบเครื่องบิน B777-200ER จำนวน 7 ลำ
	การระบาดของโรคSARS เมษายน
	หยุดการรับพนักงานเพิ่ม หยุดการดำเนินการโครงการที่ไม่สำคัญ และไม่เร่งด่วน
	ลดเงินเดือนพนักงาน
	ยกเลิกเที่ยวบิน 300 เที่ยวบินในเดือนเมษายน เช่นเส้นทางบินไป กัทมันดู ละฮอร์ และ การากี
	ซิลค์แอร์ เปิดเส้นทางบินที่จังหวัดกระบี่ ประเทศไทย เมือง เชียงดู (Chengdu) และ มาเคา ซาร์ (Macau Sar) ในประเทศจีน เมืองไฮเดอราบัด ในประเทศอินเดีย
	ผลกำไรก่อนหักภาษีของกลุ่มบริษัทสิงคโปร์แอร์ไลน์ ในปีนี้ลดลงจากปีที่ผ่าน มาถึง ร้อยละ 5.5 สำหรับบริษัทสิงคโปร์แอร์ไลน์มีผลกำไรเพิ่มขึ้นร้อยละ 9

ที่มา: รายงานประจำปีสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ 2545- 2546

จากตารางที่ 4.3 แสดงให้เห็นว่าในระหว่างปี 2545-2546 เป็นช่วงปีที่เกิดเหตุการณ์ ซึ่งมีผลในทางลบต่ออุตสาหกรรมการบิน ได้แก่ เหตุการณ์การก่อการร้าย สงครามในอิรัก และ การระบาดของโรคซาร์ ซึ่งสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์มีกลยุทธ์ในการปรับตัวต่อภาวะกดดันดังกล่าว ได้แก่ การลดเงินเดือนของพนักงาน การยกเลิกเที่ยวบินที่เสี่ยงอันตราย และ/หรือมีผู้โดยสารน้อย และยกเลิกการลงทุนในโครงการต่างๆที่ไม่จำเป็น หรือไม่เร่งด่วน อย่างไรก็ตามจะเห็นว่าสายการบินซิลค์แอร์ ซึ่งสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ถือหุ้นอยู่ ยังคงขยายเส้นทางบิน ไปยังจุดหมายที่คาดว่าจะทำกำไร เช่นจังหวัดกระบี่ ประเทศไทย เมือง เชียงดู (Chengdu) และ มาเคา ซาร์ (Macau Sar) ในประเทศจีน เมืองไฮเดอราบัด ในประเทศอินเดียเป็นต้น

ตารางที่ 4.4 การพัฒนา และเหตุการณ์สำคัญหลังการเข้าร่วมความตกลงเปิดเสรีทางการบินของสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ ปี 2546-2547(เมษายน 2546 – มีนาคม 2547)

ปีงบประมาณ	การพัฒนา และเหตุการณ์สำคัญ
	ลดจำนวนพนักงานลง (นักบิน 26 คน และ พนักงาน 156 คน)
	สิงคโปร์ได้รับการประกาศจากองค์การอนามัยโลกว่าเป็นเขตปลอดโรคซาร์
	สิงคโปร์แอร์ไลน์ลงทุนโดยถือหุ้น ร้อยละ 49ในสายการบินไทเกอร์แอร์ไลน์ (Tiger Airline) ซึ่งเป็นสายการบินต้นทุนต่ำ
	นำเทคโนโลยีอินเทอร์เน็ตเข้ามาใช้ในการให้บริการขนส่งสินค้า(Ezy cargo) ระหว่าง SIA Cargo Qantas freight Cathay Pacific Airlines Cargo และ Japan Airlines Cargo.
	ผลกำไรก่อนหักภาษีของกลุ่มบริษัทสิงคโปร์แอร์ไลน์ ในปีนี้ลดลงจากปีที่ผ่านมาถึง ร้อยละ 16 สำหรับบริษัทสิงคโปร์แอร์ไลน์มีผลกำไรเพิ่มขึ้นร้อยละ 30.5

ที่มา: รายงานประจำปีสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ 2546- 2547

จากตารางที่ 4.4 ผลกระทบจากเหตุการณ์ร้ายในปีที่ผ่านมา ยังคงมีผลให้เกิดการหยุดนิ่งของความต้องการของการเดินทางอากาศ ในขณะที่ต้นทุนต่างๆของสายการบิน สิงคโปร์แอร์ไลน์ ยังคงสูงอยู่ จึงต้องมีการลดจำนวนพนักงานลงเป็นจำนวนมาก นอกจากนั้นเพื่อให้สามารถแข่งขันในสภาพแวดล้อมของการเปิดเสรีทางการบินได้ สายการบิน สิงคโปร์แอร์ไลน์จึงเข้าถือหุ้นในสายการบินไทเกอร์แอร์ซึ่งเป็นสายการบินต้นทุนต่ำ นอกจากนี้สายการบิน สิงคโปร์แอร์ไลน์ยังมีการนำนวัตกรรมมาใช้ในการบริการอย่างต่อเนื่อง จนทำให้สายการบิน สิงคโปร์แอร์ไลน์มีผลกำไรเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาถึงร้อยละ 30.5

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.5 การพัฒนา และเหตุการณ์สำคัญหลังการเข้าร่วมความตกลงเปิดเสรีทางการบินของ
สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ ปี 2547-2548(เมษายน 2547 – มีนาคม 2548)

ปีงบประมาณ	การพัฒนา และเหตุการณ์สำคัญ
	มีการปรับโครงสร้างการบริหารงาน และ การให้บริการลูกค้า
	สิงคโปร์แอร์ไลน์ เปิดเส้นทางบินสู่ เมื่ออัมสเตอร์ดัม โดยใช้เครื่องบิน โบอิง B777- 200ER
	สิงคโปร์แอร์ไลน์แนะนำ Krisworld ซึ่งเป็น Member club สำหรับผู้ที่บินด้วยสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ ซึ่งถือเป็นการส่งเสริมการขายอย่างหนึ่ง
	สิงคโปร์แอร์ไลน์ขายหุ้นแอร์นิวซีแลนด์ ร้อยละ 6.3
	บริษัท IBM เข้ามาดำเนินการดูแลเกี่ยวกับระบบสารสนเทศของสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์
	มีการทำความตกลงแบบไตรภาคีระหว่างสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ ซิลค์แอร์ และ มาเลเซียแอร์ไลน์ โดยการเปิดเส้นทางระหว่าง สิงคโปร์-โกตา คินาบาลู และ ระหว่าง คูชิง และ ปีนัง ในเดือนมีนาคม 2548
	ผลกำไรก่อนหักภาษีของกลุ่มบริษัทสิงคโปร์แอร์ไลน์ ในปีนี้เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่าน มา ร้อยละ 122.9 สำหรับบริษัทสิงคโปร์แอร์ไลน์มีผลกำไรลดลงประมาณ ร้อยละ 68

ที่มา: รายงานประจำปีสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ 2547- 2548

จากตารางที่ 4.5 เป็นภาวะที่อุตสาหกรรมการบินเริ่มฟื้นตัวสู่ภาวะปกติ สิงคโปร์แอร์ไลน์มีการขยายเส้นทางการบิน และมีการลงนามในข้อตกลงเปิดเส้นทางการบินกับประเทศต่างๆอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ยังคงให้ความสำคัญกับนวัตกรรมและเทคโนโลยีสารสนเทศ โดยให้บริษัท ไอบีเอ็ม มารับหน้าที่ดูแลเกี่ยวกับระบบสารสนเทศทั้งหมด

ตารางที่ 4.6 การพัฒนา และเหตุการณ์สำคัญหลังการเข้าร่วมความตกลงเปิดเสรีทางการบินของ
สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ ปี 2548-2549 (เมษายน 2548 – มีนาคม 2549)

ปีงบประมาณ	การพัฒนา และเหตุการณ์สำคัญ
	บริษัท SIA Engineering Company บริษัทในเครือสิงคโปร์แอร์ไลน์ กรุ๊ป ประกาศร่วมทุนกับ Cebu Pacific Air เพื่อเปิดศูนย์ซ่อมเครื่องบินในประเทศฟิลิปปินส์
	สิงคโปร์แอร์ไลน์ได้นำเสนอรายการโทรทัศน์ (Live TV) ให้ผู้โดยสารสามารถรับชมได้บนเครื่องบินเป็นสายการบินแรก
	สิงคโปร์แอร์ไลน์ มีความร่วมมือกับ เอเชียánaแอร์ไลน์ เพื่อให้บริการเส้นทางบิน สิงคโปร์-โซล
	ซิลค์แอร์เข้าครอบครองการให้บริการเส้นทาง ไปยัง Shenzhen และ Surabaya ของสิงคโปร์แอร์ไลน์
	ผลกำไรก่อนหักภาษีของกลุ่มบริษัทสิงคโปร์แอร์ไลน์ ในปีนี้ลดลงจากปีที่ผ่านมา ร้อยละ 7.2 สำหรับบริษัทสิงคโปร์แอร์ไลน์มีผลกำไรลดลงประมาณ ร้อยละ 41.9

ที่มา: รายงานประจำปีสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ 2548- 2549

ตารางที่ 4.6 แสดงให้เห็นว่าสายการบิน สิงคโปร์แอร์ไลน์ มีการใช้กลยุทธ์ในภาวะที่การแข่งขันเพิ่มสูงขึ้นในปีนี้เป็นคือ การนำนวัตกรรมใหม่มาเพิ่มมูลค่าเพิ่มในการบริการให้แก่ลูกค้า นอกจากนี้มีการทำข้อตกลงกับสายการบินอื่นๆเพื่อเพิ่มเส้นทางการบินต่างๆเพิ่มขึ้น

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.7 การพัฒนา และเหตุการณ์สำคัญหลังการเข้าร่วมความตกลงเปิดเสรีทางการบินของ
สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ ปี 2549-2550 (เมษายน 2549 – มีนาคม 2550)

ปีงบประมาณ	การพัฒนา และเหตุการณ์สำคัญ
	ขยายหุ้นส่วนในการขายตั๋วทางอินเทอร์เน็ต
	สิงคโปร์แอร์ไลน์ขายตั๋ว SIA ในราคา 343.88 ล้านสิงคโปร์ดอลลาร์
	สิงคโปร์แอร์ไลน์ลงนามข้อตกลงกับรัฐมนตรีการท่องเที่ยวและวัฒนธรรมของประเทศอินโดนีเซียเพื่อร่วมกันส่งเสริมการท่องเที่ยวสู่อินโดนีเซีย
	สิงคโปร์แอร์ไลน์สั่งซื้อเครื่องบิน แอร์บัส A350 XWB-900 จำนวน 20 ลำ และเครื่องบิน A 380-800s จำนวน 9 ลำ
	สิงคโปร์แอร์ไลน์มีข้อตกลงกับ อีลิปต์แอร์ เพื่อเปิดเส้นทางบินระหว่างสิงคโปร์และไคโร
	สิงคโปร์แอร์ไลน์มีข้อตกลงกับ สายการบินเซาท์แอฟริกันแอร์เวย์ เพื่อเปิดเส้นทางบินระหว่างสิงคโปร์และไคโร
	สิงคโปร์แอร์ไลน์มีข้อตกลงกับ สายการบินเวอร์จิน แอตแลนติก แอร์เวย์ เพื่อเพิ่มเส้นทางบินระหว่างลอนดอน ซิดนีย์ และ สิงคโปร์
	ผลกำไรก่อนหักภาษีของกลุ่มบริษัทสิงคโปร์แอร์ไลน์ ในปีนี้เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา ร้อยละ 37.5 สำหรับบริษัทสิงคโปร์แอร์ไลน์มีผลกำไรเพิ่มขึ้นประมาณ ร้อยละ 196.7

ที่มา: รายงานประจำปีสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ 2549- 2550

ตารางที่ 4.7 แสดงให้เห็นว่าสายการบิน สิงคโปร์แอร์ไลน์ ยังคงเพิ่มจำนวนเครื่องบินเพื่อรองรับความต้องการใช้บริการที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นในอนาคต และยังคงเดินหน้าในการเจรจาตกลงกับประเทศต่างๆ เพื่อเปิดเส้นทางการบินเพิ่มขึ้น

จากการรวบรวมข้อมูลทั้งหมดที่นำมากล่าวข้างต้น สามารถวิเคราะห์ได้ว่า สิงคโปร์เป็นประเทศที่พร้อมที่จะเปิดเสรีทางการบิน เนื่องจากนโยบายดังกล่าว จะช่วยสนับสนุนเป้าหมายในการที่จะให้ประเทศสิงคโปร์เป็นศูนย์กลางการบินของโลกในทวีปเอเชีย เนื่องจากการเปิดเสรีทางการบิน จะช่วยดึงดูดสายการบินของประเทศต่างๆ ให้มาใช้สนามบินของประเทศสิงคโปร์เป็นศูนย์กลางในการเดินทางสู่เอเชีย หรือจากเอเชียไปยังทวีปอื่นๆ นั้นทำให้ประเทศสิงคโปร์เดินทางเจรจากับประเทศต่างๆ เพื่อเปิดเสรีทางการบินซึ่งกันและกัน ตัวอย่างเช่น

หนังสือพิมพ์ บิวซิเนสไลน์ ฉบับวันที่จันทร์ที่ 6 ธันวาคม 2547 รายงานว่า “สิงคโปร์แอร์ไลน์ และศรีลังกาแอร์ไลน์ได้ทำข้อตกลงเปิดเสรีทางการบินระหว่างกัน และเชื่อว่าข้อตกลงเหล่านี้จะทำให้สายการบินทั้งสองสาย สามารถเสนอโอกาสที่จะบินไปยังจุดหมายที่แตกต่างออกไปให้แก่ลูกค้า โดยผ่านศูนย์กลางของเมืองโคลัมโบ และ สิงคโปร์”

และข้อมูลที่ได้จาก B-net Research Center (2003) ที่รายงานว่ สายการบินสิงคโปร์ สายการบินไทย สายการบินบรูไน และ สายการบินกัมพูชา ได้ทำข้อตกลงการเปิดเสรีทางการบินร่วมกัน

การเปิดเสรีทางการบินทำให้สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ ได้มีการปรับตัวอย่างต่อเนื่อง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยการเพิ่มจำนวนเครื่องบิน นำเครื่องบินที่มีขนาดใหญ่ที่สุดมาใช้ให้บริการ เพิ่มจุดบิน การขยายกิจการโดยการเข้าถือหุ้นในกิจการอื่นๆ และการขยายบริษัทในเครือ นอกเหนือจากนี้ สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ยังใช้กลยุทธ์ทางด้านเทคโนโลยี และนวัตกรรมต่างๆมาใช้ในการบริการให้มูลค่าเพิ่มแก่ลูกค้าด้วย จะเห็นได้ว่าสิงคโปร์แอร์ไลน์จะเป็นผู้นำในการนำนวัตกรรมต่างๆมาใช้ในการให้บริการเสมอ

สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ ได้รับประโยชน์จากการเปิดเสรีทางการบิน ในขณะที่สายการบินก็ต้องมีการลงทุนในสิ่งอำนวยความสะดวก และโครงสร้างต่างๆจำนวนมากเพื่อให้สามารถแข่งขันได้ในภาวะการแข่งขันที่ทวีสูงขึ้นเช่นกัน และท้ายที่สุด สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ก็ต้องใช้กลยุทธ์ในการรักษาฐานตลาดลูกค้าด้วยการเข้าถือหุ้นในสายการบินต้นทุนต่ำไทเกอร์แอร์ไลน์

เช่นเดียวกับสายการบินอื่นในเอเชีย สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ได้รับผลจากเหตุการณ์ร้ายที่เกิดขึ้น อาทิเช่น การก่อวินาศกรรมตึกเวิลด์เทรดเซ็นเตอร์ ในประเทศสหรัฐอเมริกา สงครามอิรัก การระบาดของโลกซาร์ และ การระบาดของไข้หวัดนก เพื่อให้สามารถอยู่รอดสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ พยายามทุกทางที่จะลดต้นทุน โดยการลดเงินเดือนพนักงาน ปลดพนักงาน ยกเลิกโครงการที่ไม่จำเป็น ยกเลิกการให้บริการในเส้นทางที่ไม่คุ้มค่า ความมีวิสัยทัศน์ ความร่วมมือร่วมใจระหว่างพนักงาน การบริหารจัดการที่ดีได้นำสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์มาสู่ความสำเร็จอีกขั้นในปี 2550 นี้

