หอสมุดกลาง จุฬาลงกรณมหาวิทยาลัย

บทที่ 1

บทนำ

การขนส่งทางอากาศเป็นวิธีการขนส่งที่ใหม่ที่สุดในวิธีการขนส่งทั้งหลาย และเป็นวิธีการขนส่งที่ให้ความรวดเร็วที่สุดอีกด้วย การขนส่งทางอากาศที่จะกล่าวถึงในที่นี้เป็นการขนส่งทางอากาศด้านการบินพาณิชย์ซึ่งมีบทบาททางธุรกิจอย่างมาก ทั้งทางด้านธุรกิจการค้าและธุรกิจการท่องเที่ยว และกิจการการขนส่งทางอากาศนี้มีส่วนสนับสนุนธุรกิจสาขาต่าง ๆ มากมายอีกด้วย

การขนส่งทางอากาศภายในประเทศไทยได้มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศมาเป็นระยะเวลา 40 กว่าปี เริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ. 2473 ดำเนินการโดยกรมอากาศยานทหารบกจนกระทั่งได้ตั้งเป็นบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด ซึ่งดำเนินงานในรูปรัฐวิสาหกิจ บริการการขนส่งทางอากาศภายในประเทศและประเทศใกล้เคียง การดำเนินงานเพื่อให้บริการการขนส่งทางอากาศเป็นบริการสาธารณูปโภคที่กระทบถึงความปลอดภัยหรือความมั่นคงแห่งสาธารณชน[1] จึงจำเป็นต้องดำเนินการในรูปรัฐวิสาหกิจ นอกจากนั้นการดำเนินงานธุรกิจการขนส่งทางอากาศต้องใช้เงินทุนเป็นจำนวนมาก และมีผลต่อความมั่นคงของประเทศอีกด้วย การดำเนินธุรกิจขนส่งทางอากาศอย่างมีประสิทธิภาพ คือ รวดเร็ว สะดวก ปลอดภัย ประหยัด และตรงต่อเวลา และการดำเนินงานภายใต้พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 กฎกระทรวงและข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน นอกจากต้องอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานต่าง ๆ ได้แก่รัฐบาลให้ความสนับสนุนในการพัฒนาส่งเสริมการลงทุนในกิจการด้านนี้โดยกรมการบินพาณิชย์อำนวยความสะดวกในด้านสนามบิน เครื่องอำนวยความสะดวกในสนามบิน

---

[1] ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม 2515.

และเครื่องอุปกรณ์ช่วยในการเดินอากาศ และบริษัทวิทยุการบิน จำกัด อำนวยบริการอุปกรณ์ในการบอกทิศทาง (IFR = Instrument Flight Rule) แล้ว บริษัทฯ จะต้องมีผู้บริหารที่มีความรู้ความสามารถในการบริหารงานธุรกิจการขนส่งทางอากาศอีกด้วย

การดำเนินงานของบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด มิใช่มุ่งที่จะหากำไรแต่เพียงอย่างเดียว การดำเนินงานของบริษัทฯ มุ่งไปในทางขยายกิจการบินภายในประเทศให้แพร่หลายยิ่งขึ้น เพื่อให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติตามโยบายของรัฐบาล[2] แต่บริษัทฯ ประสบปัญหาในการดำเนินงานไม่สามารถขยายการดำเนินงานออกไปอย่างกว้างขวางได้ ทั้งนี้ปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่มีผลมาจากภาวะเศรษฐกิจภายในประเทศและความเจริญทางด้านธุรกิจการค้าและอุตสาหกรรมในบางภาคของประเทศยังไม่เจริญเท่าที่ควร ความต้องการใช้บริการการขนส่งทางอากาศภายในประเทศจึงมีอัตราเพิ่มขึ้นไม่มากนัก (ดูตารางที่ 7) การส่งเสริมหรือสนับสนุนการขนส่งทางอากาศจากรัฐบาลจึงเป็นเรื่องสำคัญ

<u>วัตถุประสงค์ของวิทยานิพนธ์</u>

การเขียนวิทยานิพนธ์นี้ มีวัตถุประสงค์สรุปได้ดังนี้ คือ

1. เพื่อศึกษาการดำเนินงานของบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด

2. มุ่งพิจารณาการดำเนินงานด้านการให้บริการ โดยมุ่งพิจารณาการผลิตและการขาย (ไม่รวมด้านเทคนิค) ซึ่งหมายถึง การทำการบินเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสาร การขนส่งสัมภัณฑ์ การวางแผนกำหนดตารางการบิน การวิเคราะห์จุดเสมอทุน และการใช้สถิติและข้อมูลในอดีต เพื่อประโยชน์ในการวางแผน

---

[2] ยลงานกระทรวงคมนาคม ประจำปี พ.ศ. 2517 จัดทำเป็นที่ระลึกเนื่องในวันคล้ายวันสถาปนากระทรวงคมนาคม 1 เมษายน 2518.

3. เพื่อศึกษาปัญหาในการดำเนินงานด้านการต่าง ๆ ซึ่งจะเน้นทางด้านปัญหาการผลิต การขายและสำรองที่นั่ง

ประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษา

จากการศึกษาปัญหาในการดำเนินงานการให้บริการระหว่างประเทศ 2508 – 2518 จะได้ประโยชน์ของสรุปเป็นหัวข้อดังนี้

1. ได้ทราบถึงลักษณะการดำเนินงานของบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด

2. ได้ทราบผลการดำเนินงานของบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด ในระยะปี 2508 – 2518

3. เน้นปัญหาในการดำเนินงานและนโยบายของรัฐบาลในการช่วยเหลือสนับสนุนกิจการของบริษัท

4. ทำให้ทราบถึงปัญหาในการดำเนินงานอันอาจเป็นประโยชน์แก่ผู้ที่สนใจและผู้เกี่ยวข้องในเรื่องนี้

ขอบเขตของการศึกษา

วิทยานิพนธ์นี้จะกล่าวถึงประวัติความเป็นมาโดยย่อของบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด อำนาจหน้าที่ของบริษัทฯ วัตถุประสงค์ในการดำเนินงาน การดำเนินงานด้านการให้บริการในที่นี้ หมายถึงการดำเนินงานเพื่อให้บริการด้านการขนส่งผู้โดยสาร สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ การขายบริการแก่ผู้โดยสาร การรวบรวมข้อมูลและสถิติเพื่อใช้ในการวางแผนและควบคุมการดำเนินงาน การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานกิจการด้านการบินของแต่ละเส้นทางบิน ซึ่งรวมถึงการวิเคราะห์จุดเสมอตัวของแต่ละเส้นทางบินด้วย

วิธีดำเนินการค้นคว้าและวิจัย

วิธีการดำเนินการค้นคว้าและวิจัยของวิทยานิพนธ์ ส่วนใหญ่ใช้วิธีการพรรณนาและการวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน

ข้อมูลและเอกสารที่ใช้อ้างอิงได้รับความกรุณาจาก บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด จากการสัมภาษณ์สอบถามจากผู้มีประสบการณ์ในบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด บริษัทการบินไทย จำกัด และกรมการบินพาณิชย์

คำจำกัดความของคำศัพท์

1. ระยะทางทำการบิน (Aircraft - kilometers Flown) คือระยะทางที่เครื่องบินทำการบินจากสนามบินแห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง ระยะทางทำการบินจะต้องอยู่ภายในเส้นทางบินที่ได้รับอนุญาตให้ทำการบินได้ ระยะทางทำการบินอาจเป็นระยะทางทำการบินที่มีรายได้ (Revenue - kilometers Flown) หรือระยะทางทำการบินไม่มีรายได้ (Nonrevenue - kilometers Flown)

2. ตัน – กิโลเมตรที่ผลิตได้ (Available Ton - kilometers) คือระหว่างบรรทุกคูณด้วยระยะทางทำการบิน

3. ตัน – กิโลเมตรที่ขายได้ (Revenue Ton - kilometers) คือน้ำหนักรวมของผู้โดยสารซึ่งเสียเงินของตัวผู้โดยสารนั้น ๆ ไปรษณีย์ภัณฑ์ พัสดุภัณฑ์ และน้ำหนักของเดินอัตราคูณด้วยระยะทางทำการบิน

4. ส่วนร้อยการบรรทุก หรืออัตราส่วนการบรรทุก (Load Factor) คืออัตราส่วนร้อยของตัน – กิโลเมตรที่ขายได้ต่อตัน – กิโลเมตรที่ผลิตได้ ($\frac{\text{ข้อ 2}}{\text{ข้อ 1}} \times 100$)

5. ที่นั่ง – กิโลเมตร (Available Seat - kilometers) คือจำนวนที่นั่งผู้โดยสารคูณด้วยระยะทางทำการบิน

6. ผู้โดยสาร – กิโลเมตร (Passenger - kilometers) คือจำนวนผู้โดยสารคูณด้วยระยะทางที่ผู้โดยสารเดินทาง

7. ส่วนร้อยการโดยสาร หรือ อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) คือ อัตราส่วนร้อยของผู้โดยสาร – กิโลเมตรต่อที่นั่ง – กิโลเมตร ($\frac{\text{ข้อ } 5}{\text{ข้อ } 4} \times 100$)

8. ระวางการบรรทุก (Payload) คือ ปริมาณน้ำหนักสูงสุดซึ่งเครื่องบินสามารถบรรทุกได้ น้ำหนักในที่นี้หมายถึงน้ำหนักผู้โดยสาร พัสดุภัณฑ์ ไปรษณียภัณฑ์ และน้ำหนักของเกินอัตรา

9. ส่วนร้อยการบรรทุกเสมอทุน (Break - even Load Factor) คือ อัตราส่วนการบรรทุกหรือส่วนร้อยการบรรทุก (ข้อ 3) ซึ่งทำให้มีรายได้เพียงเสมอทุน