



บทที่ 1

บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาของการศึกษา

การให้บริการการขนส่งทางอากาศในประเทศไทย<sup>1</sup> ได้เริ่มมีมานานแล้ว นับตั้งแต่สมัยสงครามโลกครั้งแรกสงบลงในปี พ.ศ. 2462 จนถึงปัจจุบันได้มีการขยายการให้บริการมาโดยตลอด โดยได้มีการเปิดเส้นทางบินกระจายไปทั่วทุกภาคในประเทศไทยและมีจำนวนผู้ใช้บริการหรือปริมาณการจราจรในแต่ละปีเพิ่มขึ้นตลอดมา

จากแผนพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 1 จนถึงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5<sup>2</sup> ในด้านการขนส่งทางอากาศได้มีการพัฒนาสายการบินภายในประเทศ โดยมีเที่ยวบินประจำเชื่อมชุมชน เมืองสำคัญ ๆ และเมืองหลักต่าง ๆ กว่า 20 แห่ง อีกทั้งได้มีการกำหนดเป้าหมายเพื่อขยายกิจการการขนส่งทางอากาศภายในประเทศ และอุตสาหกรรมการบินให้เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 9.8 และ 10.5 ต่อปีในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 4 และ 5 โดยลำดับ นอกจากนี้รัฐบาลได้มีการกำหนด

---

<sup>1</sup>ศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับประวัติของการขนส่งทางอากาศของไทย เพิ่มเติมได้จากกรมการบินพาณิชย์, "ประวัติการบินพลเรือนในประเทศไทย," ใน 20 ปี กรมการบินพาณิชย์ (กรุงเทพมหานคร: บริษัทประยูรวงศ์ จำกัด, 2526), หน้า 25-36 (เอกสารในวาระครบรอบ 20 ปี กรมการบินพาณิชย์). และ บริษัทเดินอากาศไทย จำกัด, "อดีต 36 ปีของเดินอากาศไทย," ใน 36 ปีเดินอากาศไทย (กรุงเทพมหานคร: Metropolis Offset Press, 2526) หน้า 17-41 (เอกสารในวาระครบรอบ 36 ปีของบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด).

<sup>2</sup>สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 พ.ศ. 2525-2529, (กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ชุมนุมสหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย จำกัด, 2525), หน้า 105 - 118.

มาตรการในการพัฒนา โดยกำหนดแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานให้มีขีดความสามารถสอดคล้องกับปริมาณการขนส่งทางอากาศ

ท่าอากาศยาน<sup>3</sup> เป็นพื้นฐานทางการขนส่งอย่างหนึ่งที่มีความจำเป็นและมีความสำคัญอย่างมากในระบบการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานเปรียบเสมือนเป็นจุด (Nodes) เชื่อมโยงภายในระบบการขนส่งทางอากาศโดยผ่านการจราจรหรือการเดินทางจากท่าอากาศยานแห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง ทั้งนี้เนื่องจากท่าอากาศยานเป็นสถานีต้นทางและสถานีปลายทางของการเดินทางโดยทางอากาศ อย่างไรก็ตามท่าอากาศยานแต่ละแห่งมีขีดความสามารถสูงสุดจำกัดในการรองรับผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศ จำนวน และขนาดของเครื่องบินที่ใช้ ฉะนั้นจากเป้าหมายของแผนพัฒนา เพื่อขยายกิจการการขนส่งทางอากาศภายในประเทศและอุตสาหกรรมการบิน การพัฒนาท่าอากาศยานให้มีขีดความสามารถสอดคล้องกับจำนวนผู้ใช้บริการการเดินทางทางอากาศหรือปริมาณการจราจรที่เกิดขึ้นจึงเป็นสิ่งจำเป็นและมีความสำคัญ

โดยลักษณะของพื้นฐานทางการขนส่ง<sup>4</sup> มีต้นทุนสูงมากโดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับอุปกรณ์ที่ต้องสร้างขึ้นใหม่หรือจัดหามาใหม่ และมักมีขนาดที่แน่นอนจึงมีขีดความสามารถสูงสุดจำกัดทางเลือกในการใช้ประโยชน์มีน้อยแต่มีอายุการใช้งานยาวนาน ท่าอากาศยานก็เช่นเดียวกันในการพัฒนาการขนส่งทางอากาศให้เป็นไปตามที่กำหนด โดยการพัฒนาท่าอากาศยานให้มีขีดความสามารถสอดคล้องกับปริมาณการขนส่งทางอากาศนั้นรัฐบาลจำเป็นต้องใช้งบประมาณและทรัพยากรจำนวนมาก ทั้งยังจำเป็นต้องคำนึงถึงการจัดสรรงบประมาณและทรัพยากรให้เป็นไปอย่างเหมาะสมเนื่องจากงบประมาณมีอยู่อย่างจำกัด เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดมาตรการต่าง ๆ ในการพัฒนาการขนส่งทางอากาศอันจะทำให้การจัดเตรียมพื้นฐานทางการขนส่งทางอากาศเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด การศึกษาเพื่อทราบถึงรูปแบบของการขนส่งทางอากาศภายใน