4.4.2 ประเทศมาเลเซีย

สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ เกิดจากการความร่วมมือของ บริษัทไอเซียน สตีมชิป ของ ลิวอร์พูล และ บริษัท เสตรท สตีรมชิป ของประเทศสิงคโปร์ ได้ยื่นข้อเสนอขอจัดตั้งสายบิน มาเลเซียแอร์ไลน์ ในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2480 โดยให้บริการบินระหว่างปีนัง และสิงคโปร์ สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ และได้ให้บริการในฐานะเป็นสายการบินแห่งชาติของประเทศ มาเลเซีย ในวันที่ 20 เมษายน 2490 สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์เป็นที่รู้จักกันว่าเป็นสายการ บินที่มีความสำคัญสายการบินหนึ่งของเอเชีย ซึ่งทำการบินไปยัง 100 จุดหมายใน 6 ทวีปทุกๆวัน สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ได้รับรางวัลกว่า 100 รางวัลในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา โดยได้รับรางวัล “World’s Best Cabin Crew” ตั้งแต่ปี 2544- 2548 จากประเทศอังกฤษ และในปี 2005-2006 ได้รับรางวัล “5-star airline”

ในส่วนต่อไป ผู้วิจัยจะนำข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ซึ่งรวบรวมได้จากแหล่งข้อมูลทุติยภูมิ ต่างๆ อาทิ รายงานประจำปีของสายการบิน เว็บไซต์ ต่างๆ และหนังสือพิมพ์ มาเพื่อทำการ วิเคราะห์ถึงการปรับตัวและผลกระทบของการเปิดเสรีทางการบินต่อสายการบินมาเลเซีย แอร์ไลน์

จากตารางที่ 4.8 แสดงให้เห็นว่าระหว่างปี พ.ศ. 2543-2544 สายการบินมาเล เซียนแอร์ไลน์ ได้รับผลกระทบอย่างมากจากเหตุการณ์วิกฤติเศรษฐกิจในเอเชีย ซึ่งผู้บริหารของ สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ได้กล่าวในรายงานประจำปีว่า กลุ่มบริษัทบริษัทมาเลเซีย แอร์ไลน์ ซิสเต็ม เบอร์ฮาร์ด (MAS) ขาดทุนจากการดำเนินการเป็นปีที่ 5 ต่อเนื่องกัน อย่างไรก็ตามสายการ บินมาเลเซียแอร์ไลน์ ยังคงเดินหน้าในการปรับปรุงศักยภาพของบริษัทฯ ด้วยการสั่งซื้อเครื่องบิน เพิ่มขึ้นรวมทั้ง มีการปรับปรุงการบริหารจัดการ และการบริการให้แก่ลูกค้า นอกจากนี้ยังได้อาศัย การเปิดเสรีทางการบินในการทำข้อตกลงทางการบินกับสายการบินของประเทศต่างๆ เช่นสายการ บินคาเธ่ย์แปซิฟิก (Cathay Pacific) มิดเดิลอีสต์แอร์ไลน์ (Middle East Airline)และสายการบิน KLM เป็นต้น

ตารางที่ 4.8 การพัฒนา และเหตุการณ์สำคัญของสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ หลังนโยบาย การเปิดเสรีทางการบินของกลุ่มประเทศเอเชีย น พ.ศ. 2543-2544 (เมษายน 2543 – มีนาคม 2544)

ปีงบประมาณ	การพัฒนา และเหตุการณ์สำคัญ
2543-2544	สายการบินขาดทุนต่อเนื่องกันเป็นปีที่ 4 เนื่องจากต้นทุนที่สูงขึ้นมากกว่า รายได้ที่เพิ่มขึ้น อันเป็นผลมาจากอัตราแลกเปลี่ยนเงิน และราคาน้ำมันที่ สูงขึ้น
	การปรับปรุงนโยบายและกลยุทธ์ทางธุรกิจของบริษัท
	การปรับปรุงเครือข่ายการบิน
	การทำข้อตกลงกับสายการบินที่จะก่อให้เกิดประโยชน์ร่วมกัน
	มีนาคม 2544 เศรษฐกิจสหรัฐซบเซา
	มีนาคม 2544 มาเลเซียแอร์ไลน์ บินไปยัง 94 จุดหมายการบิน ซึ่งแบ่งเป็น จุดหมายในประเทศ 31 แห่ง และ จุดหมายในต่างประเทศ 63 แห่ง
	มีความร่วมมือกับสายการบินอื่นๆในการบินไปยังจุดบินอีก 20 แห่ง ทำให้ มาเลเซียแอร์ไลน์มีจุดหมายการบินเพิ่มเป็น 114 แห่ง ได้แก่การทำข้อตกลง กับสายการบินคาเธ่ย์แปซิฟิก (Cathay Pacific) มิดเดิลอีสต์แอร์ไลน์ (Middle East Airline) และสายการบิน KLM เป็นต้น
	พฤษภาคม 2543 มาเลเซียแอร์ไลน์ได้รับมอบเครื่องบินโบอิง 747-400 และ เครื่องบินโบอิง 777-200
	บริษัทขายเครื่องบิน แอร์บัส 330-300 จำนวนหนึ่งลำ เครื่องบิน DC-10-30 จำนวนหนึ่งลำและ เครื่องบินโบอิง 737-300 จำนวน 2 ลำ
	บริษัทมีการตั้ง Enrich Club เพื่อให้ลูกค้าของสายการบินสมัครเป็นสมาชิก โดยลูกค้าจะได้รับสิทธิประโยชน์จากการเป็นสมาชิก
2543-2544	กลุ่มบริษัทมาเลเซียแอร์ไลน์ขาดทุน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา ร้อยละ 420
	สายการบินคาเธ่ย์แปซิฟิก (Cathay Pacific) มิดเดิลอีสต์แอร์ไลน์ (Middle East Airline) และสายการบิน KLM เป็นต้น

ที่มา: รายงานประจำปีสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ พ.ศ. 2543-2544

ตารางที่ 4.9 การพัฒนา และเหตุการณ์สำคัญของสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ หลังนโยบาย การเปิดเสรีทางการบินของกลุ่มประเทศเอเชีย น.ศ. 2544-2545 (เมษายน 2544 – มีนาคม 2545)

ปีงบประมาณ	การพัฒนา และเหตุการณ์สำคัญ
2544-2545	สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ประกาศใช้แผนการดำเนินงานใหม่
	ประกาศใช้แผนปรับปรุงสถานะการเงินของบริษัท
	เปิดห้องรับรองผู้โดยสารใหม่ (Golden lounge)
	เข้าร่วมในนิทรรศการ แสดงเรือและอากาศยานนานาชาติ (International Maritime and Aerospace)
	จัดตั้ง Call center เพิ่มขึ้นอีก 1 ศูนย์สำหรับให้บริการลูกค้าที่ต้องการ เดินทาง หรือไปท่องเที่ยวที่ประเทศออสเตรเลียและนิวซีแลนด์
	มาเลเซียแอร์ไลน์ ลงนามในข้อตกลงความร่วมมือทวิภาคีระหว่าง สาย การบินแอร์อินเดีย และสายการบิน คว้าต้า (Qatar Airways)
	รายได้ของสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ลดลงจากปีที่ผ่านมา เนื่องจากการ ถดถอยของเศรษฐกิจโลก และ เหตุการณ์ก่อวินาศกรรมตึกเวิร์ดเทรด สหรัฐอเมริกา
	กลุ่มบริษัทมาเลเซียแอร์ไลน์ขาดทุน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา ร้อยละ 100.2

ที่มา: รายงานประจำปีสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ 2544-2545

จากตารางที่ 4.9 แสดงให้เห็นว่าระหว่างปี พ.ศ. 2544-2545 สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ มีการปรับตัว โดยการประกาศใช้แผนการดำเนินงานใหม่ และ ปรับปรุงสถานะการเงินของบริษัท ในขณะที่สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ ให้ความสำคัญในการส่งเสริมการตลาดเช่น การจัด Call center เพิ่มขึ้น หรือการเข้าร่วมในการจัดแสดงนิทรรศการในระดับนานาชาติ มาเป็น เครื่องมือในการกระตุ้นยอดขาย แต่ก็ไม่สามารถต้านทานผลกระทบที่เกิดจากเหตุการณ์ก่อวินาศกรรมตึกเวิร์ดเทรด สหรัฐอเมริกาและ การถดถอยของเศรษฐกิจโลกได้ ดังนั้นกลุ่มบริษัท บริษัทมาเลเซีย แอร์ไลน์ ซิสเต็ม เบอรัฮาร์ด (MAS)จึงยังคงมีการขาดทุนจากการดำเนินงาน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาถึงร้อยละ 100.2

ตารางที่ 4.10 การพัฒนา และเหตุการณ์สำคัญของสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ หลังนโยบายการเปิดเสรีทางการบินของกลุ่มประเทศเอเชียแปซิฟิก พ.ศ. 2545-2546 (เมษายน 2545 – มีนาคม 2546)

ปีงบประมาณ	การพัฒนา และเหตุการณ์สำคัญ
2545	มีการนำระบบการจัดการรายได้ (Revenue Management System) ที่เรียกว่า แอร์แม็กซ์ มาใช้ในการจัดการเกี่ยวกับ จำนวนที่นั่งสำรองในเครื่องบิน การทำนายความต้องการเดินทาง และการบอกเลิกการจองตั๋ว เป็นต้น
	ได้รับเครื่องบิน โบอิง 747-400จำนวน 1 ลำ เครื่องบินโบอิง 777-200 จำนวน 2 ลำในพ.ศ. 2545 และเช่าซื้อเครื่องบินแอร์บัส 330-200 ในพ.ศ. 2546
2546	ฉลองครบรอบการดำเนินการครบ 30 ปี
	เผยแพร่แคมเปญ โฆษณารุ่นใหม่ “ Going beyond expectation” เพื่อสร้างจุดขาย และภาพพจน์ใหม่ให้กับสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ในอุตสาหกรรมการบินของโลก
	การทำการส่งเสริมการขายร่วมกับการท่องเที่ยวขององค์การการท่องเที่ยวของออสเตรเลีย การเป็นสปอนเซอร์ให้กับการจัดกีฬา นิทรรศการต่างๆ รวมถึงการแสดงสินค้าของมาเลเซีย ในต่างประเทศ
	การปรับปรุงสิ่งที่จะทำให้ความบันเทิงได้แก่ วิดีโอ และระบบเสียงต่างๆภายในเครื่องบิน
	มีการคัดเลือกพนักงานที่สามารถพูดภาษาแมนดาริน ญี่ปุ่น เกาหลี สเปน เยอรมัน และ ฝรั่งเศส เข้าทำงาน
	การปรับปรุงคุณภาพอาหารบนเครื่องบิน
	การเปิดให้บริการห้องรับรองผู้โดยสารแห่งใหม่ที่เมืองเพิร์ทประเทศออสเตรเลีย
	บริษัทมาเลเซียแอร์ไลน์ ซิสเต็ม เบอร์ฮาร์ด (MAS) ได้รับผลกำไรเป็นปีแรกภายในเวลา 5 ปีที่ผ่านมาโดยมีกำไร 339.1 ล้าน M\$ คิดเป็นกำไรที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 140.6

ที่มา: รายงานประจำปีสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ 2545-2546

ในระหว่าง พ.ศ. 2545-2546 สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ ได้ดำเนินกลยุทธ์ต่างๆ เพื่อทำการปรับปรุงผลการประกอบการให้ดีขึ้น โดยสายการบินได้ มีการนำระบบการจัดการรายได้ (Revenue Management System) ที่เรียกว่า แอร์แม็กซ์ มาใช้ในการจัดการเกี่ยวกับ จำนวนที่นั่งสำรองในเครื่องบิน นอกจากนี้มีการเปิดให้บริการห้องรับรองผู้โดยสารแห่งใหม่ที่เมืองเพิร์ท การปรับปรุงคุณภาพของอาหาร และอุปกรณ์โสตทัศนูปกรณ์บนเครื่องบิน เป็นต้น ทำให้บริษัทมาเลเซียแอร์ไลน์ ซิสเต็ม เบอรัฮาร์ด (MAS) ได้รับผลกำไรเป็นปีแรกภายในเวลา 5 ปีที่ผ่านมา

ตารางที่ 4.11 การพัฒนา และเหตุการณ์สำคัญของสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ หลังนโยบายการเปิดเสรีทางการบินของกลุ่มประเทศเอเชีย พ.ศ. 2546-2547 (เมษายน 2546 – มีนาคม 2547)

ปีงบประมาณ	การพัฒนา และเหตุการณ์สำคัญ
3546	พัฒนาท่าอากาศยานกัวลาลัมเปอร์ (KLIA) ให้เป็นศูนย์กลางการบินของนานาชาติ
	ลงนามในข้อตกลงกับบริษัท Thales Training & Simulation เพื่อซื้อเครื่อง ฝึกบินโบอิง 747-400 (Flight Simulator)
	การประชุม Worldwide Business Forum ได้จัดขึ้นที่ สถาบันมาเลเซียแอร์ไลน์ (Malaysian Airline Academy)
	ร่วมกับองค์การการท่องเที่ยวจัดแคมเปญส่งเสริมการขาย “ Malaysian Showcase”
2547	ลงนามในความตกลงร่วมมือกับสายการบินอินโดนีเซีย เพื่อส่งเสริมการตลาดในด้านต่างๆ
	ลงนามในความตกลงร่วมมือกับประเทศซาอุดีอาระเบียเพื่อให้บริการบินไปยังเมือง Jeddah
	บริษัทมาเลเซียแอร์ไลน์ ซิสเต็ม เบอรัฮาร์ด (MAS) ได้รับผลกำไรเป็นปีที่สองหลังจากวิกฤติเศรษฐกิจในเอเชียในช่วงปี 2541-2542 ที่ผ่านมาโดยมีกำไร 461.1 ล้าน M\$ คิดเป็นกำไรที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 37.0

ที่มา: รายงานประจำปีสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ 2546- 2547

ในระหว่าง พ.ศ. 2546-2547 สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ มีการส่งเสริมอุตสาหกรรมการบินไปพร้อมๆกับการท่องเที่ยว โดยการร่วมมือกับองค์การการท่องเที่ยวของประเทศมาเลเซีย นอกจากนี้บริษัทมาเลเซียแอร์ไลน์ ซิสเต็ม เบอรัฮาร์ด (MAS) ยังให้

ความสำคัญกับการฝึกอบรม เนื่องจากบริษัทมีสถาบันการบิน ซึ่งให้ความรู้ และการฝึกอบรมแก่บุคลากรในอุตสาหกรรมการบิน นอกจากนี้สายการบินยังมีการลงนามในความร่วมมือกับประเทศอื่นๆ อาทิ อินโดนีเซีย และ ประเทศซาอุดีอาระเบีย เพื่อเพิ่มจุดหมายการบินในประเทศเหล่านั้น ซึ่งในปีงบประมาณนี้บริษัทมาเลเซีย แอร์ไลน์ ซิสเต็ม เบอร์ฮาร์ด (MAS) ได้รับผลกำไรเป็นปีที่สอง หลังจากวิกฤติเศรษฐกิจในเอเชียในช่วงปี 2541-2542 ที่ผ่านมาอันอาจเป็นผลมาจากการปรับปรุงการดำเนินการ และสภาพเศรษฐกิจของโลกที่เริ่มฟื้นตัวขึ้นด้วย

ตารางที่ 4.12 การพัฒนาและเหตุการณ์สำคัญของสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ หลังนโยบายการเปิดเสรีทางการบินของกลุ่มประเทศเอเซีย น.ศ. 2547-2548

ปีงบประมาณ	การพัฒนา และเหตุการณ์สำคัญ
พ . ศ . 2547-2548	การแข่งขันอย่างรุนแรงจากสายการบินต้นทุนต่ำ และราคาน้ำมันที่สูงขึ้นทำให้ต้นทุนของสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์เพิ่มสูงขึ้น รวมถึงหนี้สินที่สายการบินมีอยู่แล้วทำให้บริษัทมาเลเซีย แอร์ไลน์ ซิสเต็ม เบอร์ฮาร์ด (MAS) ต้องขาดทุนอีกครั้งหนึ่ง
	ในเดือนกุมภาพันธ์ 2549 สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ ประกาศใช้แผนพลิกฟื้นบริษัท (Turn around plan) ซึ่งเป็นแผนระยะเวลา 3 ปี เพื่อให้บริษัทสามารถกลับมาทำกำไรจากการดำเนินการได้อีกครั้ง
	มีการเปลี่ยนแปลงผู้บริหาร
	มีการใช้โปรแกรมควบคุมต้นทุน
	โปรแกรมการใช้น้ำมันอย่างมีประสิทธิภาพ
	บริษัทมาเลเซีย แอร์ไลน์ ซิสเต็ม เบอร์ฮาร์ด (MAS) ขาดทุน 1,264.8 ล้านดอลลาร์ คิดเป็นร้อยละ 487.1 ของผลกำไรของปีที่ผ่านมา

ที่มา: รายงานประจำปีสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ปีงบประมาณ 2547-2548 (เมษายน 2547-มีนาคม 2548)

จากรายงานประจำปีสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ปีงบประมาณ 2547-2548 แสดงให้เห็นว่า สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ ได้รับผลกระทบอย่างมากจากการเปิดเสรีทางการบิน โดยเฉพาะการเปิดดำเนินการของสายการบินต้นทุนต่ำของประเทศต่างๆ ที่เกิดขึ้นจำนวนมาก ภายหลังนโยบายเปิดเสรีทางการบินของประเทศในกลุ่มเอเซีย ประกอบกับราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นทำให้ บริษัทมาเลเซีย แอร์ไลน์ ซิสเต็ม เบอร์ฮาร์ด (MAS) ต้องประสบกับการขาดทุนอีก

ครั้งหนึ่ง และทำให้บริษัทต้องมีการเปลี่ยนแปลงผู้บริหาร และมีการประกาศใช้แผนพลิกฟื้นบริษัท รวมการควบคุมและลดต้นทุนการดำเนินการลงด้วย

ตารางที่ 4.13 การพัฒนา และเหตุการณ์สำคัญหลังการเข้าร่วมความตกลงเปิดเสรีทางการบิน ของสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ พ.ศ. 2548-2549

ปีงบประมาณ	การพัฒนา และเหตุการณ์สำคัญ
พ.ศ. 2548-2549	ขายสำนักงานใหญ่ของสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์
	ลดจุดการบินภายในประเทศ
	ปิดสำนักงานบางแห่งภายในประเทศ และปลดพนักงาน
	สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ เปิดสายการบินต้นทุนต่ำ FireFly เมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2550
	ริเริ่มโครงการOmega & Alpha ซึ่งเป็นโครงการที่มุ่งเพิ่มกำไรจากการดำเนินการ โดยใช้กลยุทธ์ในการจัดการราคา และตัวโดยสาร
	มีการปรับปรุงระบบการให้บริการผู้โดยสาร (Passenger Service System: PSS) โดยนำนวัตกรรมสารสนเทศเข้ามาสนับสนุน (Passenger Handling IT System) ซึ่งเป็นโครงการซึ่งมีระยะเวลา 3 ปี คือตั้งแต่ พ.ศ. 2550-2552
	บริษัทมาเลเซีย แอร์ไลน์ ซิสเต็ม เบอ์ฮาร์ด (MAS) ขาดทุน 133.7 ล้าน M\$ ขาดทุนลดลงร้อยละ 89.3 ของผลกำไรของปีที่ผ่านมา

ที่มา: รายงานประจำปีสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ ปี 2548-2549 (เมษายน 2548 – มีนาคม 2549)

เพื่อให้สามารถอยู่รอดได้บริษัทมาเลเซีย แอร์ไลน์ ซิสเต็ม เบอ์ฮาร์ด (MAS) ต้องขายอาคารสำนักงานใหญ่ของบริษัทไป รวมถึงปิดจุดหมายการบินภายในประเทศที่ไม่ทำกำไร และปลดพนักงานบางส่วนออกไป บริษัทนำโครงการOmega & Alpha ซึ่งเป็นโครงการที่มุ่งเพิ่มกำไรจากการดำเนินการ โดยใช้กลยุทธ์ในการจัดการราคา และตัวโดยสารมาใช้ และท้ายที่สุดบริษัทได้เปิดสายการบินต้นทุนต่ำ Firefly ทั้งนี้เพื่อรักษาและขยายฐานลูกค้าของบริษัทฯ จากความพยายามดังกล่าวจึงทำให้บริษัทมาเลเซีย แอร์ไลน์ ซิสเต็ม เบอ์ฮาร์ด (MAS) ขาดทุนลดลงร้อยละ 89.3 ของผลกำไรของปีที่ผ่านมา

จากข้อมูลเหตุการณ์ และผลกระทบต่างๆที่เกิดขึ้น จะเห็นได้ว่า สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ ต้องประสบกับภาวะการขาดทุน นับตั้งแต่การเกิดภาวะวิกฤติเศรษฐกิจของเอเชีย ใน พ.ศ. 2541 เป็นต้นมา โดยรายงานประจำปีของบริษัทมาเลเซียแอร์ไลน์ ซิสเต็ม เบอริฮาร์ด (MAS) ได้มีการรายงานว่าบริษัทต้องประสบภาวะขาดทุนติดต่อกันถึง 5 ปี เนื่องจากในช่วงเวลาดังกล่าว อุตสาหกรรมการบิน และการท่องเที่ยวได้ถูกกระทบโดยปัจจัยที่มีผลลบได้แก่ เหตุการณ์ก่อวินาศกรรมตึกเวิลด์เทรด การระบาดของ โลกซาร์ และไข้หวัดนก ทำให้บริษัทต้องใช้กลยุทธ์ต่างๆเพื่อแก้ไขสถานการณ์ เช่นการใช้แผนพลิกฟื้นบริษัท ระบบการจัดการรายได้ (Revenue Management System) ที่เรียกว่า แอร์แม็กซ์ การควบคุมต้นทุน และการปรับปรุงการให้บริการ เป็นต้น ซึ่งทำให้บริษัทฯ สามารถทำกำไรได้เพียงเล็กน้อย แต่เมื่อต้องเผชิญกับภาวะการณั้แข่งขันที่สูงขึ้นเนื่องจากการเปิดเสรีทางการบิน โดยเฉพาะการเกิดขึ้นเป็นจำนวนมากของสายการบินต้นทุนต่ำ ประกอบกับราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น ทำให้บริษัทต้องประสบกับการขาดทุนอีกครั้ง โดยในท้ายสุดนี้ บริษัทมาเลเซียแอร์ไลน์ ซิสเต็ม เบอริฮาร์ดจึงต้องเปิดสายการบินต้นทุนต่ำ FIREFLY ขึ้นเพื่อรักษา และขยายฐานการตลาดให้แก่บริษัทฯ เพื่อให้สามารถอยู่รอดได้ในภาวะการณั้แข่งขันที่สูงขึ้น

กล่าวโดยสรุป การเปิดเสรีทางการบินในประเทศในกลุ่มเอเซียนก่เปิดโอกาสให้มีการแข่งขันอย่างเสรีระหว่างสายการบินต่างๆ ทำให้ สายการบินต้องมีการปรับตัวเพื่อให้ต้นทุนลดต่ำสุด ในขณะที่เดียวกันก็ดำเนินงานด้วยประสิทธิภาพผลสูงด้วย นโยบายเปิดเสรีทางการบินจึงทำให้ราคาค่าบริการมีแนวโน้มที่จะลดลง ในขณะเดียวกัน เมื่อมาศึกษาตัวอย่างของประเทศ 2 ประเทศในกลุ่มเอเซียนที่นำนโยบายเปิดเสรีทางการบินมาใช้พบว่า

ในประเทศสิงคโปร์ การเปิดเสรีทางการบินทำให้สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ ได้มีการปรับตัวอย่างต่อเนื่องเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ไม่ว่าจะเป็นการเพิ่มจำนวนเครื่องบิน นำการใช้กลยุทธ์ทางด้านเทคโนโลยี และนวัตกรรมต่างๆมาใช้ในการบริการให้มูลค่าเพิ่มแก่ลูกค้าด้วย และสายการบินมีการลงทุนในสิ่งอำนวยความสะดวก และโครงสร้างต่างๆจำนวนมากเพื่อให้สามารถแข่งขันได้ในภาวะการณั้แข่งขันที่ทวีสูงขึ้นเช่นกัน และที่สำคัญ สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ ก็ต้องใช้กลยุทธ์ในการรักษาฐานตลาดลูกค้าด้วยการเข้าถือหุ้นในสายการบินต้นทุนต่ำไทเกอร์แอร์ไลน์ด้วย

ในประเทศมาเลเซีย การดำเนินนโยบายเปิดเสรีดำเนินการได้ไม่เต็มที่เนื่องประเทศประสบปัญหาภาวะเศรษฐกิจและถูกกระทบโดยปัจจัยที่มีผลลบอื่น ๆ อย่างไรก็ตาม บริษัทการบินได้ใช้

กลยุทธ์ต่างๆ เพื่อแก้ไขสถานการณ์ เช่น การใช้แผนพลิกฟื้นบริษัท ระบบการจัดการรายได้ การควบคุมต้นทุน และการปรับปรุงการให้บริการ ตลอดจนเปิดสายการบินต้นทุนต่ำ FIREFLY ขึ้นเพื่อรักษา และขยายฐานการตลาดให้แก่บริษัท

จากแนวทางดำเนินการนโยบายเปิดเสรีของทั้ง 2 ประเทศ เป็นตัวอย่างที่ดีแก่ประเทศไทย ต่อการดำเนินนโยบายเปิดเสรีว่า ควรดำเนินการในลักษณะใดที่จะหลีกเลี่ยงการขาดทุนตลอดจนทำให้เกิดความสามารถในการแข่งขันกับประเทศอื่นได้ต่อไป

4.5 การปรับตัวของสายการบินอันเป็นผลมาจากนโยบายเปิดเสรีทางการบิน

4.5.1 การวิเคราะห์การเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับนโยบายการเปิดเสรีทางการบิน

หลังจากที่ ผู้นำของกลุ่มประเทศ ASEAN ได้พบกันที่กรุงเทพฯ ในการประชุมซัมมิตครั้งที่ 5 ในปี 1995 และการเปิดเสรีทางการบินและความร่วมมือทางการบิน ได้ปรากฏอยู่ใน แผนวิสัยทัศน์ปี 2002 ของ ASEAN (ASEAN Vision 2002) และแผนปฏิบัติการของฮานอย (Hanoi Plan of Action) (Findlay & Sien & Singh , 1997) แล้วนั้น นโยบายดังกล่าวได้ทำให้ประเทศต่างๆ ในกลุ่มเอเชียมีการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับนโยบายดังกล่าวแตกต่างกันไป ซึ่งสามารถวิเคราะห์ได้ดังนี้

จากรายงานประจำปีตั้งแต่ปี 2541-2546 ซึ่งเป็นปีก่อนที่จะมีการประกาศใช้นโยบายการเปิดเสรีทางการบินสำหรับสายการบินไทยนั้น ผู้วิจัยเห็นว่าส่วนใหญ่แล้ว สายการบินไทย จะเน้นการปรับปรุงด้านคุณภาพการบริการ และการเพิ่มเครื่องบินที่ทันสมัย เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้น มากกว่าการปรับปรุงการบริหารจัดการ การปรับโครงสร้างองค์กร หรือการนำเทคโนโลยีใหม่ๆ มาใช้ ตัวอย่างเช่น

ในปี 2541-2542 มีการรับมอบเครื่องบินใหม่จำนวน 10 ลำ เปิดทดสอบเครื่องบินดีเอ็น อากาศยานแห่งใหม่ที่ทันสมัยและใหญ่ที่สุดในเอเชีย ณ ฝ่ายช่างดอนเมือง ได้รับเลือกเป็นสายการบินดีเด่น ประจำปี 1999 โดยกลุ่มผู้พิมพ์นิตยสารท่องเที่ยวนานาชาติ(Official Airline Guide)

ปี 2543-2544 ได้รับการคัดเลือกให้เป็นสายการบินดีเด่นของโลกด้านพัฒนาคุณภาพและการบริการยอดเยี่ยม จากการสำรวจของ Insight Research Survey (IRS) เป็นแกนนำในการจัดตั้งพันธมิตรธุรกิจการเดินทาง (Star Alliance)

ปี 2544-2545 ได้รับการจัดอันดับให้เป็น 1 ใน 3 ของสายการบินที่ดีที่สุดในภูมิภาคเอเชีย แปซิฟิก จากผลการสำรวจความคิดเห็นของผู้อ่านบิสซิเนส แทรเวลเลอร์ เอเชียแปซิฟิก ได้รับรางวัลชนะเลิศอันดับ 1 ในฐานะสายการบินที่ให้บริการไวน์ดีที่สุดในชั้นธุรกิจ มีการให้บริการ e-ticket และ Royal e-service

ปี 2545-2546 มีการร่วมมือกับพันธมิตรทางการบิน ปรับปรุงกลยุทธ์ทางการตลาดโดยใช้การโปรโมทการท่องเที่ยวควบคู่ไปกับการขายตั๋วเครื่องบิน การประชาสัมพันธ์เรื่องรสชาติ และคุณภาพของอาหารไทย การเปิดรับพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินเพิ่มขึ้นจำนวน 566 คนซึ่งประกอบด้วยคนไทย ญี่ปุ่น และจีน มีการฝึกอบรมพนักงาน เพื่อเพิ่มความรู้ ทักษะ และความชำนาญในการทำงานให้แก่พนักงาน นอกจากนี้ยังมีการวางแผนปรับปรุงยุทธศาสตร์ของโครงสร้างความปลอดภัยด้านการบิน

จากตัวอย่างการดำเนินการเพื่อเตรียมพร้อมสำหรับนโยบายการเปิดเสรีทางการบินดังกล่าว เป็นสิ่งที่ยืนยันข้อสรุปในข้างต้นที่ว่า การดำเนินการเพื่อเตรียมพร้อมของการบินไทยส่วนใหญ่จะเน้นไปที่การเพิ่มจำนวนเครื่องบิน การปรับปรุง และรักษาคุณภาพของการบริการ และสิ่งที่ให้บริการ ส่วนการปรับปรุงด้านโครงสร้างพื้นฐาน และการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ยังมีไม่มากนัก สายการบินไทยได้เข้าร่วมกับกลุ่มพันธมิตรทางการบินในปี 2544 นอกจากนี้ยังมีการเตรียมพร้อมทางด้านบุคลากรของสายการบินในช่วงปี 2545-2546 โดยการรับพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินเพิ่มขึ้น แต่เป็นที่น่าสังเกตว่าในรายงานประจำปีดังกล่าว ไม่มีรายงานการปรับปรุงการบริหารจัดการ หรือการจัดโครงสร้างองค์กรใหม่ของสายการบินไทย ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับการดำเนินการเพื่อรองรับนโยบายการเปิดเสรีของประเทศสิงคโปร์แล้วพบว่ามี ความแตกต่างกันคือ

ประเทศสิงคโปร์เป็นประเทศหนึ่งในภูมิภาคเอเชียที่มีเป้าหมายในการทำให้ประเทศกลายเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค ดังนั้นประเทศสิงคโปร์จึงมีความเต็มใจ และมีการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับนโยบายดังกล่าว และจากรายงานประจำปีของสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ในช่วงปี 2543-2546 เปรียบเทียบกับประเทศไทยแล้ว ผู้วิจัยพบว่า สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์มีการพัฒนาและปรับปรุงการให้บริการโดยนำเทคโนโลยี และนวัตกรรมมาใช้อย่างต่อเนื่อง มีการ

ขยายกิจการในแนวตั้งนั้นคือการครอบครองกิจการต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ ได้แก่ สายการบิน แอร์คาร์โก้ บริษัทนำเที่ยว เป็นต้นซึ่งทำให้เกิดการดำเนินธุรกิจแบบครบวงจร โดยมีตัวอย่างการดำเนินการต่างๆดังนี้

ปี 2543-2544 สิงคโปร์แอร์ไลน์เข้าร่วมกลุ่มพันธมิตรทางการบิน (Star Alliance) สายการบิน สิงคโปร์แอร์ไลน์นำเสนอการให้บริการทางโทรศัพท์มือถือ(Mobile services) เพื่อให้ลูกค้าสามารถหาข้อมูลเกี่ยวกับสายการบินได้ตลอดเวลาโดยผ่านทางระบบWAP(Wireless Application Protocol). สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์เข้าร่วมกับสายการบินอีก 8 สายการบินในการอำนวยความสะดวกให้ลูกค้าสามารถใช้อินเทอร์เน็ตระหว่างเดินทางบนสายการบิน ประกาศแผนการลงทุน 100 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์เพื่อปรับปรุงระบบคอมพิวเตอร์ของบริษัทในเครื่องทั้งหมด ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความมีประสิทธิภาพ ความรวดเร็วและการลดต้นทุนในการดำเนินการ

ปี 2544-2545 สิงคโปร์แอร์ไลน์ร่วมมือกับมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีนันทยาง(Nanyang Technology University) เพื่อพัฒนานวัตกรรมการให้บริการของสายการบิน สิงคโปร์แอร์ไลน์ได้นำระบบการใช้อีเมลล์ในอีเมในขณะเดินทาง (Inflight e-mail) และระบบการให้ความบันเทิงรุ่นใหม่(New Generation Entertainment) เป็นสายการบินแรกของโลก มีการเปิดตัวของเว็บไซต์ใหม่ของสายการบิน(www.sigaporeair.com) ที่ลูกค้าจะเข้าถึงได้ทุกที่ทุกเวลา และการแนะนำการให้บริการเตียงลอยฟ้า (Space bed) ใน ชั้นธุรกิจ ซึ่งSpace bed ดังกล่าวมียุขขนาดใหญ่ที่สุดในสายการบินทั้งหมด เปิดตัวสายการบินต้นทุนต่ำ Silk Air

ปี 2545-2546 รับเครื่องบินโบอิง 747-400F ลำที่ 12 ของฝูงบิน รับเครื่องบิน โบอิง 777-200ER ประกาศความร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจได้แก่ โรงแรมอิมิเรต สตาร์วูด แอนด์ รีสอร์ท, เติร์ ไฮเต็ล รีสอร์ท แอนด์ พาเลซ และ ซาวิล ไฮเต็ล กรุ๊ป

จากตัวอย่างของการดำเนินการดังกล่าวข้างต้น เป็นการยืนยันข้อสรุปที่ว่า สิงคโปร์แอร์ไลน์มีการเตรียมความพร้อมโดยการนำเทคโนโลยี และนวัตกรรมเข้ามาใช้เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้สูงขึ้น นอกจากนี้ยังมีการร่วมมือกับสถาบันการศึกษา ในการพัฒนานวัตกรรมทางการบิน ซึ่งถือว่าเป็นวิสัยทัศน์ของผู้บริหารในการที่จะก่อตั้งแหล่งสร้างองค์ความรู้ และนวัตกรรมต่างๆที่จะส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาที่ถาวร สิงคโปร์แอร์ไลน์ มักจะเน้นการเป็นสายการบินสายแรก หรือเป็นผู้บุกเบิกในการนำเทคโนโลยี หรือ นวัตกรรมมาใช้ อย่างไรก็ตาม ผู้วิจัยไม่พบข้อมูลที่ระบุถึงการปรับโครงสร้างองค์กร หรือการบริหารจัดการของสายการบินดังกล่าว

สำหรับการเตรียมพร้อมเพื่อรองรับนโยบายเปิดเสรีทางการบิน ของสายการบินมาเลเซีย แอร์ไลน์ นั้นผู้วิจัยพบว่าตั้งแต่ในปี 2543 เป็นต้นมาก็ได้มีการปรับปรุงนโยบายและกลยุทธ์ทางธุรกิจของบริษัท รวมถึงโครงสร้างทางการเงินของบริษัท เป็นงานแรกๆ ซึ่งอาจมีสาเหตุมาจากผลประกอบการที่ขาดทุนต่อเนื่องจากปีที่ผ่านมา สำหรับการเตรียมความพร้อมในการรองรับนโยบายเปิดเสรีทางการบินของสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์มีดังนี้

ปี 2543-2544 บริษัทมีการปรับปรุงนโยบาย และกลยุทธ์ทางธุรกิจของบริษัท มีการปรับปรุงเครือข่ายการบิน การรับมอบเครื่องบินโบอิง 747-400 และโบอิง 777-200

ปี 2544-2545 สายการบินประกาศใช้แผนการดำเนินการใหม่ ประกาศใช้แผนปรับปรุงสถานะการเงินของบริษัท มีการเปิดห้องรับรองผู้โดยสารใหม่

ปี 2545-2546 สายการบินมีการนำระบบการจัดการรายได้ (Revenue Management System) มาใช้มีการปรับปรุงระบบให้ความบันเทิงต่างๆ อาทิ วิดีโอ และระบบเสียงภายในเครื่องบิน มีการคัดเลือกพนักงานที่พูดภาษา แมนดาริน ญี่ปุ่น เกาหลี สเปน เยอรมัน และฝรั่งเศส เข้าทำงาน ปรับปรุงคุณภาพอาหารบนเครื่องบิน

จากการดำเนินการดังกล่าว จะเห็นได้ว่า สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์มีการเตรียมความพร้อมในการรองรับนโยบายเปิดเสรีทางการบิน โดยมุ่งเน้นที่การปรับปรุงนโยบายและกลยุทธ์ในการบริหารจัดการขององค์กร รวมถึงการปรับปรุงสถานะการเงินของบริษัท ซึ่งหากบริษัทยังคงดำเนินการอย่างขาดทุนต่อไป ก็คงเป็นไปได้ยากที่จะสามารถแข่งขันกับสายการบินอื่นๆในระดับนานาชาติได้ สำหรับการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้มีค่อนข้างน้อย

โดยสรุปแล้วผลจากการริเริ่มแนวความคิดเกี่ยวกับนโยบายการเปิดเสรีทางการบิน ทำให้สายการบินไทย สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ ต่างมีการปรับปรุงการดำเนินการเพื่อรองรับการเปิดใช้นโยบายดังกล่าว โดยแต่ละประเทศ มีการเตรียมพร้อมในด้านต่างๆแตกต่างกันสายการบินไทย เน้นการปรับปรุงคุณภาพการบริการ เช่น คุณภาพอาหาร และเครื่องดื่มที่ให้บริการบนเครื่อง ส่วนสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์นั้นตรงกันข้ามคือ มักจะเป็นสายการบินที่ผู้นำด้านเทคโนโลยี และการนำนวัตกรรมมาใช้ในการบริการ สำหรับสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์นั้น พบว่าจะให้ความสำคัญกับการปรับปรุงนโยบาย และกลยุทธ์การบริหารจัดการ รวมถึงการปรับปรุงโครงสร้างสถานะการเงินของสายการบินเป็นอันดับแรก

4.5.2 การปรับตัวเพื่อให้สามารถแข่งขันได้ภายใต้นโยบายการเปิดเสรีทางการบิน

ภายหลังจากการที่ประเทศไทยได้นำนโยบายการเปิดเสรีทางการบินมาใช้อย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรมในปี 2547 ในสมัยรัฐบาล ดร.ทักษิณ ชินวัตรนั้น ผลที่เกิดขึ้นอย่างชัดเจนคือการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินที่เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งทำให้สายการบินไทยก็ต้องมีการปรับกลยุทธ์ต่างๆ เพื่อให้สามารถแข่งขันได้ดังแสดงให้เห็นในรายงานประจำปี 2547-2550 ดังนี้

ปี 2547-2548 สายการบินไทย เปิดตัวตราสัญลักษณ์รูปแบบใหม่ของบริษัท (Thai brand) ที่สะท้อนความเป็นเอกลักษณ์ความเป็นไทย ตามแนวคิดเอกลักษณ์ใหม่ (New Corporate Identity) ของบริษัทได้แก่ High trust, World class และ Thai touch. รับผิดชอบเครื่องบินใหม่แอร์บัส A 340-500 และ 340-600 รุ่นละ 2 ลำ เปิดให้บริการไทยแลนด์พาสการ์ด (Thailand Pass Card) ซึ่งเป็นบัตรเดียวที่สามารถใช้กับบริการขนส่งมวลชนทางบกได้ทั้งหมด ได้แก่ รถไฟ รถไฟฟ้า รถไฟฟ้าใต้ดิน รถโดยสารขนส่งกรุงเทพ จัดโครงการ Happy Andaman 2005 และวิวาห์ใต้สมุทร เพื่อกระตุ้นการท่องเที่ยวแถบชายฝั่งอันดามัน เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของสายการบินต้นทุนต่ำ “นกแอร์”

ปี 2548-2549 เปิดตัวโครงการ Thai Grand Campaign 2006 ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นแหล่งท่องเที่ยวตลอดทั้งปี เปิดตัวโครงการ Thai Value Card บัตรเดียวเที่ยวทั่วไทย เปิด Thai Contact Center เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ลูกค้า ย้ายฐานการบินจากท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ไปยังสุวรรณภูมิในวันที่ 28 กันยายน 2549

ปี 2549-2550 เปิดใช้สนามบินภายในประเทศที่สนามบินดอนเมืองอีกครั้งหนึ่ง เปิดให้บริการ Thai City Air Terminal เพื่อให้ความสะดวกในการเช็คอินแก่ลูกค้า จัดการประชุม Airline Forum 2007 ในประเทศไทยร่วมกับ Star Alliance และ Asian news network

จากการดำเนินการในปี 2547-2550 ที่ผ่านมา เห็นได้ว่า สายการบินไทยได้มีการปรับปรุงคุณภาพการบริการเพื่อให้ความสะดวกแก่ลูกค้ามากขึ้น อาทิ การจัดตั้ง Call-center ใหม่ และการเปิดจุดเช็คอิน ในเมืองเป็นต้น สำหรับการใช้กลยุทธ์ทางการตลาดนั้น การบินไทยได้ใช้การส่งเสริมการท่องเที่ยวในประเทศควบคู่ไปกับการส่งเสริมการตลาดของสายการบิน

สำหรับสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ได้มีการปรับตัวเพื่อให้สามารถแข่งขันได้ดังนี้

ปี 2547-2548 มีการปรับโครงสร้างการบริหารงาน และการให้บริการลูกค้า ให้บริษัท IBM เข้ามาดูแลระบบสารสนเทศของบริษัท และ เปิดตัว Krisworld ซึ่งเป็น Member Club สำหรับผู้ใช้บริการ

ปี 2548-2549 เปิดให้บริการรับชมรายการโทรทัศน์ (Live TV) ให้ผู้โดยสารสามารถรับชมได้บนเครื่องบิน

ปี 2549-2550 สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์เพิ่มพันธมิตรการขายตั๋วโดยสารผ่านอินเทอร์เน็ต เพิ่มเครื่องบินโบอิง 787-9 จำนวน 20 ลำ การปรับปรุงที่นั่งโดยสารชั้นประหยัด ชั้นธุรกิจ และชั้นหนึ่ง และการปรับปรุงระบบการให้ความบันเทิงในเครื่องบิน

จากการดำเนินการที่ระบุไว้ในรายงานประจำปีของสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ดังกล่าว จะสนับสนุน ข้อสรุปที่ว่า สิงคโปร์แอร์ไลน์มุ่งใช้ การเป็นผู้นำทางเทคโนโลยี และนวัตกรรมทางการบินมาเกี่ยวข้องได้เปรียบทางการแข่งขัน อย่างไรก็ตามสิงคโปร์แอร์ไลน์ก็ได้ให้ความสำคัญกับลูกค้า จะเห็นได้จากการปรับปรุงการบริหารงานและการให้บริการลูกค้าดังกล่าว

ในส่วนของประเทศมาเลเซียนั้นได้มีการปรับตัวครั้งใหญ่ทั้งนี้เนื่องจากปัญหาผลการดำเนินงานที่ขาดทุนอย่างต่อเนื่องยังไม่ได้รับการแก้ไข ดังนั้นสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์จึงมีการปรับปรุงเพื่อให้สามารถแข่งขันกับสายการบินอื่นๆได้ดังนี้

ปี 2547-2548 ประกาศแผนพลิกฟื้นบริษัทระยะเวลา 3 ปี มีการเปลี่ยนตัวผู้บริหาร นำโปรแกรมควบคุมต้นทุนมาใช้ พัฒนาโปรแกรมการใช้น้ำมันอย่างมีประสิทธิภาพ

ปี 2548-2549 ขยายสำนักงานใหญ่สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ ปิดสำนักงานบางแห่งในประเทศริเริ่มโครงการ Omega & Alpha ซึ่งเป็นกลยุทธ์ในการจัดการราคาบริการ และตัวโดยสาร มีการปรับปรุงระบบการให้บริการผู้โดยสารโดยนำนวัตกรรมสารสนเทศเข้ามาสนับสนุน

ปี 2549-2550 มีการริเริ่มโครงการ EBOS ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริม และรักษาพนักงานและผู้บริหารที่มีผลการปฏิบัติงานดี เปิดตัวสายการบินต้นทุนต่ำ Firefly

จากการดำเนินการข้างต้นจะเห็นได้ว่า การดำเนินการของสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ นั้นก็เพื่อทำให้สายการบิน สามารถแก้ไขปัญหาค่าครองชีพ และ เพื่อให้บริษัทสามารถอยู่รอดได้

4.5.3 การปรับกลยุทธ์ทางการตลาด

นโยบายการเปิดเสรีทางการบินทำให้การแข่งขันของอุตสาหกรรมการบินทวีความรุนแรงขึ้น ดังนั้นสายการบินแห่งชาติของแต่ละประเทศจึงต้องมีการปรับกลยุทธ์การตลาดเพื่อให้สามารถแข่งขันลูกค้ามาให้ได้มากที่สุด ซึ่งสำหรับสายการบินไทยนั้นก็มีกิจกรรมการตลาดในช่วงปี 2547-2550 ได้แก่

ปี 2547-2548 เปิดตัวสัญลักษณ์ใหม่ของบริษัทที่สะท้อนความเป็นไทย จัดโครงการ Happy Andaman 2005 เพื่อช่วยฟื้นฟูและกระตุ้นการท่องเที่ยวแถบชายฝั่งอันดามัน ร่วมกับหอการค้าจังหวัดตรัง จัดงานวิวาทิตส์สมุทรครั้งที่ 9 เป็นผู้ถือหุ้้นรายใหญ่สายการบินต้นทุนต่ำนกแอร์เพื่อเจาะตลาดผู้มีรายได้น้อย

ปี 2548-2549 เปิดตัว Thai Grand Season Campaign 2006 ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นแหล่งท่องเที่ยวทั้งปี โครงการบัตรเที่ยวทั่วไทย

ปี 2549-2550 ปรับใช้กลยุทธ์การตลาดเชิงรุก โดยรักษากลุ่มลูกค้าเดิม และมองหากลุ่มลูกค้าใหม่ๆ โดยเฉพาะกลุ่มที่มีรายได้สูง นอกจากนี้ยังมีการเสนอโปรโมชั่นพิเศษให้แก่ตลาดผู้บริโภคเฉพาะกลุ่ม (Niche market) เช่น โปรโมชั่น “The Summer Super Early Bird” ที่นำเสนอใน แฟรงก์เฟิร์ต และมิวนิค และ โปรโมชั่น “Touch Down Fare” ที่เมืองลอสแอนเจลิสเป็นต้น

จากกิจกรรมทางการตลาดในช่วงเวลาที่มีการเปิดใช้นโยบายเปิดเสรีทางการบินดังกล่าว พอสรุปได้ว่า ผลจากนโยบายการเปิดเสรีทางการบินทำให้สายการบินไทยต้องหันมาใช้การตลาดเชิงรุก เพื่อรักษาสฐานลูกค้าเดิมไม่ให้ถูกแย่งไป ในขณะที่เดียวกันก็ต้องมองหาตลาดใหม่ที่มีศักยภาพอีกด้วย จะเห็นได้จากการที่บริษัทการบินไทย เป็นผู้ถือหุ้้นรายใหญ่ในสายการบินนกแอร์ นอกจากนี้กลยุทธ์ทางการตลาดอีกประการหนึ่งของสายการบินไทยก็คือ การส่งเสริมการท่องเที่ยวในประเทศไทยควบคู่ไปกับการส่งเสริมการตลาดของสายการบิน

ในส่วนของสายการบินสิงคโปร์ก็ได้มีกิจกรรมทางการตลาดในช่วงเวลาเดียวกันดังนี้

ปี 2547-2548 เปิดตัวแคมเปญ “SIA Fabulous Offer” เพื่อกระตุ้นผู้บริโภคให้มาใช้บริการหลังจากเกิดการระบาดของโรค SARS ซึ่งแคมเปญดังกล่าวเป็นการขายตั๋วโดยสารของสายการบินในราคาลดพิเศษสูงสุดถึง 50% สายการบินสิงคโปร์ร่วมมือกับคณะกรรมการการท่องเที่ยวออสเตรเลีย (Australia Tourist Commission) จัดการส่งเสริมการขายเฉพาะภูมิภาค ได้แก่ โปรโมชัน “Enjoy Australia” เป็นต้น

ปี 2548-2549 เปลี่ยนตราสัญลักษณ์ของสายการบิน ร่วมมือกับหน่วยงานการส่งเสริมการท่องเที่ยวของเกาะมัลดีฟ และ คณะกรรมการการท่องเที่ยวของประเทศศรีลังกา จัดการเดินทางท่องเที่ยวให้แก่สื่อมวลชน ไปยังประเทศที่ได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์คลื่นยักษ์สึนามิ ทำการโปรโมทประเทศสิงคโปร์เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยว (Tourism Hub)

ปี 2549-2550 สายการบินเซ็นสัญญาร่วมมือกับรัฐมนตรีกระทรวงวัฒนธรรมของประเทศอินโดนีเซีย เพื่อร่วมกันส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ในประเทศอินโดนีเซีย มีการปรับปรุงกลยุทธ์การตลาด

จากกิจกรรมทางการตลาดของสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ดังกล่าว สามารถสรุปได้ว่าสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ ใช้กลยุทธ์ส่งเสริมการท่องเที่ยวควบคู่กับการส่งเสริมการตลาดของสายการบินเช่นเดียวกับสายการบินไทย แต่สายการบินสิงคโปร์มีการใช้กลยุทธ์ในการลดราคาตั๋วโดยสารด้วย

สำหรับสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์นั้น มีกิจกรรมทางการตลาดในช่วงของการเปิดรับนโยบายการเปิดเสรีทางการบินดังนี้

ปี 2548-2549 มาเลเซียแอร์ไลน์ เปิดตัว งานท่องเที่ยวมาเลเซียใน 10 วัน ร่วมกับการท่องเที่ยวของมาเลเซียเปิดตัวแคมเปญ ท่องเที่ยวมาเลเซีย 2007

ปี 2549-2550 เปิดตัวสายการบินต้นทุนต่ำ Firefly เพื่อเจาะกลุ่มลูกค้าที่มีรายได้น้อย

จากกิจกรรมทางการตลาดข้างต้น จะเห็นได้ว่าสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ ใช้กลยุทธ์ส่งเสริมการท่องเที่ยวควบคู่กับการส่งเสริมการตลาดของสายการบินเช่นเดียวกับสายการบินไทย และสายการบินสิงคโปร์ แต่อาจมีกิจกรรมน้อยกว่า นอกจากนี้เพื่อให้สามารถรักษฐานลูกค้าเดิม และเจาะกลุ่มลูกค้าใหม่สายการบินมาเลเซียจึงได้เปิดตัวสายการบินต้นทุนต่ำ Firefly ดังกล่าว

4.6 การเปิดเสรีและการแข่งขันในธุรกิจสายการบิน

4.6.1 การเปิดเสรีธุรกิจการบินของประเทศ

สืบเนื่องจากนโยบายการเปิดเสรีการบินของประเทศซึ่งได้เริ่มมาตั้งแต่ พ.ศ. 2531 ประเทศไทยได้มีการผ่อนคลายนโยบายระเบียบและข้อจำกัดด้านความจุและความถี่ของสายการบินต่างประเทศ โดยได้ดำเนินการเปิดเสรีมากขึ้นนับแต่ปี พ.ศ. 2539 เป็นผลให้สายการบินต่างประเทศได้รับอนุญาตให้ทำการบินเที่ยวบินเช่าเหมาลำระหว่างเมืองต่างๆ กับประเทศไทยมากขึ้น

ในส่วนของธุรกิจการบินภายในประเทศ รัฐบาลไทยได้ดำเนินการเปิดเสรีการบินภายในประเทศอย่างเป็นทางการเป็นระยะและยังได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการได้มากขึ้น โดยในส่วนของเส้นทางบินภายในประเทศ ตั้งแต่เดือนกันยายน 2541 จนถึงเดือนกันยายน 2543 ทุกสายการบินเอกชนของไทยได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการได้ในทุกเส้นทางยกเว้นเส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-หาดใหญ่ และกรุงเทพฯ-ภูเก็ต หลังจากพ้นระยะเวลาดังกล่าวได้เปิดเสรีทุกเส้นทาง

สำหรับในส่วนของเส้นทางบินระหว่างประเทศ ตั้งแต่เดือนกันยายน 2541 จนถึงเดือนกันยายน 2544 รัฐบาลได้เปิดให้สายการบินเอกชนของไทยรายอื่นๆ สามารถให้บริการบินแบบประจำในเส้นทางบินระหว่างประเทศเฉพาะเส้นทางที่มีได้ให้บริการโดยสายการบินที่กำหนดของประเทศ ซึ่งประกอบด้วยการบินไทย และสายการบินแองเจิล ซึ่งเป็นสายการบินที่กำหนดสายที่สองภายใต้ข้อกำหนดในการทำข้อเสนอ เพื่อจัดตั้งสายการบินที่กำหนดสายที่สองและนับแต่เดือนกันยายน 2544 เป็นต้นไป สายการบินเอกชนของไทยจะสามารถให้บริการในเส้นทางบินระหว่างประเทศได้ทุกเส้นทาง อนึ่ง การเปิดเสรีในเส้นทางบินระหว่างประเทศ อาจส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ ในด้านของสิทธิการบิน ความถี่และความจุของเที่ยวบิน ที่บริษัทฯ ได้รับมอบหมายจากภาครัฐ โดยเฉพาะในกรณีที่ภาครัฐ ไม่สามารถเจรจาขอปรับปรุงจำนวนสิทธิการบินกับประเทศอื่นได้ ซึ่ง

อาจจะมีผลให้ภาครัฐต้องพิจารณากำหนดเงื่อนไขการจัดสรรสิทธิการบินให้กับสายการบินต่างๆ ตามความเหมาะสมต่อไป

อย่างไรก็ตาม ผลกระทบของการเปิดเสรีการบินที่มีต่อบริษัทฯ จะขึ้นกับความพร้อมในการแข่งขัน ความแข็งแกร่งทางการเงิน ฯลฯ ของผู้ประกอบการ สิทธิทางการบินที่ประเทศไทยได้รับ กำหนดเวลาการใช้สล็อตบิน (Slot Time) รวมทั้งเงื่อนไขและข้อกำหนดของภาครัฐในการที่จะอนุญาตให้สายการบินเอกชนของไทยเริ่มทำการบินในเส้นทางที่ได้เปิดเสรีดังกล่าวด้วย

นอกจากนี้ ผลกระทบของการเปิดเสรีการบินดังกล่าว ทำให้รัฐบาลต้องอนุญาตให้มีสายการบินต้นทุนต่ำเกิดขึ้น ได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชีย และสายการบินวันทูโก ซึ่งให้บริการการบินในราคาที่ถูกลงส่งผลให้การบินไทยต้องเปิดสายการบินต้นทุนต่ำเพิ่มขึ้น ได้แก่ สายการบินนกแอร์

4.6.2 การแข่งขันในธุรกิจการบิน

บริษัทฯ ต้องแข่งขันกับสายการบินชั้นนำในเรื่องราคา ความถี่ของเที่ยวบิน การบริการ ชื่อเสียงของสายการบิน สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสาร การให้บริการและความสะดวกสบายด้านอื่นๆ แก่ผู้โดยสาร

ปัจจุบันเส้นทางบินระหว่างประเทศมีภาวะการแข่งขันค่อนข้างสูง คู่แข่งที่สำคัญของบริษัทฯ คือ สายการบินต่างชาติที่ประกอบธุรกิจเส้นทางเดียวกันกับที่บริษัทฯ ได้ให้บริการอยู่ เช่น สายการบินคาเธ่ย์แปซิฟิค สายการบิน แควนตัส สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ สายการบินลูฟท์ฮันซ่า สายการบินนอร์ธเวสต์ สายการบินบริติชแอร์เวย์ส และสายการบินเจแปนแอร์ไลน์ เป็นต้น ภาวะการแข่งขันจะแตกต่างกันไปตามสภาพแวดล้อมทางธุรกิจในแต่ละเส้นทางบินซึ่งจะขึ้นอยู่กับจำนวนของสายการบินคู่แข่ง กฎระเบียบควบคุมการประกอบธุรกิจ และรูปแบบของการแข่งขันโดยมีกลยุทธ์การแข่งขันต่างๆ เช่น การกำหนดระดับอัตราค่าโดยสาร ความถี่ของเที่ยวบิน ความเหมาะสมของการกำหนดตารางบิน รายการสะสมไมล์เดินทาง ความน่าเชื่อถือ คุณภาพของการบริการ และชื่อเสียงของสายการบิน เป็นต้น

ภาวะการแข่งขันที่สูงขึ้นทำให้สายการบินต่างๆ มีการรวมตัวกันเป็นกลุ่มพันธมิตรการบิน เพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันในรูปของกลุ่มสายการบินที่มีเครือข่ายครอบคลุมในระดับ

โลกด้วย อย่างไรก็ตาม การเข้าร่วมกลุ่มพันธมิตรการบินสตาร์ อัลไลแอนซ์ ทำให้บริษัทฯ สามารถขยายการให้บริการไปสู่ลูกค้าได้กว้างขึ้นจากการเชื่อมโยงเครือข่ายการบินและยังก่อให้เกิดความร่วมมือระหว่างสายการบินพันธมิตรในกลุ่มมากขึ้น ซึ่งได้เสริมให้บริษัทฯ มีขีดความสามารถในการบริการและศักยภาพในการแข่งขันสูงขึ้นและยังเป็นการลดโอกาสการสูญเสียลูกค้าให้กับสายการบินอื่น

4.7 ลักษณะการให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทย

ในส่วนนี้เป็นการวิเคราะห์ถึงทิศทางการกลยุทธ์ของแต่ละสายการบินที่ใช้ในการแข่งขัน จุดแข็ง จุดอ่อน และลักษณะสำคัญของบริการของ 3สายการบินต้นทุนต่ำที่สำคัญ โดยมีรายละเอียดดังนี้

4.7.1 สายการบินวันทูโก โดย โอเรียนท์ไทย (OAE) เน้นตำแหน่งการตลาดของบริษัทว่าเป็นสายการบินราคาประหยัดสัญชาติไทยรายแรกที่เข้าสู่ตลาด และเป็นสายการบินของคนไทยที่ให้บริการคนไทยด้วยความจริงใจ โดยนำเสนอผ่านการตกแต่งเครื่องบินซึ่งจะใช้เครื่องบินมือสองที่รับโอนมาจากสายการบินอื่น นำมาตกแต่งใหม่ด้วยลวดลายของธงชาติไทยทุกลำรวมทั้ง การกำหนดระดับราคาที่เท่ากันในทุกที่นั่ง การเพิ่มบริการที่มากกว่า เช่น มีการให้บริการเครื่องดื่มและของว่างบนเครื่อง การกำหนดปริมาณน้ำหนักของสัมภาระที่มากกว่าสายการบินราคาประหยัดอื่นสามารถจองที่นั่งล่วงหน้าได้

แต่เนื่องจากการดำเนินการที่ผ่านมา สายการบินวันทูโก โดย โอเรียนท์ไทย มีอำนาจต่อรองหรืออำนาจทางการเมืองที่ค่อนข้างต่ำเมื่อเทียบกับสายการบินอื่นๆ จึงเป็นจุดอ่อนที่ทำให้ประสบปัญหาในการประสานงานหรือการดำเนินการอยู่บ่อยครั้ง ซึ่งในบางประเด็นได้ส่งผลกระทบต่อการบินด้วย เช่น การมีหลุมจอดที่มักจะไกลจากตัวสนามบินและลำดับการเข้าสู่รันเวย์เพื่อนำเครื่องขึ้น

4.7.2สายการบินไทยแอร์เอเชีย (AIQ) เป็นสายการบินที่มีการร่วมทุนกับบริษัทสายการบินระดับต้นๆ ของประเทศมาเลเซีย ซึ่งยังเป็นข้อได้เปรียบข้อแรกที่เหมือนการก้าวเดินไปมากกว่าคู่แข่งอื่นหลายก้าว เนื่องจากมี know-how ของรูปแบบการทำธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำมาจากผู้ร่วมทุน คือ แอร์เอเชีย-มาเลเซีย ทั้งนี้คงจะไม่สามารถหลีกเลี่ยงถึงการใช้ประเด็นทางการเมืองมามีส่วนในการดำเนินธุรกิจ ประเด็นดังกล่าวได้แก่ การร่วมทุนของบริษัทในเครือของ

พตท.ทักษิณ ชินวัตร อดีตนายกรัฐมนตรี ประเด็นดังกล่าวได้ส่งผลกระทบต่อด้านภาพลักษณ์ด้วยเช่นกัน

อย่างไรก็ตาม สายการบินไทยแอร์เอเชียมีจุดเด่นในเรื่องของตารางเวลาเที่ยวบินในแต่ละวัน ที่ค่อนข้างจะตรงกับความต้องการเดินทางของผู้บริโภค สามารถสื่อภาพลักษณ์ได้อย่างชัดเจนในการเป็นสายการบินต้นทุนต่ำ และมีรายการส่งเสริมการขายโดยเน้นที่ราคาเป็นจุดขายที่ออกมาสร้างความเสียหายให้กับตลาดได้อยู่บ่อยครั้ง ทั้งนี้ การกำหนดราคาเป็นแบบขั้นบันไดตามลำดับการจองตั๋วโดยสาร บางครั้งกลับเป็นส่วนหนึ่งที่สร้างความสับสนให้กับผู้บริโภคเช่นกัน นอกจากนี้ สายการบินไทยแอร์เอเชียยังมีการใช้นโยบายการสร้างพันธมิตรทางธุรกิจได้อย่างดีด้วย โดยจะเห็นจากการเข้าเป็นผู้สนับสนุนในด้านของรางวัลของรายการทั้งทางโทรทัศน์และวิทยุ หรือสินค้าต่างๆ โดยตลอด

4.7.3 สายการบินนกแอร์ (NOK) มีการกำหนดภาพลักษณ์ได้อย่างโดดเด่นตั้งแต่การเปิดตัวของสายการบิน การตั้งชื่อตราสินค้า การจัดกิจกรรมต่างๆ เช่น การจัดงาน Nok Hunt เพื่อเป็นการสร้างกระแสจากการเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการคัดเลือกพนักงานให้ให้บริการบนเครื่องบิน เป็นต้น ประกอบกับการผสมผสานส่วนผสมทางการตลาดได้อย่างลงตัว ที่เน้นการสร้างภาพลักษณ์ความสนุกสนาน ความเป็นอิสระในการบิน ผ่านสีสันของการตกแต่งภายนอกเครื่องบิน เครื่องแบบพนักงานที่ให้บริการ การประชาสัมพันธ์อย่างทั่วถึง และการให้บริการเช่นของว่างและเครื่องดื่ม นิตยสาร การเพิ่มที่นั่งแบบนกพลัส(ที่นั่งขนาดใหญ่กว่าที่นั่งปกติ) ซึ่งเป็นทางเลือกให้กับผู้โดยสาร เป็นต้น ทำให้สายการบินนกแอร์เป็นที่รับรู้อย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ ส่วนหนึ่งเป็นผลจากการได้รับ การสนับสนุนจากบริษัทการบินไทย รวมทั้งยังสามารถสร้างข้อได้เปรียบจากการให้บริการบางอย่างร่วมกัน ทำให้ NOK มีข้อได้เปรียบในด้านของต้นทุนการให้บริการ

อย่างไรก็ตาม ยังมีการตกแต่งภายในของเครื่องบินที่ยังไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงจากเครื่องบินให้บริการของบริษัทการบินไทยเดิม ซึ่งเป็นการให้ภาพลักษณ์ที่มีความแตกต่างไปจากลักษณะของสายการบินนกแอร์ จึงทำให้เกิดความรู้สึกที่ขาดช่วงไปบ้าง แต่ในทางตรงกันข้ามก็เป็นข้อดีที่เกิดขึ้นเช่นกันเนื่องจากผู้บริโภคจะรับรู้ถึงมาตรฐานความปลอดภัยที่อยู่ในระดับเดียวกับการบินไทย

4.8 ความร่วมมือการเพิ่มเส้นทางการบินระหว่างประเทศ

ผลกระทบที่เห็นได้ชัดและมีความคล้ายคลึงกันของนโยบายการเปิดเสรีทางการบินต่อสายการบินไทย และสายการบินสิงคโปร์ และสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ ก็คือ การที่สายการบินทั้งสามสายการบิน ต่างก็สามารถเพิ่มเส้นทางการบินยังประเทศต่างๆมากขึ้น และมีการทำรหัสร่วม (Code share) กับสายการบินอื่นๆมากขึ้น

4.9 ผลการดำเนินการเปิดเสรีสายการบินไทย สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์และสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์

ในส่วนนี้ผู้วิจัยจะนำผลการดำเนินงานภายหลังการเปิดขึ้นนโยบายการเปิดเสรีทางการบินมาวิเคราะห์เปรียบเทียบกันดังนี้

ตารางที่ 4.14 กำไรสุทธิก่อนหักภาษีของสายการบินไทย (หน่วย: ล้านบาท)

ปี	2547	2548	2549	2550
กำไรสุทธิ	19,205	14,235	17,273	13,840

ที่มา: รายงานประจำปีบริษัทการบินไทยจำกัด (มหาชน) (2547-2550)

ตารางที่ 4.15 กำไรสุทธิก่อนหักภาษีของสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ (หน่วย: ล้านดอลลาร์)

ปี	2547	2548	2549	2550
กำไรสุทธิ	460.1	328.4	746.0	2,291.1

ที่มา: รายงานประจำปีสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ (2547-2550)

ตารางที่ 4.16 กำไรสุทธิ (ขาดทุนสุทธิ) ก่อนหักภาษีของสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ (หน่วย: ล้านมาเลเซียริงกิต)

ปี	2547	2548	2549	2550
กำไรสุทธิ	(28.17)	(13.34)	(32.34)	(21.26)

ที่มา: รายงานประจำปีสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ (2547-2550)

จากผลการดำเนินการของทั้งสามสายการบินจะเห็นว่า ผลการดำเนินการของสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์มีการเติบโตมากที่สุด ในขณะที่ผลกำไรของสายการบินไทยมีทั้งเพิ่มขึ้นและลดลง แต่สำหรับสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ ยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาการขาดทุนอย่างต่อเนื่องได้

จากผลการวิเคราะห์ข้างต้น สามารถสรุปได้ว่าสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ มีการเตรียมพร้อม และการปรับตัวให้สามารถแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินได้ดีกว่า สายการบินไทย และมาเลเซีย แอร์ไลน์ ในขณะที่สายการบินไทยเน้นคุณภาพของสินค้า และการบริการ แต่สิงคโปร์แอร์ไลน์จะเน้นการเป็นผู้นำทางเทคโนโลยี และนวัตกรรมที่สร้างความสะดวกสบายให้แก่ผู้โดยสาร ในขณะที่สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์นั้นเน้นการปรับปรุงการบริหารจัดการ และสถานะการเงิน เพื่อให้บริษัทสามารถอยู่รอดได้ ทางด้านกลยุทธ์ทางการตลาดนั้นทั้งสามสายการบินใช้กลยุทธ์การส่งเสริมการท่องเที่ยวควบคู่กับการส่งเสริมการตลาดของสายการบิน สายการบินทั้งสามต่างก็สามารถเพิ่มเส้นทางการบินยังประเทศต่างๆมากขึ้น และมีการทำรหัสร่วม (Code share) กับสายการบินอื่นๆมากขึ้น อย่างไรก็ตามจะเห็นได้ว่าระหว่างสายการบินของทั้งสามประเทศที่กล่าวมานั้น สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์มีการเติบโตของผลกำไรมากที่สุด ในขณะที่ผลกำไรของสายการบินไทยไม่ได้มีการเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด และผลการประกอบการของสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ก็ยังคงขาดทุนอยู่แม้ว่าจะมีการใช้นโยบายการเปิดเสรีทางการบินแล้วก็ตาม ซึ่งอาจแสดงให้เห็นว่า นโยบายการเปิดเสรีทางการบินอาจจะมีผลต่อผลการดำเนินการของแต่ละสายการบินแตกต่างกัน ซึ่งผู้วิจัยจะได้นำผลการศึกษาดังกล่าวนี้ไปอภิปรายในบทถัดไป

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 5

บทสรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่อง “ผลกระทบจากนโยบายการเปิดเสรีทางการบินต่อบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)” เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research) โดยศึกษาจากแหล่งข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data) ได้แก่ ตำรา เอกสารทางวิชาการ วารสาร รวมทั้งข้อมูลจากอินเทอร์เน็ตในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีวัตถุประสงค์ของการวิจัยคือ เพื่อศึกษาความเป็นมา และนโยบายของรัฐเกี่ยวกับการเปิดเสรีการบิน ในประเทศไทย รวมถึงผลกระทบและการปรับตัวของบริษัทการบินไทยในการสร้างโอกาสทางการแข่งขัน และเพื่อเปรียบเทียบผลกระทบจากการเปิดเสรีทางการบินต่อสายการบินของประเทศอื่นในกลุ่มเอเชียใต้ ได้แก่ สิงคโปร์ และ ผลการศึกษาสามารถสรุปตามได้ ดังนี้

5.1 สรุปผลการศึกษา

ในประเทศไทยรัฐบาลได้ริเริ่มการเปิดเสรีด้านการบินอย่างเป็นทางการเป็นขั้นเป็นตอนโดยเร่งรัดโดยพิจารณาให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประเทศและเศรษฐกิจโดยรวม แนวทางการเจรจาสิทธิการบินของไทยจะเป็นไปในลักษณะที่มุ่งคุ้มครองผลประโยชน์ของสายการบินแห่งชาติของไทยเป็นหลัก ได้แก่ สายการบินไทย (Thai Airways International: TG) และสายการบิน Bangkok Airways (PG) ซึ่งเป็นสายการบินแห่งชาติลำดับที่สอง ทั้งนี้ เพื่อเปิดโอกาสให้สายการบินของไทยสามารถที่จะแข่งขันและพัฒนาเติบโตขึ้นมาได้ และในปัจจุบันแนวคิดการค้าเสรีมีบทบาทอย่างสูงต่อรัฐในการกำหนดนโยบายหลาย ๆ ด้าน ซึ่งรวมถึงการขนส่งทางอากาศด้วย ประเทศไทยในฐานะสมาชิกขององค์การการค้าโลก มีพันธกรณีที่ต้องเปิดตลาดเสรีทั้งในส่วนของการค้าสินค้า (trade in goods) และการค้าบริการ (trade in services) ดังนั้น ประเทศไทยจึงไม่อาจหลีกเลี่ยงที่จะต้อง

เปิดเสรีการขนส่งทางอากาศ ซึ่งถือเป็นการค้าบริการประเภทหนึ่งได้ และนโยบายของไทยที่เกี่ยวข้องกับการเจรจาสิทธิการบิน จึงต้องมีการปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป

ประเทศไทยเริ่มมีการเสรีทางการบินอย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรมใน พ.ศ. 2547 ตามการแถลงผลงานของรัฐบาล พ.ต.ท. ทักษิณ ชินวัตร เกี่ยวกับนโยบายการเปิดเสรีทางการบินส่งผลให้ธุรกิจการบินดำเนินไปอย่างคึกคักรวมไปถึงการเกิดสายการบินแนวใหม่ ได้แก่ สายการบินต้นทุนต่ำ (Low-cost airlines) เกิดขึ้นในประเทศ

การเปิดเสรีทางการบินอย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรมได้ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่ออุตสาหกรรมการบินโดยรวมของประเทศไทย และยังส่งผลโดยตรงต่อสายการบินไทย ที่ดำเนินการขนส่งทางอากาศในฐานะสายการบินแห่งชาติ การเปิดเสรีทางการบินของประเทศไทยก่อให้เกิดผลประโยชน์ในทางตรงทั้งในระยะสั้นและระยะยาวและยังก่อให้เกิดผลเสียหรือผลกระทบที่เกิดจากการเปิดเสรีทางการบินต่อผู้บริโภค ผู้ประกอบการในธุรกิจการบิน

การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ตั้งแต่ พ.ศ. 2540 ถึง พ.ศ. 2551 พบว่าโดยเฉลี่ยแล้วตลอดระยะเวลา 10 ปี ที่ผ่านมามีชั่วโมงการบินก็เพิ่มมากขึ้นตามปริมาณการผลิตและปริมาณขนส่ง ในขณะที่จำนวนผู้โดยสาร ปริมาณที่นั่งและปริมาณการขนส่งผู้โดยสารมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตั้งแต่ พ.ศ. 2540 ถึง พ.ศ. 2550 และลดลงในปี พ.ศ. 2551 ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) กับปริมาณการขนส่งผู้โดยสารพบว่าโดยรวมแล้ว บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีแนวโน้มในการให้บริการด้านการขนส่งผู้โดยสารมากขึ้นมากกว่าการให้บริการด้านการขนส่งพัสดุภัณฑ์ และเมื่อทำการวิเคราะห์ผลการประกอบการด้านการเงินตลอดระยะเวลาที่มากกว่าหนึ่งทศวรรษที่ผ่านมาของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีกำไรสุทธิเฉลี่ย 4,291 ล้านบาท เมื่อเทียบกับสินทรัพย์รวมเฉลี่ยซึ่งคิดเป็น 193,892 ล้านบาท โดยมีหนี้สินโดยเฉลี่ยคิดเป็น 160,710 ล้านบาท โดยรวม

แล้วมีกำไรสุทธิเฉลี่ยต่อหุ้น 2.97 บาท และมีอัตรากำไรสุทธิต่อรายได้จากการขายและการให้บริการโดยเฉลี่ยคิดเป็นร้อยละ 3.56 ซึ่งมากกว่าอัตราผลตอบแทนต่อทรัพย์สินรวมเฉลี่ยซึ่งคิดเป็นร้อยละ 2.67 และมีอัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ยกับอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ยคิดเป็นร้อยละ 37.89 และ 15.22 เท่า ตามลำดับ

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จำเป็นต้องมีการปรับแผนกลยุทธ์เพื่อให้สอดคล้องกับการปรับตัวของบริบทของเศรษฐกิจ สังคม และการเมืองที่เปลี่ยนแปลงไป โดยสามารถสรุป ปัจจัยเสี่ยงที่มีนัยสำคัญต่อการปรับตัวหลังจากการเปิดเสรีทางการบิน

ประการที่หนึ่ง ความเสี่ยงจากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศไทย เนื่องด้วยธุรกิจการบินพาณิชย์มีความสัมพันธ์กับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศไทยอย่างเหนียวแน่นจากสถิติโดยธุรกิจการบินพาณิชย์ขึ้นอยู่กับภาวะเจริญเติบโตและความแข็งแกร่งของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

ประการที่สอง ความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันอากาศยาน เนื่องจากน้ำมันอากาศยานซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายหลักในการดำเนินธุรกิจการบินและมีการปรับตัวค่อนข้างที่จะผันผวนตามราคาน้ำมันในตลาดโลกอย่างมากส่งผลทำให้ต้นทุนค่าดำเนินการในการบินต่อหนึ่งสายการบินเดิมมีต้นทุนที่เพิ่มขึ้นในสัดส่วนที่ และปรับลดเที่ยวบินตรงพิสัยไกลที่มีผลดำเนินงานขาดทุน เช่น ยกเลิกเส้นทางบินตรง กรุงเทพฯ-นิวยอร์ก และปรับลดเที่ยวบินเส้นทางกรุงเทพฯ-ลอสแอนเจลิส เป็นการบินแบบผ่านจุดอื่นแทน ตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงและดำเนินการให้มีการเรียกค่าธรรมเนียมน้ำมัน (Fuel Surcharge) ในระดับที่เหมาะสม

ประการที่สาม ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จาก การพิจารณาส่วนประกอบของรายได้และรายจ่ายของธุรกิจการบินพาณิชย์พบว่ารายได้มีเงินตราต่างประเทศมากกว่า 40 สกุล โดยคิดเป็นร้อยละ 62 ของรายได้ทั้งหมด โดยมีรายได้จากเงินสกุลยูโร (EUR) และบาท (THB) เป็นสัดส่วนที่สูง ในขณะที่มีหนี้และค่าใช้จ่ายในสกุลหลัก ได้แก่ ดอลลาร์สหรัฐ (USD) เยน (JPY) ยูโร (EUR) และเงินสกุลอื่น ๆ

ประการที่สี่ ความเสี่ยงจากการผันผวนของอัตราดอกเบี้ย การดำเนินการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีภาวะที่จะต้องชำระดอกเบี้ยจากการกู้ยืมจากภาระหนี้ผูกพัน ดังนั้นหากมีการผันผวนหรือการเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยซึ่งถือเป็นต้นทุนของการกู้ยืมหรือการลงทุนของบริษัทเพิ่มสูงขึ้นด้วย

ประการที่ห้า ความเสี่ยงจากการแข่งขันที่เพิ่มขึ้นจากการเปิดน่านฟ้าเสรีเต็มรูปแบบ จากผลของนโยบายการเปิดเสรีทางการบินในเส้นทางระหว่างประเทศเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและส่งเสริมให้กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางทางการบินโดยไม่มีข้อจำกัดด้านความถี่และความจุของเที่ยวบิน นโยบายให้สายการบินต่างประเทศเข้ามาให้บริการแข่งขันกับสายการบินของประเทศไทยได้ในทุกเส้นทางในระดับหนึ่ง ตลอดจนมีนโยบายที่จะเปิดเสรีทางการบินโดยไม่มีข้อจำกัดอย่างเต็มที่ในอนาคต ส่งผลทำให้สภาพการแข่งขันของธุรกิจการบินในประเทศไทยเพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก

ประการที่หก ความเสี่ยงจากการแข่งขันที่เพิ่มขึ้นจากการประกอบการของสายการบินต้นทุนต่ำ อุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยจำเป็นต้องมีการปรับตัวอย่างมากในด้านของประสิทธิภาพในการแข่งขันภายในอุตสาหกรรมการบินเนื่องจากการเปิดเสรีทางการบินได้เพิ่มสายการบินต้นทุนต่ำที่มีการปรับราคาและบริการให้เหมาะสมกับสภาพของเศรษฐกิจที่บีบตัวมาก

ผลการศึกษาเปรียบเทียบบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) กับสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์และมาเลเซียแอร์ไลน์ พบว่า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีส่วนแบ่งการตลาดของการบินภายในประเทศ ลดลงตามลำดับตั้งแต่ปีพ.ศ. 2543 เป็นต้นมาก่อนที่จะมีการเปิดเสรีทางการบินภายในประเทศในพ.ศ. 2544 บริษัทการบินไทยฯ มีส่วนแบ่งการตลาดสูงถึงร้อยละ 80 เนื่องจากในขณะนั้นมีสายการบินที่ให้บริการอยู่เพียง 4 สายการบินได้แก่ สายการบินไทย สายการบินพีบีแอร์ สายการบินบางกอกแอร์เวย์ และสายการบินแองเจิลแอร์ไลน์ ต่อมาในปี พ.ศ. 2544 หลังจากที่กรมขนส่งทางอากาศได้นำนโยบายเปิดเสรีทางการบินเข้ามาใช้ ตามนโยบายของรัฐบาล พร้อมทั้งมีทิศทางที่ชัดเจนในเรื่องการเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการเข้ามาขอจดทะเบียนเพื่อเข้ามาเป็นผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ โดยมีการกำหนดระเบียบทางการบินในเส้นทางต่างๆ

ชัดเจนขึ้น จึงทำให้มีผู้ประกอบการเข้ามาจดทะเบียนเพิ่มขึ้น อย่างต่อเนื่อง โดยในปี พ.ศ. 2544 มีสายการบินที่เปิดให้บริการเพิ่มขึ้น ได้แก่ สายการบินภูเก็ตแอร์ไลน์ และสายการบินแอร์อินดามัน สายการบินเหล่านี้ได้เข้ามาทำการบินในเส้นทางที่สายการบินไทย ไม่ได้ทำการบิน รวมถึงในเส้นทางที่สายการบินไทยทำการบินอยู่แล้ว ด้วยเหตุนี้จึงทำให้ส่วนแบ่งทางการตลาดของบริษัทการบินไทยฯ ลดลงเหลือร้อยละ 77 ในขณะที่ส่วนแบ่งการตลาดของบริษัทบางกอกแอร์เวย์ มีส่วนการตลาดร้อยละ 20

แต่อย่างไรก็ตามเมื่อเปรียบเทียบผลการดำเนินการด้านการเงินของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) พบว่า ในปีพ.ศ. 2551 มีกำไรก่อนหักภาษีเงินได้ ติดลบ 19,925.4 ล้านบาท ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบอัตราการเติบโตของกำไรก่อนและหลังการเปิดเสรีทางการบิน โดยก่อนการเปิดเสรีตั้งแต่ปี พ.ศ. 2540 ถึง พ.ศ. 2547 และหลังการเปิดเสรีการบินตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2548 ถึง พ.ศ. 2551 พบว่าก่อนการเปิดเสรีการบินมีกำไรก่อนหักภาษีเงินได้เฉลี่ยคิดเป็น 8,672 ล้านบาท ซึ่งหลังจากการเปิดเสรีการบินกำไรก่อนหักภาษีเงินได้เฉลี่ยลดลงร้อยละ 76.16 ของกำไรก่อนหักภาษีเงินได้เฉลี่ยก่อนการเปิดเสรีทางการบิน โดยที่อัตราการเติบโตของรายรับไม่สอดคล้องกับอัตราการเติบโตของรายจ่าย ซึ่งเมื่อมีการเปิดเสรีทางการบินแล้วส่งผลทำให้การแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินเพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก ทำให้ราคาของการบริการทั้งในด้านของการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าลดลง ทำให้รายรับรวมหลังการเปิดเสรีการค้ามีอัตราการเติบโตที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่ในส่วนของต้นทุนที่เพิ่มขึ้นและผันผวนตามความเสี่ยงของอัตราดอกเบี้ยที่เพิ่มสูงขึ้นจากต้นทุนในการกู้ยืมของบริษัท และความเสี่ยงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราที่มีความผันผวนตามตลาดเงินตราต่างประเทศ และส่วนที่สำคัญได้แก่ ส่วนประกอบของรายจ่าย ได้แก่ รายจ่ายค่าน้ำมัน และรายจ่ายด้านบุคลากรที่มีค่าใช้จ่ายเป็นสองอันดับแรกของรายจ่ายซึ่งมากกว่ากึ่งหนึ่งของรายจ่ายทั้งหมดมิได้ลดลงเลยหลังจากเกิดการเปิดเสรีทางการบิน ส่วนหนึ่งอาจมาจากการที่ค่าน้ำมันเพิ่มขึ้นและผันผวนตลอดระยะเวลาหลังการเปิดเสรีการบิน

การไม่สามารถปรับตัวได้ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) แสดงได้โดยอัตราการเติบโตของกำไร และอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 33.69 และอัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์กลับลดลงร้อยละ 7.67 ในขณะที่ด้านบุคลากรกลับเพิ่มสูงขึ้นทั้งที่บริษัทมีแนวโน้มที่จะขาดทุน โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.94 ปัจจัยสะท้อนเชิงโครงสร้างที่ประจักษ์ว่าบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ไม่สามารถปรับตัวได้ในธุรกิจการแข่งขันที่เพิ่มมากขึ้นจากการเปิดเสรีทางการบิน ประกอบกับมีความเสี่ยงด้านอัตราดอกเบี้ย อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่างประเทศ ความผันผวนของราคาน้ำมัน และความเสี่ยงของการเปิดสายการบินต้นทุนต่ำ

นอกจากปัจจัยเสี่ยงภายนอกแล้วนั้นปัจจัยเสี่ยงภายในที่สำคัญคือ บุคลากรที่เป็นผู้บริหารระดับสูงขององค์กรเป็นบุคลากรที่ผูกพันกับผลประโยชน์ทับซ้อนของรัฐบาลหรือนักการเมืองในแต่ละสมัยดังสามารถเห็นได้จากการที่กระทรวงการคลังมีสัดส่วนการถือหุ้นมากกว่าร้อยละ 50 จากการแปรรูปรัฐวิสาหกิจขององค์กรทำให้การตัดสินใจในการลงทุนหรือดำเนินการทางเศรษฐกิจไม่มีประสิทธิภาพทางเศรษฐศาสตร์ หรือไม่ปฏิบัติตามหลักการลงทุนที่สร้างประโยชน์สูงสุดให้แก่องค์กร การตัดสินใจในการดำเนินการภายในองค์กรของผู้บริหารในแต่ละสมัยแสดงให้เห็นถึงบทบาทของการเมืองภายในองค์กรที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจ และธรรมาภิบาลในองค์กรที่ไม่เหมาะสม รวมทั้งการมีส่วนร่วมได้ส่วนเสียของบุคลากรในระดับสูงขององค์กรที่ขึ้นำการตัดสินใจที่ไม่สมเหตุผล เช่น กรณีการเปิดเส้นทางการบินที่ไม่เหมาะสม สำหรับกรณีเส้นทางการบินตรงกรุงเทพฯ-นิวยอร์ก ซึ่งส่งผลทำให้องค์กรขาดทุนอย่างต่อเนื่องแต่กลับไม่มีการแก้ไขหรือปรับปรุง

ภาคีบันทึกความเข้าใจของประเทศสมาชิก ASEAN เกี่ยวกับการให้บริการการบิน ซึ่งลงนามในเดือนกันยายน 2002 ถือเป็นก้าวแรกของการเปิดเสรีการบินเต็มรูปแบบใน ASEAN ใน พ.ศ. 2546 ประเทศไทยได้เป็นผู้นำในการเจรจาการเปิดเสรีการบินกับกลุ่มประเทศ ASEAN ประเทศไทยเริ่มมีการเสรีทางการบินอย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรมใน พ.ศ. 2547 ในสมัยรัฐบาล พ.ต.ท. ทักษิณ ชินวัตร

สำหรับผลดีของการเปิดเสรีทางการบินต่อบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้แก่ การทำให้ เกิดการปรับตัวในด้านการบริหารจัดการ เพื่อรองรับการแข่งขัน การปรับเปลี่ยนแนวทางการวางกลยุทธ์การตลาดรูปแบบใหม่ เช่น การวางแผนการตลาดและการขาย การแตกแบรนดิใหม่ ทำให้เกิดความสนใจกับการฝึกอบรมบุคลากรให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อให้สามารถแข่งขันกับสายการบินอื่นๆได้ บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) สามารถยกเลิกการบินเส้นทางในประเทศที่ไม่ก่อให้เกิดกำไร และให้สายการบินเอกชนเข้าทำการให้บริการแทน เป็นการลดการขาดทุนที่ต้องแบกรับ บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) สามารถที่จะมุ่งเน้นการดำเนินกิจการในเส้นทางระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น และทำการขยายเส้นทางการบินไปยังต่างประเทศอีกมากมายแทบทุกปีหลังจากที่มีการเปิดเสรีทางการบิน

สำหรับผลเสียที่พบสรุปได้ว่า นโยบายการเปิดเสรีทางการบิน เปิดโอกาสให้สายการบินต้นทุนต่ำเปิดบริการเพิ่มขึ้น และเสนอราคาบริการที่ต่ำกว่าสายการบินไทยมาก ทำบริษัทการบินไทยฯ ถูกมองว่าเอาเปรียบประชาชน เกิดปัญหาการแย่งชิงบุคลากรในธุรกิจการบิน โดยเฉพาะสายการบินต้นทุนต่ำที่มีการร่วมทุนระหว่างคนไทยกับต่างประเทศที่เข้ามาดำเนินงานในประเทศไทย ขวัญและกำลังใจของพนักงานลดลง เนื่องจากการโยกย้าย ปรับเปลี่ยน หรืออาจถึงขั้นปลดพนักงานออกในกรณีที่ยกเลิกเส้นทางการบิน รายได้และส่วนแบ่งการตลาดภายในประเทศลดลง เพราะมีสายการบินต่างๆเข้ามาดำเนินกิจการมากขึ้น ประกอบกับมีการใช้กลยุทธ์ในการแข่งขันการตลาดหลายรูปแบบ

การปรับตัวของบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อให้สามารถเผชิญภาวะการแข่งขันในระดับนานาชาติได้ สายการบินไทยจึงมีการปรับตัวได้แก่ มีการควบคุมและลดต้นทุนการดำเนินการเพื่อให้สามารถแข่งขันกับสายการบินต่างๆ มีการปรับการบริหารจัดการของบริษัทฯ โดยการปรับโครงสร้างของบริษัทฯ มีการนำนวัตกรรมต่างๆมาใช้ในการบริหารจัดการ มุ่งเน้นการปรับกลยุทธ์ทางการตลาด มุ่งเน้นการให้ความสำคัญกับลูกค้าโดยจัดตั้งโครงการระบบการจัดการลูกค้าสัมพันธ์การซื้อเครื่องบินเพิ่มเติมเพื่อให้สอดคล้องกับเส้นทางการบินที่เพิ่มขึ้นการยกเลิก

เส้นทางการบินที่ไม่ทำกำไร และเปิดเส้นทางการบินระหว่างประเทศที่คาดว่าจะทำกำไร อย่างต่อเนื่องลงทุนในบริษัทสายการบินต้นทุนต่ำ

ผลกระทบของนโยบายการเปิดเสรีทางการบินต่อสายการบินอื่นในกลุ่มเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นประเทศที่พร้อมที่จะเปิดเสรีทางการบิน เนื่องจากนโยบายดังกล่าว จะช่วยสนับสนุนเป้าหมายในการที่จะให้ประเทศสิงคโปร์เป็นศูนย์กลางการบินของโลกในทวีปเอเชีย ทำให้ประเทศสิงคโปร์เดินทางมาเจอกับประเทศต่างๆเพื่อเปิดเสรีทางการบินซึ่งกันและกัน การเปิดเสรีทางการบินทำให้สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ ได้มีการปรับตัวอย่างต่อเนื่องเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยการเพิ่มจำนวนเครื่องบิน นำเครื่องบินที่มีขนาดใหญ่ที่สุดมาใช้ให้บริการ เพิ่มจุดบิน การขยายกิจการโดยการเข้าถือหุ้นในกิจการอื่นๆ และการขยายบริษัทในเครือ นอกเหนือจากนี้ สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ยังใช้กลยุทธ์ทางด้านเทคโนโลยี และนวัตกรรมต่างๆมาใช้ในการบริการให้มูลค่าเพิ่มแก่ลูกค้าด้วย จะเห็นได้ว่าสิงคโปร์แอร์ไลน์จะเป็นผู้นำในการนำนวัตกรรมต่างๆมาใช้ในการให้บริการเสมอ สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ ได้รับประโยชน์จากการเปิดเสรีทางการบิน ในขณะที่สายการบินก็ต้องมีการลงทุนในสิ่งอำนวยความสะดวก และโครงสร้างต่างๆจำนวนมากเพื่อให้สามารถแข่งขันได้ในภาวะการแข่งขันที่ทวีสูงขึ้นเช่นกัน และท้ายที่สุด สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ก็ต้อง ใช้กลยุทธ์ในการรักษาฐานตลาดลูกค้าด้วยการเข้าถือหุ้นในสายการบินต้นทุนต่ำไทเกอร์แอร์ไลน์ ในท้ายที่สุด ความมีชีวิตชีวา ความร่วมมือร่วมใจระหว่างพนักงาน การบริหารจัดการที่ดีได้นำสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์มาสู่ความสำเร็จซึ่งเห็นได้จากผลกำไรที่เพิ่มขึ้น

สำหรับสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ เป็นสายการบินที่ต้องประสบกับภาวะขาดทุนนับตั้งแต่การเกิดภาวะวิกฤติเศรษฐกิจของเอเชีย ใน พ.ศ. 2541 เป็นต้นมา และบริษัทต้องประสบภาวะขาดทุนติดต่อกันถึง 5 ปี ทำให้บริษัทต้องใช้กลยุทธ์ต่างๆเพื่อแก้ไขสถานการณ์ เช่นการใช้แผนพลิกฟื้นบริษัท ระบบการจัดการรายได้ (Revenue Management System) ที่เรียกว่า แอร์แม็กซ์ การควบคุมต้นทุน และการปรับปรุงการให้บริการ เป็นต้น ซึ่งทำให้บริษัทสามารถทำกำไรได้เพียงเล็กน้อย แต่เมื่อต้องเผชิญกับภาวะการแข่งขันที่สูงขึ้นเนื่องจากการเปิด

เสรีทางการบิน โดยเฉพาะการเกิดขึ้นเป็นจำนวนมากของสายการบินต้นทุนต่ำ ประกอบกับราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น ทำให้บริษัทต้องประสบกับการขาดทุนอีกครั้ง โดยในท้ายสุดนี้ บริษัทมาเลเซียแอร์ไลน์ ซิสเต็ม เบอร์ฮาร์ดจึงต้องเปิดสายการบินต้นทุนต่ำ FIREFLY ขึ้นเพื่อรักษา และขยายฐานการตลาดให้แก่บริษัทฯ เพื่อให้สามารถอยู่รอดได้ในภาวะการณแข่งขันที่สูงขึ้น

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบผลกระทบของนโยบายการเปิดเสรีทางการบิน ต่อสายการบินไทย สิงคโปร์แอร์ไลน์ และ มาเลเซียแอร์ไลน์ ผลการศึกษาสามารถสรุปได้ว่า ในส่วนของการปรับตัวอันเนื่องมาจากภาวะการแข่งขันที่รุนแรงขึ้นนั้น สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ มีการเตรียมพร้อม และการปรับตัวให้สามารถแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินได้ดีกว่า สายการบินไทย และมาเลเซียแอร์ไลน์ ในขณะที่สายการบินไทยเน้นคุณภาพของสินค้า และการบริการ แต่สิงคโปร์แอร์ไลน์จะเน้นการเป็นผู้นำทางเทคโนโลยี และนวัตกรรมที่สร้างความสะดวกสบายให้แก่ผู้โดยสาร ในขณะที่สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์นั้นเน้นการปรับปรุงการบริหารจัดการ และสถานะการเงิน เพื่อให้บริษัทสามารถอยู่รอดได้ สำหรับการปรับตั้งทางด้านกลยุทธ์ทางการตลาดนั้นทั้งสามสายการบินใช้กลยุทธ์การส่งเสริมการท่องเที่ยวควบคู่กับการส่งเสริมการตลาดของสายการบิน สายการบินทั้งสามต่างก็สามารถเพิ่มเส้นทางการบินยังประเทศต่างๆมากขึ้น และมีการทำรหัสร่วม (Code share) กับสายการบินอื่นๆมากขึ้น ในส่วนของผลกำไรจากการประกอบการนั้นจะเห็นได้ว่า สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์มีการเติบโตของผลกำไรมากที่สุด ในขณะที่ผลกำไรของสายการบินไทยไม่ได้มีการเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด ส่วนสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ก็ยังคงขาดทุนอยู่แม้ว่าจะมีการใช้นโยบายการเปิดเสรีทางการบินแล้วก็ตาม

5.2 อภิปรายผล

ผลการศึกษาในครั้งนี้สนับสนุนคำกล่าวของ Ruwantissa I.R (2001) ที่ว่า การเปิดเสรีทางการบินหากถูกนำมาใช้อย่างถูกต้อง และให้ผลตามที่คาดหวังแล้ว จะก่อให้เกิดผลประโยชน์ต่อเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศภาคี ปัญหาอยู่ตรงที่ประเทศต่างๆที่ร่วมในการเปิดเสรีทางการ

บินอาจได้รับผลประโยชน์ไม่เท่ากัน หรืออาจมีประเทศที่ไม่ได้รับผลประโยชน์” ซึ่งตัวอย่างจากการศึกษาครั้งนี้แสดงให้เห็นว่าประเทศที่มีศักยภาพทางการแข่งขันสูงอยู่แล้วเช่นประเทศไทย เป็นสายการบินชั้นนำของโลก สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ ซึ่งเป็นผู้นำด้านเทคโนโลยี และนวัตกรรมต่างๆ ก็จะเป็นสายการบินที่ได้รับประโยชน์มากกว่า ประเทศที่มีศักยภาพค่อนข้างน้อย หรือมีปัญหาอยู่ ก็อาจทำให้สถานการณ์แย่ลงเนื่องจากการแข่งขันที่สูงขึ้นทั้งจากสายการบินนานาชาติด้วยกัน และสายการบินต้นทุนต่ำที่มีจำนวนเพิ่มขึ้น ซึ่งจะเห็นว่ามาเลเซียแอร์ไลน์ยังไม่สามารถแก้ไขผลการประกอบการที่ขาดทุนได้

อย่างไรก็ตาม นโยบายเปิดเสรีทางการบิน ได้เปิดโอกาสให้สายการบินต่างๆ ได้รับความร่วมมือจากประเทศภาคี ในการเพิ่มเส้นทางการบินไปยังจุดหมายที่ทำกำไรให้กับสายการบินได้มากขึ้น และสามารถเปิดโอกาสให้สายการบินขนาดเล็กเข้ามาให้บริการเส้นทางบินในประเทศ ในจุดที่ไม่ค่อยทำกำไร

ดังนั้นสายการบินที่สามารถบริหารจัดการเส้นทางบิน อย่างมีประสิทธิภาพจะได้รับผลประโยชน์อย่างมาก อย่างไรก็ตาม สายการบินก็ต้องมีการพัฒนาศักยภาพให้สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่องด้วย เช่นการจัดซื้อเครื่องบินเพิ่มขึ้น การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้อำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร การเปิดช่องทางให้ลูกค้าสามารถจองตั๋วผ่านทางอินเทอร์เน็ต จัดตั้งศูนย์ Call center เป็นต้น ซึ่งสายการบินที่มีศักยภาพสูง และมีการบริหารจัดการที่ดีก็จะประสบความสำเร็จได้ภายใต้ต้นนโยบายเปิดเสรีทางการบิน

อย่างไรก็ตาม ในการวิเคราะห์ผลกระทบของนโยบายเปิดเสรีทางการบินที่มีต่อผลการประกอบการของสายการบินนั้น จะต้องมองถึงปัจจัยอื่นๆด้วยเนื่องจากอุตสาหกรรมการบินเป็นอุตสาหกรรมที่อ่อนไหวต่อปัจจัยแวดล้อม ได้แก่ ราคาน้ำมัน ภาวะเศรษฐกิจ สงคราม ภาวะโรคระบาด หรือ ภัยธรรมชาติ เป็นต้น ดังนั้นผลการประกอบการของสายการบินที่ลดลงก็อาจเป็น

เพราะได้รับผลในทางลบปัจจัยแวดล้อมอื่นๆ เช่น โรค SARS สงครามอิรัก หรือภาวะน้ำมันราคาสูง เป็นต้น

จากการผ่อนคลายของกฎภาครัฐ ได้ส่งผลให้เกิดสายการบินใหม่ขึ้นในตลาด ในขณะที่เดียวกันก็ทำให้การแข่งขันระหว่างสายการบินรุนแรงขึ้นเพื่อชิงชิงส่วนแบ่งการตลาด จนเป็นผลให้มีบางสายการบินต้องออกสู่ตลาดไป นอกจากนี้จากการส่งเสริมการขนส่งทางอากาศของภาครัฐ ยังทำให้ปริมาณผู้โดยสารสายการบินต่างๆ เพิ่มขึ้นทั้งขาเข้าและขาออก รวมทั้งทำให้ตลาดการขนส่งทางอากาศขยายตัวอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้สายการบินต่างๆ ต้องใช้กลยุทธ์ที่ซับซ้อนขึ้นเพื่อรักษากลุ่มลูกค้าเดิม ในขณะเดียวกันก็ต้องขยายฐานลูกค้าไปยังกลุ่มอื่นๆ ด้วย

หลังจากที่ได้มีการเปิดเสรีทางการบินภายในประเทศแล้ว ทำให้โครงสร้างการแข่งขันของสายการบินสามารถแบ่งแยกได้ชัดเจนเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ สายการบินที่ให้บริการในราคาปกติ (Network Airline) และสายการบินที่ให้บริการในราคาประหยัด (Low Fare Airline) แต่เดิมที่อุตสาหกรรมสายการบินของไทยมีระดับการผูกขาดที่ค่อนข้างสูงโดยสายการบินของรัฐ ได้แก่ การบินไทย นั้น ในปัจจุบันการบินไทยได้ลดภาวะการผูกขาดลงอย่างมาก ทำให้ภาวะการแข่งขันมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น แต่จะเป็นลักษณะที่เกิดขึ้นในเฉพาะท่าอากาศยานนานาชาติของประเทศไทย หรือเฉพาะท่าอากาศยานขนาดใหญ่เท่านั้น

ในขณะที่ท่าอากาศยานขนาดเล็กหลายแห่งยังมีลักษณะการผูกขาดที่ค่อนข้างจะสมบูรณ์โดยสายการบินใดสายการบินหนึ่งเท่านั้น สภาพภาพรวมการแข่งขันของอุตสาหกรรมสายการบินในประเทศไทยยังมีภาวะการผูกขาดที่ค่อนข้างสูงแต่มีแนวโน้มการลดลงของการผูกขาดอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่การดำเนินนโยบายการเปิดเสรี

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

5.3 ข้อเสนอแนะการศึกษา

5.3.1 ข้อเสนอแนะทั่วไป

1. บริษัทการบินไทย จำกัด ควรมีการบริหารงานที่เป็นอิสระ เพื่อไม่ให้ต้องตกเป็นแหล่งหาผลประโยชน์แก่ฝ่ายใด ซึ่งจะช่วยลดการรั่วไหลของเงินทุนของบริษัทฯ
2. บริษัทการบินไทย จำกัด ควรมีการนำหลักธรรมาภิบาลมาใช้ในการบริหารจัดการ เพื่อให้เกิดความโปร่งใสและความน่าเชื่อถือขององค์กร
3. บริษัทการบินไทย จำกัด ควรมุ่งเน้นการให้บริการที่มีคุณภาพในราคาที่เหมาะสม เพื่อให้สามารถแข่งขันได้ นอกจากนี้เนื่องจากสายการบินไทยเป็นสายการบินแห่งชาติ จึงควรตั้งราคาที่เหมาะสมกับการใช้บริการของคนไทยด้วย
4. บริษัทการบินไทย จำกัด ควรมีการควบคุมและลดต้นทุนการดำเนินการเพื่อให้สามารถแข่งขันกับสายการบินต่างๆในระดับนานาชาติได้
5. การยกเลิกเส้นทางการบินที่ไม่ทำกำไร โดยให้สายการบินขนาดเล็กที่ต้นทุนต่ำกว่าทำการบินแทน และ เปิดเส้นทางการบินระหว่างประเทศที่คาดว่าจะทำกำไรอย่างต่อเนื่อง

5.3.2 ข้อเสนอแนะสำหรับภาครัฐและภาคเอกชน

ภาครัฐควรปรับบทบาทในการกำกับดูแลให้สามารถทันต่อความเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็วที่เกิดขึ้นให้ได้ โดยการพัฒนาระบบฐานข้อมูลและดัชนีชี้วัดที่สำคัญเพื่อให้เกิดการแข่งขันที่เป็นธรรม ลดความสูญเสียนในระบบ (Economic Wastes) ที่เกิดจากการแข่งขันและอุปทานมากเกินไป (Over Supply) เกิดความพลอดภัยสูงสุด คุ่มครองสิทธิผู้บริโภคที่พึงมี รวมทั้งการสนับสนุน ให้ความรู้กับผู้ประกอบการถึงทิศทางในการพัฒนาธุรกิจใหม่ที่สอดคล้องกับขนาดตลาดและระบบ

เศรษฐกิจของประเทศ โดยควรพัฒนาระบบติดตามผลด้านการเงิน การดำเนินงาน และการตลาดของสายการบิน ให้สามารถวิเคราะห์ประเมินสถานการณ์และทำนายแนวโน้มที่สำคัญๆได้

ภาคเอกชนควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาประสิทธิภาพการดำเนินงานในส่วนต่างๆให้สูงขึ้นรวมทั้งการพัฒนาธุรกิจโดยเน้นที่การเติบโตอย่างระมัดระวังและยั่งยืน เพื่อเตรียมรับการแข่งขันจากต่างชาติที่จะเกิดขึ้นในเวลาอันใกล้จากการเปิดน่านฟ้าเสรีในภูมิภาค ASEAN และควรทำการศึกษาวิจัยพฤติกรรมการณ์ของผู้บริโภคอย่างละเอียด เพื่อกำหนดกลยุทธ์และออกแบบผลิตภัณฑ์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งควรศึกษาตลาดในต่างประเทศเพื่อการเตรียมตัวลงทุน

5.3.3 ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

1. การวิจัยครั้งต่อไปอาจทำการศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบของนโยบายการเปิดเสรีทางการบินของประเทศไทย เปรียบเทียบกับประเทศสวิตเซอร์แลนด์ และประเทศจีน
2. การวิจัยครั้งต่อไปอาจทำการศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการของการบินไทย

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

ก้องเกียรติ กาญจนพันธุ์. 2537. การเปรียบเทียบประสิทธิภาพและต้นทุนของสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

กองบรรณาธิการ. 2550. Low Cost Airlines. The Aerospace (พฤษภาคม): 20.

การขนส่งทางอากาศ, กรม. 2549. บทบาทสนามบินต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ. กรุงเทพมหานคร : กรมการขนส่งทางอากาศ กระทรวงคมนาคม.

การขนส่งทางอากาศ, กรม. 2549. ประเทศไทยกับการเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศ.

กรุงเทพมหานคร : กรมการขนส่งทางอากาศ กระทรวงคมนาคม.

การบินไทยจำกัด (มหาชน). 2541. รายงานประจำปี 2540. กรุงเทพมหานคร : การบินไทย.

การบินไทยจำกัด (มหาชน). 2542. รายงานประจำปี 2541. กรุงเทพมหานคร : การบินไทย.

การบินไทยจำกัด (มหาชน). 2543. รายงานประจำปี 2542. กรุงเทพมหานคร : การบินไทย.

การบินไทยจำกัด (มหาชน). 2544. รายงานประจำปี 2543. กรุงเทพมหานคร : การบินไทย.

การบินไทยจำกัด (มหาชน). 2545. รายงานประจำปี 2544. กรุงเทพมหานคร : การบินไทย.

การบินไทยจำกัด (มหาชน). 2546. รายงานประจำปี 2545. กรุงเทพมหานคร : การบินไทย.

การบินไทยจำกัด (มหาชน). 2547. รายงานประจำปี 2546. กรุงเทพมหานคร : การบินไทย.

การบินไทยจำกัด (มหาชน). 2548. รายงานประจำปี 2547. กรุงเทพมหานคร : การบินไทย.

การบินไทยจำกัด (มหาชน). 2549. รายงานประจำปี 2548. กรุงเทพมหานคร : การบินไทย.

การบินไทยจำกัด (มหาชน). 2550. รายงานประจำปี 2549. กรุงเทพมหานคร : การบินไทย.

การบินไทยจำกัด (มหาชน). 2551. รายงานประจำปี 2550. กรุงเทพมหานคร : การบินไทย.

การบินไทยจำกัด (มหาชน). 2552. รายงานประจำปี 2551. กรุงเทพมหานคร : การบินไทย.

การบินไทยจำกัด (มหาชน). 2549. เสรีภาพทางการบิน. กรุงเทพมหานคร : การบินไทย.

แหล่งที่มา: www.thaiairways.com (8 ธันวาคม 2549)

ไกรยุทธ ธีรตยาสินันท์. เศรษฐศาสตร์รัฐวิสาหกิจ. กรุงเทพฯ : คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2528 หน้า 48

พิพัฒน์ ไทยอารี. นโยบายและกระบวนการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ : กรณีประเทศสหราชอาณาจักรและประเทศไทย. กรุงเทพฯ : โครงการเผยแพร่ผลงานวิจัย ฝ่ายวิจัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2529

- พิพัฒน์ ไทยอารี. หลักการแปรรูปรัฐวิสาหกิจกับรัฐวิสาหกิจไทย. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2531
- นันทวัฒน์ บรมานนท์. การแปรรูปรัฐวิสาหกิจไทย. กรุงเทพฯ: สำนักนโยบายการศึกษา, 2543
- วุฒิชัย สิทธิปรีดานันท์. ทัศนคติของพนักงานที่มีต่อการแปรรูป การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยจากรัฐวิสาหกิจเป็นบริษัทจำกัด. วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต คณะรัฐศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- วิไลพร บริรักษ์เลิศ. 2545. ประสิทธิภาพการผลิตของบริษัทการบินไทยจำกัด (มหาชน).
วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ คณะเศรษฐศาสตร์
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- สมลักษณ์ เอกสรกุล. การปรับโครงสร้างและการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ: กรณีศึกษา การรถไฟแห่งประเทศไทย. วิทยานิพนธ์ คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2544 หน้า 2
- สมหมาย ภาชี. การแปรรูปรัฐวิสาหกิจในประเทศไทยประสบการณ์ ปัญหา และข้อจำกัด.
กรุงเทพฯ : วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, 2538

ภาษาอังกฤษ

- A.H. Hanson. Public Enterprise and Economic Development. Routledge and Kegan Paul
Ltd:
London, 1965 p.1
- Bjorn Wellenius, Peter A. Stern, Timothy E. Nulty, and Richard D. Stern. Restructuring
and Managing the Telecommunication Sector. A World Bank Symposium.
Washington D.C.: World Bank
- John R. Nellis. Public Enterprise in Sub-Saharan Africa. World Bank Discussion Paper 1.
Washington D.C.: World Bank
- Juliet D'Souza, William Megginson and Robert Nash. Determinants of Performance
Improvements in Privatized Firms: the Role of Restructuring and Corporate
Governance. University of Oklahoma 2001
- John P. Reloy. Public Enterprise and Economic Development : the Korean Case. Korea
Development Institute: Seoul Korea, 1975 p.23
- John Vickers and George Yarrow. Privatization: An Economic Analysis. Cambridge,
Mass: MIT Press

- Johnson Gordon and Thompson F. Marion. Thailand: Scoping Mission on Privatization. Washington D.C.: Center for Privatization, 1987 P4-6
- L. Gray Cowan. Investment and Privatization of the Public Sector: Case Studies of Five Countries, submitted to Economic Development Division, Bureau of Planning and Program Coordination Agency for International Development, 1983 P.8-9
- Mary Shirley. Divestiture of State-Owned-Enterprises in Developing Countries, A paper presented in the International Seminar on Public Enterprise Management, 1985.
- Paul Cook and Yuichiro Uchida. Privatization and Economic Growth in the developing countries. University of Manchester: Institute for Development Policy and Management 2001.
- P.T.Short. "The Role of Republic Enterprise: An International Statistical Comparison" in Robert H. Floyd, Clive S. Gray and R. P. Short Public Enterprise in Mixed Economics: Some Macroeconomics Aspects. Washington D.C.: International Monetary Fund
- Richard hemming and Ali M. Mansoor. Privatization and Public Enterprise. International Monetary Fund Occasional Paper 56. Washington D.C.
- Ronald L. Mckinnon. "Gradual versus Rapid Liberalization in Socialist Economics: the Problem of Macroeconomic Control." Proceedings of the World Annual Conference on Development Economics, 1993 Washington D.C.
- Sunit Kikeri, John Nellis and Mary Shirley. Privatization: Lessons from Market Economy. The World Bank Research Observer, Vol 9. No.2 (July 1994) p.241-72
- William L. Megginson and Jeffry M. Netter. From State To Market: A Survey Of Empirical Studies On Privatization. Journal of Economic Literature April 2001

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นายอดิสรณ์ ออศิริวิกรณ์ เกิดที่จังหวัดกรุงเทพมหานคร จบการศึกษาระดับปริญญาตรี
คณะศิลปศาสตร์ภาษาจีนธุรกิจ มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ ในปี พ.ศ. 2537 ปัจจุบันทำงานเป็น
ผู้จัดการสนามบินบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ นครกวางโจว สาธารณรัฐประชาชนจีน



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย