

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

6.1 บทสรุป

ปัจจุบันการขนส่งทางอากาศเป็นกิจการสาธารณูปโภคอย่างหนึ่งที่มีความสำคัญ จากการศึกษาการขนส่งทางอากาศภายในประเทศของไทย พบว่าส่วนใหญ่ของการใช้บริการการขนส่งทางอากาศเป็นการขนส่งผู้โดยสาร จากรายได้ของการให้บริการโดยสารการบิน ผู้ให้บริการการขนส่งทางอากาศภายในประเทศประมาณร้อยละ 90 ของรายได้ทั้งหมดมาจากการขนส่งผู้โดยสาร โดยลักษณะโครงสร้างตลาดการขนส่งทางอากาศทางอากาศภายในประเทศของไทย มีลักษณะเป็นแบบผูกขาดและมีแนวโน้มของการใช้บริการเพิ่มขึ้นทุกปี ทั้งนี้ในการดำเนินการให้บริการการขนส่งทางอากาศนี้ท่าอากาศยานเป็นองค์ประกอบที่มีความสำคัญ โดยเป็นจุดเชื่อมโยงของการเดินทางทางอากาศในรูปของสถานีต้นทางและปลายทางในการเดินทาง

จากการศึกษาถึงรูปแบบการขนส่งทางอากาศภายในประเทศ โดยพิจารณาจากการเดินทางของผู้โดยสารในช่วงระหว่างปี 2518-2528 ด้วยวิธีการวิเคราะห์ปัจจัยการผลิตและผลผลิตจากแบบจำลองด้านการจราจรปรากฏว่าลักษณะของการกระจายการเดินทางทางอากาศในประเทศในแต่ละท่าอากาศยานและเส้นทางบินที่เชื่อมโยงระหว่างท่าอากาศยานเป็นไปอย่างไม่เท่าเทียมกัน โดยส่วนใหญ่ของการเดินทาง มีการกระจุกตัวอยู่ในเส้นทางบินที่เชื่อมโยงระหว่างท่าอากาศยานที่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางทางอากาศภายในประเทศ และการเดินทางในเส้นทางลักษณะนี้ มีการผันแปรน้อยกว่าในเส้นทางบินที่เชื่อมโยงท่าอากาศยานเล็ก ๆ ที่มีปริมาณการเดินทางน้อยหรือในเส้นทางที่มีสัดส่วนของปริมาณการเดินทางระหว่างท่าอากาศยานต่ำ นอกจากนี้ยังทราบถึงการเพิ่มขึ้นของปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศภายในประเทศที่แตกต่างกันในแต่ละท่าอากาศยานโดยเปรียบเทียบ จากการพยากรณ์คาดว่าจะมีปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศภายในประเทศออกจากท่าอากาศยานต่าง ๆ โดยสายการบินแบบประจำเพิ่มขึ้นจากประมาณ 1.246 ล้านคนในปี 2528 เป็นประมาณ 2.619 ล้านคนในปี 2533

เมื่อพิจารณาถึงปัจจัยที่มีบทบาทในการกำหนดปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศภายในประเทศ พบว่า ค่าผลิตภัณฑ์ประชาชาติรายจังหวัดต่อคนและจำนวนประชากร ณ จุดต้นทางและจุดปลายทางของการเดินทางทางอากาศเป็นตัวแปรที่มีบทบาทในการกำหนดปริมาณการเดินทางอย่างชัดเจน ซึ่งปรากฏว่าค่าความยืดหยุ่นของปริมาณผู้โดยสารต่อผลิตภัณฑ์ประชาชาติรายจังหวัดต่อคนมีค่า (โดยเฉลี่ย) ประมาณ 1.671 และต่อจำนวนประชากรมีค่า (โดยเฉลี่ย) ประมาณ 0.633 ฉะนั้นเมื่อผลิตภัณฑ์ประชาชาติรายจังหวัดต่อคนและจำนวนประชากรสูงขึ้น ปริมาณการเดินทางทางอากาศจะสูงขึ้นตามไปด้วย อย่างไรก็ตามจากการศึกษาผลทางการเปลี่ยนแปลงในปัจจัยราคาและระยะทางของการเดินทางทางอากาศยังไม่ชัดเจน ทั้งนี้ระหว่างราคาและระยะทาง จะสามารถใช้อธิบายความสัมพันธ์ของปริมาณการเดินทางทางอากาศได้ดีกว่าเมื่อแยกพิจารณาเพียงตัวใดตัวหนึ่ง

การศึกษาถึงการลงทุนโดยภาครัฐบาลในการพัฒนาการขนส่งทางอากาศโดยพิจารณาถึงการพัฒนาท่าอากาศยาน พบว่ามีลักษณะของการกระจายการลงทุนในช่วงระหว่างปี 2518-2528 ไปยังท่าอากาศยานเพียงบางแห่งเท่านั้นในแต่ละปี และงบประมาณส่วนใหญ่ประมาณร้อยละ 50 จะตกอยู่กับท่าอากาศยานเพียงแห่งใดแห่งหนึ่งเท่านั้นในแต่ละปี เนื่องจากความจำกัดของงบประมาณ ประกอบกับลักษณะพื้นฐานของการขนส่งทางอากาศที่มีต้นทุนสูง อย่างไรก็ตามจากการศึกษาพบว่า ในการจัดสรรงบประมาณเพื่อพัฒนาท่าอากาศยานในบางรายการไม่สามารถแบ่งแยกระหว่างการพัฒนาการขนส่งภายในประเทศ และการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศได้อย่างเด็ดขาด

จากการศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาท่าอากาศยานโดยใช้ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตในรูปตัวเงิน ทำให้ทราบถึงผลจากการลงทุนในการพัฒนาท่าอากาศยานใน 2 ทางคือการเพิ่มขึ้นในสาขาการผลิต การก่อสร้าง การบริการสาธารณะที่ไม่เกี่ยวกับงานเกษตรเนื่องจากการก่อสร้างปรับปรุงท่าอากาศยานทางหนึ่ง และอีกทางหนึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นในงานบริการการขนส่งทางอากาศ โดยพิจารณาถึงผลกระทบต่อผลผลิตและการจ้างงานของประเทศ พอสรุปได้ว่าจากการลงทุนในการพัฒนาท่าอากาศยานเพื่อการขนส่งทางอากาศภายในประเทศ รวมทั้งประเทศในระหว่างปี 2518-2528 ประมาณ 1,128 ล้านบาท มีผลให้ผลผลิตรวมของประเทศเพิ่มขึ้นประมาณ 2,546 ล้านบาท และค่าจ้างเงินเดือนของประเทศเพิ่มขึ้นรวม 285 ล้านบาท ทั้งนี้

เป็นผลจากการก่อสร้างปรับปรุงท่าอากาศยาน นอกจากนั้นการเพิ่มขึ้นของการบริการในสาขา การขนส่งทางอากาศมีผลให้ผลผลิตและการจ้างงานของประเทศเพิ่มขึ้น โดยสาขาการขนส่งทาง อากาศมีผลผลิตและการจ้างงานเพิ่มขึ้นมากที่สุด รองลงมาคือสาขาการผลิตน้ำมันปิโตรเลียม

## 6.2 ข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษาเกี่ยวกับรูปแบบการขนส่งทางอากาศภายในประเทศ มีข้อเสนอแนะซึ่ง ประกอบด้วย

### 6.2.1 ข้อเสนอแนะในการศึกษาต่อไป

- (1) จากการศึกษา รูปแบบการเดินทางทางอากาศภายในประเทศ โดยการ นำเอาเทคนิคปัจจัยการผลิตและผลผลิตมาใช้ในการศึกษานี้ พบว่า มีข้อจำกัด อันเนื่องมาจากรูปแบบจำลองปัจจัยการผลิตและผลผลิตที่ใช้ โดยกำหนดให้ ค่าสัมประสิทธิ์แสดงความสัมพันธ์มีค่าคงที่ในช่วงเวลาที่ แตกต่างกัน ทำให้การอธิบายผลการวิเคราะห์ที่ได้มีความคลาดเคลื่อน จากความเป็นจริงในบางช่วงเวลา ดังนั้นจึงน่าจะได้มีการทำการ ศึกษาในรายละเอียดเพื่อปรับปรุงค่าสัมประสิทธิ์ดังกล่าวนี้ ให้สามารถ แสดงถึงความสัมพันธ์ของโครงสร้างได้อย่างต่อเนื่อง ในช่วงเวลาที่ ต่างกัน
- (2) โดยข้อเท็จจริงของการขนส่งภายในประเทศ นอกจากการขนส่งทาง อากาศแล้ว ยังประกอบด้วย การขนส่งทางถนน ทางรถไฟ และทางน้ำ แต่จากการศึกษานี้ เป็นเพียงการแสดงรูปแบบของการเดินทางทาง อากาศเพียงประเภทเดียว หากได้มีการศึกษาโดยแสดงถึงรูปแบบการ เดินทางที่เชื่อมโยงกันระหว่างการเดินทางโดยการขนส่งทุกประเภท ร่วมกันได้ ผลที่ได้จากการศึกษาจะเป็นประโยชน์ในการประสานการ วางแผนการขนส่งของประเทศต่อไป

- (3) จากแบบจำลองกราวิตัด ที่ใช้ในการศึกษาถึงปัจจัยที่กำหนดปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศภายในประเทศ พบว่าปัจจัยราคา ค่าโดยสารและระยะทางมีความสัมพันธ์กันสูงมากและใช้ในการอธิบายปริมาณการเดินทางที่เกิดขึ้นได้ไม่ชัดเจนนักในรูปของมูลค่าปกติ จึงน่าจะได้มีการศึกษาในลักษณะของราคาเชิงเปรียบเทียบ (Relative Price) เพื่อการอธิบายความสัมพันธ์ระหว่างราคาค่าโดยสารและปริมาณการเดินทางได้ผลที่ชัดเจนขึ้นในลักษณะของแบบจำลองอุปสงค์ของการเดินทาง
- (4) ควรพิจารณาถึงปัจจัยด้านประสิทธิภาพและความสามารถของผู้ให้บริการในการเดินทางทางอากาศและข้อมูลของการขนส่งทางถนนมาพิจารณาประกอบด้วย ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ได้ใช้เพียงข้อมูลปัจจัยเฉพาะการขนส่งทางอากาศโดยคำนึงถึงปัจจัยที่แสดงลักษณะของผู้เดินทางซึ่งอาจยังไม่เหมาะสมนัก ดังนั้นในการศึกษาต่อไปหากได้มีการนำข้อมูลในด้านของผู้ให้บริการ ได้แก่ ความสามารถในการบรรทุกผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศ ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง และข้อมูลของการขนส่งทางถนนเข้ามาพิจารณาร่วมด้วย จะช่วยให้การอธิบายความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

#### 6.2.2 ข้อเสนอแนะในค่านโยบาย

- (1) จากผลการศึกษารูปแบบการขนส่งทางอากาศภายในประเทศและปัจจัยที่กำหนดการเดินทาง แสดงให้เห็นถึงท่าอากาศยานและเส้นทางบินที่มีการกระจุกตัวของการเดินทาง และปัจจัยที่กำหนดปริมาณการเดินทาง ได้แก่ ค่าผลิตภัณฑ์ประชาชาติรายจังหวัดต่อคน และจำนวนประชากร โดยมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับปริมาณการเดินทาง ดังนั้น ในการพิจารณาวางแผนพัฒนาท่าอากาศยานเพื่อให้สอดคล้องกับปริมาณการเดินทาง จึงควรได้มีการนำเอาปัจจัยทั้งสองนี้มาเป็นส่วน

ประกอบในการพิจารณาคัดขั้ว ซึ่งจะทำให้เกิดการวางแผนโดยค้ำนั้ถึง  
ขอเท็จจริงด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้ใช้บริการ

- (2) รัฐบาลควรรได้มีการนำเอานโยบายด้านราคาค้ำโดยสารมาใช้ เพื่อให้  
เกิดประโยชน์ในการชักจูงให้เกิดการเดินทางทางอากาศเพิ่มขึ้น ซึ่ง  
จะนำไปสู่การใช้พื้นฐานทางการขนส่งให้เกิดการประหยัดจากขนาด  
โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในเส้นทางที่มีปริมาณการขนส่งทางอากาศน้อย  
การใช้ประโยชน์จากพื้นฐานทางการขนส่งค้ำ
- (3) จากการศึกษาผลกระทบของการลงทุนในการพัฒนาท่าอากาศยาน  
รัฐบาลควรรให้การส่งเสริมในกิจการการขนส่งทางอากาศและกิจกรรม  
ที่ต่อเนื่องในการให้บริการการขนส่งทางอากาศ เพื่อเป็นการสร้าง  
การขยายผลผลิตและการจ้างงานของประเทศให้เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะ  
ในการลงทุนเพื่อการพัฒนาการขนส่งทางอากาศ ซึ่งจะช่วยให้ขีดความ  
สามารถในการรองรับปริมาณการขนส่งทางอากาศเพิ่มขึ้น
- (4) ควรรให้การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการผลิตและพัฒนากำลังคนในการ  
ประกอบวิชาชีพเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศให้เพิ่มมากขึ้น เนื่องจาก  
แรงงานในค้ำนี้มักเป็นประเภทมีฝีมือเฉพาะค้ำ จึงจำเป็นต้องได้รับ  
การฝึกฝนอบรมให้มีความรู้ให้สามารถปฏิบัติงานได้
- (5) โดยแนวโนมของการเพิ่มขึ้นในปริมาณผู้ใช้บริการการขนส่งทางอากาศ  
ที่เพิ่มขึ้นทุกปี รัฐบาลควรรได้มีการวางแผนเพื่อเตรียมรับสถานการณ์  
ต่อไปในอนาคตข้างหน้า โดยพิจารณาถึงความสามารถของภาครัฐบาล  
ในการที่จะต้องแบกรับภาระการลงทุนเพื่อพัฒนาการขนส่งทางอากาศ  
ประกอบกับการเพิ่มขึ้นของปริมาณการใช้บริการ ทั้งนี้หากได้มีการ  
ส่งเสริมให้เอกชนเข้ามาค้ำเนินการ จะได้เกิดผลดีค้ำอยู่กับส่วนรวม  
ทั้งผู้ใช้บริการและกิจการในการให้บริการนี้