<sup>3</sup>ศึกษารายละเอียดเพิ่มเติมได้จาก Russel E. Westmeyer, Economics of Transportation, 4th ed. (Englewood Cliffs, N. J. : Prentice-Hall, 1958); pp. 539 - 542.

<sup>4</sup> J. M. Thomson, Modern Transport Economics (Harmondsworth: Penguin Edition, 1974), pp. 37 - 40.

ประเทศและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับรูปแบบการขนส่งทางอากาศ รวมถึงบทบาทของรัฐบาลที่มีต่อการขนส่งทางอากาศและผลสืบเนื่องจึงเป็นเรื่องสำคัญ

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

จากการที่ได้กำหนดมาตรการในการพัฒนาการขนส่งทางอากาศโดยพัฒนาท่าอากาศยานให้มีขีดความสามารถสอดคล้องกับปริมาณการขนส่งทางอากาศนั้น วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จึงมุ่งที่จะศึกษาโดยมีวัตถุประสงค์คือ

1. เพื่อศึกษาถึงรูปแบบของการขนส่งทางอากาศภายในประเทศของประเทศไทย ว่ามีลักษณะอย่างไรในระยะเวลาที่ผ่านมา โดยพิจารณาจากปริมาณการเดินทางในเส้นทางบินต่าง ๆ
2. เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับปริมาณการเดินทาง
3. เพื่อศึกษาถึงบทบาทของรัฐบาลในการพัฒนาการขนส่งทางอากาศ ว่ามีความสอดคล้องกับรูปแบบการขนส่งทางอากาศที่เกิดขึ้นอย่างไร โดยเน้นในส่วนของการลงทุนเพื่อพัฒนาท่าอากาศยานโดยภาครัฐบาล
4. เพื่อศึกษาถึงผลกระทบที่เกิดขึ้น จากการที่รัฐบาลพัฒนาการขนส่งทางอากาศ โดยพัฒนาท่าอากาศยานในประเทศว่ามีผลอย่างไรต่อการขนส่งทางอากาศภายในประเทศและภาคการผลิตอื่น ๆ โดยพิจารณาถึงผลกระทบต่อผลผลิตและการจ้างงานที่เกิดขึ้น

## 1.3 ขอบเขตของการศึกษา

1. การศึกษานี้จำกัดเฉพาะการขนส่งทางอากาศภายในประเทศเท่านั้น เนื่องจากระบบการขนส่งทางอากาศภายในประเทศของประเทศไทยเกิดขึ้นมาตั้งแต่สมัยหลังสงครามโลกครั้งแรกแล้วและได้มีการขยายการบริการออกไป ในขณะที่เดียวกันรูปแบบการใช้บริการเพื่อการเดินทางทางอากาศในเส้นทางต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในประเทศนั้น รัฐบาลเป็นสถาบันที่เข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องในการสนับสนุนและควบคุมดูแลอย่างมาก ส่วนการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศนั้นมีขอบข่ายกว้างขวางทั่วโลก การเข้าไปมีบทบาทของรัฐบาลจึงมีเพียงจำกัด

2. เน้นเฉพาะการขนส่งบุคคลหรือผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศ โดยสายการบินแบบประจำตามกำหนดเวลา<sup>5</sup> เท่านั้น ในการวิเคราะห์ถึงรูปแบบการขนส่งทางอากาศ จากความสำคัญของการให้บริการการขนส่งทางอากาศ โดยส่วนใหญ่ เน้นการให้บริการแก่ผู้โดยสารเป็นหลัก เนื่องจากเป็นส่วนที่ทำรายได้แก่ผู้ประกอบการกิจการขนส่งทางอากาศมากกว่าการบริการขนส่งประเภทอื่น ๆ
3. ศึกษาถึงบทบาทของรัฐบาลในการพัฒนาการขนส่งทางอากาศ โดยพิจารณาในแง่ของการลงทุนเพื่อการพัฒนาและปรับปรุงท่าอากาศยานที่ให้บริการขนส่งทางอากาศภายในประเทศ
4. ศึกษาในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2518 - 2528 เนื่องจากข้อมูลในการจัดเก็บที่ใดมีจำกัด

#### 1.4 วิธีการศึกษา

จากวัตถุประสงค์ของการศึกษาดังกล่าวข้างต้น การศึกษานี้จะดำเนินการเป็น 2 ส่วนใหญ่ ๆ กล่าวคือ

1. ศึกษาถึงรูปแบบของการขนส่งทางอากาศภายในประเทศ โดยพิจารณาถึงความสัมพันธ์ของปริมาณการเดินทางที่เกิดขึ้นจากจำนวนผู้ใช้บริการ ทำการวิเคราะห์โดยใช้เทคนิคปัจจัยการผลิตและผลผลิต ตามแนวความคิดของ M. O. Filani และศึกษาถึงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับปริมาณการเดินทางที่เกิดขึ้น โดยอาศัยทฤษฎีทางเศรษฐศาสตร์และแบบจำลองในรูปกราวิตี (Gravity Model)

<sup>5</sup>สายการบินแบบประจำตามกำหนดเวลา (Scheduled Airlines) เป็นบริษัทสายการบินที่ให้บริการประจำเส้นทางที่กำหนดและมีตารางการบินที่แน่นอน ส่วนสายการบินแบบไม่ประจำ (Non-Scheduled Airlines) เป็นบริษัทสายการบินที่ทำการบินแบบชั่วคราว แล้วแต่ผู้ใช้บริการจะให้ไปที่ไหน เวลาใดก็ได้ โดยทำการบินที่จัดขึ้นเป็นพิเศษตามความต้องการทางธุรกิจการท่องเที่ยวหรือภารกิจพิเศษของรัฐบาล เช่น การทำฝนเทียม การสำรวจทางอากาศ หวานบูยและไปรษณียบรรจุภัณฑ์ การบินถ่ายภาพและทำแผนที่ การบินเพื่อถ่ายภาพโฆษณา การบินรับขนผู้ป่วย

2. ศึกษาถึงบทบาทของรัฐบาลในการพัฒนาการขนส่งทางอากาศภายในประเทศ โดยการพัฒนาและปรับปรุงท่าอากาศยานซึ่งจะดำเนินการเป็น 2 ส่วนคือ
  - 2.1 พิจารณาถึงการพัฒนาท่าอากาศยานกับรูปแบบการขนส่งทางอากาศที่เกิดขึ้นซึ่งเป็นการศึกษาในเชิงพรรณนา
  - 2.2 ศึกษาถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาท่าอากาศยานที่มีต่อการขนส่งทางอากาศภายในประเทศและภาคการผลิตอื่น ๆ โดยใช้แบบจำลองปัจจัยการผลิตและผลผลิตในรูปตัวเงิน เพื่อวิเคราะห์ผลกระทบต่อผลผลิตและการจ้างงานที่เกิดขึ้น

#### 1.5 ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา

การศึกษานี้เป็นการศึกษาโดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิ โดยรวบรวมจากเอกสารของหน่วยราชการต่าง ๆ ตลอดจนหน่วยงานธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

- ปริมาณการจราจรหรือปริมาณการเดินทางทางอากาศ จากผู้ประกอบธุรกิจการเดินทางอากาศภายในประเทศคือ บริษัทเดินอากาศไทย จำกัด
- ราคาอัตราค่าโดยสารและระยะทางบิน จากเอกสารของ บริษัทเดินอากาศไทย จำกัด และ กรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม
- ข้อมูลแสดงรายได้และค่าใช้จ่าย ของผู้ประกอบธุรกิจให้บริการการขนส่งทางอากาศในประเทศ จากเอกสารรายงานประจำปีของ บริษัทเดินอากาศไทย จำกัด และ เอกสารรายงานประจำปีขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO)
- ผลิตภัณฑ์รายได้ประชาชาติรายจังหวัด จากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- จำนวนประชากรรายจังหวัด จากรายงานประจำปี กองการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

- งบประมาณค่าใช้จ่ายที่ใช้เพื่อการพัฒนาปรับปรุงท่าอากาศยานภายในประเทศ จากเอกสารงบประมาณรายจ่ายประจำปีของสำนักงานงบประมาณ เอกสารรายจ่ายแผ่นดินของกรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง และเอกสารรายงานโครงการพัฒนาท่าอากาศยานกรุงเทพ ของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย

นอกจากนี้ยังอาศัย ข้อมูลสถิติ การวิเคราะห์จากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสถาบันวิจัยสังคม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในรูปของข้อมูลตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตช่วยในการวิเคราะห์ประกอบด้วย

#### 1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา

การศึกษาถึงรูปแบบการขนส่งทางอากาศภายในประเทศของไทยนี้ ทำให้ทราบถึงรูปแบบการขนส่งผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศภายในประเทศ รวมถึงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศที่เกิดขึ้น อันจะเป็นประโยชน์ในการกำหนดเป้าหมายในการพัฒนาปรับปรุงท่าอากาศยานในระยะยาว เพื่อให้เหมาะสมกับรูปแบบของการขนส่งทางอากาศภายในประเทศในอนาคตซึ่งจะทำให้เกิดการจัดสรรทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ในการศึกษาถึงความสอดคล้องและผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาการขนส่งทางอากาศ จะเป็นประโยชน์สำหรับรัฐบาลและผู้ให้บริการการขนส่งทางอากาศได้ทราบว่า การดำเนินงานที่ผ่านมาได้ให้ความสนับสนุนหรือมีการตอบสนองที่สอดคล้องกับรูปแบบของการขนส่งทางอากาศที่เกิดขึ้นมากน้อยเพียงใด ตลอดจนทราบถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นแก่การขนส่งทางอากาศและภาคการผลิตอื่น ๆ

สำหรับรายละเอียดในการนำเสนอวิทยานิพนธ์นี้ประกอบด้วย

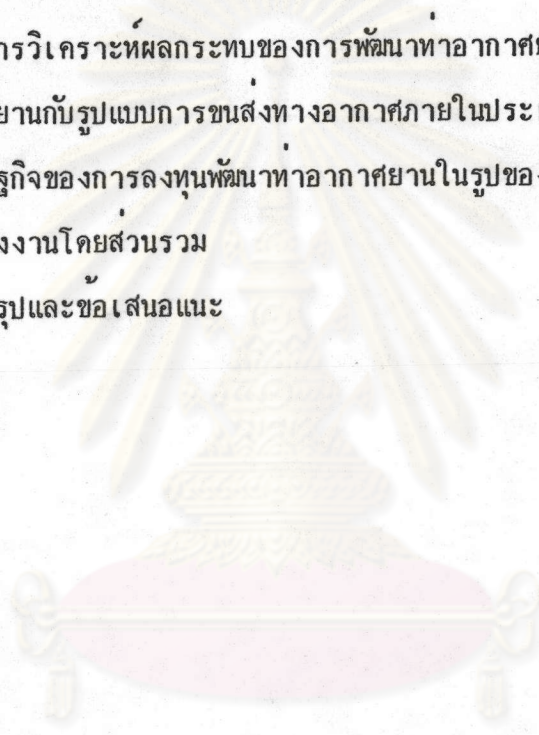
- บทที่ 1 บทนำ ประกอบด้วย ความเป็นมาของการศึกษา วัตถุประสงค์และขอบเขตของการศึกษา วิธีการศึกษา แหล่งข้อมูลและประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา
- บทที่ 2 แนวความคิดทั่วไปและแบบจำลองที่ใช้ในการวิเคราะห์

บทที่ 3 แก่โครงการขนส่งทางอากาศในประเทศไทย ประกอบด้วย ความสำคัญของการขนส่งทางอากาศภายในประเทศ สภาพการขนส่งทางอากาศในประเทศไทย องค์ประกอบของการขนส่งทางอากาศ และบทบาทของภาครัฐบาลต่อการขนส่งทางอากาศภายในประเทศ

บทที่ 4 การวิเคราะห์รูปแบบการขนส่งทางอากาศ ประกอบด้วยการศึกษาถึงรูปแบบของการขนส่งทางอากาศภายในประเทศ โดยพิจารณาจากปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศภายในประเทศ และการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศภายในประเทศในรูปของการวิเคราะห์สัมพรรคถดถอย

บทที่ 5 การวิเคราะห์ผลกระทบของการพัฒนาท่าอากาศยาน ประกอบด้วย การศึกษาถึงการพัฒนาท่าอากาศยานกับรูปแบบการขนส่งทางอากาศภายในประเทศ และแสดงถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นทางด้านเศรษฐกิจของการลงทุนพัฒนาท่าอากาศยานในรูปของผลกระทบที่มีต่อผลผลิต และผลกระทบที่มีต่อการจ้างงานโดยรวม

บทที่ 6 สรุปและข้อเสนอแนะ



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย