แนวทางการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศอาเซียน

AIR FREEDOM RIGHTS GUIDELINES

AMONG THE ASEAN CONUTRIES

เมธัส ผ่องอำไพ

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการจัดการมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการจัดการการบิน

สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ปีการศึกษา 2566

แนวทางการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศอาเซียน

เมธัส ผ่องอำไพ

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการจัดการมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการจัดการการบิน
สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
ปีการศึกษา 2566

AIR FREEDOM RIGHTS GUIDELINES AMONG THE ASEAN CONUTRIES

METAS PHONGAUMPAI

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

THIS THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF THE REQUIREMENTS FOR THE DEGREE OF MASTER OF MANAGEMENT

AVIATION MANAGEMENT

CIVIL AVIATION TRAINING CENTER THAILAND

ACADEMIC YEAR 2023

แนวทางการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศอาเซียน

สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี อนุมัติให้นับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญามหาบัณฑิต

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

(อ. ดร.อภิรดา นามแสง)
ประธานกรรมการ

(อ. ดร.วราภรณ์ เต็มแก้ว)
กรรมการ
(อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์)

(อ. ดร.ธัญญรัตน์ คำเพราะ)
กรรมการ

(อ. น.ต.ดร.สมชนก เทียมเทียบรัตน์)
กรรมการ

(อ. ดร.พันศักดิ์ เนินทราย)
รักษาการ รองผู้ว่าการฝ่ายวิชาการ
สถาบันการบินพลเรือน

(อ. ดร.วราภรณ์ เต็มแก้ว)
ผู้อำนวยการกองวิชาวิทยาการการบิน
สถาบันการบินพลเรือน

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

เมธัส ผ่องอำไพ: แนวทางการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศอาเซียน (AIR FREEDOM RIGHTS GUIDELINES AMONG THE ASEAN CONUTRIES)
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์: อ. ดร.วราภรณ์ เต็มแก้ว, 130 หน้า

การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน โดยการศึกษานี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ ผู้วิจัยเลือกใช้วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลผ่านการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง อีกทั้งยังศึกษาผ่านการสัมภาษณ์เชิงลึกและการสังเกตผู้ให้ข้อมูลสำคัญขณะทำการสัมภาษณ์ โดยมีผู้ให้ข้อมูลสำคัญจาก 14 หน่วยงานเป็นจำนวนทั้งสิ้น 19 คน

จากการศึกษาพบว่าปัจจุบันมีการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียนได้ถึงเสรีภาพที่ 5 ในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าอย่างไม่จำกัด ระหว่างเมืองใด ๆ ในอาเซียน และส่งผลกระทบต่อภาพรวมเศรษฐกิจของภูมิภาคอาเซียน โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากการขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำและการโปรโมทตลาดการท่องเที่ยวในแต่ละประเทศและส่งผลให้เศรษฐกิจการท่องเที่ยวและการจ้างงานขยายตัวสูงขึ้นในทิศทางเดียวกัน อย่างไรก็ตามการเปิดเสรีทางการบินแบบเต็มรูปแบบมีความเป็นไปได้ยาก เนื่องจากในแต่ละประเทศยังมีความแตกต่างกันทั้งในด้านการเมือง เศรษฐกิจและสังคม นอกจากนั้นยังมีนโยบายหรือความเห็นต่อเรื่องนี้ที่แตกต่างกันออกไป

ผู้วิจัยได้ออกแบบแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน ซึ่งเป็นแนวทางฯ ในเชิงภาพรวมของการใช้เสรีภาพทางอากาศเท่านั้น โดยมุ่งเน้นการให้เสรีในการขนส่งสินค้าโดยการไม่จำกัดปริมาณสินค้าในจุดบินที่เป็นเมืองหลวงหรือเมืองสำคัญของแต่ละประเทศสมาชิกอาเซียนในลำดับแรก เนื่องจากเป็นการจูงใจและมีความยืดหยุ่นมากกว่าการขนส่งผู้โดยสาร และทยอยการเปิดเสรีภาพไปยังการขนส่งผู้โดยสารโดยขยายไปยังจุดบินต่าง ๆ ภายในประเทศสมาชิกอาเซียนต่อไป

สาขาวิชาการจัดการการบิน
ปีการศึกษา 2566

ลายมือชื่อนักศึกษา เมธัส ผ่องอำไพ
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม

METAS PHONGAUMPAI: AIR FREEDOM RIGHTS GUIDELINES AMONG THE ASEAN CONUTRIES

THESIS ADVISOR: WARAPORN TEMKAEW, Ph.D., 130 PP

The purposes of this study were to propose guidelines for developing the air freedom rights in the ASEAN region. This study was qualitative research. The method of data collection was chosen by the researcher through the examination of relevant documents and research as well as in-depth interviews and also observation between interview with 19 important informants from 14 organizations.

According to the study, ASEAN countries' air freedom rights has reached the fifth freedom in terms of transporting passengers and goods. Unlimited between any ASEAN city and has an impact on the ASEAN region's overall economy. The supporting factors are the growth of low-cost airlines and the promotion of the tourism market in each country, resulting in the tourism economy expansion and employment growing in parallel. However, full aviation liberalization is improbable. Because there are differences in politic, economy, and culture in each nation. Furthermore, there are various strategies or points of view on this subject.

The researcher has designed the developing guidelines for air freedom rights among the ASEAN country in terms of the overall apply of air freedom rights only. By emphasizing on cargo transportation freedom without limiting the amount in each ASEAN member country's capital or important city for the first step. Because it is more incentive and flexible than passenger transportation and then expanding to passenger transportation freedom progressively in flying points in ASEAN country.

School of Aviation Management

Academic Year 2023

Student's Signature เมธัส พ่องอำไพ

Advisor's Signature

Co-Advisor's Signature

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์นี้สำเร็จลุล่วงด้วยดี ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ บุคคล และกลุ่มบุคคลต่าง ๆ ที่ได้กรุณาให้คำปรึกษา แนะนำ ช่วยเหลือ อย่างดียิ่ง ทั้งในด้านวิชาการ และด้านการดำเนินงานวิจัย ดังต่อไปนี้

ขอขอบพระคุณ อ. ดร.วราภรณ์ เต็มแก้ว อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ที่กรุณาให้คำปรึกษา คอยแนะนำระหว่างทำการศึกษา และตรวจทานทุก ๆ กระบวนการในการจัดทำการศึกษาในครั้งนี้ จนกระทั่งสำเร็จเรียบร้อยดี

ขอขอบพระคุณ อ. ดร.อภิรดา นามแสง ประธานกรรมการสอบ อ. ดร.ธัญญรัตน์ คำเพราะ กรรมการและผู้ทรงคุณวุฒิ ที่กรุณาสละเวลาของท่านมาให้ข้อคิดเห็น รวมไปถึงช่วยชี้แนะให้เห็นถึงข้อบกพร่องบางประการของการศึกษา โดยข้อคิดเห็นดังกล่าวเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการศึกษา

ขอขอบพระคุณผู้ปกครองและครอบครัวให้การสนับสนุนในด้านต่าง ๆ ตลอดชีวิตการศึกษาที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน และคอยผลักดันให้การศึกษาสำเร็จลุล่วงด้วยดี

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณขอกราบขอบพระคุณผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากทั้ง 14 หน่วยงานเป็นจำนวนทั้งสิ้น 19 คน ที่ให้ความอนุเคราะห์เก็บรวบรวมข้อมูลสำคัญรวมไปถึงความร่วมมือเป็นอย่างดี

ทั้งนี้ ผู้วิจัยขอขอบพระคุณไปยังท่านที่ไม่ได้เอ่ยนามและมีส่วนเกี่ยวข้องในการศึกษาครั้งนี้เป็นอย่างสูงถึงแม้จะมีสถานการณ์เชื้อโรคระบาดไวรัสโคโรนา 2019 ที่เป็นอุปสรรค แต่ทุกท่านก็ให้ความร่วมมือ และให้ข้อแนะนำเป็นอย่างดี

เมธัส ผ่องอำไพ

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

สารบัญ

		หน้า
บทคัดย่อ (ภาษาไทย)		ง
บทคัดย่อ (ภาษาอังกฤษ)		จ
กิตติกรรมประกาศ		ฉ
สารบัญ		ช
สารบัญตาราง		ฌ
สารบัญภาพ		ญ
บทที่		
1	บทนำ	1
	1.1 ความเป็นมาและความสำคัญ	1
	1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย	7
	1.3 ขอบเขตของการวิจัย	7
	1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	9
	1.5 คำอธิบายศัพท์	9
2	ปริทัศน์วรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	10
	2.1 Manual on the Regulation of International Air Transport (Doc 9626), ICAO	10
	2.2 หลักการและกฎข้อบังคับเกี่ยวกับนโยบายน่านฟ้าเสรีในกรอบของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	13
	2.3 หลักการและกฎข้อบังคับเกี่ยวกับนโยบายน่านฟ้าเสรีของภูมิภาคยุโรป	19
	2.4 งานวิจัยเกี่ยวข้อง	25
	2.5 กรอบแนวคิดงานวิจัย	32
3	วิธีการดำเนินการวิจัย	33
	3.1 วิธีวิจัย	33
	3.2 ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ	34
	3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	36
	3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล	36

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล	37
3.6 การพิทักษ์สิทธิของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ	37
4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	39
4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการสัมภาษณ์เชิงลึก	39
5 สรุปและอภิปรายผล	54
5.1 สรุปผลการวิจัย	54
5.2 อภิปรายผลการวิจัย	60
5.3 ข้อเสนอแนะ	63
5.4 ข้อจำกัดของการวิจัย	63
5.5 การประยุกต์ผลการวิจัย	64
บรรณานุกรม	65
ภาคผนวก	67
ภาคผนวก ก. แบบสัมภาษณ์แบบเชิงลึก (In-Depth Interview)	68
ภาคผนวก ข. ร่างแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน	72
ภาคผนวก ค. หนังสือขอความอนุเคราะห์การสัมภาษณ์	74
ภาคผนวก ง. ผลการสัมภาษณ์แบบเชิงลึก (In-Depth Interview)	87
ประวัติผู้จัดทำวิทยานิพนธ์	130

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1.1	ตัวอย่างสายการบินที่เคยปฏิบัติการบินโดยใช้เสรีภาพการบินที่ 5 ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้	6
2.1	กรอบเวลาของการเปิดเสรีภาพทางอากาศตาม Roadmap for Integration of Air Travel Sector (RIATS)	14
2.2	การเปรียบเทียบลักษณะที่สำคัญของแต่ละภูมิภาคสำหรับการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศ	23
4.1	ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ	40
5.1	แนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน	58

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
1.1	การคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารและอัตราการขยายตัวเฉลี่ยของภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก	2
1.2	การคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารและอัตราการขยายตัวเฉลี่ยของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้	3
1.3	การคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารของภูมิภาคต่าง ๆ ของโลก	4
2.1	เสรีภาพทางอากาศ (air freedom rights)	12
2.2	กรอบแนวคิดสำหรับการศึกษาเรื่องแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน	32

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

บทที่ 1
บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญ

อุตสาหกรรมการบินเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่นานาชาติให้ความสำคัญ เนื่องจากเป็นอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าสูง อีกทั้งยังต้องอาศัยเทคโนโลยีขั้นสูง และเป็นอุตสาหกรรมที่เกี่ยวเนื่องกับอุตสาหกรรมอื่น เช่น อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การค้าและการลงทุน เป็นต้น จะสังเกตได้จากการเติบโตของการขนส่งทางอากาศของโลกในช่วง พ.ศ. 2553 – 2562 (ก่อนสถานการณ์โควิด 19) มีปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 76.0 และมีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ (FTK) เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 21.2 (ICAO, 2020) การเติบโตในด้านการขนส่งทางอากาศส่งผลให้มีความต้องการในอุตสาหกรรมการบินเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย เช่น การผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน การซ่อมบำรุงอากาศยานและสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน เป็นต้น ในปี พ.ศ. 2563 The Air Transport Action Group (ATAG) หรือสมาพันธ์การขนส่งทางอากาศที่ไม่ได้แสวงหากำไรประกอบไปด้วยผู้แทนจากทุกภาคส่วนในอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศทั่วโลก ได้จัดทำรายงานข้อมูลทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมการบินทั่วโลกที่สำคัญ (Air Transport Action Group, 2020) ดังนี้

1) อุตสาหกรรมการบินและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง มีการจ้างงานทั้งหมด 87.7 ล้านคน โดยแบ่งเป็น

1.1) การจ้างงานในอุตสาหกรรมการบินโดยตรง (สายการบิน, ท่าอากาศยาน, ผู้ให้บริการการจราจรทางอากาศ, การบินพลเรือน) 11.3 ล้านคน

1.2) การจ้างงานในอุตสาหกรรมการบินทางอ้อม (ผู้ให้บริการด้านเชื้อเพลิง, อาหารและเครื่องดื่ม, การก่อสร้าง, การขนส่งอื่น ๆ, ชิ้นส่วนคอมพิวเตอร์, สินค้าปลีกและอื่น ๆ) 18.1 ล้านคน

1.3) การจ้างงานในอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องอื่น ๆ (นันทนาการและสันทนาการ, ภาษีท้องถิ่น, เสื้อผ้า, เฟอร์นิเจอร์ และการสื่อสาร) 13.5 ล้านคน

1.4) การจ้างงานในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว (โรงแรม, สถานบันเทิง, ร้านอาหาร, พิพิธภัณฑ์, สถานที่ท่องเที่ยว, บริษัทนำเที่ยว) 44.8 ล้านคน

2) ผลกระทบทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมการบินและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง ทั้งหมด 3.5 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยแบ่งเป็น

2.1) ผลกระทบทางเศรษฐกิจในอุตสาหกรรมการบินโดยตรง (สายการบิน, ท่าอากาศยาน, ผู้ให้บริการการจราจรทางอากาศ, การบินพลเรือน) 961.3 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ

2.2) ผลกระทบทางเศรษฐกิจในอุตสาหกรรมการบินทางอ้อม (ผู้ให้บริการด้านเชื้อเพลิง, อาหารและเครื่องดื่ม, การก่อสร้าง, การขนส่งอื่น ๆ, ชิ้นส่วนคอมพิวเตอร์, สินค้าปลีกและอื่น ๆ) 816.4 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ

2.3) ผลกระทบทางเศรษฐกิจในอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องอื่น ๆ (นันทนาการและสันทนาการ, ภาษีท้องถิ่น, เสื้อผ้า, เฟอร์นิเจอร์ และการสื่อสาร) 692.8 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ

2.4) ผลกระทบทางเศรษฐกิจในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว (โรงแรม, สถานบันเทิง, ร้านอาหาร, พิพิธภัณฑ์, สถานที่ท่องเที่ยว, บริษัทนำเที่ยว) 1 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ

3) อุตสาหกรรมการบินทั่วโลกมีมูลค่ารวมประมาณร้อยละ 4.1 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของโลก (Global GDP) หรือถ้าคิดเป็นขนาดเศรษฐกิจของประเทศจะมีขนาดเท่ากับผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศอินโดนีเซียหรือประเทศเนเธอแลนด์

นอกจากนั้นบริษัทผู้ผลิตและซ่อมบำรุงอากาศยานรายใหญ่ของโลกอย่าง โบอิ้ง ได้คาดการณ์จำนวนผู้โดยสารของโลกในอีก 20 ปีข้างหน้า (พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2582) สามารถแสดงได้ดังภาพที่ 1.1

Traffic Flow	2019	Added	2039	CAGR	Multiplier
APAC-APAC	2,175	4,003	6,178	5.4%	2.8X
APAC-MID	373	692	1,065	5.4%	2.9X
APAC-EUR	452	412	863	3.3%	1.9X
APAC-NAM	422	275	698	2.5%	1.7X

ภาพที่ 1.1 การคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารและอัตราการขยายตัวเฉลี่ยของภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก

ที่มา Commercial Market Outlook 2019 – 2039, Boeing

จากภาพที่ 1.1 แสดงถึงศักยภาพและแนวโน้มการขยายตัวการเดินทางของภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิกในภาพรวม โดยการเดินทางระหว่างภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิกกับภูมิภาคอื่น ๆ หรือภายในภูมิภาคเดียวกัน ในปี พ.ศ. 2582 เป็นสัดส่วนรวมถึงร้อยละ 47 ของภาพรวมการเดินทางของโลก โดยการเดินทางของผู้โดยสารภายในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก จะมีจำนวนมากที่สุดถึง 6,178 พันล้านคนกิโลเมตร (RPK) และมีอัตราเพิ่มขึ้นเฉลี่ยรายปี (CAGR) ถึงร้อยละ 5.4 รองลงมาคือการเดินทางของผู้โดยสารระหว่างภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิกและภูมิภาคตะวันออกกลาง ที่มีจำนวน 1,065 พันล้านคนกิโลเมตร (RPK) และมีอัตราเพิ่มขึ้นเฉลี่ยรายปี (CAGR) ถึงร้อยละ 5.4 ส่วนลำดับที่สาม คือ การเดินทางของผู้โดยสารระหว่างภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิกและภูมิภาคยุโรป ที่มีจำนวน 863 พันล้านคนกิโลเมตร (RPK) และมีอัตราเพิ่มขึ้นเฉลี่ยรายปี (CAGR) ถึงร้อยละ 3.3 และลำดับสุดท้าย คือ การเดินทางของผู้โดยสารระหว่างภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิกและภูมิภาคอเมริกาเหนือ ที่มีจำนวน 698 พันล้านคนกิโลเมตร (RPK) และมีอัตราเพิ่มขึ้นเฉลี่ยรายปี (CAGR) ถึงร้อยละ 2.5

Southeast Asia

Share of global traffic

12% 2019

15% 2039

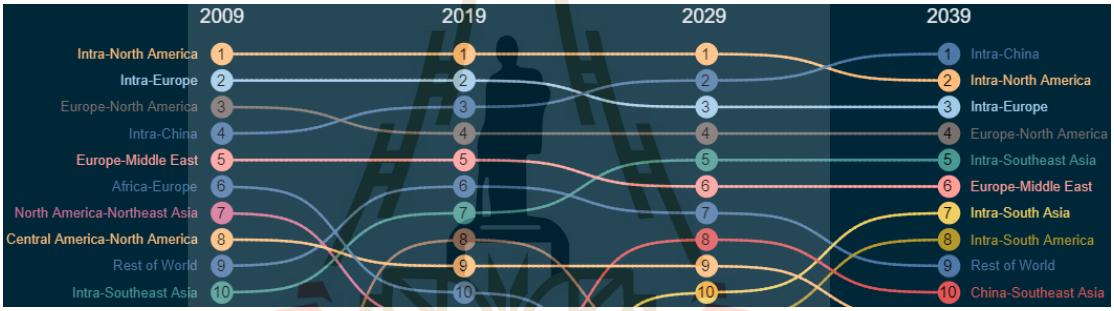
RPKs (in billions)

Traffic Flow	2019	Added	2039	CAGR	Multiplier
SEA-SEA	241.2	693.3	934.5	7.0%	3.9X
SEA-CHI	173.4	358.2	531.6	5.8%	3.1X
SEA-NEA	203.3	194.5	397.8	3.4%	2.0X
SEA-MID	118.6	174.9	293.5	4.6%	2.5X
SEA-SOA	54.5	193.3	247.8	7.9%	4.5X
SEA-EUR	128.2	73.1	201.3	2.3%	1.6X
SEA-OCE	90.5	89.4	179.9	3.5%	2.0X

ภาพที่ 1.2 การคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารและอัตราการขยายตัวเฉลี่ยของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ที่มา Commercial Market Outlook 2019 – 2039, Boeing

จากภาพที่ 1.2 แสดงถึงศักยภาพและแนวโน้มการขยายตัวการเดินทางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในภาพรวม โดยการเดินทางระหว่างภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กับภูมิภาคอื่น ๆ หรือภายในภูมิภาคเดียวกัน ในปี พ.ศ. 2582 เป็นสัดส่วนรวมถึงร้อยละ 15 ของภาพรวมการเดินทางของโลก โดยการเดินทางของผู้โดยสารภายในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะมีจำนวนมากที่สุดถึง 934.5 พันล้านคนกิโลเมตร (RPK) และมีอัตราเพิ่มขึ้นเฉลี่ยรายปี (CAGR) ถึงร้อยละ 7.0 รองลงมาคือการเดินทางของผู้โดยสารระหว่างภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และประเทศจีน ที่มีจำนวน 531.6 พันล้านคนกิโลเมตร (RPK) และมีอัตราเพิ่มขึ้นเฉลี่ยรายปี (CAGR) ถึงร้อยละ 5.8 ส่วนลำดับที่สาม คือ การเดินทางของผู้โดยสารระหว่างภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือ ที่มีจำนวน 397.8 พันล้านคนกิโลเมตร (RPK) และมีอัตราเพิ่มขึ้นเฉลี่ยรายปี (CAGR) ถึงร้อยละ 3.4



ภาพที่ 1.3 การคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารของภูมิภาคต่าง ๆ ของโลก

ที่มา Commercial Market Outlook 2019 – 2039, Boeing

จากภาพที่ 1.3 แสดงถึงศักยภาพและแนวโน้มการขยายตัวการเดินทางภายในของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในภาพรวม โดยในปี พ.ศ. 2572 การเดินทางภายในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะมากที่สุดเป็นลำดับ 5 ของโลก และคาดการณ์ว่าจะสามารถคงอยู่ในลำดับนี้ได้ถึงปี พ.ศ. 2582

ในภาพรวมจากภาพที่ 1.1 ถึง 1.3 สามารถกล่าวได้ว่าในอนาคตภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะเป็นภูมิภาคหนึ่งของโลกที่มีศักยภาพในการเดินทางทางอากาศ พร้อมทั้งมีการขยายตัวและเดินทางเชื่อมต่อไปยังภูมิภาคอื่น ๆ ทั่วโลกอย่างครอบคลุมมากขึ้น ปัจจัยที่ทำให้ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ก้าวสู่การเป็นภูมิภาคที่มีการเดินทางอากาศขนาดใหญ่นั้นมาจากปัจจัยทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม รวมถึงปัจจัยทางด้านกฎหมาย ข้อบังคับต่าง ๆ โดยรูปแบบเสรีภาพ

ในการปฏิบัติการบินถือเป็นเครื่องมือทางกฎหมายที่สมาชิกภายในภูมิภาคมีความตกลงเพื่อบังคับใช้ร่วมกัน

สำหรับเสรีภาพทางอากาศ (Air freedom rights) คือรูปแบบการดำเนินการของสายการบินแบบประจำ โดยเป็นข้อตกลงร่วมกันระหว่าง 2 ประเทศหรือกลุ่มประเทศ ถือเป็นเครื่องมือทางกฎหมายในลำดับแรกที่หน่วยงานกำกับด้านการบินหรือการแข่งขันระหว่างประเทศมีข้อตกลงระหว่างกัน ซึ่งโดยส่วนใหญ่แล้วภาครัฐที่เป็นหน่วยงานในการกำกับดูแลด้านผลประโยชน์ของประเทศจะเป็นหน่วยงานหลักในการเจรจาเพื่อแลกเปลี่ยนเสรีภาพทางอากาศระหว่างกัน เช่น กระทรวงคมนาคม สำนักงานการบินพลเรือนของแต่ละประเทศ หรืออาจเป็นหน่วยงานที่ดูแลด้านการแข่งขัน เป็นต้น ในรายละเอียดของการเจรจาเพื่อแลกเปลี่ยนเสรีภาพทางอากาศมุ่งเน้นการกำหนดรายละเอียดต่าง ๆ ของการทำการบินระหว่างประเทศ เช่น สายการบินที่สามารถทำการบินได้ เสรีภาพทางอากาศที่สามารถใช้ได้ จุดหมายปลายทาง สายการบินที่สามารถให้บริการ จำนวนเที่ยวบิน ปริมาณที่นั่งที่สามารถขนส่งได้ เป็นต้น โดยรายละเอียดเสรีภาพทางอากาศที่ 1- 9 ปรากฏในบทที่ 2 และจะสังเกตได้ว่าวัตถุประสงค์หลักของการเจรจาเพื่อแลกเปลี่ยนเสรีภาพ ทางอากาศ คือการใช้เครื่องมือทางกฎหมายด้านการบินเพื่อสนับสนุนการเดินทางทางอากาศระหว่างประเทศ

ผู้ประกอบการสายการบินแบบประจำมีกำหนดที่จะทำการบินเพื่อขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าระหว่างประเทศจะต้องถูกกำหนดอยู่ในรายละเอียดการเจรจาเสรีภาพทางอากาศระหว่าง 2 ประเทศหรือกลุ่มประเทศ ยกตัวอย่างเช่น กลุ่มประเทศ A B C มีข้อตกลงเสรีภาพทางอากาศระหว่างกัน โดยให้สายการบิน AA สัญชาติประเทศ A และสายการบิน BB สัญชาติประเทศ B ทำการบินภายในกลุ่มประเทศโดยใช้เสรีภาพทางอากาศถึงแค่เสรีภาพที่ 5 เท่านั้น เมื่อมีสายการบิน C ซึ่งเป็นสายการบินใหม่ที่เพิ่งก่อตั้ง มีแผนการทำการบินระหว่างประเทศภายในกลุ่มประเทศ ABC หรือสายการบิน A ประสงค์ที่จะทำการบินภายในประเทศ B โดยใช้เสรีภาพทางอากาศที่ 9 จากทั้ง 2 กรณีพบว่าไม่ได้อยู่ในรายละเอียดของข้อตกลง เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศ A B C ตั้งแต่ตอนแรก ดังนั้นจึงไม่สามารถทำการบินในลักษณะดังกล่าวได้ จากตัวอย่างดังกล่าวสังเกตได้ว่าเสรีภาพทางอากาศเป็นเครื่องมือทางกฎหมายของภาครัฐในการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจในมุมมองด้านการควบคุมการแข่งขันของผู้ประกอบการสายการบินและการปกป้องผลประโยชน์ของประเทศ

ดังนั้นการผ่อนคลายเครื่องมือทางกฎหมายเปรียบเสมือนการให้เสรีภาพในการแข่งขันที่สูงขึ้น มีวิวัฒนาการจากการกำหนดให้มีการแข่งขันอย่างจำกัดไปจนถึงการเปิดโอกาสให้มีการแข่งขันอย่างเสรี หรืออาจกล่าวได้ว่าเสรีภาพทางอากาศเป็นได้ทั้งเครื่องมือเพื่อสร้างโอกาสและอุปสรรคในการแข่งขัน

ในปัจจุบันสายการบินส่วนใหญ่จะเลือกปฏิบัติการบินโดยใช้เสรีภาพที่ 3 และ 4 คือการบินไป-กลับ ยังจุดหมายปลายทางแห่งเดียว นอกจากนั้นสายการบินยังสามารถเลือกปฏิบัติการบินในเสรีภาพที่ 5 ขึ้นไปได้ขึ้นกับข้อตกลงของประเทศหรือภูมิภาคที่จะทำการบินนั้น ในภูมิเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีข้อตกลงให้สายการบินภายในประเทศสมาชิกและสายการบินอื่น ๆ สามารถทำการบินโดยใช้เสรีภาพที่ 5 ได้ตามกำหนด สามารถแสดงได้ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 1.1 ตัวอย่างสายการบินที่เคยปฏิบัติการบินโดยใช้เสรีภาพการบินที่ 5 ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

สายการบิน	**สัญชาติสายการบิน**	**เส้นทางบิน**		
		สนามบินต้นทาง (ประเทศ)	**สนามบินที่ 2 (ประเทศ)**	**สนามบินปลายทาง (ประเทศ)**
Vietnam Airlines	เวียดนาม	HAN (เวียดนาม)	VTE (ลาว)	PNH (กัมพูชา)
Vietnam Airlines	เวียดนาม	HAN (เวียดนาม)	LPQ (ลาว)	REP (กัมพูชา)
Scoot	สิงคโปร์	NRT (ญี่ปุ่น)	DMK (ไทย)	SIN (สิงคโปร์)
Cathay Pacific	ฮ่องกง	HKG (ฮ่องกง)	BKK (ไทย)	SIN (สิงคโปร์)
Emirates	สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์	DXB (สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์)	BKK (ไทย)	PNH (กัมพูชา)
Royal Jordanian	จอร์แดน	AMM (จอร์แดน)	BKK (ไทย)	KUL (มาเลเซีย)
Ethiopian Airlines	เอธิโอเปีย	ADD (เอธิโอเปีย)	BKK (ไทย)	CGK (อินโดนีเซีย)

ที่มา เว็บไซต์ของสายการบิน รวบรวมโดยผู้วิจัย

จากตารางที่ 1.1 สังเกตได้ว่านอกเหนือจากสายการบินเวียดนามแอร์ไลน์ ที่เป็นสายการบินสัญชาติเวียดนาม ทำการบินโดยใช้เสรีภาพการบินที่ 5 ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้แล้ว ยังมีสายการบินสัญชาติอื่น ๆ เข้ามาทำการบินด้วย ได้แก่ สายการบินสกู๊ต (สัญชาติสิงคโปร์) สายการบินคาเธ่แปซิฟิก (สัญชาติฮ่องกง) สายการบินเอมิเรตส์ (สัญชาติสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์) สายการบินรอยัลจอร์แดนเนียน (สัญชาติจอร์แดน) และสายการบินเอธิโอเปียนแอร์ไลน์ (สัญชาติเอธิโอเปีย) จึงสามารถกล่าวได้ว่าภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นภูมิภาคที่เป็นจุดหมายและจุดเปลี่ยนผ่านของผู้โดยสารในการเดินทาง อีกทั้งยังมีศักยภาพในการทำการบินอีกด้วย

เมื่อศึกษาถึงรูปแบบเสรีภาพในการปฏิบัติการบินทั้ง 9 รูปแบบของภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วโลกแล้ว พบว่าภูมิภาคยุโรปเป็นภูมิภาคที่มีนโยบายการบินเสรีมากที่สุด โดยนับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2540 ที่สหภาพยุโรปได้ประกาศนโยบายที่สามารถใช้เสรีภาพที่ 5 ขึ้นไป (5^{th} Freedom) ปฏิบัติการบินทำให้สหภาพยุโรปมีการขยายตัวของจำนวนผู้โดยสารและเที่ยวบินมากขึ้น มีสายการบินต้นทุนต่ำก่อตั้งใหม่และขยายตัวมากขึ้นตามลำดับ จึงอาจกล่าวได้ว่าการผ่อนคลายกฎระเบียบด้านการบินของประเทศในภูมิภาคยุโรปเป็นปัจจัยสำคัญของการขยายตัวด้านการขนส่งทางอากาศกิจกรรมเกี่ยวเนื่องต่าง ๆ ในขณะเดียวกันถ้าพิจารณานโยบายการบินเสรีภายในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ พบว่าประเทศไทยและประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้สามารถปฏิบัติการบินได้เพียงเสรีภาพที่ 5 เท่านั้น กล่าวคือ สายการบินของแต่ละประเทศในภูมิภาคอาเซียนสามารถปฏิบัติการบินไปยังจุดหมายปลายทางในประเทศที่ 3 โดยสามารถเปลี่ยนผ่านผู้โดยสารในจุดหมายปลายทางในประเทศที่ 2 ได้เท่านั้น แต่ไม่สามารถปฏิบัติการบินในเส้นทางบินระหว่างประเทศโดยเริ่มจากประเทศที่ 2 ไปยังประเทศที่ 3 ได้รวมถึงไม่สามารถปฏิบัติการบินในเส้นทางบินภายในประเทศของประเทศที่ 2 ได้เช่นกัน

ดังนั้นจากเหตุผลข้างต้นประกอบกับความสามารถทางด้านการแข่งขันและศักยภาพทางเศรษฐกิจของแต่ละประเทศในภูมิภาคอาเซียน รวมถึงประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นตามมาของการผ่อนคลายกฎระเบียบเพื่อเพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการสายการบินและท่าอากาศยาน ผู้วิจัยจึงมีความสนใจศึกษาวิจัยในเรื่องดังกล่าวเพื่อทำความเข้าใจเกี่ยวกับแนวทางการบังคับใช้เสรีภาพที่ 5 ขึ้นไปและผลประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในแง่มุมต่าง ๆ ของการขนส่งทางอากาศและการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจ สังคมโดยรวมซึ่งจะนำไปสู่แนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียนต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย

เพื่อนำเสนอแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาข้อกำหนดต่าง ๆ ในปัจจุบันรวมถึงหลักการ กฎระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน โดยเป็นการวิจัยเชิงคุณภาพและศึกษาเชิงลึก ซึ่งผู้วิจัยแบ่งขอบเขตของการวิจัยเป็น 2 ด้าน ได้แก่ ด้านผู้ให้ข้อมูลสำคัญ และด้านเนื้อหา ดังรายละเอียดต่อไปนี้

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

1.3.1 ขอบเขตด้านผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

ต้องเป็นผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องการดำเนินการการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศ โดยมีคุณสมบัติดังนี้

1) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญจะต้องปฏิบัติหน้าที่หรือเคยปฏิบัติหน้าที่ใน ฝ่าย/แผนก/กลุ่มงานที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน

2) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญจะต้องมีประสบการณ์ในอุตสาหกรรมการบินไม่น้อยกว่า 5 ปี

3) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญจะต้องมีความรู้ ความเข้าใจลักษณะการใช้เสรีภาพทางอากาศและผลกระทบที่เกี่ยวข้องเป็นอย่างดี

จากการคัดเลือกผู้ให้ข้อมูลสำคัญด้วยวิธีดังกล่าวผู้วิจัยพิจารณาคุณสมบัติ และทำให้การศึกษาในครั้งนี้มีผู้ให้ข้อมูลสำคัญทั้งสิ้นจำนวน 19 ท่าน จาก 14 หน่วยงาน โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) ผู้ให้ข้อมูลจากหน่วยงานที่ 1 เจ้าหน้าที่จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

2) ผู้ให้ข้อมูลจากหน่วยงานที่ 2 เจ้าหน้าที่จากสายการบินไทยแอร์เอเชีย

3) ผู้ให้ข้อมูลจากหน่วยงานที่ 3 เจ้าหน้าที่จากสายการบินไทยสมายล์

4) ผู้ให้ข้อมูลจากหน่วยงานที่ 4 เจ้าหน้าที่จากสายการบินไทยไลอ้อนแอร์

5) ผู้ให้ข้อมูลจากหน่วยงานที่ 5 เจ้าหน้าที่จากสายการบินไทยเวียตเจ็ทแอร์

6) ผู้ให้ข้อมูลจากหน่วยงานที่ 6 เจ้าหน้าที่จากการบินไทย

7) ผู้ให้ข้อมูลจากหน่วยงานที่ 7 เจ้าหน้าที่จากสายการบินบางกอกแอร์เวย์

8) ผู้ให้ข้อมูลจากหน่วยงานที่ 8 เจ้าหน้าที่จากสายการบินคาเธ่แปซิฟิค

9) ผู้ให้ข้อมูลจากหน่วยงานที่ 9 เจ้าหน้าที่จากสายการบินสกู๊ต

10) ผู้ให้ข้อมูลจากหน่วยงานที่ 10 เจ้าหน้าที่จากบริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด

11) ผู้ให้ข้อมูลจากหน่วยงานที่ 11 เจ้าหน้าที่จากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

12) ผู้ให้ข้อมูลจากหน่วยงานที่ 12 เจ้าหน้าที่จากกรมท่าอากาศยาน

13) ผู้ให้ข้อมูลจากหน่วยงานที่ 13 เจ้าหน้าที่จากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA)

14) ผู้ให้ข้อมูลจากหน่วยงานที่ 14 อาจารย์ประจำศูนย์วิจัยและบริหารวิชาการด้านการขนส่งทางอากาศ ภาควิชาวิศวกรรมการบินและอวกาศ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

1.3.2 ขอบเขตด้านเนื้อหา

เอกสาร ข้อกำหนด กฎหมาย กฎเกณฑ์ ข้อบังคับ กฎระเบียบ รวมถึงมาตรฐานตามหลักสากล ได้แก่

1) Manual on the Regulation of International Air Transport (Doc 9626), ICAO

2) หลักการและกฎข้อบังคับเกี่ยวกับนโยบายน่านฟ้าเสรีในกรอบของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

3) หลักการและกฎข้อบังคับเกี่ยวกับนโยบายน่านฟ้าเสรีของภูมิภาคยุโรป

4) งานวิจัย วารสารวิชาการ ที่เกี่ยวข้องทั้งของไทยและต่างชาติ

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ทราบถึงนโยบายน่านฟ้าเสรีในกรอบของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและภูมิภาคอื่น ๆ ของโลก รวมทั้งยังทราบถึงความเห็นและมุมมองต่าง ๆ ของผู้ที่เกี่ยวข้องหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินต่อการขยายเสรีภาพทางอากาศของภูมิภาคอาเซียน โดยสามารถนำแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน ไปพัฒนาเป็นเครื่องมือในการสนับสนุนการขนส่งทางอากาศของภูมิภาคอาเซียนต่อไป

1.5 คำอธิบายศัพท์

1) กลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน หมายถึง กลุ่มประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ได้แก่ กัมพูชา ไทย บรูไน พม่า ฟิลิปปินส์ มาเลเซีย ลาว เวียดนาม สิงคโปร์ อินโดนีเซีย

2) พิธีสาร หมายถึง ความตกลงระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายระหว่างประเทศที่จัดทำขึ้นเป็นลายลักษณ์อักษร อยู่ในตราสารฉบับเดียวหรือหลายฉบับ และไม่ว่าจะเรียกชื่ออย่างไรก็ตาม โดยมักใช้ในกรณีที่เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมความตกลงเดิมที่มีอยู่แล้ว

3) เสรีภาพทางอากาศ หมายถึง สิทธิทางการบินที่เกี่ยวข้องกับอำนาจอธิปไตยระหว่างรัฐ

บทที่ 2
ปริทัศน์วรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้เป็นแนวทางในการศึกษาเรื่อง “แนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน” โดยประกอบด้วยข้อมูลดังนี้

1) Manual on the Regulation of International Air Transport (Doc 9626), ICAO
2) หลักการและกฎข้อบังคับเกี่ยวกับนโยบายน่านฟ้าเสรีในกรอบของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
3) หลักการและกฎข้อบังคับเกี่ยวกับนโยบายน่านฟ้าเสรีของภูมิภาคยุโรป
4) งานวิจัย วารสารวิชาการ ที่เกี่ยวข้อง
5) กรอบแนวคิดการวิจัย

2.1 Manual on the Regulation of International Air Transport (Doc 9626), ICAO

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) เป็นหน่วยงานของด้านการบินพลเรือนระหว่างประเทศของสหประชาชาติ มีภารกิจในการออกกฎระเบียบ ข้อบังคับและมาตรฐานด้านต่าง ๆ ของการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ในเอกสารฉบับนี้ได้กล่าวถึงภาพรวมระเบียบข้อบังคับของการเดินทางทางอากาศระหว่างประเทศ เช่น ภาพรวมโครงสร้างและกระบวนการของข้อบังคับการเดินทางทางอากาศระหว่างประเทศ ข้อบังคับการบริการทางอากาศระหว่างประเทศแบบทวิภาคี (Bilateral Regulation) ข้อบังคับการบริการทางอากาศระหว่างประเทศแบบพหุภาคี (Multilateral Regulation) เป็นต้น โดยการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศอาเซียนเป็นรูปแบบการบริการทางอากาศระหว่างประเทศแบบพหุภาคี ซึ่งประเทศสมาชิกจะต้องปฏิบัติร่วมกันและเสรีภาพทางอากาศเป็นหนึ่งในการเข้าถึงตลาดขั้นพื้นฐาน (Basic Market Access)

การเข้าถึงตลาดขั้นพื้นฐานเป็นสิทธิหรือสิทธิพิเศษที่มีเงื่อนไขและจำกัด ที่มอบให้โดยรัฐหนึ่งไปยังอีกรัฐหนึ่งเพื่อใช้กับผู้ขนส่งทางอากาศหรือสายการบินที่กำหนด โดยมีรายละเอียดที่เกี่ยวข้อง เช่น ข้อกำหนดทางภูมิศาสตร์ เส้นทางที่ให้บริการทางอากาศ ข้อกำหนดทางกายภาพ

เกี่ยวกับการกำหนดผู้ให้บริการทางอากาศการใช้เครื่องบินตามลักษณะทางกายภาพหรือทางภูมิศาสตร์ ข้อมูลลักษณะของเสรีภาพทางอากาศที่สามารถใช้ได้ ความจุของปริมาณผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า เป็นต้น โดยปกติสิทธิในการเข้าถึงตลาดจะได้รับเพื่อแลกเปลี่ยนกับสิทธิที่คล้ายคลึงกันระหว่างรัฐและจะบังคับใช้กับการให้บริการทางอากาศระหว่างประเทศแบบประจำมีกำหนด (scheduled international air services) ที่ขนส่งผู้โดยสารและ/หรือสินค้า นอกจากนั้นเสรีภาพทางอากาศยังเป็นหนึ่งในเครื่องมือของรัฐเพื่อปกป้องผลประโยชน์ของประเทศอีกด้วย เช่น เพื่อหลีกเลี่ยงหรือลดผลกระทบจากการแข่งขันที่อาจเกิดขึ้นกับสายการบินในประเทศหรือเพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรอง เป็นต้น อย่างไรก็ตามอาจเป็นเครื่องมือเพื่อสนับสนุนกลุ่มตลาดบางส่วนในภาพรวมเพื่อให้มีการเข้าถึงการเดินทางทางอากาศอย่างทั่วถึงได้เช่นกัน สำหรับคำนิยามของเสรีภาพทางอากาศทั้ง 9 ลักษณะ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

เสรีภาพทางอากาศ (Air freedom rights) หมายถึง สิทธิทางการบินที่เกี่ยวข้องกับอำนาจอธิปไตยระหว่างรัฐ มีกำหนดไว้ 9 เสรีภาพ คือ

1) เสรีภาพที่ 1 (first freedom) คือ สิทธิที่ให้โดยรัฐหนึ่งแก่รัฐหนึ่งหรือหลายรัฐในการบินผ่านเหนืออาณาเขตของตนโดยไม่แวะลง

2) เสรีภาพที่ 2 (second freedom) คือ สิทธิที่ให้โดยรัฐหนึ่งแก่รัฐหนึ่งหรือหลายรัฐในการแวะลงในอาณาเขตของตน โดยไม่มีจุดประสงค์ทางการค้า เช่น แวะลงเพื่อเติมน้ำมัน ตรวจสอบเครื่องยนต์ เป็นต้น หรือที่เรียกว่าการแวะลงทางเทคนิค

3) เสรีภาพที่ 3 (third freedom) คือ สิทธิที่ให้โดยรัฐหนึ่งแก่อีกรัฐหนึ่งในการขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าซึ่งมาจากรัฐเจ้าของสายการบิน (ออกจากรัฐแรกไปรัฐที่สอง)

4) เสรีภาพที่ 4 (fourth freedom) คือ สิทธิที่ให้โดยรัฐหนึ่งแก่อีกรัฐหนึ่งในการขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าโดยกลับไปยังรัฐเจ้าของสายการบิน (ออกจากรัฐที่สองกลับไปที่รัฐแรก)

5) เสรีภาพที่ 5 (fifth freedom) คือ สิทธิที่ให้โดยรัฐหนึ่งแก่อีกรัฐหนึ่งในการขนขึ้นและขนลงผู้โดยสารหรือสินค้าในรัฐที่สองซึ่งมีเส้นทางบินมาจากรัฐที่หนึ่งและมุ่งไปยังรัฐที่สาม

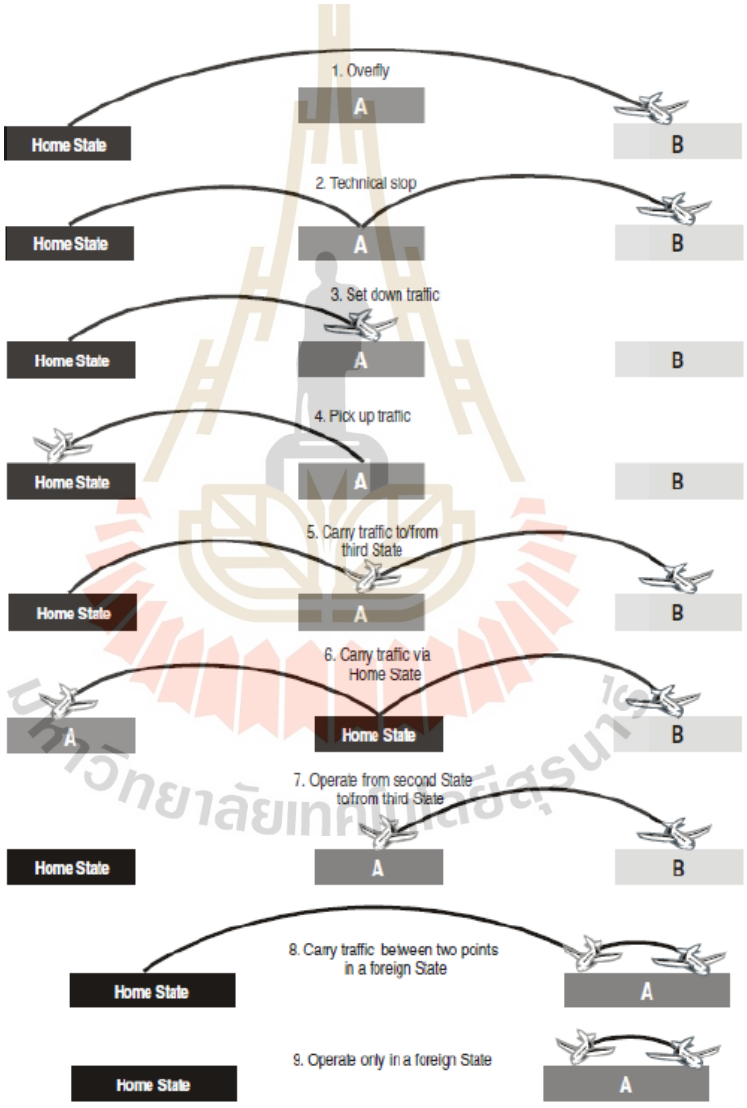
6) เสรีภาพที่ 6 (sixth freedom) คือ สิทธิในการขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าระหว่างสองรัฐโดยใช้รัฐเจ้าของสายการบินเป็นจุดเปลี่ยนผ่าน

7) เสรีภาพที่ 7 (seventh freedom) คือ สิทธิที่ให้โดยรัฐหนึ่งแก่อีกรัฐหนึ่งในการขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าระหว่างอาณาเขตของรัฐที่ให้สิทธิกับรัฐที่สามใดๆ โดยไม่มีเงื่อนไขว่าการบินดังกล่าวจะต้องรวมจุดในอาณาเขตของรัฐผู้ได้รับสิทธิ กล่าวคือ สายการบินจากรัฐแรกให้บริการเส้นทางบินระหว่างประเทศของรัฐที่สองและรัฐที่สาม

8) เสรีภาพที่ 8 (eighth freedom) คือ สิทธิในการขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าระหว่างสามจุดในอาณาเขตของรัฐผู้ให้สิทธิโดยการบินเริ่มต้นจากรัฐแรกไปยังรัฐที่สองและไปยังจุดใดๆ ในรัฐที่สอง

9) เสรีภาพที่ 9 (ninth freedom) คือ สิทธิในการขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าระหว่างสองจุดในอาณาเขตของรัฐผู้ให้สิทธิโดยการบินเริ่มต้นและสิ้นสุดภายในรัฐที่สอง แต่ให้บริการโดยสายการบินจากรัฐแรก

จากเสรีภาพทางอากาศ (Air freedom rights) ทั้ง 9 แบบข้างต้น สามารถนำเสนอในรูปแบบภาพเพื่ออธิบายลักษณะการทำการบินได้ดังนี้



ภาพที่ 2.1 เสรีภาพทางอากาศ (Air freedom rights)

ที่มา Manual on the Regulation of International Air Transport (Doc 9626), ICAO

2.2 หลักการและกฎข้อบังคับเกี่ยวกับนโยบายน่านฟ้าเสรีในกรอบของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

อุตสาหกรรมการบินในกลุ่มประเทศอาเซียนมีการเติบโตอย่างมีนัยสำคัญในช่วงที่ผ่านมา ทั้งในด้านของจำนวนผู้โดยสาร ความจุที่นั่ง และเส้นทางบิน การพัฒนาการเชื่อมต่อทางอากาศมีส่วนช่วยทำให้อุตสาหกรรมการบินโดยรวมเติบโตได้อย่างยั่งยืน นอกจากนั้นยังทำให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของอาเซียนขยายตัวอย่างมีเสถียรภาพ สำหรับนโยบายตลาดการบินเดียวอาเซียน หรือ ASEAN Single Aviation Market ได้รับความสำคัญจากการประชุมรัฐมนตรีคมนาคมอาเซียนจึงทำให้เกิดแผนเชิงกลยุทธ์เพื่อเปิดเสรีบริการทางอากาศและเพื่อส่งเสริมสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยสำหรับการขนส่งทางอากาศที่เป็นหนึ่งเดียวในภูมิภาค ที่เรียกว่า Roadmap for Integration of Air Travel Sector (RIATS) โดยวัตถุประสงค์ของการริเริ่มนี้เพื่อก้าวไปสู่การเปิดเสรีบริการขนส่งทางอากาศในอาเซียนอย่างเต็มรูปแบบเพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ของผู้นำอาเซียนในภูมิภาคอาเซียน แผนงานนี้ถูกริเริ่มขึ้นจากการประชุมรัฐมนตรีคมนาคมอาเซียน (ASEAN Transport Ministers Meeting: ATM) ครั้งที่ 9 ณ กรุงย่างกุ้ง ประเทศเมียนมาร์ในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2546 แผนงานดังกล่าวจะช่วยเสริมเป้าหมายทางด้านนโยบายการเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศของอาเซียนในการประชุมรัฐมนตรีคมนาคมอาเซียน ครั้งที่ 10 ณ กรุงพนมเปญ ประเทศกัมพูชา ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2547

แผนงานนี้มีการกำหนดลักษณะการดำเนินการที่เป็นขั้นตอน โดยมีประเด็นที่เกี่ยวข้องคือ

1) การเปิดเสรีการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Liberalization of Air Freight Services)

2) การเปิดเสรีการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศแบบประจำ (Liberalization of Scheduled Passenger Services)

ในกระบวนการริเริ่มกลุ่มประเทศสมาชิกตั้งแต่ 2 ประเทศขึ้นไปที่พร้อมสามารถดำเนินการเจรจาในระดับทวิภาคี พหุพาคีหรือกลุ่มภูมิภาคย่อย ส่วนประเทศสมาชิกอื่น ๆ สามารถเข้าร่วมได้เมื่อพร้อม โดยมาตรการเปิดเสรีจะครอบคลุมถึงการเคลื่อนย้าย / การขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้า สามารถแสดงกรอบเวลาของการเปิดเสรีภาพทางอากาศตาม Roadmap for Integration of Air Travel Sector (RIATS) ได้ดังนี้

ตารางที่ 2.1 กรอบเวลาของการเปิดเสรีภาพทางอากาศตาม Roadmap for Integration of Air Travel Sector (RIATS)

NO.	MEASURES	IMPLEMENTING BODY	TIMELINE
SPECIFIC ISSUES			
I	Liberalization of Air Freight Services		
1	Liberalization of air freight services with no limitation of third and fourth freedom traffic rights and with increased tonnage and additional designated points to those stated in the ASEAN MOU on Air Freight Services (2002)	Senior Transport Officials Meeting (STOM) through Air Transport Working Group (ATWG)	December 2006
2	Full liberalization of ASEAN air freight services		December 2008
II	Liberalization of Scheduled Passenger Services		
3	Liberalization of scheduled passenger services with no limitations on third and fourth freedom traffic rights for all designated points within the ASEAN sub-regions	STOM through ATWG	December 2005

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ตารางที่ 2.1 กรอบเวลาของการเปิดเสรีภาพทางอากาศตาม Roadmap for Integration of Air Travel Sector (RIATS) (ต่อ)

NO.	MEASURES	IMPLEMENTING BODY	TIMELINE
4	Liberalization of scheduled passenger services with no limitations on third and fourth freedom traffic rights for at least two designated points in each country between the ASEAN sub-regions		December 2006
5	Liberalization of scheduled passenger services with no limitations on fifth freedom traffic rights for all designated points within the ASEAN sub-regions		December 2006
6	Liberalization of scheduled passenger services with no limitations on fifth freedom traffic rights for at least two designated points in each country between the ASEAN sub-regions		December 2008

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ตารางที่ 2.1 กรอบเวลาของการเปิดเสรีภาพทางอากาศตาม Roadmap for Integration of Air Travel Sector (RIATS) (ต่อ)

NO.	MEASURES	IMPLEMENTING BODY	TIMELINE
7	ASEAN-wide liberalization of scheduled passenger services, with no limitations on third and fourth freedom traffic rights for the capital city in each ASEAN Member Country		December 2008
8	ASEAN-wide liberalization of scheduled passenger services, with no limitations on fifth freedom traffic rights for the capital city in each ASEAN Member Country		December 2010
III	Enhancing Capacity Building Programmes		
9	Enhancing capacity building programmes to facilitate transition towards full air services liberalization	STOM through ATWG	2005-2010

ที่มา APPENDIX I Roadmap for Integration of Air Travel Sector, 2012

จากตารางข้างต้นสามารถสรุปได้ว่าการเปิดเสรีภาพทางอากาศมีการกำหนดให้ทยอยเปิดทั้งเสรีภาพที่ระดับสูงขึ้นเรื่อย ๆ ทั้งในแง่มุมของการขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสาร โดยริเริ่มในปี พ.ศ. 2548 เป็นต้นมา และมีการใช้เสรีภาพที่ 3-5 ในระดับภูมิภาคย่อยไปจนถึงระดับการขนส่งระหว่างเมืองหลวงของแต่ละประเทศสมาชิก

หลังจากนั้นในการประชุมรัฐมนตรีคมนาคมอาเซียน (ASEAN Transport Ministers Meeting: ATM) ครั้งที่ 13 ณ ประเทศสิงคโปร์ ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2550 เหล่ารัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ยืนยันถึงความมุ่งมั่นที่มีต่อเป้าหมายของ RIATS และตกลงที่จะขยาย RIATS เพื่อดำเนินการนโยบายเปิดน่านฟ้าของอาเซียนภายในปี พ.ศ. 2558 และเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายตลาดการบินเดี่ยวอาเซียน (ASEAN Single Aviation Market: ASAM) อย่างเป็นทางการ ในขณะเดียวกันเริ่มมีการร่างกระบวนการของข้อตกลงพหุภาคีของอาเซียนสำหรับการบริการผู้โดยสารและการให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ ภายหลังต่อมา RIATS ได้รวมเข้าเป็นข้อตกลงทางกฎหมายอย่างเป็นทางการ 3 ฉบับโดยเป็นการยอมรับของประเทศสมาชิกอาเซียนคือ

1) ความตกลงพหุภาคีว่าด้วยบริการเดินอากาศ (The Multilateral Agreement on Air Services: MAAS) ในปี พ.ศ. 2552

2) ความตกลงพหุภาคีว่าด้วยการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ของบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ (The Multilateral Agreement for Full Liberalization of Passenger Air Services: MAFLPAS) ในปี พ.ศ. 2553

3) ความตกลงพหุภาคีว่าด้วยการเปิดเสรีการขนส่งสินค้าทางอากาศ (The Multilateral Agreement for Full Liberalization of Air Freight Services: MAFLAFS) ในปี พ.ศ. 2553

โดยในแต่ละความตกลงแสดงรายละเอียดที่เกี่ยวข้องของเสรีภาพทางอากาศ ลักษณะการบินเชื่อมต่อและเงื่อนไขอื่น ๆ ตามพิธีสารย่อย ได้ดังนี้

1) ความตกลงพหุภาคีว่าด้วยบริการเดินอากาศ (The Multilateral Agreement on Air Services: MAAS)

<u>ขอบเขต</u> เป็นข้อตกลงที่ใช้บังคับเฉพาะกับการขนส่งผู้โดยสารหรือผู้โดยสารและสินค้าโดยมีพิธีสารแนบท้าย 6 ฉบับ คือ

พิธีสาร 1: ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพทางอากาศที่ 3 และ 4 อย่างไม่จำกัดระหว่างจุดภายใน อนุภูมิภาคของอาเซียนที่ตนเป็นสมาชิก ได้แก่ The Brunei, Indonesia, Malaysia and Philippines East ASEAN Growth Area (BIMP-EAGA) ; Cambodia, Lao PDR, Myanmar and Vietnam (CLMV) ; The Indonesia, Malaysia, Singapore Growth Triangle (IMS-GT) และ The Indonesia, Malaysia, Thailand Growth Triangle (IMT-GT)

พิธีสาร 2: ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพทางอากาศที่ 5 อย่างไม่จำกัด ระหว่างจุดภายในอนุภูมิภาคของอาเซียนที่ตนเป็นสมาชิก

พิธีสาร 3: ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพทางอากาศที่ 3 และ 4 อย่างไม่จำกัดระหว่างจุดอนุภูมิภาคในอาเซียน

พิธีสาร 4: ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพทางอากาศที่ 5 อย่างไม่จำกัด ระหว่างอนุภูมิภาคในอาเซียน

พิธีสาร 5: ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพทางอากาศที่ 3 และ 4 อย่างไม่จำกัดระหว่างเมืองหลวงต่าง ๆ ในอาเซียน

พิธีสาร 6: ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพทางอากาศที่ 5 อย่างไม่จำกัด ระหว่างเมืองหลวงต่าง ๆ ในอาเซียน

2) ความตกลงพหุภาคีว่าด้วยการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ของบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ (The Multilateral Agreement for Full Liberalization of Passenger Air Services: MAFLPAS)

ขอบเขต เป็นความตกลงที่ใช้บังคับเฉพาะกับการขนส่งผู้โดยสารหรือผู้โดยสารและสินค้า ซึ่งทำการบินระหว่างจุดที่นอกเหนือจากความตกลงพหุภาคีว่าด้วยบริการเดินอากาศ (MAAS) โดยมีพิธีสารแนบท้าย 2 ฉบับ คือ

พิธีสาร 1: ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพทางอากาศที่ 3 และ 4 อย่างไม่จำกัดระหว่างเมืองใด ๆ ในอาเซียน (โดยมีเงื่อนไขว่าจุดต้นทางและจุดปลายทางจะต้องไม่เป็นจุดที่เป็นเมืองหลวงในเที่ยวบินเดียวกัน)

พิธีสาร 2: ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพทางอากาศที่ 5 อย่างไม่จำกัด ระหว่างเมืองใด ๆ ในอาเซียน (โดยมีเงื่อนไขว่าการใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพทางอากาศที่ 5 จะต้องไม่เป็นจุดที่เป็นเมืองหลวง)

3) ความตกลงพหุภาคีว่าด้วยการเปิดเสรีการขนส่งสินค้าทางอากาศ (The Multilateral Agreement for Full Liberalization of Air Freight Services: MAFLAFS)

ขอบเขต เป็นความตกลงที่ใช้บังคับเฉพาะกับการขนส่งสินค้าเท่านั้น โดยมีพิธีสารแนบท้าย 2 ฉบับ คือ

พิธีสาร 1: ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพทางอากาศที่ 3 และ 4 อย่างเต็มที่โดยไม่จำกัดความจุความถี่ และแบบอากาศยานตามที่กำหนด โดยแต่ละประเทศกำหนดจุดดังนี้

1) บรูไนดารุสซาลาม: บันดาร์เสรีเบกาวัน
2) กัมพูชา: พนมเปญ
3) อินโดนีเซีย: บาตัม บาลิก์ปาปัน บีอัค มากัสซาร์ มานาโด ปาเล็มบัง ปนตีอานัก
4) ลาว: นครหลวงเวียงจันทน์ หลวงพระบาง ปากเซ
5) มาเลเซีย: กัวลาลัมเปอร์
6) เมียนมาร์: ย่างกุ้ง มัณฑะเลย์
7) ฟิลิปปินส์: คลาร์ก ซูบิก เซบู ดาเวา อิโลอิโล เลาอัก

8) สิงคโปร์: สิงคโปร์

9) ไทย: กรุงเทพฯ เชียงใหม่ หาดใหญ่ ขอนแก่น ภูเก็ต อู่ตะเภา และอุบลราชธานี

10) เวียดนาม: ฮานอย ดานัง โฮจิมินห์ ชูไล

พิธีสาร 2: ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพทางอากาศที่ 5 อย่างเต็มที่ โดยไม่จำกัดความจุความถี่ และแบบอากาศยาน ทุกจุดในอาเซียนที่มีท่าอากาศยานระหว่างประเทศ

จากความตกลงทั้ง 3 ฉบับแสดงให้เห็นถึงรายละเอียดเสรีภาพ และข้อกำหนดของจุดหมายที่สามารถทำการบินได้ โดยฉบับที่ 1 และ 2 จะมุ่งเน้นการบินเพื่อขนส่งผู้โดยสารและและสินค้า มีรายละเอียดที่แตกต่างกันตามข้างต้น ส่วนฉบับที่ 3 จะมุ่งเน้นการบินเพื่อขนส่งสินค้า หรือกล่าวโดยสรุปได้ว่าในปัจจุบันกลุ่มประเทศอาเซียนสามารถใช้เสรีภาพทางอากาศได้ถึงเสรีภาพที่ 5 ในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า อย่างไม่จำกัด ระหว่างเมืองใด ๆ ในอาเซียน ดังนั้นการขยายการเปิดเสรีไปยังเสรีภาพทางอากาศที่สูงกว่าจึงเป็นเรื่องที่ท้าทายเป็นอย่างยิ่ง

2.3 หลักการและกฎข้อบังคับเกี่ยวกับนโยบายน่านฟ้าเสรีของภูมิภาคยุโรป

อุตสาหกรรมการบินมีความสำคัญเชิงกลยุทธ์อย่างยิ่งต่อเศรษฐกิจและการจ้างงานโดยรวมของสหภาพยุโรป โดยเป็นการสนับสนุนการจ้างงานเกือบ 5 ล้านตำแหน่งและสร้างรายได้ 300,000 ล้านยูโรหรือคิดเป็นร้อยละ 2.1 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ของสหภาพยุโรป และคาดว่าจะมีแนวโน้มขยายตัวประมาณร้อยละ 5 ต่อปีจนถึงปี พ.ศ. 2573 และเพื่อที่จะใช้ประโยชน์จากศักยภาพทางเศรษฐกิจของภาคส่วนนี้ได้อย่างเต็มความสามารถจึงมีการกำหนดกลยุทธ์ในด้านต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1) กลยุทธ์ด้านการบิน (Aviation Strategy)

ในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2558 คณะกรรมาธิการยุโรปได้เริ่มใช้ยุทธศาสตร์การบินสำหรับยุโรปในการกระตุ้นเศรษฐกิจของยุโรป เสริมสร้างฐานอุตสาหกรรมและก้าวสู่การเป็นผู้นำระดับโลกด้านการบินที่แข็งแกร่งทั้งด้านธุรกิจและประโยชน์ที่เกิดขึ้นกับพลเมืองยุโรป

2) ตลาดเดียว (Single Market)

ตลาดการบินของสหภาพยุโรปเริ่มทยอยเปิดเสรีมากขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งครอบคลุมการออกใบอนุญาตผู้ให้บริการทางอากาศ การเข้าถึงตลาดและค่าโดยสาร ดังนั้นข้อจำกัดที่เกิดขึ้นกับการขนส่งทางอากาศในยุโรปรวมถึงข้อจำกัดในการลงทุนข้ามพรมแดนของสายการบินในยุโรปจึงทยอยลดลง

3) การบินภายนอก (External Aviation)

การพัฒนาอย่างต่อเนื่องของนโยบายการบินภายนอกของสหภาพยุโรปที่มีการประสานงานกันมากขึ้นในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาเป็นผลมาจากการสร้างตลาดภายในของสหภาพยุโรปที่แข็งแรงและกฎเกณฑ์ทั่วไปที่เกี่ยวข้อง ทำให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจอย่างมากและมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

4) นโยบายท้องฟ้าเดียวของสหภาพยุโรป (Single European Sky)

น่านฟ้ายุโรปเป็นหนึ่งในน่านฟ้าที่มีความแออัดของจำนวนเที่ยวบินมากที่สุดแห่งหนึ่งของโลก ทำให้เกิดความล่าช้าและเกิดความเสียหายต่อภาพรวมได้ จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการให้เกิดการจัดการเที่ยวบินได้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดและนำไปสู่นโยบายท้องฟ้าเดียวของสหภาพยุโรปซึ่งเปิดตัวในปี พ.ศ. 2547 และมีการพัฒนามาอย่างต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน

5) SESAR (Single European Sky Air Traffic Management Research)

SESAR เป็นเทคโนโลยีระบบการจัดการจราจรทางอากาศ โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านการจัดการจราจรทางอากาศให้ทันสมัยและเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานโดยรวม

จะเห็นว่ากลยุทธ์ด้านตลาดการบินเดียวของสหภาพยุโรปเป็นหนึ่งในกลยุทธ์ที่สหภาพยุโรปให้ความสำคัญ ภาพรวมการขนส่งทางอากาศมีส่วนสำคัญต่อเศรษฐกิจยุโรปโดยมีสายการบินที่ให้บริการแบบประจำมากกว่า 100 สายการบิน เครือข่ายสนามบินกว่า 400 แห่งและผู้ให้บริการการเดินอากาศ 60 ราย มีการจ้างงานในภาคการบินโดยตรง 1.4 - 2 ล้านคนและสนับสนุนทั้งทางตรงและทางอ้อมกว่าอีก 4.7 - 5.5 ล้านตำแหน่ง มีจำนวนผู้โดยสารเดินทางเข้า - ออกสนามบินในยุโรปกว่าประมาณ 900 ล้านคน ในอดีตการขนส่งทางอากาศเป็นอุตสาหกรรมที่มีการควบคุมอย่างเข้มงวดโดยมีผู้ให้บริการทั้งสายการบินและสนามบินอย่างจำกัดแต่ในปัจจุบันได้มีลดข้อจำกัดต่าง ๆ ทำให้สายการบินที่บินภายในสหภาพยุโรป เช่น การจำกัดเส้นทางบิน การจำกัดจำนวนเที่ยวบินที่สามารถให้บริการได้และการกำหนดราคาค่าโดยสาร เป็นต้น

เมื่อมีการลดข้อจำกัดต่าง ๆ ทำให้เกิดการแข่งขันมากขึ้นและส่งผลต่อราคาค่าโดยสารลดลงอย่างมาก เกิดรูปแบบธุรกิจแบบใหม่ที่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารที่หลากหลายขึ้น นโยบายการเปิดเสรีด้านการบินของยุโรปได้เปลี่ยนแปลงอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศอย่างมาก โดยสร้างเงื่อนไขสำหรับความสามารถในการแข่งขันและสร้างความมั่นใจในคุณภาพการบริการและความปลอดภัยในระดับสูงสุด นอกจากนั้นผู้โดยสาร สายการบิน สนามบินและบุคลากรในอุตสาหกรรมล้วนได้รับประโยชน์จากนโยบายนี้เนื่องจากอุตสาหกรรมในภาพรวมมีคุณภาพดีขึ้น

สำหรับข้อบังคับและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับเสรีภาพทางอากาศในภาพรวม ได้ถูกกล่าวถึงใน REGULATION (EC) No 847/2004 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL ON THE NEGOTIATION AND IMPLEMENTATION OF AIR SERVICE AGREEMENTS BETWEEN MEMBER STATES AND THIRD COUNTRIES (29 April 2004) หมวดที่ 5 (Article 5) ว่าด้วยการกระจายเสรีภาพทางอากาศ โดยมีรายละเอียดโดยสรุปคือ "รัฐสมาชิกสามารถสรุปข้อตกลงหรือมีการแก้ไขข้อตกลง/ภาคผนวก ที่มีการระบุข้อจำกัดในการใช้เสรีภาพทางอากาศหรือจำนวนสายการบินที่ใช้ประโยชน์จากการใช้เสรีภาพทางอากาศที่เกิดขึ้น รัฐสมาชิกจะต้องรับรองการกระจายเสรีภาพทางอากาศนี้บนพื้นฐานของกระบวนการที่ไม่เลือกปฏิบัติและโปร่งใส" จากรายละเอียดข้างต้นกล่าวได้ว่า มีการเปิดกว้างของการใช้เสรีภาพทางอากาศโดยขึ้นกับรัฐภาคีที่มีการตกลงกันบนพื้นฐานเงื่อนไขที่กำหนด

เมื่อพิจารณาเชิงลึกถึงเสรีภาพทางอากาศในเชิงเครื่องมือในการกำกับทางเศรษฐกิจ ได้ถูกกล่าวถึงและมีส่วนเกี่ยวข้องใน REGULATION 1008/2008 ON COMMON RULES FOR THE OPERATION OF AIR SERVICE IN THE COMMUNITY (THE AIR SERVICE REGULATION) (24 September 2008) คือ หมวดที่ 19 (Article 19) ว่าด้วยเรื่องการกระจายและการใช้เสรีภาพทางอากาศ มีรายละเอียดกล่าวถึงการใช้เสรีภาพทางอากาศที่มีการกำหนดไว้โดยรัฐภาคีเท่านั้นและต้องเป็นไปตามกฎความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย การจัดสรรเวลาบินของสนามบินและการรักษาสิ่งแวดล้อม นอกจากนั้นสนามบินที่ให้บริการจะต้องมีการปฏิบัติงานอย่างเท่าเทียมกัน

สำหรับวิวัฒนาการในการผ่อนคลายระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ของสหภาพยุโรปเป็นการเปิดเสรีตลาดการบินภายในของสหภาพยุโรปอย่างค่อยเป็นค่อยไปโดยใช้มาตรการสามชุดซึ่งครอบคลุมการออกใบอนุญาตผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศ การเข้าถึงตลาดและค่าโดยสาร ครอบคลุมการเดินทางภายในสหภาพยุโรป โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) รูปแบบที่ 1 เกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2530 มีการจำกัดสิทธิของรัฐบาลในการปฏิเสธการนำเสนอค่าโดยสารใหม่และความจุที่นั่งโดยสาร

2) รูปแบบที่ 2 เกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2533 ได้เปิดตลาดเพิ่มเติมโดยเฉพาะอย่างยิ่งช่วยให้มีความยืดหยุ่นมากขึ้นในเรื่องค่าโดยสารและการจัดสรรความจุที่นั่งโดยสาร นอกจากนี้ยังอนุญาตให้ผู้ให้บริการในสหภาพยุโรปทั้งหมดสามารถบรรทุกผู้โดยสารหรือสินค้าได้ไม่จำกัดจำนวนระหว่างประเทศต้นทางกับประเทศอื่นในสหภาพยุโรป

3) รูปแบบที่ 3 เกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2536 ดำเนินการจนเสร็จสิ้นกระบวนการในเดือนเมษายน พ.ศ. 2540 โดยกำหนดให้เสรีภาพทางอากาศจนถึงเสรีภาพที่ 9 หรือ 'Cabotage' นั่นคือ 'สิทธิใน

การขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าระหว่างสองจุดในอาณาเขตของรัฐผู้ให้สิทธิโดยการบินเริ่มต้นและสิ้นสุดภายในรัฐที่สองแต่ให้บริการโดยสายการบินจากรัฐแรก รูปแบบที่สามยังกำหนดให้สายการบินมีสิทธิเท่าเทียมกันในการเข้าถึงตลาดภายในและมีเสรีภาพในการกำหนดค่าโดยสาร

ต่อมาในปี พ.ศ. 2549 ได้เกิดข้อตกลง ECAA (The European Common Aviation Area Agreement) เป็นข้อตกลงพหุภาคี มีจุดประสงค์เพื่อเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศในทวีปยุโรป โดยการสร้างเขตการบินร่วมแห่งยุโรป (ECAA) ประกอบด้วยประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปและประเทศนอกกลุ่มสหภาพยุโรป ส่งผลดีทางเศรษฐกิจอย่างมากสำหรับผู้โดยสารในภาพรวมและอุตสาหกรรมการบินครอบคลุม 36 ประเทศและมากกว่า 500 ล้านคน จากผลของการเปิดเสรีภาพทางอากาศเป็นการกระตุ้นการเติบโตของสายการบินต้นทุนต่ำ เช่น EasyJet และ Ryanair เป็นต้น และการแข่งขันที่เพิ่มขึ้นทำให้ราคาค่าโดยสารถูกลง ส่งผลดีต่อผู้บริโภค

ในปี พ.ศ. 2551 คณะกรรมาธิการของสหภาพยุโรปได้ปรับกรอบกฎหมายให้ง่ายขึ้นสำหรับตลาดการขนส่งทางอากาศภายใน (REGULATION 1008/2008 ON COMMON RULES FOR THE OPERATION OF AIR SERVICE IN THE COMMUNITY (THE AIR SERVICE REGULATION)) โดยเป็นการปรับปรุงแนวคิดหลักบางประการให้ทันสมัยขึ้น มีเสรีภาพในการกำหนดราคาภายในสหภาพยุโรปและขยายไปยังประเทศที่สามบนพื้นฐานของหลักการแลกเปลี่ยนซึ่งกันและกันและขึ้นอยู่กับเงื่อนไขในข้อตกลงทวิภาคีที่กำหนดไว้

จากการศึกษาเอกสาร ตำราและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการใช้เสรีภาพทางอากาศในปัจจุบัน ผู้วิจัยได้วิเคราะห์เนื้อหาเชิงเปรียบเทียบจุดเด่นและจุดด้อยของแต่ละภูมิภาคสำหรับการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศ สำหรับภูมิภาคแอฟริกาเป็นส่วนหนึ่งของงานวิจัย STRATEGY TO FULLY IMPLEMENT ON THE LIBERALIZATION OF AIRSPACE IN MOZAMBIQUE ของ INES DELFINA MAVIE วิทยานิพนธ์ส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ปีการศึกษา พ.ศ. 2558 ซึ่งจะมีการบรรยายต่อไปในหัวข้องานวิจัยวารสารวิชาการ ที่เกี่ยวข้อง

2.3.1 ผลการวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบลักษณะที่สำคัญของแต่ละภูมิภาคสำหรับการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศ

ตารางที่ 2.2 การเปรียบเทียบลักษณะที่สำคัญของแต่ละภูมิภาคสำหรับการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศ

ลักษณะ	ภูมิภาคยุโรป	ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้	ภูมิภาคแอฟริกา
ลักษณะประเทศและจำนวนประชากร	- มีจำนวนประเทศสมาชิกและมีประชากรเป็นจำนวนมาก	- มีจำนวนประเทศสมาชิกน้อยแต่มีประชากรเป็นจำนวนมากโดยเฉพาะอินโดนีเซีย	- เป็นภูมิภาคขนาดใหญ่และตั้งอยู่บริเวณตรงกลางระหว่างทวีปอเมริกา ทวีปยุโรปและทวีปเอเชีย จึงมีโอกาสใช้การขนส่งทางอากาศเชื่อมต่อการบินทั้งภายในภูมิภาคและระหว่างภูมิภาค - มีจำนวนประชากรสูง
การเชื่อมโยงด้านการขนส่ง	- มีการขนส่งประเภทอื่น ๆ ที่สามารถทดแทนได้เนื่องจากแต่ละประเภทมีโครงข่ายทางคมนาคมที่เชื่อมโยงกัน เช่น การขนส่งทางถนนและการขนส่งทางราง เป็นต้น	- แต่ละประเทศในภูมิภาคฯ มีทั้งส่วนที่อยู่บนแผ่นดินใหญ่และพื้นที่เป็นเกาะ ดังนั้นการเชื่อมต่อการขนส่งโดยส่วนใหญ่จะเป็นทางอากาศ อย่างไรก็ตามมีการเชื่อมต่อทางถนนและทางรางในบางประเทศ เช่น ไทย ลาว เมียนมาร์ กัมพูชา เวียดนาม มาเลเซีย และสิงคโปร์ เป็นต้น	- ระบบการคมนาคมขนส่งทางอากาศและผู้ประกอบการที่มีศักยภาพจะกระจุกตัวอยู่ในบางประเทศ เช่น ประเทศแอฟริกาใต้ อียิปต์ เอธิโอเปียและเคนยา เป็นต้น

ตารางที่ 2.2 การเปรียบเทียบลักษณะที่สำคัญของแต่ละภูมิภาคสำหรับการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศ (ต่อ)

ลักษณะ	ภูมิภาคยุโรป	ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้	ภูมิภาคแอฟริกา
ศักยภาพทางเศรษฐกิจ	- แต่ละประเทศมีศักยภาพทางเศรษฐกิจใกล้เคียงกันและมีความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจน้อย - ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบินมีความหลากหลายและมีความสามารถในการแข่งขันสูง	- ศักยภาพทางเศรษฐกิจของแต่ละประเทศมีความแตกต่างกันและมีความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจสูง - ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบินมีความหลากหลายและมีความสามารถในการแข่งขันสูง	- ศักยภาพทางเศรษฐกิจของแต่ละประเทศอยู่ในระดับต่ำ - ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบินที่มีความสามารถในการแข่งขันสูงมีจำนวนค่อนข้างน้อย
ลักษณะเด่นอื่น ๆ	- เป็นภูมิภาคที่มีความต้องการเดินทางทางอากาศสูง ทั้งภายในภูมิภาคและระหว่างภูมิภาค	- เป็นศูนย์กลางของการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจในทวีป จึงทำให้มีความต้องการเดินทางทางอากาศสูง ทั้งภายในภูมิภาคและระหว่างภูมิภาค	

ที่มา สรุปโดยผู้ทำวิจัย

จากตารางสามารถสรุปได้ว่าภูมิภาคยุโรปเป็นภูมิภาคที่เอื้ออำนวยต่อการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศ อย่างที่เป็นอยู่ในปัจจุบันและเป็นต้นแบบของภูมิภาคที่มีการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของโลก เนื่องจากมีการใช้เสรีภาพทางอากาศสูงสุดในระดับเสรีภาพที่ 9 รวมทั้งมีปัจจัยสนับสนุนหลักในด้านเศรษฐกิจและสังคม รวมถึงความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน อย่างไรก็ตามในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และแอฟริกายังมีโอกาสในการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศ โดยในปัจจุบันภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

มีการใช้เสรีภาพทางอากาศในระดับเสรีภาพที่ 5 และอยู่ระหว่างการหารือของกลุ่มประเทศสมาชิก เพื่อพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศในอนาคตต่อไป

2.4 งานวิจัยเกี่ยวข้อง

สำหรับงานวิจัยที่เกี่ยวข้องนั้น จากการตรวจสอบพบว่างานวิจัยที่เกี่ยวข้องเป็นงานวิจัยต่างประเทศส่วนใหญ่และมีงานวิจัยไทยค่อนข้างน้อย เนื่องจากเป็นขอบเขตเนื้อหาที่เฉพาะเจาะจง ดังนั้นจึงเลือกงานวิจัยที่มีขอบเขตการศึกษาใกล้เคียงกันหรือเป็นเรื่องที่คล้ายคลึงกัน ได้ดังต่อไปนี้

2.4.1 ตลาดการบินเดียวอาเซียน: ความเป็นมาความก้าวหน้าและอุปสรรค

งานวิจัยเรื่องตลาดการบินเดียวอาเซียน: ความเป็นมาความก้าวหน้าและอุปสรรคของ สุฐิต ห่วงสุวรรณ และสุธาสินี รูปแก้ว (2560) เป็นงานวิจัยของคณะการบิน มหาวิทยาลัยอีสเทิร์นเอเชียโดยเป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพ มุ่งศึกษาเกี่ยวกับเสรีภาพทางอากาศ ลักษณะของตลาดการบินเดียวที่ดำเนินการอยู่ การริเริ่มและการดำเนินการเกี่ยวกับตลาดการบินเดียวอาเซียน ข้อกำหนดต่าง ๆ ของตลาดการบินเดียวอาเซียน รวมถึงแนวโน้ม ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น

ผลการวิจัย พบว่าตลาดการบินเดียวอาเซียนยังคงมีอุปสรรคสำคัญโดยภาพรวม คือ ประเทศสมาชิกอาเซียนมีความแตกต่างค่อนข้างมาก ทั้งทางเศรษฐกิจ ความพร้อมและความสามารถของแต่ละประเทศ โดยคาดว่าน่าจะมีแค่เพียงบางประเทศเท่านั้นที่สามารถดำเนินการตามแผนได้ เนื่องจากตลาดการบินเดียวอาเซียนเริ่มต้นขึ้นระหว่างประเทศที่ยังไม่มีความเกี่ยวโยงอย่างเป็นทางการด้านการเมืองและเศรษฐกิจ แตกต่างกับตลาดการบินเดียวยุโรปซึ่งมีข้อตกลงทางการเมืองและเศรษฐกิจที่ร่วมกันมั่นคงกว่า คือได้มีการรวมตัวเป็นระดับสหภาพแล้ว การดำเนินการร่วมในด้านอื่นย่อมมีความสะดวกรวดเร็วมากกว่าประชาคมอาเซียนที่มีการรวมตัวในระดับกลุ่มประเทศเท่านั้น

จะเห็นได้ว่าแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน สามารถเกิดขึ้นได้ แต่ยังคงมีอุปสรรคและสิ่งที่ท้าทายอยู่เป็นจำนวนมากเนื่องจากกลุ่มประเทศอาเซียนยังมีความแตกต่างในด้านต่าง ๆ ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคมและประชากร ซึ่งอาจต้องใช้ระยะเวลาหรือเงื่อนไขบางประการ เพื่อให้สามารถนำร่องขยายการเปิดเสรีภาพทางอากาศได้

2.4.2 STRATEGY TO FULLY IMPLEMENT ON THE LIBERALIZATION OF AIRSPACE IN MOZAMBIQUE

งานวิจัยเรื่อง STRATEGY TO FULLY IMPLEMENT ON THE LIBERALIZATION OF AIRSPACE IN MOZAMBIQUE ของ INES DELFINA MAVIE (2015) เป็นวิทยานิพนธ์ส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน

สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ปีการศึกษา พ.ศ. 2558 มีวัตถุประสงค์หลักคือ

1) อธิบายถึงกลยุทธ์ของประเทศโมซัมบิกที่ต้องดำเนินการตามนโยบายการเปิดน่านฟ้าเสรีของทวีปแอฟริกา (Yamoussoukro Decision: YD)

2) ระบุกิจกรรมเพื่อสนับสนุนกลยุทธ์การเปิดเสรีน่านฟ้าเสรีในประเทศโมซัมบิก

ในการศึกษางานวิจัยนี้ใช้วิธีการศึกษาเอกสารและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ และการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญในด้านต่าง ๆ คือ

1) หน่วยงานด้านการบินพลเรือน

2) หน่วยงานด้านท่าอากาศยาน

3) สายการบินโมซัมบิก

4) กระทรวงวัฒนธรรมและการท่องเที่ยว

หลังจากศึกษาข้อมูลแล้ว ได้นำผลการวิเคราะห์ข้อมูลไปจัดทำกลยุทธ์ 5 ประการ โดยใช้เมทริกซ์ SWOT และ TOWS เพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์ โดยสามารถสรุปกลยุทธ์ด้านต่าง ๆ ได้ดังนี้

1) หน่วยงานด้านการบินพลเรือน - เพิ่มกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ YD, รับความช่วยเหลือจากองค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์กรการบินพลเรือนอื่น ๆ เพื่อสร้างความเชี่ยวชาญให้กับเจ้าหน้าที่ในประเด็นทางเศรษฐกิจและทางเทคนิครวมถึงการสร้างข้อตกลงที่เปิดเสรีมากขึ้น

2) หน่วยงานด้านท่าอากาศยาน – กระจายเที่ยวบินไปยังจุดปลายทางต่าง ๆ ภายในประเทศ ประสานงานร่วมกับภาคเอกชนเพื่อพัฒนากิจกรรมเชิงพาณิชย์และเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน

3) สายการบินโมซัมบิก – พัฒนาข้อตกลงเที่ยวบินร่วม (codeshare agreements) กับสายการบินในแอฟริการายอื่น สร้างความร่วมมือกับภาคเอกชนที่สนใจในธุรกิจการบินเพื่อเพิ่มและปรับปรุงฝูงบินของเครื่องบินให้ทันสมัยตามแนวโน้ม

4) กระทรวงวัฒนธรรมและการท่องเที่ยว – กระตุ้นการท่องเที่ยวที่มีศักยภาพในประเทศที่มีเที่ยวบินเชื่อมโยงไปยังประเทศโมซัมบิก ส่งเสริมวัฒนธรรมผ่านแหล่งท่องเที่ยวและความหลากหลายในการทำงานกับผู้ประกอบการการท่องเที่ยว

5) รัฐบาล – ผลักดันนโยบายส่งเสริมให้ภาคเอกชนลงทุนในการขนส่งทางอากาศ เสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานด้านการบินพลเรือนและด้านวัฒนธรรม การท่องเที่ยว

ประโยชน์จากการวิจัยครั้งนี้จะถูกนำไปใช้เพื่อเสริมสร้างแนวทางวิชาการเกี่ยวกับกลยุทธ์เพื่อเปิดเสรีน่านฟ้าของโมซัมบิกอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ยังสามารถช่วยรัฐบาลโมซัมบิกในการคิดค้นกลยุทธ์ด้านการบินพลเรือนที่สามารถพัฒนาเศรษฐกิจ การขนส่งทางอากาศและการท่องเที่ยวของประเทศอย่างยั่งยืน

2.4.3 ASEAN SINGLE AVIATION MARKET AND INDONESIA - CAN IT KEEP UP WITH THE GIANTS? (2014)

บทความวิจัยเรื่อง ASEAN SINGLE AVIATION MARKET AND INDONESIA - CAN IT KEEP UP WITH THE GIANTS? ของ Ruwantissa Abeyratne ซึ่งผู้ทำวิจัยเป็นประธานบริหารของบริษัท Global Aviation Consultancies และอดีตเจ้าหน้าที่กฎหมายอาวุโสขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) โดยสามารถสรุปได้ดังนี้

ประเทศอินโดนีเซียมีความต้องการขนส่งทางอากาศสูงขึ้นตามสัดส่วนของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) และคาดว่าเศรษฐกิจจะเติบโต 6% ถึง 10% ต่อปี โดยมีตลาดการบินเดียวของอาเซียนเป็นปัจจัยสนับสนุน และก่อให้เกิดประโยชน์พร้อมกับนำความท้าทายสู่ภาคการขนส่งทางอากาศ ทางเศรษฐกิจและกฎระเบียบ ในด้านกายภาพและเศรษฐกิจอินโดนีเซียมีขนาดประเทศ ขนาดเศรษฐกิจ และจำนวนประชากรมากเป็นลำดับแรกของกลุ่มประเทศอาเซียน จึงทำให้มีขนาดของอุตสาหกรรมการบินใหญ่เป็นลำดับแรกด้วยเช่นกัน และจากผลกระทบของความตกลงพหุภาคีว่าด้วยบริการเดินอากาศ (MAAS) ความตกลงพหุภาคีว่าด้วยการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ของบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ (MAFLPAS) และความตกลงพหุภาคีว่าด้วยการเปิดเสรีการขนส่งสินค้าทางอากาศ (MAFLAFS) ทำให้อินโดนีเซียต้องเผชิญกับภาวะการแข่งขันที่สูงขึ้น

แม้ว่าเป้าหมายสูงสุดของอาเซียนคือ การสร้างตลาดการบินเดียวอาเซียนให้เป็นตลาดการบินเดียวอย่างแท้จริงและเสริมสร้างการเข้าถึงตลาดของสายการบินในภูมิภาคอื่น ๆ ของโลก แต่อินโดนีเซียอาจสูญเสียความสามารถในการแข่งขันถึงแม้จะมีตลาดการบินภายในประเทศที่แข็งแรง นอกจากนั้นตลาดการบินเดียวอาเซียน ยังไม่มีโครงสร้างพื้นฐานด้านกฎระเบียบควบคู่ไปกับกฎหมายที่กำหนดไว้ ทั้งนโยบายการแข่งขันการช่วยเหลือจากรัฐการคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภคและด้านอื่น ๆ จึงทำให้สายการบินสัญชาติอินโดนีเซียมุ่งเน้นผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นกับประเทศมากกว่าผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นกับภาพรวมของภูมิภาคอาเซียน

2.4.4 The Economic Impacts of Air Service Liberalization , InterVISTAS Consulting Inc. (2015)

การเปิดเสรีบริการทางอากาศระหว่างประเทศทำให้เกิดโอกาสเพิ่มเติมที่สำคัญสำหรับผู้โดยสาร ผู้ขนส่งสินค้า รวมถึงหน่วยงานและบุคลากรทั้งทางตรงและทางอ้อมจำนวนมากที่ได้รับผลกระทบจากการเปิดเสรีภาพดังกล่าว ในทางกลับกันยังเห็นได้ว่าข้อตกลงการให้บริการทางอากาศแบบทวิภาคีที่เข้มงวดระหว่างประเทศต่าง ๆ เป็นอุปสรรคต่อการเดินทางทางอากาศการท่องเที่ยวและธุรกิจ ส่งผลต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจและการสร้างงานในภาพรวม รายงานฉบับนี้มีวัตถุประสงค์หลักคือการวิเคราะห์และนำเสนอผลกระทบของการเปิดเสรีทางอากาศเป็นการผสมผสานระหว่างงานเชิงประจักษ์และงานวิชาการเพื่อแสดงให้เห็นถึงประโยชน์ทางเศรษฐกิจของการเปิดเสรีบริการทางอากาศ

จากรายงานดังกล่าวสามารถสรุปได้ว่า ถึงแม้จะมีการรับรู้ถึงประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากการเปิดเสรีภาพทางอากาศ แต่จากการวิเคราะห์ระบุว่าสองในสามของคู่ประเทศยังคงมีข้อจำกัดที่สำคัญซึ่งส่วนใหญ่ยังคงมีการกำหนดไว้เช่น ขนาดความจุที่นั่ง ระดับราคา เส้นทางบิน เป็นต้น การเข้าถึงตลาดที่ดีขึ้นได้เพิ่มความสะดวกและเป็นประโยชน์ต่อผู้บริโภค การจ้างงานทั้งในอุตสาหกรรมการบินโดยตรงและอุตสาหกรรมทางอ้อมอย่างอุตสาหกรรมท่องเที่ยวซึ่งสอดคล้องกับรายงานการศึกษาในลักษณะเดียวกันโดยการเปิดเสรีข้อตกลงการให้บริการทางอากาศสามารถสร้างผลประโยชน์อย่างมากทั่วโลก

2.4.5 Air Transport Liberalization and Its Impacts on Airline Competition and Air Passenger Traffic (2010)

บทความวิจัยเรื่อง Air Transport Liberalization and Its Impacts on Airline Competition and Air Passenger Traffic ของ Tae Oum และ Anming Zhang จากมหาวิทยาลัยบริติชโคลัมเบีย โดยสามารถสรุปได้ดังนี้

บทความวิจัยนี้เป็นการการศึกษาผลกระทบของนโยบายการเปิดเสรีด้านการบินต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจ ปริมาณการขนส่งทางอากาศ และรูปแบบการขนส่งทางอากาศ โดยสามารถสรุปเป็นประเด็นที่เกี่ยวข้อง 3 ประเด็นดังนี้

1) การเปิดเสรีด้านการบินนำไปสู่การเติบโตทางเศรษฐกิจและปริมาณการขนส่งทางอากาศที่เพิ่มมากขึ้น โดยผลกระทบที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่เกิดจากการแข่งขันและการเพิ่มประสิทธิภาพระหว่างสายการบิน รวมทั้งผลกระทบภายนอกเชิงบวกต่อเศรษฐกิจโดยรวม เช่น การท่องเที่ยว การจ้างงาน และการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ เป็นต้น

2) การเปิดเสรีด้านการบินทำให้สายการบินต่าง ๆ สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินธุรกิจผ่านการพัฒนาเครือข่ายภายในภูมิภาคและระหว่างภูมิภาคได้ ส่งผลให้รูปแบบการขนส่งทางอากาศเปลี่ยนไปโดยการพัฒนาเครือข่ายพันธมิตรเป็นหนึ่งในกลยุทธ์ที่ดีที่สุดในการเชื่อมต่อการเดินทางของผู้โดยสาร

3) การขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำและการเปิดเสรีด้านการบินมีความสัมพันธ์อย่างนัยสำคัญการเติบโตอย่างรวดเร็วของสายการบินต้นทุนต่ำนำไปสู่การแข่งขันและความถี่จำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นและราคาค่าโดยสารที่ต่ำลง ในฝั่งด้านอุปทานของการขนส่งทางอากาศทำให้มีความจุที่นั่งโดยสารรองรับเพิ่มขึ้น นอกจากนั้นการพัฒนาของสายการบินต้นทุนต่ำสำหรับการทำตลาดการบินภายในประเทศสามารถส่งเสริมนโยบายการเปิดเสรีด้านการบินโดยการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมการบินของประเทศ

จากข้อสรุปข้างต้นสามารถสรุปภาพรวมได้ว่าการคุ้มครองและกฎระเบียบที่เข้มงวดไม่ได้ทำให้อุตสาหกรรมการบินโดยเฉพาะสายการบินมีประสิทธิภาพและมีผลกำไรตามที่ผู้กำหนดนโยบายคาดหวังในทางกลับกันประเทศที่เป็นผู้เริ่มต้นในการผ่อนคลายกฎระเบียบและการเปิดเสรีด้านการบินกลับได้รับผลประโยชน์หลายประการต่ออุตสาหกรรมการบิน ตลอดจนภาพรวมเศรษฐกิจของประเทศ ดังนั้นจึงเป็นเรื่องสำคัญสำหรับประเทศหรือกลุ่มประเทศที่ต้องการให้เกิดประโยชน์ในภาพรวมจากการเปิดเสรีด้านการบิน และเป็นเรื่องเร่งด่วนสำหรับประเทศต่าง ๆ ที่ยังมีกฎระเบียบที่เข้มงวดหรือเพื่อปกป้องผลประโยชน์ของผู้ประกอบการในประเทศมากเกินไป

2.4.6 Economic effects of air transport market liberalization in East African Community (EAC) (2016)

บทความวิจัยเรื่อง Economic effects of air transport market liberalization in East African Community (EAC) ของ Megersa Abate จากธนาคารโลก (The World Bank) เป็นการศึกษาผลกระทบของการเปิดเสรีด้านการบินในแอฟริกาตะวันออกโดยใช้ชุดข้อมูลเฉพาะที่พัฒนาขึ้นสำหรับการศึกษานี้โดยสามารถสรุปประเด็นที่สำคัญได้ดังนี้

1) การเปิดเสรีด้านการบินแบบเต็มรูปแบบ ในเส้นทางบินที่มีการจำกัดจะช่วยลดค่าโดยสารเฉลี่ยได้ถึงร้อยละ 9 อย่างไรก็ตามพบว่าการเปิดเสรีด้านการบินบางส่วนส่งผลกระทบต่อค่าโดยสารเพียงเล็กน้อยโดยไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

2) การเปิดเสรีด้านการบินแบบเต็มรูปแบบ ในเส้นทางบินที่มีการจำกัดจะช่วยเพิ่มจำนวนความถี่ของเที่ยวบินได้ถึงร้อยละ 41 อย่างไรก็ตามพบว่าการเปิดเสรีด้านการบินบางส่วนส่งผลกระทบต่อจำนวนความถี่เที่ยวบินเพียงเล็กน้อยโดยไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

จากข้อสรุปข้างต้นแสดงผลลัพธ์ที่ชัดเจนและน่าสนใจว่าการเปิดเสรีด้านการบินส่งผลให้ค่าโดยสารเฉลี่ยลดลงและมีจำนวนความถี่เที่ยวบินที่สูงขึ้น ซึ่งคาดว่าจะสามารถกระตุ้นความต้องการเดินทางได้ นอกจากนี้ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่าการเปิดเสรีด้านการบินบางส่วนยังไม่มีประสิทธิภาพมากพอในการส่งผลกระทบต่อภาพรวมการเดินทาง ผลลัพธ์เหล่านี้สอดคล้องกับงานวิจัยที่คล้ายกันในที่อื่น ๆ ทั่วโลก ซึ่งพบว่าการเปิดเสรีด้านการบินช่วยให้ผู้ให้บริการรายใหม่เข้าสู่ตลาดได้ง่ายขึ้นและผู้ให้บริการเดิมสามารถตอบสนองความต้องการได้ดีขึ้นส่งผลให้ค่าโดยสารเฉลี่ยลดลง ต่อเนื่องไปยังผู้โดยสารและนักเดินทางสามารถเข้าถึงการเดินทางทางอากาศได้มากขึ้น

การเปิดเสรีด้านการบินเพิ่มเติมภายในภูมิภาคแอฟริกาตะวันออกจะส่งผลให้ผู้บริโภคได้รับประโยชน์เพิ่มขึ้น จากการศึกษาชี้ให้เห็นว่าการเปิดเสรีด้านการบินแบบทวิภาคีของประเทศในภูมิภาคแอฟริกาตะวันออกจะเพิ่มปริมาณการเดินทางโดยรวมร้อยละ 29 และมีค่าโดยสารเฉลี่ยลดลงประมาณร้อยละ 6% และเกิดส่วนเกินของผู้บริโภค (Consumer Surplus) มากกว่า 24 ล้านเหรียญสหรัฐ นอกจากนั้นประโยชน์ของการเปิดเสรีด้านการบินอาจขยายออกไปนอกเหนือจากอุตสาหกรรมการบินได้ เช่น การค้า การท่องเที่ยว การลงทุน การเติบโตของผลิตภาพ การจ้างงานและการพัฒนาเศรษฐกิจ เป็นต้น

2.4.7 The impact of air transport market liberalization: Evidence from EU's external aviation policy (2020)

บทความวิจัยเรื่อง The impact of air transport market liberalization: Evidence from EU's external aviation policy ของ Megersa Abate และ Panayotis Christidis จากศูนย์ วิจัย คณะกรรมการยุโรป (Research Centre, European Commission) โดยสามารถสรุปได้ดังนี้

การเคลื่อนตัวของจุดศูนย์กลางของอุตสาหกรรมการบินจากซีกโลกตะวันตกสู่ซีกโลกตะวันออก แสดงถึงการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการขนส่งทางอากาศระหว่างทวีปมากขึ้น โดยการเปิดเสรีด้านการบินเป็นอีกหนึ่งปัจจัยสำคัญของการเปลี่ยนแปลงนี้ การพัฒนาเหล่านี้ทำให้หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินของยุโรปเผชิญกับความท้าทายในการสร้างสมดุลระหว่างการแข่งขันที่เป็นธรรมกับการผลักดันให้เกิดการเปิดเสรีด้านการบินแบบพหุภาคี ซึ่งมีการสนับสนุนมานานหลายทศวรรษ

งานวิจัยนี้ได้ศึกษาผลกระทบของนโยบายการบินภายนอกของสหภาพยุโรปโดยการศึกษาตลาดคู่ประเทศระหว่างประเทศในกลุ่มยุโรป 28 ประเทศและพันธมิตร 27 ประเทศ โดยใช้ปัจจัยด้านความต้องการของผู้โดยสาร ค่าโดยสาร ความถี่ของเที่ยวบิน และอัตราบรรทุกผู้โดยสาร เพื่อวิเคราะห์ผลกระทบเชิงสาเหตุ ผลลัพธ์แสดงให้เห็นว่าค่าโดยสารโดยเฉลี่ยลดลง

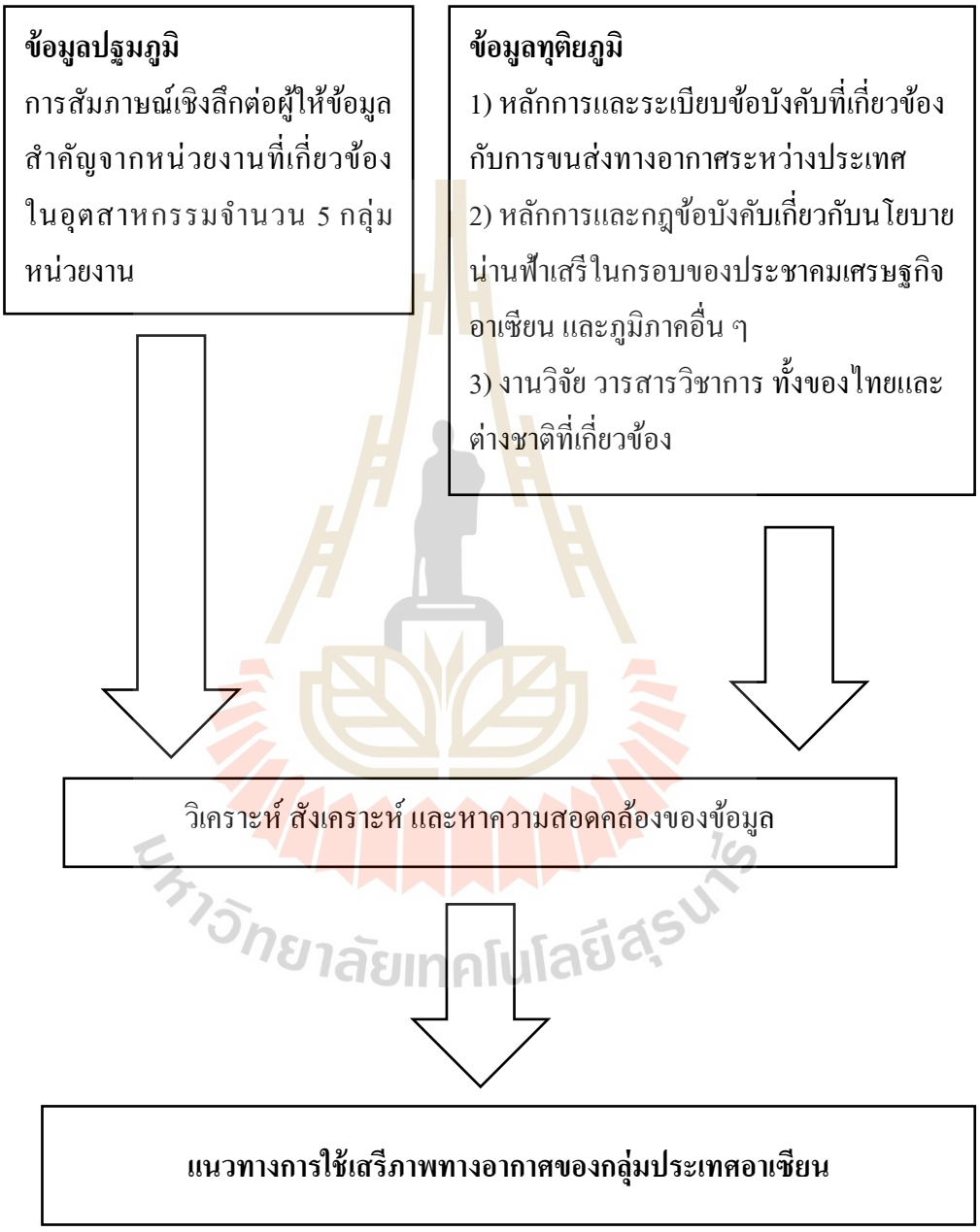
ร้อยละ 6 – 23 เมื่อมีข้อตกลงกับสหภาพยุโรปในการเปิดเสรีด้านการบิน และการลดลงของค่าโดยสารทำให้ปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 27 ในเวลาต่อมา อย่างไรก็ตามยังไม่พบผลกระทบของนโยบายที่เกี่ยวข้องกับจำนวนเที่ยวบิน

แม้ว่าสหภาพยุโรปจะถูกมองว่าเป็นแนวหน้าของการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศที่เปิดเสรีมาโดยตลอด แต่ความคืบหน้าในแง่ของข้อตกลงที่ลงนามยังคงล่าช้า ความคืบหน้าในการเจรจากับพันธมิตรภายนอกของสหภาพยุโรปแต่ละรายนั้นขึ้นอยู่กับแง่มุมทางเศรษฐกิจ ภูมิศาสตร์ ตลาด ด้านการเมือง และอื่น ๆ ซึ่งจะทำให้เกิดความกังวลเกี่ยวกับผลกระทบที่จะเกิดขึ้น ในขณะที่กลยุทธ์นโยบายโดยรวมของสหภาพยุโรปกำลังสร้างความร่วมมือด้านการบินแบบเปิดในหลายส่วนของโลก โดยการเน้นย้ำในประเด็นด้านการแข่งขันที่ยุติธรรมและเท่าเทียมกัน นอกจากนั้นจากการประเมินความต้องการของตลาด ค่าโดยสาร ความถี่ของเที่ยวบิน บทความนี้ได้ให้หลักฐานเชิงประจักษ์ที่ชัดเจนถึงข้อดีของแนวทางนโยบายแบบเสรีนิยมซึ่งเป็นที่ยอมรับว่าการขนส่งทางอากาศมีการแข่งขันสูง จึงมีผู้ชนะและผู้แพ้เสมอ เช่นเดียวกับในอุตสาหกรรมอื่น ๆ โดยการแข่งขันที่เพิ่มขึ้นระหว่างผู้เล่นในตลาดต่าง ๆ ในระดับโลกอาจก่อให้เกิดความกังวลเกี่ยวกับบทบาทในการแทรกแซงนโยบายด้านการบินของภาครัฐ

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

2.5 กรอบแนวคิดงานวิจัย

จากการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาเรื่อง แนวทางการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศอาเซียน จึงได้กรอบแนวคิดในการวิจัย แสดงดังต่อไปนี้



ภาพที่ 2.2 กรอบแนวคิดสำหรับการศึกษาเรื่องแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน

บทที่ 3
วิธีการดำเนินการวิจัย

การศึกษาเรื่อง แนวทางการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศอาเซียนโดยภาพรวมของการดำเนินการวิจัยหรือกระบวนวิธีการวิจัย (Methodology) ที่นำมาใช้ในการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยได้เลือกใช้กระบวนการวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research) โดยดำเนินการศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการศึกษาตัวอย่างการดำเนินการใช้เสรีภาพทางอากาศในภูมิภาคอื่น ๆ ของโลก ประกอบกับการสัมภาษณ์หน่วยงานที่รับผิดชอบและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่าง ๆ สรุปได้ดังต่อไปนี้

3.1 วิธีวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้มีรูปแบบการวิจัยเป็นเชิงคุณภาพ (Qualitative research) ประกอบด้วย การศึกษาเอกสาร ข้อกำหนด กฎหมาย และวรรณกรรมปริทัศน์ที่เกี่ยวข้องกับการใช้เสรีภาพทางอากาศ และการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) กับผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากหน่วยงานที่รับผิดชอบและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่าง ๆ ในอุตสาหกรรมการบิน แล้วจึงนำมาจัดทำเป็นแนวทางการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศอาเซียน ทั้งนี้เพื่อให้การวิจัยเป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้จึงมีกำหนดกระบวนการ และขั้นตอนการวิจัย ดังนี้ดังนี้

1) ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาทฤษฎีและแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการใช้เสรีภาพทางอากาศ ตัวอย่างการดำเนินการใช้เสรีภาพทางอากาศในภูมิภาคอื่น ๆ ของโลก รวมถึงระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและแนวโน้มของตลาดในอนาคต โดยเป็นการศึกษาข้อมูลจากเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องได้แก่ ผลงานวิจัย วิทยานิพนธ์ งานเขียนทางวิชาการ บทความทางวิชาการ ตลอดจนสื่อสิ่งพิมพ์ประเภทต่าง ๆ โดยผู้วิจัยเลือกเฉพาะในส่วนที่เชื่อมโยงและเกี่ยวข้องกับเนื้อหาสาระตามกรอบแนวคิดในการวิจัย

2) ผู้วิจัยได้ศึกษาความรู้ด้านระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ และศึกษาจรรยาบรรณของนักวิจัยเชิงคุณภาพเพื่อร่างข้อคำถามในการสัมภาษณ์เพื่อให้ผู้ให้ข้อมูลสำคัญได้แสดงความคิดเห็นได้อย่างครบถ้วนตรงประเด็น และสอดคล้องกับวัตถุประสงค์งานวิจัย เพื่อนำมาเป็นข้อมูลในการจัดทำบทสัมภาษณ์เสนออาจารย์ที่ปรึกษา

3) จัดทำร่างแนวทางการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศอาเซียนประกอบการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลสำคัญ โดยร่างแนวทางฯ แสดงลักษณะในรูปแบบของตารางแสดงถึง ลำดับ, ปี พ.ศ.(ค.ศ.), ระดับเสรีภาพทางอากาศ, ชนิดการขนส่ง (ผู้โดยสาร / สินค้า), ท่าอากาศยาน (จุดบิน), การจำกัดปริมาณ (ผู้โดยสาร / สินค้า) และหมายเหตุ

4) นำร่างแบบสอบถามและร่างแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน เข้าหารือกับอาจารย์ที่ปรึกษาเพื่อตรวจสอบความสอดคล้องและขอบเขตของคำถาม มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ รวมถึงความถูกต้องของเนื้อหาและการใช้ภาษา โดยนำคำแนะนำที่ได้มาปรับปรุงแก้ไข

5) ผู้วิจัยได้จัดทำ และส่งหนังสือจากสถาบันการบินพลเรือนไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ เพื่อขอความอนุเคราะห์ในการสัมภาษณ์เชิงลึกและเก็บรวบรวมข้อมูล โดยมีการนำส่งแบบสัมภาษณ์เชิงลึก ร่างแนวทางการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศอาเซียน รวมถึงโครงร่างงานวิจัยเพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องในแต่ละหน่วยงานทราบถึงวัตถุประสงค์ของการสัมภาษณ์และรายละเอียดที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติมโดยกว้าง โดยมีการกำหนดคำถามไว้ตามลำดับ จำนวน 4 ข้อคำถามหลัก ในประเด็นที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ และในระหว่างการสัมภาษณ์ผู้วิจัยสามารถสอบถามถึงประเด็นที่เกี่ยวข้องได้โดยผู้ให้ข้อมูลสำคัญสามารถแสดงความเห็นได้อย่างอิสระ

6) นำข้อมูลที่ได้จากผู้ให้ข้อมูลสำคัญมาถอดเทปและและสรุปบันทึกประเด็นการสัมภาษณ์โดยนำข้อความหรือประโยคที่มีความหมายใกล้เคียงกันมาไว้ในกลุ่มเดียวกัน รวมถึงจัดกลุ่มประเด็นที่มีความสอดคล้องหรือรวบรัดเป็นประเด็นเดียวกันได้เพื่อให้ง่ายต่อการวิเคราะห์ อีกทั้งผู้วิจัยจะแยกแยะ ตัดคำพูดที่ไม่เหมาะสม หรือไม่เกี่ยวข้องกับการวิจัยออกเพื่อให้ข้อมูลเป็นไปตามระเบียบวิธีวิจัย

7) ผู้วิจัยเขียนบรรยายประเด็นที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ จากการสัมภาษณ์ และนำข้อมูลดังกล่าวที่ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูล มาตรวจสอบหาความเกี่ยวเนื่องของข้อมูล ความสอดคล้องของข้อมูล รวมไปถึงการพิจารณาทิศทางของข้อมูลที่ได้มาจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญทั้ง 14 หน่วยงาน

8) ผู้วิจัยนำผลการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลสำคัญ มาปรับปรุงและจัดทำเป็นแนวทางการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศอาเซียน รวมถึงการสรุปและอภิปรายผลการศึกษา

3.2 ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญในการทำการวิจัยครั้งนี้จะเป็นตัวแทนจาก หน่วยงานที่รับผิดชอบและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่าง ๆ ในอุตสาหกรรมการบิน โดยวิธีการคัดเลือกแบบเจาะจงเป็นกลุ่มที่เกี่ยวข้อง (Critical Case) และมีประสบการณ์ในอุตสาหกรรมการบิน (Intensity) ซึ่งเป็นไปได้

ทั้งบุคคลหรือตัวแทนของกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อให้สามารถมั่นใจได้ว่าจะได้รับข้อมูลที่ตรงตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้มากที่สุด โดยผู้วิจัยได้กำหนดคุณสมบัติของผู้ให้ข้อมูลสำคัญดังต่อไปนี้

1) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญจะต้องปฏิบัติหน้าที่หรือเคยปฏิบัติหน้าที่ใน ฝ่าย/แผนก/กลุ่มงานที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน

2) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญจะต้องมีประสบการณ์ในอุตสาหกรรมการบินไม่น้อยกว่า 5 ปี

3) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญจะต้องมีความรู้ ความเข้าใจลักษณะการใช้เสรีภาพทางอากาศ และผลกระทบที่เกี่ยวข้องเป็นอย่างดี

จากการคัดเลือกผู้ให้ข้อมูลสำคัญด้วยวิธีดังกล่าวผู้วิจัยพิจารณาคุณสมบัติ และทำให้การศึกษาในครั้งนี้มีผู้ให้ข้อมูลสำคัญทั้งสิ้นจำนวน 19 ท่าน จาก 14 หน่วยงาน โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) ผู้ให้ข้อมูลจากหน่วยงานที่ 1 เจ้าหน้าที่จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

2) ผู้ให้ข้อมูลจากหน่วยงานที่ 2 เจ้าหน้าที่จากสายการบินไทยแอร์เอเชีย

3) ผู้ให้ข้อมูลจากหน่วยงานที่ 3 เจ้าหน้าที่จากสายการบินไทยสมายล์

4) ผู้ให้ข้อมูลจากหน่วยงานที่ 4 เจ้าหน้าที่จากสายการบินไทยไลอ้อนแอร์

5) ผู้ให้ข้อมูลจากหน่วยงานที่ 5 เจ้าหน้าที่จากสายการบินไทยเวียตเจ็ทแอร์

6) ผู้ให้ข้อมูลจากหน่วยงานที่ 6 เจ้าหน้าที่จากการบินไทย

7) ผู้ให้ข้อมูลจากหน่วยงานที่ 7 เจ้าหน้าที่จากสายการบินบางกอกแอร์เวย์

8) ผู้ให้ข้อมูลจากหน่วยงานที่ 8 เจ้าหน้าที่จากสายการบินคาเธ่แปซิฟิค

9) ผู้ให้ข้อมูลจากหน่วยงานที่ 9 เจ้าหน้าที่จากสายการบินสกู๊ต

10) ผู้ให้ข้อมูลจากหน่วยงานที่ 10 เจ้าหน้าที่จากบริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด

11) ผู้ให้ข้อมูลจากหน่วยงานที่ 11 เจ้าหน้าที่จากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

12) ผู้ให้ข้อมูลจากหน่วยงานที่ 12 เจ้าหน้าที่จากกรมท่าอากาศยาน

13) ผู้ให้ข้อมูลจากหน่วยงานที่ 13 เจ้าหน้าที่จากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA)

14) ผู้ให้ข้อมูลจากหน่วยงานที่ 14 อาจารย์ประจำศูนย์วิจัยและบริหารวิชาการด้านการขนส่งทางอากาศ ภาควิชาวิศวกรรมการบินและอวกาศ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เพื่อให้การศึกษานี้ได้ข้อมูลที่ครอบคลุมประเด็นตามวัตถุประสงค์ของการศึกษา ผู้วิจัยจึงได้กำหนดเครื่องมือในการเก็บข้อมูล ได้แก่ แบบสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง เป็นเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูลในการศึกษา รวมไปถึงการจดบันทึกพร้อมกับบันทึกการสัมภาษณ์ผ่านระบบการประชุมอิเล็กทรอนิกส์ของผู้ให้ข้อมูลสำคัญในขณะที่ทำการสัมภาษณ์ โดยมีขั้นตอบการเก็บข้อมูลดังนี้

แบบสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง หมายถึง การสัมภาษณ์ที่เป็นทางการและมีมาตรฐานเดียวกัน มีการกำหนดคำถามไว้ตามลำดับ ประกอบด้วย 5 ส่วน โดยมีประเด็นที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้คำถามส่วนใหญ่เป็นการแสดงความเห็นจากความรู้ ความเชี่ยวชาญและประสบการณ์การทำงานในอุตสาหกรรมการบิน และในระหว่างการสัมภาษณ์ผู้วิจัยสามารถสอบถามถึงประเด็นที่เกี่ยวข้องได้ โดยผู้ให้ข้อมูลสำคัญสามารถแสดงความเห็นได้อย่างอิสระ ประกอบด้วยรายละเอียดดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล ประกอบด้วย อายุ ตำแหน่งงาน หน่วยงาน ประสบการณ์การในการทำงาน ฯลฯ

ส่วนที่ 2 มุมมองด้านการแข่งขันและการวิเคราะห์ศักยภาพของผู้ประกอบการด้านการบินในภูมิภาคอาเซียน

ส่วนที่ 3 มุมมองด้านการใช้ประโยชน์และผลกระทบของการเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ส่วนที่ 4 ความคิดเห็นต่อร่างแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน

ส่วนที่ 5 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยได้รวบรวม แนวคิด ทฤษฎี เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และเก็บบันทึกข้อมูลจากแบบสัมภาษณ์ เพื่อนำไปวิเคราะห์หาข้อสรุป โดยลักษณะของข้อมูลสามารถจำแนกออกเป็น 2 ลักษณะ ดังนี้

3.4.1 ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data)

ข้อมูลที่เก็บรวบรวม จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ โดยผู้วิจัยดำเนินการสัมภาษณ์ด้วยตนเอง มีการชี้แจงถึงวัตถุประสงค์ในการสัมภาษณ์ก่อนทำการสัมภาษณ์ และทำการเก็บบันทึกรวบรวมข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เป็นไฟล์วิดีโออิเล็กทรอนิกส์ จำนวนทั้งสิ้น 19 ท่าน จาก 14 หน่วยงาน

3.4.2 ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data)

ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับแนวคิด ทฤษฎีจาก เอกสาร บทความ เอกสารเผยแพร่ วารสาร รายงานการวิจัย ที่เกี่ยวข้องกับแนวทางการใช้เสรีภาพทางอากาศ

3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

1) ข้อมูลที่ได้จากการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง จะใช้วิธีการวิเคราะห์เอกสารเนื้อหาแบบ (Content analysis) โดยมีการนำเสนอข้อมูลที่มีความเกี่ยวเนื่องกันในด้านต่าง ๆ และเขียนรายงานในลักษณะการบรรยาย

2) ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์แบบสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) โดยการถอดเทปและการบันทึกมาพิจารณาหาประเด็นสำคัญ และประเด็นเกี่ยวข้องต่าง ๆ นอกจากนั้นผู้วิจัยนำข้อมูลที่ได้จากผู้ให้ข้อมูลสำคัญกลับมาวิเคราะห์โดยละเอียด ด้วยวิธีการเปรียบเทียบข้อมูล พิจารณาถึงปัจจัยและสภาวะที่เหมาะสมกับประเทศไทยและภูมิภาคอาเซียนประกอบกับความคิดเห็นต่อร่างแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน นำมาประมวลผล และทำการจำแนกในแต่ละประเด็นตามเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับการใช้เสรีภาพทางอากาศ โดยใช้ข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญและเอกสารงานวิชาการต่าง ๆ มาบรรยายข้อมูลเพิ่มเติมแต่ละประเด็นให้ครบถ้วน

3.6 การพิทักษ์สิทธิของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

ผู้วิจัยดำเนินการพิทักษ์สิทธิของผู้ให้ข้อมูลสำคัญทั้งหมด 19 ท่านจาก 14 หน่วยงาน สืบเนื่องจากการศึกษาในครั้งนี้ผู้วิจัยเลือกใช้เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูลแบบสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) ซึ่งข้อมูลที่ผู้วิจัยได้รับนั้นจะเป็นข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญทั้งแบบกลุ่มและแบบรายบุคคล โดยผู้วิจัยได้คำนึงถึงหลักจริยธรรมการวิจัย และการพิทักษ์สิทธิของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ทั้งนี้ผู้ให้ข้อมูลสำคัญจะสามารถให้ข้อมูลแก่ผู้วิจัยหรือปฏิเสธในการให้ข้อมูล โดยการกระทำดังกล่าวผู้ให้ข้อมูลสำคัญจะไม่ได้รับผลกระทบใด ๆ เนื่องจากการให้ข้อมูลนี้จะเป็นการให้ข้อมูลตามความสมัครใจและผู้วิจัยได้นำส่งหนังสือขอความอนุเคราะห์การเข้าสัมภาษณ์ก่อนที่ผู้วิจัยจะดำเนินการสัมภาษณ์ นอกจากนั้นในระหว่างการสัมภาษณ์ผู้วิจัยจะทำการบันทึกการสัมภาษณ์ โดยถ้าหากผู้ให้ข้อมูลสำคัญไม่สะดวกใจที่จะให้ข้อมูลสามารถยุติการสัมภาษณ์ได้ตลอดเวลา ซึ่งการบันทึกการสัมภาษณ์จะถูกเก็บเป็นความลับ และมีเพียงผู้วิจัยเท่านั้นที่เข้าถึงข้อมูลนี้ได้ ผู้วิจัยจะไม่มีการอ้างถึงชื่อ หรือข้อมูลส่วนตัวของผู้ให้ข้อมูลสำคัญลงในการศึกษาในครั้งนี้

ก่อนจะได้รับการอนุญาตจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ นอกจากนั้นผู้วิจัยมีการใช้รหัสผู้ให้ข้อมูลสำคัญแทนการใช้ชื่อและนามสกุลของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ดังต่อไปนี้

CA แทน เจ้าหน้าที่จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

FD แทน เจ้าหน้าที่จากสายการบินไทยแอร์เอเชีย

WE แทน เจ้าหน้าที่จากสายการบินไทยสมายล์

SL แทน เจ้าหน้าที่จากสายการบินไทยไลอ้อนแอร์

VZ แทน เจ้าหน้าที่จากสายการบินไทยเวียตเจ็ทแอร์

TG แทน เจ้าหน้าที่จากการบินไทย

PG แทน เจ้าหน้าที่จากสายการบินบางกอกแอร์เวย์

CX แทน เจ้าหน้าที่จากสายการบินคาเธ่แปซิฟิค

TR แทน เจ้าหน้าที่จากสายการบินสกู๊ต

CC แทน เจ้าหน้าที่จากบริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด

A1 แทน เจ้าหน้าที่จากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

A2 แทน เจ้าหน้าที่จากกรมท่าอากาศยาน

IA แทน เจ้าหน้าที่จากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA)

KU แทน อาจารย์ประจำศูนย์วิจัยและบริหารวิชาการด้านการขนส่งทางอากาศ ภาควิชาวิศวกรรมการบินและอวกาศ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

บทที่ 4
ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

จากการศึกษาวิเคราะห์หลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับลักษณะการใช้เสรีภาพทางอากาศในปัจจุบัน ผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญและข้อมูลทุติยภูมิที่ได้จากการศึกษาเอกสาร ตำราและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง แล้วนำข้อมูลที่ได้ทั้งหมดมาวิเคราะห์ให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย คือผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญในเชิงลึกที่เกี่ยวข้องกับการใช้เสรีภาพทางอากาศ ได้แก่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ผู้ประกอบการสายการบิน ผู้ประกอบการสนามบินของไทย บุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านการขนส่งทางอากาศในเชิงวิชาการและสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) เพื่อนำไปประกอบการวิเคราะห์เพื่อเสนอเป็นแนวทางการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศอาเซียน

4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการสัมภาษณ์เชิงลึก

จากการสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกที่เกี่ยวข้องกับการใช้เสรีภาพทางอากาศ ซึ่งมีการเก็บข้อมูลที่แตกต่างกันไปในแต่ละหัวข้อของคำถามเพื่อให้ครอบคลุมประเด็นสำคัญต่าง ๆ โดยผู้วิจัยได้ทำการสัมภาษณ์เชิงลึกตัวแทนจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องได้แก่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จำนวน 1 หน่วยงาน 1 คน ผู้ประกอบการสายการบินหรือผู้มีประสบการณ์ในธุรกิจสายการบิน จำนวน 9 หน่วยงาน 11 คน ผู้ประกอบการสนามบินของไทย จำนวน 2 หน่วยงาน 5 คน สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) จำนวน 1 หน่วยงาน 1 คน และบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านการขนส่งทางอากาศในเชิงวิชาการ จำนวน 1 หน่วยงาน 1 คน รวมเป็นผู้ให้ข้อมูลสำคัญรวมจำนวนทั้งสิ้น 14 หน่วยงาน 19 คน โดยผู้วิจัยได้แบ่งการวิเคราะห์ข้อมูลเป็น 5 ส่วน ดังนี้ 1) ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ 2) ข้อมูลมุมมองด้านการแข่งขันและการวิเคราะห์ศักยภาพของผู้ประกอบการด้านการบินในภูมิภาคอาเซียน 3) ข้อมูลภาพรวมมุมมองด้านการใช้ประโยชน์และผลกระทบของการเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน 4) ข้อมูลความคิดเห็นต่อร่างแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน และ 5) ข้อมูลความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่องานวิจัยเพื่อให้งานวิจัยนี้มีความสมบูรณ์มากขึ้น

4.1.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญในการวิจัยเรื่องแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน คือ ตัวแทนจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ตัวแทนผู้ประกอบการสายการบินหรือผู้มีประสบการณ์ในธุรกิจสายการบิน ตัวแทนผู้ประกอบการสนามบินของไทย ตัวแทนสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) และบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านการขนส่งทางอากาศในเชิงวิชาการรวมเป็นผู้ให้ข้อมูลสำคัญรวมจำนวนทั้งสิ้น 14 หน่วยงาน 19 คน มีรายละเอียด ดังแสดงในตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

ลำดับ	บริษัท/องค์กร	ประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบิน	จำนวนประสบการณ์การทำงานในอุตสาหกรรมการบิน	รหัส
1. สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย				
1.	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	ด้านการเจรจาสิทธิการบินระหว่างประเทศ	20 ปี	CA
2. ผู้ประกอบการสายการบินหรือผู้มีประสบการณ์ในธุรกิจสายการบิน				
2.1 สายการบินไทยแอร์เอเชีย				
1.	บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	ผู้จัดการด้านการกำกับดูแล (7 ปี) ก่อนหน้านี้ทำงานที่ กรมการบินพลเรือน ตำแหน่งนักวิชาการขนส่ง ปฏิบัติการ ฝ่ายความตกลงและเจรจาสิทธิการ (4 ปี)	11 ปี	FD
2.2 สายการบินไทยสมายล์				
1.	บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด	ด้านการบริหารรายได้และราคาขาย	8 ปี	WE

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ตารางที่ 4.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (ต่อ)

ลำดับ	บริษัท/องค์กร	ประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบิน	จำนวนประสบการณ์การทำงานในอุตสาหกรรมการบิน	รหัส
2.3 สายการบินไทยไลอ้อนแอร์				
1.	บริษัท ไทย ไลอ้อน เมนทารี จำกัด	ด้านเครือข่ายการบินและตารางเวลาบิน	8 ปี	SL
2.4 สายการบินไทยเวียตเจ็ทแอร์				
1.	บริษัท ไทยเวียตเจ็ทแอร์ จอยท์ สต็อค จำกัด	ด้านการขายและช่องทางการจัดจำหน่าย	25 ปี	VZ
2.5 การบินไทย				
1.	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	สายการพาณิชย์	18 ปี	TG
2.6 สายการบินบางกอกแอร์เวย์				
1.	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	วางแผนเส้นทางบิน, วิเคราะห์ตลาด, สิทธิการบิน	15 ปี	PG
2.	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	วางแผนเส้นทางบิน, วิเคราะห์ตลาด, สิทธิการบิน	7 ปี	PG
3.	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	วางแผนเส้นทางบิน, วิเคราะห์ตลาด, สิทธิการบิน	6 ปี	PG
2.7 สายการบินคาเธ่แปซิฟิค				
1.	บริษัท คาเธ่ย์ แอร์เวย์ จำกัด	สายการพาณิชย์และบริการภาคพื้น	35 ปี	CX
2.8 สายการบินสกู๊ต				
1.	บริษัท สกู๊ต ไทเกอร์แอร์ จำกัด	ด้านเครือข่ายการบินและตารางเวลาบิน	17 ปี	TR

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ตารางที่ 4.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (ต่อ)

ลำดับ	บริษัท/องค์กร	ประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบิน	จำนวนประสบการณ์การทำงานในอุตสาหกรรมการบิน	รหัส
2.9 ผู้มีประสบการณ์ในธุรกิจสายการบิน				
1.	บริษัท รถไฟความเร็วสูง สายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด	สายการพาณิชย์ (การบินไทย, สายการบินไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์, สายการบินไทยสมายล์ และสายการบินไทยเวียตเจ็ท แอร์)	17 ปี	CC
3. ผู้ประกอบการสนามบินของไทย				
3.1 บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)				
1.	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	ผู้บริการท่าอากาศยาน และสายงานยุทธศาสตร์	20 ปี	A1
2.	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	การพัฒนาธุรกิจและการตลาดเชิงพาณิชย์และด้านการบิน	15 ปี	A1
3.	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	การพัฒนาธุรกิจและการตลาดเชิงพาณิชย์และด้านการบิน	11 ปี	A1
4.	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	การพัฒนาธุรกิจและการตลาดเชิงพาณิชย์และด้านการบิน	10 ปี	A1

ตารางที่ 4.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (ต่อ)

ลำดับ	บริษัท/องค์กร	ประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบิน	จำนวนประสบการณ์การทำงานในอุตสาหกรรมการบิน	รหัส
3.2 กรมท่าอากาศยาน				
1.	กรมท่าอากาศยาน	ด้านการพาณิชย์ ด้านเจรจาสิทธิและตารางเวลาการบิน	33 ปี	A2
4. สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA)				
1.	สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (The International Air Transport Association : IATA)	Station Manager, Associate member, Commercial	40 ปี	IA
5. บุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านการขนส่งทางอากาศในเชิงวิชาการ				
1.	ศูนย์วิจัยและบริหารวิชาการด้านการขนส่งทางอากาศ ภาควิชาวิศวกรรมการบินและอวกาศ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	การขนส่งทางอากาศในเชิงวิชาการและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องด้านการบิน	24 ปี	KU

จากตารางที่ 4.1 เป็นข้อมูลทั่วไปของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) เป็นไปตามเกณฑ์ที่ผู้วิจัยกำหนดไว้ ซึ่งผู้วิจัยคัดเลือกจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการใช้เสรีภาพทางอากาศทั้งหน่วยงานกำกับด้านการบิน ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน สมาคมด้านการบินและบุคลากรด้านวิชาการ ที่มีความรู้และประสบการณ์ด้านการใช้เสรีภาพทางอากาศ โดยผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จำนวน 19 คน มาจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จำนวน 1 คน จากผู้ประกอบการสายการบินหรือผู้มีประสบการณ์ในธุรกิจสายการบิน จำนวน 11 คน จาก

ผู้ประกอบการสนามบินของไทยจำนวน 5 คน จากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) จำนวน 1 คน และบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านการขนส่งทางอากาศในเชิงวิชาการ จำนวน 1 คน โดยมีประสบการณ์เฉลี่ยของทุกคนอยู่ที่ประมาณ 17.9 ปี

4.1.2 ผลการวิเคราะห์มุมมองด้านการแข่งขันและการวิเคราะห์ศักยภาพของผู้ประกอบการด้านการบินในภูมิภาคอาเซียน

1) มุมมองหรือความคิดเห็นทั้งในด้านผลดีและผลเสียต่อการแข่งขัน

จากผลการสัมภาษณ์แสดงให้เห็นว่าผู้ให้ข้อมูลสำคัญมีความคิดเห็นต่อการแข่งขันไปในทิศทางเดียวกันโดยผลดีของการแข่งขันคือทำให้ภาพรวมเศรษฐกิจและการจ้างงานขยายตัว สำหรับผู้โดยสารจะได้รับประโยชน์จากการมีทางเลือกมากขึ้นทั้งจำนวนสายการบิน เส้นทางบิน การให้บริการและมีราคาค่าโดยสารเฉลี่ยที่ถูกลง นอกจากนั้นผู้ประกอบการสายการบินยังต้องมีการพัฒนาและปรับปรุงการให้บริการและผลิตภัณฑ์อยู่เสมอ จึงทำให้ผลประโยชน์ตกอยู่กับผู้โดยสาร อย่างไรก็ตามการแข่งขันทำให้เกิดผลเสียต่อผู้ประกอบการโดยผู้ประกอบการที่มีจำนวนเงินทุนมากกว่าย่อมได้เปรียบในการแข่งขันทั้งระยะสั้นและระยะยาว เนื่องจากในการแข่งขันมีความจำเป็นต้องใช้เงินทุนในด้านต่าง ๆ เป็นจำนวนมาก และมีการปรับตัวให้เข้ากับสถานการณ์อยู่เสมอเพื่อแย่งชิงส่วนแบ่งทางการตลาด ทำให้ผู้ประกอบการขนาดเล็กในตลาดเสียเปรียบผู้ประกอบการขนาดใหญ่และอาจเกิดความไม่เท่าเทียมในการแข่งขันได้ ผู้ให้ข้อมูลสำคัญรหัส FD A2 และ KU จึงให้ความเห็นเพิ่มเติมไปในทิศทางเดียวกันเกี่ยวกับการกำกับดูแลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ว่าจะต้องมีการกำกับดูแลด้านการแข่งขันอย่างมีประสิทธิภาพ มีความเป็นเป็นธรรมและเกิดประโยชน์สูงสุด เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อทุกภาคส่วนของตลาดอย่างเท่าเทียม

2) ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญในประเด็นจุดเด่นและจุดด้อยของผู้ประกอบการด้านการบินที่เป็นแบรนด์ไทย (เช่น การบินไทย ไทยสมายล์แอร์เวย์ บางกอกแอร์เวย์และนกแอร์)

จากผลการสัมภาษณ์แสดงให้เห็นว่าผู้ประกอบการด้านการบินที่เป็นแบรนด์ไทย (เช่น การบินไทย ไทยสมายล์แอร์เวย์ บางกอกแอร์เวย์และนกแอร์) ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบมีจุดเด่นคือ ผลิตภัณฑ์และภาพลักษณ์การให้บริการแบบไทยจึงได้รับความยอมรับจากคนไทยและสามารถดึงดูดชาวต่างชาติได้ นอกจากนั้นยังมีฝูงบินที่หลากหลายสามารถรองรับการเดินทางในจุดหมายต่าง ๆ ได้อย่างเหมาะสม ครอบคลุมทั้งจุดหมายภายในประเทศและจุดหมายระหว่างประเทศ โดยมีการเชื่อมต่อเที่ยวบินและเวลาเข้า – ออกของเที่ยวบินที่ดี นอกจากนั้นยังมีเครือข่ายและพันธมิตรด้านการบินที่หลากหลายครอบคลุมทั่วโลก อย่างไรก็ตามสายการบินเหล่านี้ยังมีข้อเสียและปัญหาต่าง ๆ ได้แก่ การบริหารจัดการต้นทุนและ

ปัญหาการเงินของบริษัทที่ยังมีความเสียเปรียบสายการบินแบรนด์ต่างชาติเล็กน้อย ปัญหาด้านการปฏิบัติการบิน (Operation) ของบางสายการบินที่ยังไม่สามารถบริการจัดการในสถานการณ์ต่าง ๆ ได้อย่างเหมาะสมและขาดความยืดหยุ่นในการบริหารจัดการในสถานการณ์ฉุกเฉิน นอกจากนั้นระบบการทำงานต่าง ๆ ภายในองค์กรยังมีความล่าช้าโดยไม่จำเป็นและส่งผลเสียต่อการบริหารจัดการภาพรวมขององค์กรได้

3) ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญในประเด็นจุดเด่นและจุดด้อยของผู้ประกอบการด้านการบินที่มีแบรนด์อาเซียนเป็นส่วนประกอบ (เช่น ไทยแอร์เอเชีย ไทยไลอ้อนแอร์และไทยเวียตเจ็ทแอร์)

จากผลการสัมภาษณ์แสดงให้เห็นว่าผู้ประกอบการด้านการบินที่มีแบรนด์อาเซียนเป็นส่วนประกอบ (เช่น ไทยแอร์เอเชีย ไทยไลอ้อนแอร์และไทยเวียตเจ็ทแอร์) มีจุดเด่นคือเป็นแบรนด์ที่มีระบบการจัดการที่เป็นแบบแผนเช่นเดียวกันกับประเทศอื่น ๆ จึงมีองค์ความรู้และประสบการณ์ในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำมาอย่างยาวนานทำให้เกิดมาตรฐานในการบริการโดยส่วนใหญ่มีฝูงบินในเครือข่ายขนาดใหญ่และมีแบบอากาศยานที่น้อยจึงทำให้สามารถคุมต้นทุนในการดำเนินงานได้อย่างดี ในแง่มุมของลักษณะธุรกิจที่เป็นสายการบินต้นทุนต่ำทำให้มีโอกาสในการทำราคาได้อย่างหลากหลายและมีความยืดหยุ่นมากกว่าสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบสามารถเข้าถึงผู้บริโภคได้ง่ายกว่าและมีโอกาสในการหารายได้จากช่องทางต่าง ๆ ได้มากขึ้น สำหรับในด้านการบริการมีเส้นทางบิน เวลาการบินที่หลากหลายสามารถรองรับการเดินทางได้ทั้งหมดโดยเฉพาะอย่างยิ่งเส้นทางบินข้ามภาคภายในประเทศ นอกจากนั้นมีระบบโครงสร้างองค์กรจากบริษัทผู้ถือหุ้นใหญ่จากต่างประเทศทำให้มีการบริหารที่ชัดเจนและมีประสิทธิภาพ มีเงินทุนในการบริหารจัดการสูงและมีเครือข่ายขนาดใหญ่ในภูมิภาคทำให้สามารถรองรับสถานการณ์ต่าง ๆ ได้อย่างดีอย่างไรก็ตามสายการบินเหล่านี้ยังมีข้อเสียและปัญหาต่าง ๆ ได้แก่ การมุ่งเน้นการใช้กลยุทธ์ด้านราคาและเป็นการทุ่มตลาดทำให้สูญเสียงบประมาณสูงเกินความจำเป็น และเป็นการบิดเบือนภาพรวมกลไกของตลาด สำหรับการมีแบบของอากาศยานน้อยเป็นผลเสียในแง่มุมของการขยายเส้นทางบินและการจัดสรรแบบอากาศยานให้เหมาะสมกับแต่ละจุดหมายปลายทาง นอกจากนั้นยังพบปัญหาการให้บริการหลังการขาย การบริการทางโทรศัพท์หรือข้อกำหนดของตั๋วโดยสารที่มีความคลุมเครือ ทำให้เกิดปัญหาการให้บริการตามมาได้ และเนื่องจากบริษัทที่ถือหุ้นในต่างชาติเน้นผลลัพธ์ในด้านการบริหารและด้านการเงินเป็นหลักจึงทำให้การดำเนินนโยบายบางอย่างส่งผลกระทบต่อสวัสดิการและการจ้างงานของพนักงาน

4) ความคิดเห็นต่อสถานการณ์การแข่งขันของภาพรวมเส้นทางบินภายในประเทศก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) ทั้งในประเทศไทยและประเทศในภูมิภาคอาเซียน

จากผลการสัมภาษณ์แสดงให้เห็นถึงสถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินภายในประเทศก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) ที่มีการแข่งขันสูงมากโดยแต่ละสายการบินต่างมีเส้นทางบินที่หลากหลายทั้งจากเมืองหลัก เมืองรอง และเส้นทางข้ามภาค รวมถึงมีความถี่เส้นทางบินตลอดทั้งวัน โดยเฉพาะเส้นทางหลักที่ทุกสายการบินให้บริการทั้งหมด สำหรับเส้นทางสายรองและเส้นทางข้ามภาค มีการแข่งขันค่อนข้างน้อยไปจนถึงการผูกขาด ทำให้ผู้โดยสารเผชิญราคาค่าโดยสารเฉลี่ยที่แพงขึ้น ผลจากการแข่งขันและการใช้กลยุทธ์ด้านราคา ทำให้ราคาค่าโดยสารเฉลี่ยของแต่ละสายการบินมีความใกล้เคียงกันมากและเป็นผลิตภัณฑ์ที่สามารถทดแทนกันได้ จนทำให้ไม่สามารถสะท้อนต้นทุนที่แท้จริงและไม่เป็นไปตามแผนธุรกิจที่ควรจะเป็น โดยผู้ให้ข้อมูลสำคัญรหัส WE และ PG ให้ความคิดเห็นไปในทิศทางเดียวกันว่าในปี 2562 สายการบินส่วนใหญ่ได้เปลี่ยนกลยุทธ์โดยการลดจำนวนเที่ยวบินภายในประเทศและเพิ่มจำนวนเส้นทางบินและความถี่เที่ยวบินระหว่างประเทศแทน เนื่องจาสามารถทำราคาได้ดีกว่าและมีโอกาสทางการขายที่หลากหลายมากขึ้น นอกจากนั้นผู้ให้ข้อมูลสำคัญรหัส CX ให้ความคิดเห็นเพิ่มเติมว่าจากการแข่งขันในธุรกิจที่มีผลิตภัณฑ์คล้ายกัน การทำให้ดูแตกต่างจึงเป็นกลยุทธ์ที่น่าสนใจ

สำหรับสถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินภายในประเทศของประเทศในภูมิภาคอาเซียนก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) มีการแข่งขันสูงเช่นเดียวกันกับประเทศไทย แต่เป็นการแข่งขันแบบผู้ขายน้อยรายที่มีความสมดุลทั้งอุปสงค์และอุปทาน โดยส่วนใหญ่มีสายการบินที่ให้บริการน้อยกว่าในประเทศไทยที่มีสายการบินให้บริการมากถึง 7 สายการบิน เนื่องจากการส่งเสริมผู้ประกอบการภายในประเทศและนโยบายการกำกับด้านการแข่งขัน นอกจากนั้นยังเป็นไปตามลักษณะเศรษฐกิจ การท่องเที่ยวและลักษณะภูมิประเทศ ที่มีความจำเป็นต่อการเดินทางทางอากาศโดยเวียดนามมีภูมิประเทศเป็นแนวยาวคล้ายกับประเทศไทย สำหรับประเทศที่มีภูมิประเทศเป็นเกาะและมีดินแดนอยู่ไกลกันอย่างมาเลเซีย อินโดนีเซียและฟิลิปปินส์ ยังมีความต้องการเดินทางทางอากาศสูงเนื่องจากมีความสะดวกสบายและรวดเร็วกว่า

5) ความคิดเห็นต่อสถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินระหว่างประเทศก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) ในภูมิภาคอาเซียน

จากผลการสัมภาษณ์แสดงให้เห็นถึงสถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินระหว่างประเทศก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) ในภูมิภาคอาเซียนที่มีการแข่งขันสูง เนื่องจากเป็นตลาดที่มีศักยภาพและมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องจากทั้งกลุ่มลูกค้าธุรกิจและ

นักท่องเที่ยว เหมาะสำหรับการทำตลาดทั้งสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินต้นทุนต่ำโดยเฉพาะอย่างยิ่งในเส้นทางบินไปยังเมืองหลวงและเมืองสำคัญทางเศรษฐกิจในแต่ละประเทศ เนื่องจากมีอุปสงค์ในตลาดจำนวนมากรวมถึงมีความสามารถในการเชื่อมต่อโครงข่ายด้านการบิน สำหรับการเชื่อมต่อระหว่างเมืองรองในแต่ละประเทศมีจำนวนเพิ่มขึ้นเพื่อตอบสนองต่อความต้องการและเป็นการเปิดตลาดใหม่ ๆ แต่ก็มาพร้อมกับความไม่แน่นอนของตลาดและการสร้างอุปสงค์อย่างยั่งยืน

ในแง่มุมของการแข่งขัน ผู้ให้ข้อมูลสำคัญรหัส CA และ TG ได้ให้ความคิดเห็นไปในทิศทางเดียวกันในเรื่องการใช้เสรีภาพทางอากาศที่ 5 จากสายการบินในภูมิภาคอื่น ๆ นอกเหนือจากการใช้เสรีภาพทางอากาศที่ 3 และ 4 ของสายการบินภายในภูมิภาค จึงทำให้มีระดับการแข่งขันสูงขึ้นและเกิดเป็นความท้าทายในกลยุทธ์ด้านการแข่งขันของแต่ละสายการบิน นอกจากนั้นผู้ให้ข้อมูลสำคัญรหัส SL กล่าวถึงการเข้ามาของผู้ประกอบการรายใหม่เป็นเรื่องที่ท้าทายเป็นอย่างมากเนื่องจากข้อจำกัดของเวลาเข้า – ออกสนามบินที่จำกัดและการเลือกใช้เครื่องบินให้เหมาะสมกับลักษณะของตลาด และผู้ให้ข้อมูลสำคัญรหัส A2 และ IA กล่าวถึงการใช้ประโยชน์และการส่งเสริมระบบเครือข่ายสายการบินในแต่ละประเทศ จะมีส่วนสำคัญในการกระจายผู้โดยสารได้ดียิ่งขึ้นเช่น กลุ่มแอร์เอเชีย กลุ่มสิงคโปร์แอร์ไลน์และกลุ่มไลอ้อนแอร์ เป็นต้น

4.1.3 ผลการวิเคราะห์ภาพรวมมุมมองด้านการใช้ประโยชน์และผลกระทบของการเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

1) ความคิดเห็นของการเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่อภาพรวมเศรษฐกิจของภูมิภาคอาเซียน

จากผลการสัมภาษณ์แสดงให้เห็นว่าการเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนส่งผลให้ภาพรวมเศรษฐกิจขยายตัวมากขึ้นโดยเฉพาะการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากการขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำและการโปรโมทตลาดการท่องเที่ยวในแต่ละประเทศ ส่งผลให้เศรษฐกิจการท่องเที่ยวและการจ้างงานขยายตัวสูงขึ้นในทิศทางเดียวกัน รวมทั้งเกิดการหมุนเวียนของเศรษฐกิจไปยังอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง นอกจากนั้นยังเป็นปัจจัยสนับสนุนด้านการค้าและการลงทุนภายในภูมิภาคอีกด้วย นอกจากการเดินทางภายในภูมิภาคอาเซียนแล้วผู้ให้ข้อมูลสำคัญรหัส FD ยังกล่าวถึงประโยชน์จากการเดินทางเข้า-ออกประเทศจีนได้อย่างเสรีเป็นการสนับสนุนการเดินทางทางอากาศระหว่างภูมิภาคอาเซียนและเอเชียตะวันออกได้อีกด้วย

อย่างไรก็ตามผู้ให้ข้อมูลสำคัญรหัส PG CX A2 และ KU ให้ความคิดเห็นไปในทิศทางเดียวกันว่าการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นอาจกระจุกตัวอยู่ในประเทศที่มีศักยภาพทาง

เศรษฐกิจ เช่น สิงคโปร์ ไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย เวียดนามและฟิลิปปินส์ เป็นต้น ทำให้บางประเทศที่มีความสามารถในการแข่งขันต่ำกว่าเกิดความเสียเปรียบและอาจไม่ได้รับผลกระทบเชิงบวกอย่างที่สมควร เช่น เมียนมาร์ ลาว และกัมพูชา เป็นต้น

นอกจากนั้นผู้ให้ข้อมูลสำคัญรหัส TR แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับการแข่งขันและคู่แข่งทางการค้าที่หลากหลายมากขึ้นนอกเหนือจากคู่แข่งจากภายในประเทศจะเป็นบทพิสูจน์ความสามารถของแต่ละผู้ประกอบการในบริบทของเศรษฐกิจภายในภูมิภาค และผู้ให้ข้อมูลสำคัญรหัส A1 แสดงความคิดเห็นในมุมมองของธุรกิจสนามบินซึ่งสามารถสร้างรายได้จากจำนวนผู้โดยสาร เที่ยวบินและการขนส่งสินค้าที่มากขึ้นโดยสนามบินที่มีโครงสร้างพื้นฐานพร้อมจะมีความได้เปรียบในการแข่งขันและรองรับความหนาแน่นที่เกิดขึ้นได้

2) ความคิดเห็นของการใช้ประโยชน์จากการเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่อหน่วยงาน

จากผลการสัมภาษณ์แสดงให้เห็นว่าหน่วยงานแต่ละประเภทมีบทบาทและการใช้ประโยชน์จากการเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่แตกต่างกันออกไป โดยสำหรับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยไม่ใช่หน่วยงานในการใช้ประโยชน์จากการเปิดเสรีทางการบินโดยตรงแต่เป็นผู้กำกับดูแลภาพรวมของอุตสาหกรรมโดยมองว่าสายการบินยังใช้การเปิดเสรีการบินไม่เต็มขีดความสามารถ โดยสายการบินส่วนใหญ่ยังคงเน้นการทำตลาดในเส้นทางบินหลักในเมืองหลวงหรือเมืองสำคัญทางเศรษฐกิจ

สำหรับสายการบินจะเป็นผู้ใช้ประโยชน์โดยตรงในการเปิดเส้นทางบินระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียนและภูมิภาคใกล้เคียง โดยส่งผลกระทบต่อช่องทางการสร้างรายได้ที่มีความหลากหลายขึ้นและเพิ่มเครือข่ายเส้นทางบินของกลุ่มสายการบิน แต่มาพร้อมกับการแข่งขันด้านราคากับสายการบินคู่แข่งและความท้าทายในการทำตลาดอย่างยั่งยืน นอกจากนั้นผู้ให้ข้อมูลสำคัญรหัส CX กล่าวถึงการใช้ประโยชน์จากการใช้เสรีภาพทางอากาศที่ 5 ในบางจุดบิน เช่น กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) และสิงคโปร์ (ชางฮี) เป็นต้น อย่างไรก็ตามผู้ให้ข้อมูลสำคัญรหัส PG และ TR แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้เสรีภาพทางอากาศที่ 5 ยังไม่คุ่มค่าในเชิงพาณิชย์ในบางเส้นทางบินและยังพบคู่แข่งนอกเหนือจากสายการบินสัญชาติอาเซียนซึ่งอาจเป็นการสร้างความได้เปรียบในเส้นทางบินนั้น เช่น สายการบินในตะวันออกกลาง เป็นต้น

สำหรับสนามบินจะได้รับผลประโยชน์ทางอ้อมในการมีช่องทางรายได้เพิ่มขึ้นจากการทำตลาดของสายการบินที่มีความหลากหลายมากขึ้น ทำให้มีจำนวนผู้โดยสาร จำนวนเที่ยวบิน และการขนส่งสินค้าทางอากาศมากขึ้น โดยสามารถสร้างรายได้จากทั้งรายได้ที่เกี่ยวกับการบิน และรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับด้านการบิน รวมถึงมีโอกาสในการวางแผนขยายสนามบินและ

พื้นที่เศรษฐกิจโดยรอบสนามบิน นอกจากนั้นผู้ให้ข้อมูลสำคัญรหัสIA แสดงความคิดเห็นเพิ่มเติมเกี่ยวกับสนามบินควรมีการพิจารณาถึงการขยายขีดความสามารถของสนามบินอยู่เสมอ

3) ประโยชน์และอุปสรรคของการเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ต่อการดำเนินธุรกิจ

จากผลการสัมภาษณ์แสดงให้เห็นถึงประโยชน์ของการเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนโดยเป็นประโยชน์ต่อธุรกิจจากผลกระทบของการเปิดเสรีฯ เช่น การผ่อนคลายกฎระเบียบ การลดเงื่อนไข เป็นต้น และเป็นการเปิดโอกาสให้ผู้ที่สนใจเข้ามาทำธุรกิจในอุตสาหกรรมการบินมากขึ้น โดยแต่ละสายการบินมีทางเลือกในการเปิดเส้นทางบินได้มากขึ้นและเป็นโอกาสที่ดีในการพัฒนาผลิตภัณฑ์ให้พร้อมกับการแข่งขัน ส่งผลให้ผู้บริโภคได้รับประโยชน์จากผลิตภัณฑ์ที่หลากหลาย มีราคาเหมาะสมกับการให้บริการ โดยผู้ให้ข้อมูลสำคัญรหัส TG และ IA แสดงความเห็นว่าจะต้องพิจารณาผลประกอบการในเชิงพาณิชย์เป็นสำคัญ นอกจากนั้นผู้ให้ข้อมูลสำคัญรหัส PG แสดงความเห็นเกี่ยวกับศักยภาพของสายการบินที่ให้บริการ โดยสายการบินที่มีศักยภาพมากกว่า จะมีความได้เปรียบในตลาดและสามารถแข่งขันในตลาดได้อย่างยั่งยืน

สำหรับสนามบินเป็นโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางอากาศของประเทศ จึงไม่มีการแข่งขันในธุรกิจนี้มากเกินไปจนเป็นอุปสรรคและโดยลักษณะธุรกิจนี้เป็นธุรกิจปลายน้ำที่มีรายได้ผันแปรตามจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น เมื่อสายการบินสามารถทำการบินได้อย่างหลากหลาย ขนส่งผู้โดยสารได้มากขึ้น ย่อมทำให้ธุรกิจสนามบินขยายตัวในแนวโน้มเดียวกัน

อย่างไรก็ตามการเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเป็นอุปสรรคโดยสายการบินต้องเผชิญกับการแข่งขันของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมเดียวกันมากขึ้น โดยผู้ให้ข้อมูลสำคัญรหัส PG แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับสายการบินขนาดเล็กหรือมีเงินทุนน้อยจะมีความเสียเปรียบสายการบินขนาดใหญ่ นอกจากนั้นในแต่ละประเทศมีความแตกต่างในเชิงระบบเศรษฐกิจและระบบกฎหมาย จึงทำให้เกิดการปกป้องสิทธิประโยชน์ของประเทศตนเองโดยผู้ให้ข้อมูลสำคัญรหัส KU แสดงความคิดเห็นเพิ่มเติมว่าการเปิดเสรีฯ ไม่เหมาะกับบางประเทศที่ต้องการปกป้องผลประโยชน์บางส่วนไว้ จึงต้องมีการคำนึงถึงการวางแผนระเบียบต่าง ๆ ให้เหมาะสมในระยะยาว

ในด้านการกำกับดูแลผู้ให้ข้อมูลสำคัญรหัส SL และ TR แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับการกำกับดูแลที่ต้องเป็นธรรม ถ้าหากไม่มีการกำกับดูแลอย่างเหมาะสมประกอบกับสภาวะอุปทานของการเดินทางมากกว่าอุปสงค์เป็นผลให้สายการบินไม่สามารถแข่งขันได้ในระยะยาว

นอกจากนั้นผู้ให้ข้อมูลสำคัญรหัส FD กล่าวว่าผลกระทบของการเปิดเสรีในภาพรวมมีการกำหนดเงื่อนไขมากกว่าการทำความตกลงแบบทวิภาคีจึงทำให้ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากข้อตกลงดังกล่าวได้มากเท่าที่ควร

สำหรับสนามบินไม่พบอุปสรรคโดยตรงแต่อาจพบปัญหาจากการการพัฒนาท่าอากาศยานที่ล่าช้าไม่เป็นไปตามแผนหรือไม่สอดคล้องกับปริมาณความต้องการซึ่งอาจทำให้เกิดผลกระทบต่อการอำนวยความสะดวกต่อสายการบินและผู้โดยสารได้

4) ความคิดเห็นของการเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแบบเต็มรูปแบบในอนาคต

จากผลการสัมภาษณ์สามารถสรุปความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากการสัมภาษณ์ในประเด็นการเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแบบเต็มรูปแบบในอนาคต โดยการเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแบบเต็มรูปแบบมีโอกาสเกิดขึ้นได้ยาก เนื่องจากโดยปกติแล้วภูมิภาคอาเซียนยังมีความแตกต่างกันในแต่ละประเทศทั้งในด้านการเมือง เศรษฐกิจและสังคมในภาพรวม และแต่ละประเทศมีนโยบายหรือความเห็นต่อเรื่องนี้ที่แตกต่างกันออกไป เช่น บางประเทศอาจจะให้เปิดเฉพาะบางจุดบินเท่านั้น หรือบางประเทศต้องการให้เปิดจุดบินทั้งหมด เป็นต้น นอกจากนั้นแต่ละประเทศค่อนข้างปกป้องประโยชน์ของประเทศตนเองทั้งสายการบินของประเทศและจุดบินที่สำคัญ ดังนั้นประเทศที่มีความสามารถในการแข่งขันสูงกว่าจะมีความได้เปรียบประเทศที่มีความสามารถในการแข่งขันต่ำกว่า

ในอนาคตเพื่อให้การเปิดเสรีฯ สามารถดำเนินไปได้ ควรมีการปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลงปัจจัยต่าง ๆ อย่างเหมาะสม เช่น การปรับปรุงกฎหมาย/ข้อตกลงระหว่างประเทศหรือภูมิภาคไปทีละระดับ เป็นต้น โดยผู้ให้ข้อมูลสำคัญรหัส IA แสดงความคิดเห็นว่าภาครัฐและหน่วยงานในการกำกับจะต้องมีบทบาทอย่างชัดเจนเพื่อกำหนดแนวทางในการแข่งขันอย่างเป็นธรรมโดยมุ่งเน้นการพัฒนากฎระเบียบให้ทันสมัย สามารถอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบธุรกิจได้อย่างเหมาะสม และผู้ให้ข้อมูลสำคัญรหัส KU แสดงความคิดเห็นว่า การเปิดเสรีฯ จะเกิดขึ้นได้นั้นในแต่ละประเทศต้องมีมาตรฐานในการกำกับดูแลและมีความสามารถในการแข่งขันอยู่ในระดับที่ใกล้เคียงกัน

นอกจากนั้นผู้ให้ข้อมูลสำคัญต่าง ๆ แสดงความคิดเห็นเพิ่มเติมถึงแนวทางการเปิดเสรีฯ ที่สามารถเกิดขึ้นได้ในอนาคต เช่น ผู้ให้ข้อมูลสำคัญรหัส CA และ FD แสดงความคิดเห็นว่าอาจมีการพิจารณาเปิดเสรีภาพที่ 7 ก่อนได้ตามความพร้อมและความต้องการของประเทศที่ต้องการ ประกอบกับการศึกษาผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น และผู้ให้ข้อมูลสำคัญรหัส PG TR IA และ KU แสดงความคิดเห็นไปในทิศทางเดียวกันว่าการเปิดเสรีฯ ควรเริ่มจากประเทศที่มีความพร้อมก่อนใน

ระดับทวิภาคี ระดับไตรภาคี ระดับพหุพาคี ระดับภูมิภาคย่อย และระดับภูมิภาคทั้งหมด เพื่อศึกษาถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นและเป็นต้นแบบในการพัฒนาการเปิดเสรีฯ ในลำดับถัดไป ในอีกแง่มุมหนึ่ง ผู้ให้ข้อมูลสำคัญรหัส FD ได้แสดงความคิดเห็นถึงการพิจารณาแลกเปลี่ยนผลประโยชน์หรือการเจรจาแบบข้ามอุตสาหกรรม (Cross Sector) โดยผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นกับด้านการบินเพียงอย่างเดียวนั้นอาจจะเกิดความได้เปรียบเสียเปรียบมากเกินไป

ในส่วนของสนามบินผู้ให้ข้อมูลสำคัญรหัส A1 ได้แสดงความคิดเห็นว่าควรส่งเสริมให้แต่ละประเทศมีแนวทางพัฒนาที่สอดคล้องกัน เช่น การวางแผนด้านการขนส่งทางอากาศร่วมกัน (Master plan) การเตรียมพร้อมของแต่ละท่าอากาศยานให้สอดคล้องไปในทิศทางเดียวกันทั้งภูมิภาค การคิดค้นและออกแบบแนวทางการสร้างประโยชน์อย่างเท่าเทียม (Equal Mutual Agreement) เป็นต้น

4.1.4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นต่อร่างแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน

จากผลการสัมภาษณ์แสดงให้เห็นว่าผู้ให้ข้อมูลสำคัญเห็นด้วยกับร่างแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน โดยมีรายละเอียดเพิ่มในแต่ละประเด็นดังนี้

1) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญรหัส CA FD TR และ IA แสดงความคิดเห็นไปในทิศทางเดียวกันว่าการเปิดเสรีภาพทางอากาศที่ 7 มีโอกาสเป็นไปได้มากที่สุดโดยเฉพาะในส่วนของการขนส่งสินค้าแต่ทั้งนี้ช่วงระยะเวลาและปีที่เริ่มดำเนินการขึ้นอยู่กับสถานการณ์ในช่วงเวลานั้น เนื่องจากแต่ละประเทศยังต้องใช้ระยะเวลาในการฟื้นฟูเศรษฐกิจจากเหตุการณ์โควิด-19 อีกทั้งการดำเนินนโยบายของแต่ละประเทศที่ยังไม่ชัดเจน

2) สำหรับการเปิดเสรีภาพทางอากาศที่ 8 และ 9 มีความเป็นไปได้ในระยะยาวแต่ไม่อาจระบุปีที่ชัดเจนได้หรืออาจเกิดขึ้นได้ยาก ในกรณีของการขนส่งสินค้าสามารถเกิดขึ้นได้จริงแต่ขึ้นอยู่กับการเจรจาต่อรองของแต่ละประเทศและความต้องการของตลาด สำหรับการขนส่งผู้โดยสารควรมีการจำกัดที่นั่งอย่างเหมาะสมเนื่องจากยังต้องมีการปกป้องผลประโยชน์สำหรับสายการบินในประเทศไว้บางส่วนแต่สำหรับการขนส่งสินค้าไม่ควรจำกัดเพื่อสร้างแรงจูงใจในการประกอบกิจกรรมและมีความยืดหยุ่นมากกว่าการขนส่งผู้โดยสาร

3) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญรหัส PG แสดงความคิดเห็นเพิ่มเติมว่าถ้ามีการเพิ่มมุมมองของการเจรจาในรูปแบบทวิภาคี ไตรภาคีหรือพหุพาคี ของคู่ประเทศหรือกลุ่มประเทศย่อยในภูมิภาคจะเพิ่มโอกาสในความน่าจะเป็นของการใช้เสรีภาพทางอากาศได้

4) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญรหัส CX แสดงความคิดเห็นเพิ่มเติมว่าการทยอยผ่อนคลายกฎระเบียบ/ข้อตกลง ไปทีละขั้นตอนมีความเป็นไปได้สูง และสามารถศึกษาผลกระทบในด้านต่าง ๆ ได้อย่างครอบคลุม

5) สำหรับระยะเวลานั้นคาดการณ์ได้ยากหรือยังไม่สามารถคาดการณ์ได้อย่างแน่ชัด ซึ่งอนาคตเป็นสิ่งที่ไม่แน่นอนอาจเกิดวิกฤตการณ์ประเภทใหม่หรือโอกาสในการทำธุรกิจการบินรูปแบบใหม่ที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้

6) สำหรับประเด็นในเรื่องท่าอากาศยานหรือจุดบินนั้นผู้ให้ข้อมูลสำคัญรหัส CA แสดงความคิดเห็นเพิ่มเติมว่าสามารถเริ่มจากท่าอากาศยานในเมืองสำคัญก่อน และท่าอากาศยานขนาดเล็กอาจใช้วิธีการทดลองเป็นพื้นที่ (Sandbox) เพื่อศึกษาผลกระทบของอุปสงค์-อุปทานในตลาด นอกจากนั้นผู้ให้ข้อมูลสำคัญรหัส A2 แสดงความคิดเห็นเพิ่มเติมเกี่ยวกับสนามบินต้องมีแผนการพัฒนาแต่ละท่าอากาศยานในระยะยาวเพื่อให้เหมาะสมกับความต้องการที่มากขึ้นได้อย่างทันเวลา

7) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญรหัส WE และ CC แสดงความคิดเห็นว่าควรมีการกำกับดูแลการแข่งขันอย่างใกล้ชิด เท่าเทียมและให้เหมาะสมกับทั้งผู้ประกอบการรายใหญ่และรายเล็ก รวมถึงการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารและการปกป้องผลประโยชน์ของประเทศ

4.1.5 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่องานวิจัย

จากผลการสัมภาษณ์แสดงประเด็นความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่องานวิจัยเพื่อให้งานวิจัยนี้มีความสมบูรณ์มากขึ้น โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญรหัส CA กล่าวถึงการใช้ประโยชน์จากเสรีภาพตามข้อตกลงที่มีอยู่ให้ได้อรรถประโยชน์สูงสุดเป็นลำดับแรก เนื่องจากการขยายการใช้เสรีภาพทางอากาศจนถึงเสรีภาพที่ 7 - 9 อาจไม่เหมาะสมและเกินความจำเป็น

2) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญรหัส FD และ WE กล่าวถึงตัวอย่างการเปิดเสรีทางการบินในกลุ่มประเทศยุโรปซึ่งสามารถปรับเป็นแนวทางได้

3) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญรหัส TG และ WE กล่าวถึงการศึกษาภาพรวมเศรษฐกิจ สังคม และความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ การเมืองและการปกครองของประเทศในภูมิภาคอาเซียนและรวมถึงการจัดการความเสี่ยงภายใต้สถานการณ์ต่าง ๆ ที่มีผลต่อการใช้ประโยชน์จากเสรีภาพทางอากาศที่มีในปัจจุบัน

4) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญรหัส CC และ KU กล่าวถึงประเด็นที่เกี่ยวข้องในเรื่องการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารและกลยุทธ์ของสายการบินในการสร้างรายได้ในระยะยาว

รวมถึงแนวทางการกำกับดูแลด้านต่าง ๆ ในภาพรวม เช่น กฎระเบียบ/ข้อบังคับต่าง ๆ การควบคุมการแข่งขันอย่างเหมาะสมเท่าเทียม เป็นต้น

5) ในมุมมองของธุรกิจภายในสนามบินผู้ให้ข้อมูลสำคัญรหัส A1 กล่าวถึงการสนับสนุนการเปิดเสรีในกลุ่มกิจกรรมอื่น ๆ นอกเหนือจากการขนส่ง เช่น คลังสินค้า การจัดการเชื้อเพลิง ศูนย์ซ่อมอากาศยานและการบริการภาคพื้น เป็นต้น

6) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญรหัส A2 กล่าวถึงการศึกษาลักษณะทั่วไปและข้อดี - ข้อเสียของการจัดทำข้อตกลงแบบสองฝ่ายและแบบมากกว่าสองฝ่าย เพื่อประกอบการพิจารณากลุ่มประเทศและช่วงระยะเวลาที่เหมาะสม

7) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญรหัส IA กล่าวถึงการศึกษาลักษณะการทำธุรกิจของสายการบินในรูปแบบต่าง ๆ รวมถึงการติดตามข่าวสาร สถานการณ์การเปลี่ยนแปลงของโลก รวมถึงระบบโลจิสติกส์และเทคโนโลยี

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

บทที่ 5
สรุปและอภิปรายผล

การศึกษาเรื่องแนวทางการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศอาเซียน เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research) มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน โดยทำการศึกษาเอกสาร ตำราและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และการสัมภาษณ์เพื่อเก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบิน รวมจำนวนทั้งสิ้น 14 หน่วยงาน 19 คน สามารถสรุปผลการศึกษา และอภิปรายผลการศึกษาตามลำดับได้ ดังนี้

5.1 สรุปผลการวิจัย

จากการศึกษาเอกสาร ตำราและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการใช้เสรีภาพทางอากาศในปัจจุบัน และการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญในเชิงลึกที่เกี่ยวข้องกับการใช้เสรีภาพทางอากาศ สามารถสรุปผลการศึกษาได้ ดังนี้

5.1.1 การออกกฎระเบียบ ข้อบังคับและมาตรฐานด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับเสรีภาพทางอากาศตาม Manual on the Regulation of International Air Transport (Doc 9626) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO)

ตามที่ผู้วิจัยได้ศึกษา กฎระเบียบ ข้อบังคับและมาตรฐานด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับเสรีภาพทางอากาศสามารถสรุปเป็นประเด็นที่เกี่ยวข้องได้ ดังต่อไปนี้

1) เสรีภาพทางอากาศเปรียบเสมือนเครื่องมือทางกฎหมายระหว่างประเทศที่แต่ละประเทศจะต้องปฏิบัติร่วมกัน โดยเป็นวิธีการในเบื้องต้นของการเข้าสู่ตลาดขั้นพื้นฐาน (Basic Market Access) และในแต่ละประเทศสามารถใช้เครื่องมือนี้ในการจัดทำข้อตกลงร่วมกันได้ในหลายระดับทั้งในแบบทวิภาคี (Bilateral Regulation) และแบบพหุภาคี (Multilateral Regulation) ซึ่งโดยปกติการแลกเปลี่ยนสิทธิประโยชน์จะบังคับใช้กับการให้บริการทางอากาศระหว่างประเทศแบบประจำมีกำหนด (scheduled international air services) ที่ขนส่งผู้โดยสารและ/หรือสินค้า ดังนั้นเสรีภาพทางอากาศยังเป็นหนึ่งในเครื่องมือของรัฐเพื่อปกป้องผลประโยชน์ของประเทศและเป็นเครื่องมือเพื่อสนับสนุนกลุ่มตลาดบางส่วนในภาพรวมเพื่อให้มีการเข้าถึงการเดินทางทางอากาศอย่างทั่วถึงได้เช่นกัน

2) การที่สองประเทศหรือกลุ่มประเทศ จะทำข้อตกลงเพื่อให้เกิดการเดินทางทางอากาศระหว่างกันนั้น จะต้องมีการกำหนดลักษณะเงื่อนไขและรายละเอียดในด้านต่าง ๆ ตามความพึงพอใจและผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นร่วมกัน เช่น ข้อกำหนดทางภูมิศาสตร์ เส้นทางที่ให้บริการทางอากาศ ข้อกำหนดทางกายภาพเกี่ยวกับการกำหนดผู้ให้บริการทางอากาศ การใช้เครื่องบินตามลักษณะทางกายภาพหรือทางภูมิศาสตร์ ข้อมูลลักษณะของเสรีภาพทางอากาศที่สามารถใช้ได้ ความจุของปริมาณผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า เป็นต้น

5.1.2 ลักษณะการใช้เสรีภาพทางอากาศในปัจจุบันของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน ภูมิภาคยุโรป รวมถึงภูมิภาคอื่น ๆ

จากการศึกษาเอกสาร ตำราและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง พบว่าการใช้เสรีภาพทางอากาศในปัจจุบันของกลุ่มประเทศต่าง ๆ มีลักษณะดังต่อไปนี้

1) ภูมิภาคยุโรป – ในปัจจุบันภูมิภาคยุโรปได้มีการกำหนดให้สามารถใช้เสรีภาพทางอากาศจนถึงเสรีภาพที่ 9 หรือ Cabotage โดยกำหนดให้สายการบินมีสิทธิเท่าเทียมกันในการเข้าถึงตลาดภายในและมีเสรีภาพในการกำหนดค่าโดยสาร ส่งผลดีทางเศรษฐกิจอย่างมากสำหรับผู้โดยสารในภาพรวมและอุตสาหกรรมการบิน นอกจากนั้นยังมีการขยายไปยังประเทศที่สามบนพื้นฐานของหลักการแลกเปลี่ยนซึ่งกันและกัน โดยขึ้นอยู่กับเงื่อนไขในข้อตกลงทวิภาคีที่กำหนดไว้

2) ภูมิภาคอาเซียน – จากความตกลงพหุภาคีว่าด้วยบริการเดินอากาศ (The Multilateral Agreement on Air Services: MAAS) ในปี พ.ศ. 2552 ความตกลงพหุภาคีว่าด้วยการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ของบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ (The Multilateral Agreement for Full Liberalization of Passenger Air Services: MAFLPAS) ในปี พ.ศ. 2553 และความตกลงพหุภาคีว่าด้วยการเปิดเสรีการขนส่งสินค้าทางอากาศ (The Multilateral Agreement for Full Liberalization of Air Freight Services: MAFLAFS) ในปี พ.ศ. 2553 สามารถสรุปได้ว่าความตกลงทั้ง 3 ฉบับแสดงให้เห็นถึงรายละเอียดเสรีภาพ และข้อกำหนดของจุดหมายที่สามารถทำการบินได้ โดยฉบับที่ 1 และ 2 จะมุ่งเน้นการบินเพื่อขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ส่วนฉบับที่ 3 จะมุ่งเน้นการบินเพื่อขนส่งสินค้า หรือกล่าวโดยสรุปได้ว่าในปัจจุบันกลุ่มประเทศอาเซียนสามารถใช้เสรีภาพทางอากาศได้ถึงเสรีภาพที่ 5 ในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า อย่างไม่จำกัด ระหว่างเมืองใด ๆ ในอาเซียน

3) ภูมิภาคแอฟริกา – ภูมิภาคแอฟริกาได้มีการกำหนดเกี่ยวกับความสามารถในการใช้เสรีภาพทางอากาศไว้ใน YAMOUSSOUKRO DECISION (YD) Article 3 โดยประเทศในภูมิภาคสามารถใช้เสรีภาพทางอากาศได้ถึงเสรีภาพที่ 5 ในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า อย่างไม่จำกัด ทั้งนี้สำหรับการใช้เสรีภาพที่ 5 มีเงื่อนไขในการจำกัดได้ตามรายละเอียดของข้อกำหนด

นอกจากนั้นยังมีการผ่อนคลายมาตรการในการกำหนดราคาโดยให้เป็นไปตามกลไกอุปสงค์และอุปทานของตลาด

5.1.3 ผลกระทบและความเป็นไปได้ในการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

ตามที่ผู้วิจัยได้ดำเนินการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญและศึกษาข้อมูลทุติยภูมิ ผู้วิจัยได้จำแนกประเด็นการศึกษาตามกรอบแนวคิดของการศึกษาในครั้งนี้ จึงสามารถสรุปเป็นประเด็นผลกระทบและความเป็นไปได้ในการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน ดังต่อไปนี้

1) การพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียนส่งผลกระทบต่อภาพรวมเศรษฐกิจภายในภูมิภาคทั้งในอุตสาหกรรมการบินและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง โดยสามารถสรุปประเด็นที่เกี่ยวข้องกับได้ดังนี้

1.1) ผลกระทบต่อภาพรวมเศรษฐกิจของภูมิภาคอาเซียน การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนส่งผลให้ภาพรวมเศรษฐกิจขยายตัวมากขึ้นโดยเฉพาะการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากการขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำและการโปรโมทตลาดการท่องเที่ยวในแต่ละประเทศ ส่งผลให้เศรษฐกิจการท่องเที่ยวและการจ้างงานขยายตัวสูงขึ้นในทิศทางเดียวกัน รวมทั้งเกิดการหมุนเวียนของเศรษฐกิจไปยังอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง นอกจากนั้นยังเป็นปัจจัยสนับสนุนด้านการค้าและการลงทุนภายในภูมิภาคอีกด้วย อย่างไรก็ตามการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นอาจกระจุกตัวอยู่ในประเทศที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจ เช่น สิงคโปร์ ไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย เวียดนามและฟิลิปปินส์ เป็นต้น ทำให้บางประเทศที่มีความสามารถในการแข่งขันต่ำกว่าเกิดความเสียเปรียบและอาจไม่ได้รับผลกระทบเชิงบวกอย่างที่สมควร เช่น เมียนมาร์ ลาว และกัมพูชา เป็นต้น

1.2) ผลกระทบต่อหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบิน หน่วยงานแต่ละประเภทมีบทบาทและการใช้ประโยชน์จากการเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่แตกต่างกันออกไป

สายการบินจะเป็นผู้ใช้ประโยชน์โดยตรงในการเปิดเส้นทางบินระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียนและภูมิภาคใกล้เคียง โดยส่งผลกระทบต่อช่องทางการสร้างรายได้ที่มีความหลากหลายขึ้นและเพิ่มเครือข่ายเส้นทางบินของกลุ่มสายการบิน แต่มาพร้อมกับการแข่งขันด้านราคากับสายการบินคู่แข่งและความท้าทายในการทำตลาดอย่างยั่งยืน

สนามบินจะได้รับผลประโยชน์ทางอ้อมในการมีช่องทางรายได้เพิ่มขึ้นจากการทำตลาดของสายการบินที่มีความหลากหลายมากขึ้น ทำให้มีจำนวนผู้โดยสาร

จำนวนเที่ยวบิน และการขนส่งสินค้าทางอากาศมากขึ้น โดยสามารถสร้างรายได้จากทั้งรายได้ที่เกี่ยวกับการบิน และรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับด้านการบิน รวมถึงมีโอกาสในการวางแผนขยายสนามบินและพื้นที่เศรษฐกิจโดยรอบสนามบิน

2) ความเป็นไปได้ในการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน โดยสามารถวิเคราะห์จากผลการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญและสามารถสรุปประเด็นที่เกี่ยวข้องกับได้ดังนี้

การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแบบเต็มรูปแบบมีความเป็นไปได้ยาก เนื่องจากประเทศในภูมิภาคอาเซียนยังมีความแตกต่างกันทั้งในด้านการเมือง เศรษฐกิจและสังคมในภาพรวม นอกจากนั้นยังมีนโยบายหรือความเห็นต่อเรื่องนี้ที่แตกต่างกันออกไป เช่น บางประเทศอาจจะให้เปิดเฉพาะบางจุดบินเท่านั้น หรือบางประเทศต้องการให้เปิดจุดบินทั้งหมด เป็นต้น อีกทั้งยังมีการปกป้องประโยชน์ของประเทศตนเองทั้งสายการบินของประเทศและจุดบินที่สำคัญ ดังนั้นประเทศที่มีความสามารถในการแข่งขันสูงกว่าจะมีความได้เปรียบประเทศที่มีความสามารถในการแข่งขันต่ำกว่า

ในอนาคตควรมีการปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลงปัจจัยต่าง ๆ อย่างเหมาะสม เช่น การปรับปรุงกฎหมาย/ข้อตกลงระหว่างประเทศหรือภูมิภาคไปทีละระดับ การกำหนดแนวทางในการแข่งขันอย่างเป็นธรรมโดยมุ่งเน้นการพัฒนากฎระเบียบให้ทันสมัยและสามารถอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบธุรกิจได้อย่างเหมาะสม เป็นต้น เพื่อให้การเปิดเสรีฯ สามารถดำเนินไปได้

5.1.4 การนำเสนอแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน

ตามที่ผู้วิจัยได้ดำเนินการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญและศึกษาข้อมูลทุติยภูมิ ผู้วิจัยได้จำแนกประเด็นการศึกษาตามกรอบแนวคิดของการศึกษาในครั้งนี้ จึงสามารถสรุปเป็นประเด็นผลกระทบและความเป็นไปได้ในการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน และนำมาปรับปรุงเป็นแนวทางการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศอาเซียนได้ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 5.1 แนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน

ลำดับ	ระดับเสรีภาพทางอากาศ	ชนิดการขนส่ง (ผู้โดยสาร / สินค้า)	ท่าอากาศยาน (จุดบิน)	การจำกัดปริมาณ (ผู้โดยสาร / สินค้า)
1.	7	สินค้า	จุดบินที่เป็นเมืองหลวงหรือเมืองสำคัญของแต่ละประเทศสมาชิกอาเซียน	ไม่จำกัดปริมาณสินค้า
2.	7	สินค้า / ผู้โดยสาร	จุดบินต่าง ๆ ภายในประเทศสมาชิกอาเซียน	ไม่จำกัดจำนวนที่นั่งโดยสารและปริมาณสินค้า
3.	8	สินค้า / ผู้โดยสาร	จุดบินที่เป็นเมืองหลวงหรือเมืองสำคัญของแต่ละประเทศสมาชิกอาเซียน	จำกัดจำนวนที่นั่งโดยสารแต่ไม่จำกัดปริมาณสินค้า
4.	8	สินค้า / ผู้โดยสาร	จุดบินที่เป็นเมืองหลวงหรือเมืองสำคัญของแต่ละประเทศสมาชิกอาเซียน	ไม่จำกัดจำนวนที่นั่งโดยสารและปริมาณสินค้า
5.	8	สินค้า / ผู้โดยสาร	จุดบินต่าง ๆ ภายในประเทศสมาชิกอาเซียน	ไม่จำกัดจำนวนที่นั่งโดยสารและปริมาณสินค้า
6.	9	สินค้า / ผู้โดยสาร	จุดบินที่เป็นเมืองหลวงหรือเมืองสำคัญของแต่ละประเทศสมาชิกอาเซียน	จำกัดจำนวนที่นั่งโดยสารแต่ไม่จำกัดปริมาณสินค้า
7.	9	สินค้า / ผู้โดยสาร	จุดบินที่เป็นเมืองหลวงหรือเมืองสำคัญของแต่ละประเทศสมาชิกอาเซียน	ไม่จำกัดจำนวนที่นั่งโดยสารและปริมาณสินค้า
8.	9	สินค้า / ผู้โดยสาร	จุดบินต่าง ๆ ภายในประเทศสมาชิกอาเซียน	ไม่จำกัดจำนวนที่นั่งโดยสารและปริมาณสินค้า

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

จากตารางที่ 5.1 ผู้วิจัยได้ออกแบบและปรับแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียนตามความเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ 8 ลำดับ ซึ่งเป็นแนวทางฯ ในเชิงภาพรวมของการใช้เสรีภาพทางอากาศ โดยมีหลักการและเหตุผลประกอบการจัดทำแนวทางฯ ดังต่อไปนี้

1) เนื่องจากในปัจจุบันกลุ่มประเทศอาเซียนสามารถใช้เสรีภาพทางอากาศได้ถึงเสรีภาพที่ 5 ในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า อย่างไม่จำกัด ระหว่างเมืองใด ๆ ในอาเซียน และจากตารางที่ 5.1 ผู้วิจัยไม่เริ่มด้วยการใช้เสรีภาพทางอากาศที่ 6 ตามลำดับ แต่เริ่มด้วยการใช้เสรีภาพทางอากาศที่ 7 เนื่องจากเสรีภาพทางอากาศที่ 6 เป็นการขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าระหว่างสองรัฐโดยใช้รัฐเจ้าของสายการบินเป็นจุดเปลี่ยนผ่าน (มีหมายเลขเที่ยวบินเดียวกัน) ยกตัวอย่างเช่น สายการบินสัญชาติ B จะทำการบินจากรัฐ A ไปยังรัฐ C โดยสายการบินสัญชาติ B จะต้องมีฐานปฏิบัติการบินในรัฐ A และมีการเปลี่ยนผ่านเครื่องบินที่รัฐ B ก่อนแล้วจึงบินไปยังรัฐ C ซึ่งเที่ยวบินจากรัฐ A ไปรัฐ B และจากรัฐ B ไปรัฐ C มีหมายเลขเที่ยวบินเดียวกัน ดังนั้นในมุมมองด้านปฏิบัติการบินจึงมีความเสียเปรียบด้านต้นทุนการดำเนินการต่าง ๆ เมื่อเปรียบเทียบกับกรณีที่สายการบินสัญชาติ B สามารถบินโดยใช้เที่ยวบินตรงจากรัฐ A ไปยังรัฐ C ซึ่งก็คือการใช้เสรีภาพทางอากาศที่ 7

2) สำหรับแนวทางฯ ในลำดับที่ 1 - 2 นั้น เป็นการใช้เสรีภาพทางอากาศที่ 7 มุ่งเน้นการให้เสรีในการขนส่งสินค้าโดยการไม่จำกัดปริมาณสินค้าก่อนในลำดับแรก ในจุดบินที่เป็นเมืองหลวงหรือเมืองสำคัญของแต่ละประเทศสมาชิกอาเซียน เนื่องจากเป็นการสร้างแรงจูงใจและมีความยืดหยุ่นมากกว่าการขนส่งผู้โดยสาร และทยอยการเปิดเสรีภาพไปยังการขนส่งผู้โดยสารโดยขยายไปยังจุดบินต่าง ๆ ภายในประเทศสมาชิกอาเซียน ซึ่งไม่จำกัดจำนวนที่นั่งโดยสารและปริมาณสินค้า ต่อไป

3) สำหรับแนวทางฯ ในลำดับที่ 3 - 5 นั้น เป็นการใช้เสรีภาพทางอากาศที่ 8 ที่มีลักษณะการบิน 2 เที่ยวบินทั้งระหว่างประเทศและภายในประเทศ ยกตัวอย่างเช่น สายการบินสัญชาติ A ทำการบินเที่ยวบินระหว่างประเทศจากรัฐ A ไปยังรัฐ B และทำการบินภายในประเทศภายในรัฐ B อีก 1 เที่ยวบิน โดยใช้หมายเลขเที่ยวบินเดิมทั้ง 2 เที่ยวบิน ซึ่งการทำการบินในลักษณะดังกล่าวสายการบินสัญชาติ A จะต้องทำการแข่งขันกับสายการบินสัญชาติ B ผู้วิจัยจึงให้มีการเปิดเสรีในการขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้า โดยจะมีการจำกัดจำนวนที่นั่งโดยสารแต่ไม่จำกัดปริมาณสินค้า ในจุดบินที่เป็นเมืองหลวงหรือเมืองสำคัญของแต่ละประเทศสมาชิกอาเซียนก่อนและไม่จำกัดจำนวนที่นั่งโดยสารในลำดับถัดไป หลังจากนั้นจึงค่อยมีการขยายไปยังจุดบินต่าง ๆ ภายในประเทศสมาชิกอาเซียนต่อไป

4) สำหรับแนวทางฯ ในลำดับที่ 6 - 8 นั้น เป็นการใช้เสรีภาพทางอากาศที่ 9 (Cabotage) ที่สายการบินสัญชาติหนึ่งสามารถทำการบินภายในประเทศของอีกรัฐหนึ่ง ที่ไม่ใช่รัฐเจ้าของสายการบินได้ ยกตัวอย่างเช่น สายการบินสัญชาติ A ทำการบินเที่ยวบินภายในประเทศจากจุด 1 ไปยังจุด 2 ภายในรัฐ B ผู้วิจัยจึงให้มีการเปิดเสรีในการขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้า โดยจะมีการจำกัดจำนวนที่นั่งโดยสารแต่ไม่จำกัดปริมาณสินค้า ในจุดบินที่เป็นเมืองหลวงหรือเมืองสำคัญของแต่ละประเทศสมาชิกอาเซียนก่อน เพื่อศึกษาสภาพการแข่งขันและผลกระทบที่เกิดขึ้น หลังจากนั้นมีการปรับเป็นไม่จำกัดจำนวนที่นั่งโดยสารและปริมาณสินค้า ในจุดบินที่เป็นเมืองหลวงหรือเมืองสำคัญของแต่ละประเทศสมาชิกอาเซียนในลำดับถัดไป และท้ายสุดมีการลดเงื่อนไขเป็นไม่จำกัดจำนวนที่นั่งโดยสารและปริมาณสินค้า ในจุดบินต่าง ๆ ภายในประเทศสมาชิกอาเซียน

นอกจากแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียนตามที่ผู้วิจัยได้ดำเนินการจัดทำข้างต้นแล้ว ยังมีข้อแสนอแนะในประเด็นอื่น ๆ ที่เป็นประโยชน์เพิ่มเติม ดังต่อไปนี้

1) เนื่องจากการพัฒนาเสรีภาพทางอากาศระดับภูมิภาคโดยพร้อมกันทั้งหมดอาจเกิดขึ้นได้ยาก ดังนั้นถ้าหากมีการพิจารณาเริ่มจากประเทศที่มีความพร้อมก่อนในระดับทวิภาคี ระดับไตรภาคี ระดับพหุพาคี ระดับภูมิภาคย่อย ไปจนถึงระดับภูมิภาคทั้งหมด เพื่อศึกษาถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นก่อนและเป็นต้นแบบในการพัฒนาการเปิดเสรีภาพทางอากาศ ในลำดับถัดไป

2) การพิจารณาแลกเปลี่ยนผลประโยชน์หรือการเจรจาแบบข้ามอุตสาหกรรม (Cross Sector) โดยผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นกับด้านการบินเพียงอย่างเดียวนั้นอาจจะเกิดความได้เปรียบเสียเปรียบมากเกินไป ดังนั้นถ้าหากมีการพิจารณาแลกเปลี่ยนผลประโยชน์ข้ามอุตสาหกรรมจะทำให้แต่ละประเทศสามารถเจรจาเพื่อต่อรองถึงประโยชน์ที่จะได้รับได้สะดวกขึ้น

3) การให้ความสำคัญในการกำกับดูแลการแข่งขันอย่างใกล้ชิด เท่าเทียมและมีความเหมาะสมกับทั้งผู้ประกอบการรายใหญ่และรายเล็ก รวมถึงการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารและการปกป้องผลประโยชน์ของประเทศ

5.2 อภิปรายผลการวิจัย

จากการศึกษาเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน มีผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับ ลักษณะการใช้เสรีภาพทางอากาศในภูมิภาคต่าง ๆ ผลกระทบและความเป็นไปได้ในการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาค

อาเซียน รวมถึงการนำเสนอแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน โดยมีประเด็นที่สามารถนำมาอภิปรายผลได้ ดังนี้

5.2.1 อุปสรรคของการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลสำคัญในประเด็นที่เกี่ยวข้องพบว่าการเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแบบเต็มรูปแบบมีโอกาสเกิดขึ้นได้ยาก เนื่องจากโดยปกติแล้วภูมิภาคอาเซียนยังมีความแตกต่างกันในแต่ละประเทศทั้งในด้านการเมือง เศรษฐกิจและสังคมในภาพรวม และแต่ละประเทศมีนโยบายหรือความเห็นต่อเรื่องนี้ที่แตกต่างกันออกไป เช่น บางประเทศอาจจะให้เปิดเฉพาะบางจุดบินเท่านั้น หรือบางประเทศต้องการให้เปิดจุดบินทั้งหมด เป็นต้น นอกจากนั้นแต่ละประเทศค่อนข้างปกป้องประโยชน์ของประเทศตนเองทั้งสายการบินของประเทศและจุดบินที่สำคัญ ดังนั้นประเทศที่มีความสามารถในการแข่งขันสูงกว่าจะมีความได้เปรียบประเทศที่มีความสามารถในการแข่งขันต่ำกว่า ในอนาคตเพื่อให้การเปิดเสรีฯ สามารถดำเนินไปได้ ควรมีการปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลงปัจจัยต่าง ๆ อย่างเหมาะสม เช่น การปรับปรุงกฎหมาย/ข้อตกลงระหว่างประเทศหรือภูมิภาคไปทีละระดับ เป็นต้น มีความสอดคล้องกับสุฐิต ห่วงสุวรรณ และสุธาสินี รูปแก้ว (2560) ที่กล่าวว่า ตลาดการบินเดียวอาเซียนยังคงมีอุปสรรคสำคัญโดยภาพรวมคือ ประเทศสมาชิกอาเซียนมีความแตกต่างค่อนข้างมากทั้งทางเศรษฐกิจ ความพร้อมและความสามารถของแต่ละประเทศ โดยคาดว่าน่าจะมีแค่เพียงบางประเทศเท่านั้นที่สามารถดำเนินการตามแผนได้ เนื่องจากตลาดการบินเดียวอาเซียนเริ่มต้นขึ้นระหว่างประเทศที่ยังไม่มีความเกี่ยวโยงอย่างเป็นทางการด้านการเมืองและเศรษฐกิจ แตกต่างกับตลาดการบินเดียวยุโรปซึ่งมีข้อตกลงทางการเมืองและเศรษฐกิจที่ร่วมกันมั่นคงกว่า คือได้มีการรวมตัวเป็นระดับสหภาพแล้ว ดังนั้น การดำเนินการร่วมในด้านอื่นย่อมมีความสะดวกรวดเร็วมากกว่าประชาคมอาเซียนที่มีการรวมตัวในระดับกลุ่มประเทศเท่านั้น

5.2.2 บทบาทของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน

บทบาทของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน ประกอบด้วยทั้งภาครัฐและเอกชน เช่น รัฐบาล กระทรวงคมนาคม หน่วยงานด้านกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือน ผู้ประกอบการสายการบิน ผู้ประกอบการสนามบิน เป็นต้น โดยสำหรับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีบทบาทในการดูแลภาพรวมแนวทางการเจรจาต่อรองกับประเทศหรือกลุ่มประเทศที่ต้องการ

สำหรับสายการบินจะเป็นผู้ใช้ประโยชน์โดยตรงในการเปิดเส้นทางบินระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียน โดยส่งผลกระทบต่อช่องทางการสร้างรายได้ที่มีความหลากหลายขึ้นและเพิ่มเครือข่ายเส้นทางบินของกลุ่มสายการบิน แต่มาพร้อมกับการแข่งขันด้านราคากับสายการบินคู่แข่งและความท้าทายในการทำตลาดอย่างยั่งยืนจึงต้องมีกลยุทธ์ทางการค้าเพื่อรองรับสถานการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น

สำหรับสนามบินจะได้รับผลประโยชน์ทางอ้อมในการมีช่องทางรายได้เพิ่มขึ้นจากการทำตลาดของสายการบินที่มีความหลากหลายมากขึ้น ทำให้มีจำนวนผู้โดยสาร จำนวนเที่ยวบินและการขนส่งสินค้าทางอากาศมากขึ้น โดยสามารถสร้างรายได้จากทั้งรายได้ที่เกี่ยวกับการบิน และรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับด้านการบิน รวมถึงต้องมีการวางแผนขยายสนามบินและพื้นที่เศรษฐกิจโดยรอบสนามบิน และควรมีการพิจารณาถึงการขยายขีดความสามารถของสนามบินอยู่เสมอ โดยมีความสอดคล้องกับ INES DELFINA MAVIE (2015) ที่พบว่าแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะมีวัตถุประสงค์และกลยุทธ์ในการดำเนินการที่แตกต่างกันตามบทบาทหน้าที่ของแต่ละหน่วยงาน โดยสามารถพัฒนาเศรษฐกิจ การขนส่งทางอากาศและการท่องเที่ยวของประเทศได้อย่างยั่งยืน

5.2.3 ผลกระทบของการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลสำคัญในประเด็นที่เกี่ยวข้องพบว่าการเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พบว่าภาพรวมเศรษฐกิจขยายตัวมากขึ้นโดยเฉพาะการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากการขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำและการโปรโมทตลาดการท่องเที่ยวในแต่ละประเทศ ส่งผลต่อเนื่องไปยังเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและการจ้างงานขยายตัวสูงขึ้นในทิศทางเดียวกัน รวมทั้งเกิดการหมุนเวียนของเศรษฐกิจไปยังอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง นอกจากนั้นยังเป็นปัจจัยสนับสนุนด้านการค้าและการลงทุนภายในภูมิภาคอีกด้วย สอดคล้องกับ InterVISTAS Consulting Inc. (2015) ที่พบว่าการเข้าถึงตลาดที่ดีขึ้นได้เพิ่มความสะดวกและเป็นประโยชน์ต่อผู้บริโภค การจ้างงานทั้งในอุตสาหกรรมการบินโดยตรงและอุตสาหกรรมทางอ้อมอย่างอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

ในแง่มุมของการแข่งขันจะมีคู่แข่งทางการค้าที่หลากหลายมากขึ้นนอกเหนือจากคู่แข่งจากภายในประเทศจะเป็นบทพิสูจน์ความสามารถของแต่ละผู้ประกอบการในบริบทของเศรษฐกิจภายในภูมิภาคสอดคล้องกับ Ruwantissa Abeyratne (2014) ที่พบว่าอินโดนีเซียอาจสูญเสียความสามารถในการแข่งขันไปถึงแม้จะมีตลาดการบินภายในประเทศที่แข็งแรง นอกจากนั้นตลาดการบินเดียวอาเซียน ยังไม่มีโครงสร้างพื้นฐานด้านกฎระเบียบควบคู่ไปกับกฎหมายที่กำหนดไว้ทั้งนโยบายการแข่งขันการช่วยเหลือจากรัฐ การคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภคและด้านอื่น ๆ จึงทำให้

สายการบินสัญชาติอินโดนีเซียมุ่งเน้นผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นกับประเทศมากกว่าผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นกับภาพรวมของภูมิภาคอาเซียน

5.3 ข้อเสนอแนะ

5.3.1 ข้อเสนอแนะสำหรับหน่วยงาน

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ทั้งหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบิน ผู้ประกอบการสายการบินทั้งสัญชาติไทยและต่างประเทศ ผู้ประกอบการสนามบิน สามารถดำเนินนโยบายตามบทบาทหน้าที่และเป้าหมายของแต่ละหน่วยงาน โดยคำนึงถึงความเหมาะสมตามบริบทของภาพรวมเศรษฐกิจเพื่อให้เสรีภาพทางการบินที่เกิดขึ้นเป็นประโยชน์สูงสุดต่อทุกภาคส่วน

5.3.2 ข้อเสนอแนะเพื่อการศึกษาครั้งต่อไป

มีการศึกษาการวิเคราะห์ในเชิงตัวเลขหรือทางสถิติจากฐานข้อมูลด้านการบินต่าง ๆ ได้แก่ ข้อมูลภาพรวมจำนวนผู้โดยสาร จำนวนที่นั่งโดยสาร จำนวนเที่ยวบินทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศของภูมิภาคอาเซียนในเชิงเส้นทางบิน สายการบินและสนามบิน จะทำให้เห็นภาพรวมการเดินทางทางอากาศและการแข่งขันภายในภูมิภาคอาเซียนมากขึ้น รวมถึงการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากสายการบินต่างชาติที่มีการใช้เสรีภาพทางอากาศของภูมิภาคอาเซียนหรือภูมิภาคอื่น ๆ เช่น สายการบินเอมิเรตส์ สายการบินอีวีเอ สายการบินเอธิโอเปียแอร์ไลน์ เป็นต้น เพื่อสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับประสบการณ์ในการปฏิบัติการบินและโอกาสการดำเนินธุรกิจในอนาคต

นอกจากข้อมูลในเชิงตัวเลขหรือทางสถิติแล้ว อาจมีการวิเคราะห์ข้อมูลด้านมาตรฐานความปลอดภัยของแต่ละประเทศและสายการบิน เนื่องจากมาตรฐานด้านความปลอดภัยเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยที่เป็นทั้งประโยชน์และอุปสรรคในการดำเนินธุรกิจในอุตสาหกรรมการบินโดยเฉพาะธุรกิจสายการบิน

5.3.3 ข้อเสนอแนะด้านวิชาการ

สามารถนำไปใช้ศึกษาในการวางแผนหรือแนวทางพัฒนาของการเปิดเสรีให้แก่ผู้ที่สนใจ

5.4 ข้อจำกัดของการวิจัย

การศึกษาในครั้งนี้ เป็นการศึกษาเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน โดยเป็นการเก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญในเชิงความคิดเห็นและการวิเคราะห์จัดทำภายใต้บริบทของกรอบอาเซียนเท่านั้น ซึ่งมีบริบทเฉพาะตัว อาจนำไปใช้อธิบาย

หรืออ้างอิงในการศึกษาอื่นได้เพียงเฉพาะการศึกษาที่มีบริบทใกล้เคียงกัน อย่างไรก็ตามถ้าหากมีการวิเคราะห์ในเชิงตัวเลขทางสถิติจากฐานข้อมูลด้านการบินต่าง ๆ โดยเป็นการวิเคราะห์จำนวนผู้โดยสารจากต้นทาง - ปลายทาง หรือเส้นทางบินต่าง ๆ จะทำให้เห็นภาพรวมการเดินทางทางอากาศภายในภูมิภาคอาเซียนและสามารถวิเคราะห์ในเชิงลึกได้มากขึ้น

5.5 การประยุกต์ผลการวิจัย

1) ด้านแนวทางในการเจรจาความเป็นไปได้ของเสรีภาพทางการบิน โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องคือ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลทางด้านการบินและหน่วยงานหลักในการกำหนดทิศทางในการเจรจาเพื่อพัฒนาเสรีภาพทางการบิน สามารถใช้แนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียนที่ผู้วิจัยจัดทำขึ้นเป็นแนวทางในการดำเนินนโยบายหรือแนวทางในการเจรจากับกลุ่มประเทศได้

2) การศึกษาแนวทางในการขยายตลาดเพิ่มเติมของสายการบิน โดยสายการบินสามารถใช้ปัจจัยเกี่ยวกับการเปิดเสรีภาพทางการบินในการคาดการณ์ประเทศจุดหมายปลายทาง เส้นทางบินและประมาณการจำนวนเที่ยวบิน จำนวนผู้โดยสาร จากการมีโอกาสในการทำตลาดในเส้นทางบินใหม่มากขึ้น

3) การพัฒนาสนามบินให้สอดคล้องกับความต้องการในอนาคต โดยสนามบินสามารถใช้ปัจจัยเกี่ยวกับการเปิดเสรีภาพทางการบินในการคาดการณ์จำนวนเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารเพื่อวางแผนการเตรียมพร้อมในการขยายสนามบินเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งทางอากาศที่มากขึ้น

4) ด้านการวิจัย ถึงแม้ว่าการวิจัยเชิงคุณภาพจะให้ข้อมูลเชิงลึกและมีความละเอียดในเชิงหลักการแต่เพื่อให้การศึกษามีความสมบูรณ์ในการวิเคราะห์ด้านต่าง ๆ มากขึ้น ควรศึกษาเชิงปริมาณและแบบผสมผสานในประเด็นตัวเลขทางสถิติจากฐานข้อมูลด้านการบินต่าง ๆ หรือการศึกษาการส่งผลกระทบในเชิงเศรษฐศาสตร์

บรรณานุกรม

สำนักงานการบินแห่งประเทศไทย. ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยบริการเดินอากาศ [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: https://www.caat.or.th/th/archives/55673, 2564.

สุฐิต ห่วงสุวรรณ และสุธาสินี รูปแก้ว. ตลาดการบินเดียวอาเซียน: ความเป็นมา ความก้าวหน้าและอุปสรรค. วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยอีสเทิร์นเอเชีย ฉบับวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี 11 (2560): 49-56.

Abate, M. Economic effects of air transport market liberalization in Africa. Transportation Research Part A: Policy and Practice 92 (October 2016): 326-337.

Abate, M., and Christidis, P. The impact of air transport market liberalization: evidence from EU's external aviation policy. Economics of Transportation 22 (June 2020): 1-6.

Abeyratne, R. ASEAN single aviation market and Indonesia-can it keep up with the giants? Indonesia Law Review 4 (2014): 163-175.

Air Transport Action Group. Aviation benefits beyond borders. Switzerland: ATAG, 2020.

Association of Southeast Asian Nations (ASEAN). Appendix: roadmap for integration of air travelsector [Online]. Source: https://asean.org/wp-content/uploads/2012/05/19424.pdf, 2012.

Boeing. Commercial market outlook 2019-2038 [Online]. Source: https://www.boeing.com/content/dam/boeing/boeingdotcom/commercial/market/commercial-market-outlook/assets/downloads/cmo-2019-report-final.pdf, 2019.

Christidis, P. Four shades of open skies: European Union and four main external partners. Journal of Transport Geography 50 (January 2016): 105-114.

European Union. Regulation (EC) no 1008/2008 of the European parliament and of the council of 24 September 2008 on common rules for the operation of air services in the community (recast) (text with EEA relevance) [Online]. Source: from http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj, 2008.

บรรณานุกรม (ต่อ)

European Union. Regulation (EC) no 847/2004 of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 on the negotiation and implementation of air service agreements between member states and Third countries [Online]. Source: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/847/oj, 2004.

Fu, X., Oum, T. H., and Zhang, A. Air transport liberalization and its impacts on airline competition and air passenger traffic. Transportation Journal 49 (2010): 24-41.

International Civil Aviation Organization. ICAO annual report of the council 2020 [Online]. Source: https://www.icao.int/annual-report-2020/Documents/ARC_2020_Air%20Transport%20Statistics_final_sched.pdf, 2020.

International Civil Aviation Organization. Manual on the regulation of international air transport (Doc 9626) [Online]. Source: https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/Provisional_Doc_9626.pdf, 2016.

InterVISTAS. The economic impact of air service liberalization. Washington, DC: Author, 2015.

Mavie, I. D. Strategy to fully implement on the liberalization of airspace in Mozambique. n.p.: Civil Aviation Training Center, 2015.

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก.

แบบสัมภาษณ์แบบเชิงลึก (In-Depth Interview)

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

แบบสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview)

เรื่อง แนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน

(THE DEVELOPING GUIDELINES FOR AIR FREEDOM RIGHTS AMONG THE ASEAN CONUTRY)

ผู้วิจัย : นายเมธัส ผ่องอำไพ

หลักสูตรและสถาบัน : การจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชา การจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ : อ.ดร.วราภรณ์ เต็มแก้ว

ชื่อผู้ให้สัมภาษณ์ ..... อายุ .....

ตำแหน่งงาน ..... หน่วยงาน .....

ประสบการณ์ในการทำงาน.....

จำนวนประสบการณ์ในการทำงาน.....

วันสัมภาษณ์ .....

สถานที่/ช่องทางในการสัมภาษณ์ .....

เริ่มสัมภาษณ์เวลา.....

ผู้สัมภาษณ์ นาย เมธัส ผ่องอำไพ

ในงานวิจัยเรื่องแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาเอกสาร ข้อมูล และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้กรอบแนวคิดการวิจัยและประเด็นต่าง ๆ ในการสัมภาษณ์เชิงลึกเพื่อเก็บข้อมูลในมุมมองต่าง ๆ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในฐานะที่ท่านมีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยนี้เป็นอย่างดี จึงเรียนมาเพื่อขออนุญาตสัมภาษณ์ในประเด็นที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

ประเด็นคำถามที่ใช้ในการสัมภาษณ์

1. คำถามเกี่ยวกับมุมมองด้านการแข่งขันและการวิเคราะห์ศักยภาพของผู้ประกอบการด้านการบินในภูมิภาคอาเซียน

1.1 ท่านมีมุมมองหรือความคิดเห็นทั้งในด้านผลดีและผลเสียต่อการแข่งขันอย่างไรบ้าง

1.2 ท่านคิดว่าผู้ประกอบการด้านการบินที่เป็นแบรนด์ไทย (เช่น การบินไทย ไทยสมายล์แอร์เวย์ บางกอกแอร์เวย์และนกแอร์) มีจุดเด่นและจุดด้อยอย่างไรบ้าง

1.3 ท่านคิดว่าผู้ประกอบการด้านการบินที่มีแบรนด์อาเซียนเป็นส่วนประกอบ (เช่น ไทยแอร์เอเชีย ไทยไลอ้อนแอร์และไทยเวียตเจ็ทแอร์) มีจุดเด่นและจุดด้อยอย่างไรบ้าง

1.4 ท่านคิดว่าสถานการณ์การแข่งขันของภาพรวมเส้นทางบินภายในประเทศก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) เป็นอย่างไรบ้าง (ทั้งในประเทศไทยและประเทศในภูมิภาคอาเซียน)

1.5 ท่านคิดว่าสถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินระหว่างประเทศก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) ในภูมิภาคอาเซียนเป็นอย่างไรบ้าง

2. คำถามเกี่ยวกับภาพรวมมุมมองด้านการใช้ประโยชน์และผลกระทบของการเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

2.1 ท่านคิดว่าการเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ส่งผลกระทบต่อภาพรวมเศรษฐกิจของภูมิภาคอาเซียนอย่างไรบ้าง

2.2 หน่วยงานของท่านเคยมีการใช้ประโยชน์จากการเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอย่างไร และส่งผลกระทบต่อหน่วยงานอย่างไรบ้าง

2.3 ท่านคิดว่าการเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เป็นประโยชน์หรืออุปสรรคในการดำเนินธุรกิจอย่างไรบ้าง

2.4 ท่านคิดว่าในอนาคตการเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแบบเต็มรูปแบบสามารถเกิดขึ้นได้จริงหรือไม่ เพราะอะไร

2.4.1 ถ้าสามารถเกิดขึ้นได้จริง ปัจจัยใดควรได้รับการสนับสนุนหรือผลักดันในลำดับแรก

2.4.2 ถ้าไม่สามารถเกิดขึ้นได้จริง ปัจจัยใดควรได้รับการปรับปรุงหรือพัฒนาในลำดับแรก

3. ความคิดเห็นต่อร่างแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน

3.1 ท่านมีมุมมองหรือความคิดเห็นต่อร่างแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียนอย่างไรบ้าง

3.2 ท่านคิดว่าควรปรับปรุงประเด็นในเรื่องใด อย่างไรบ้าง

4. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

โปรดให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับงานวิจัยนี้ว่าควรมีมุมมอง ประเด็นที่น่าสนใจ หรือการศึกษาเพิ่มเติมในเรื่องใด อย่างไรบ้าง

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ภาคผนวก ข.
ร่างแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ร่างแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน (ในปัจจุบันภูมิภาคอาเซียนสามารถปฏิบัติการบินได้เพียงเสรีภาพที่ 5)

ลำดับ	ปี พ.ศ. (ค.ศ.)	ระดับเสรีภาพทางอากาศ	ชนิดการขนส่ง (ผู้โดยสาร / สินค้า)	ท่าอากาศยาน (จุดบิน)	การจำกัดปริมาณ (ผู้โดยสาร / สินค้า)	หมายเหตุ
1.	2572 (2029)	7	สินค้า	ทุกจุดในประเทศสมาชิกอาเซียนที่มีท่าอากาศยานระหว่างประเทศ	ไม่จำกัดปริมาณสินค้า	ระยะเวลาฟื้นตัวจนถึงสถานการณ์ปกติรวมกับระยะเวลาในการเตรียมความพร้อม
2.	2574 (2031)	7	ผู้โดยสาร	ทุกจุดในประเทศสมาชิกอาเซียนที่มีท่าอากาศยานระหว่างประเทศ	ไม่จำกัดจำนวนที่นั่งโดยสาร	
3.	2576 (2033)	8	สินค้า / ผู้โดยสาร	จุดบินที่เป็นเมืองหลวงหรือเมืองสำคัญของแต่ละประเทศสมาชิกอาเซียน	จำกัดจำนวนที่นั่งโดยสารและปริมาณสินค้า	
4.	2578 (2035)	8	สินค้า / ผู้โดยสาร	จุดบินต่างๆ ภายในประเทศสมาชิกอาเซียน	จำกัดจำนวนที่นั่งโดยสารแต่ไม่จำกัดปริมาณสินค้า	
5.	2580 (2037)	8	สินค้า / ผู้โดยสาร	จุดบินต่างๆ ภายในประเทศสมาชิกอาเซียน	ไม่จำกัดจำนวนที่นั่งโดยสารและปริมาณสินค้า	
6.	2583 (2040)	9	สินค้า	จุดบินต่างๆ ภายในประเทศสมาชิกอาเซียน	จำกัดปริมาณสินค้า	
7.	2586 (2043)	9	สินค้า / ผู้โดยสาร	จุดบินต่างๆ ภายในประเทศสมาชิกอาเซียน	จำกัดจำนวนที่นั่งโดยสารแต่ไม่จำกัดปริมาณสินค้า	
8.	2590 (2047)	9	สินค้า / ผู้โดยสาร	จุดบินต่างๆ ภายในประเทศสมาชิกอาเซียน	ไม่จำกัดจำนวนที่นั่งโดยสารและปริมาณสินค้า	

หมายเหตุ : ร่างแนวทางฯ ดังกล่าวเป็นกรอบแนวทางในเชิงนโยบายโดยรวม

ภาคผนวก ค.

หนังสือขอความอนุเคราะห์การสัมภาษณ์

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ที่ สบพ.๔๐๗(๖๑/๐๒๗

สถาบันการบินพลเรือน
๓๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน
แขวงจอมพล เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐

๒๑ มิถุนายน ๒๕๖๔

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์เข้าสัมภาษณ์เพื่องานวิจัย

เรียน ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ด้วย นายเมธัส ผ่องอำไพ รหัสนักศึกษา ๖๒๑๗๒๐๐๑๒๐ นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน ได้ทำวิทยานิพนธ์ในหัวข้อ "แนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศภูมิภาคอาเซียน" ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน ภายใต้การควบคุมของ ดร.วรากรณ์ เสิมแก้ว อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สถาบันการบินพลเรือน สังกัดกระทรวงคมนาคม และเป็นสถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี โครงการอนุเคราะห์จากท่านอนุญาตให้นายเมธัส ผ่องอำไพ เข้าสัมภาษณ์เพื่อเก็บข้อมูลเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศภูมิภาคอาเซียน เพื่อนักศึกษาจะได้นำข้อมูลดังกล่าวประกอบในการดำเนินงานวิจัยให้สำเร็จลุล่วงต่อไป ทั้งนี้ นักศึกษาจะเป็นผู้ประสานในรายละเอียดด้วยตนเอง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ จักเป็นพระคุณยิ่งและขอขอบคุณล่วงหน้ามา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ดร.ธัญญวัตน์ คำแหวาย)
ผู้อำนวยการหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต
สถาบันการบินพลเรือน

สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สังกัดสำนักวิชาการ
โทร. ๐-๒๒๗๒-๖๓๐๓, ๐-๒๒๗๒-๕๗๔๓-๔ ต่อ ๓๐๙ โทรสาร ๐-๒๒๗๒-๖๓๐๓
นายเมธัส ผ่องอำไพ โทร. ๐๘๔-๖๕๐-๗๔๗๖
๓๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ๑๐๙๐๐ โทร. ๐-๒๒๗๒๕๗๔๑-๔ โทรสาร ๐-๒๒๗๒๕๒๘๘
1032/355 PHAHOLYOTHIN ROAD JOMPHON JATUJAK BANGKOK 10900 TEL. 0-22725741-4 FAX 0-22725288

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ที่ สบพ.๔๐๓(๖)/๐๖๘

สถาบันการบินพลเรือน
๓๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน
แขวงจอมพล เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐

๒๖ มิถุนายน ๒๕๖๔

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์เข้าสัมภาษณ์เพื่องานวิจัย

เรียน กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ด้วย นายเมธัส ผ่องอำไพ รหัสนักศึกษา ๖๒๑๗๑๐๐๑๑๐ นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน ได้ทำวิทยานิพนธ์ในหัวข้อ "แนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศภูมิภาคอาเซียน" ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน ภายใต้การควบคุมของ ดร.วรานวรณ์ เต็มแก้ว อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สถาบันการบินพลเรือน สังกัดกระทรวงคมนาคม และเป็นสถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านอนุญาตให้นายเมธัส ผ่องอำไพ เข้าสัมภาษณ์เพื่อเก็บข้อมูลเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศภูมิภาคอาเซียน เพื่อนักศึกษาจะได้นำข้อมูลดังกล่าวประกอบในการดำเนินงานวิจัยให้สำเร็จลุล่วงต่อไป ทั้งนี้ นักศึกษาจะเป็นผู้ประสานในรายละเอียดด้วยตนเอง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ อันเป็นพระคุณยิ่งและขอขอบคุณล่วงหน้ามา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ดร.รัฏฐรัตน์ คำแพรา)
ผู้อำนวยการหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต
สถาบันการบินพลเรือน

สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สังกัดสำนักวิชาการ
โทร. ๐-๒๒๗๕-๖๓๐๓, ๐-๒๒๗๕-๕๓๔๑-๔ ต่อ ๓๐๔ โทรสาร ๐-๒๒๗๕-๖๓๐๓
นายเมธัส ผ่องอำไพ โทร. ๐๙๔-๖๔๐-๑๔๙๖
๓๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ๑๐๙๐๐ โทร. ๐-๒๒๗๕๕๓๔๑-๔ โทรสาร ๐-๒๒๗๕๕๖๗๘
1032/355 PHAHOLYOTHIN ROAD JOMPHON JATUJAK BANGKOK 10900 TEL. 0-22725741-4 FAX 0-22725288

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ที่ สนพ.๔๐๑(๖)/๐๒๙

สถาบันการบินพลเรือน
๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน
แขวงจอมพล เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐

๒๗ มิถุนายน ๒๕๖๔

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์เข้าสัมภาษณ์เพื่องานวิจัย

เรียน กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ด้วย นายเมธัส ผ่องอำไพ รหัสนักศึกษา ๖๒๑๗๒๐๐๑๒๐ นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน ได้ทำวิทยานิพนธ์ในหัวข้อ "แนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศภูมิภาคอาเซียน" ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน ภายใต้การควบคุมของ ดร.วรากรณ์ เต็มแก้ว อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สถาบันการบินพลเรือน สังกัดกระทรวงคมนาคม และเป็นสถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านอนุญาตให้นายเมธัส ผ่องอำไพ เข้าสัมภาษณ์เพื่อเก็บข้อมูลเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศภูมิภาคอาเซียน เพื่อนักศึกษาจะได้นำข้อมูลดังกล่าวประกอบในการดำเนินงานวิจัยให้สำเร็จลุล่วงต่อไป ทั้งนี้ นักศึกษาจะเป็นผู้ประสานในรายละเอียดด้วยตนเอง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ ขอขอบพระคุณยิ่งและขอขอบคุณล่วงหน้ามา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ดร.ธัญญรัตน์ กำเนิดราย)
ผู้อำนวยการหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต
สถาบันการบินพลเรือน

สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สังกัดสำนักวิชาการ
โทร. ๐-๒๒๗๒-๖๓๐๑, ๐-๒๒๗๐-๕๓๔๐-๔ ต่อ ๑๐๙ โทรสาร ๐-๒๒๗๒-๖๓๐๑
นายเมธัส ผ่องอำไพ โทร. ๐๘๙-๖๔๐-๓๔๗๖
๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ๑๐๙๐๐ โทร. ๐-๒๒๗๒๕๗๔๑-๔ โทรสาร ๐-๒๒๗๐๕๒๘๘
1032/355 PHAHOLYOTHIN ROAD JOMPHON JATUJAK BANGKOK 10900 TEL. 0-22725741-4 FAX 0-22725288

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ที่ สบพ.๔๐๑(๖)/๐๗๐

สถาบันการบินพลเรือน
๓๐๗๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน
แขวงจอมพล เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐

๒๖ มิถุนายน ๒๕๖๔

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์เข้าสัมภาษณ์เพื่องานวิจัย

เรียน ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

ด้วย นายเฉลิล ผ่องอำไพ รหัสนักศึกษา ๖๒๑๗๒๐๐๓๖๐ นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน ได้ทำวิทยานิพนธ์ในหัวข้อ "แนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศภูมิภาคอาเซียน" ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน ภายใต้การควบคุมของ ดร.วรากรณ์ เด็นแก้ว อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สถาบันการบินพลเรือน สังกัดกระทรวงคมนาคม และเป็นสถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านอนุญาตให้นายเฉลิล ผ่องอำไพ เข้าสัมภาษณ์เพื่อเก็บข้อมูลเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศภูมิภาคอาเซียน เพื่อนักศึกษาจะได้นำข้อมูลดังกล่าวประกอบในการดำเนินงานวิจัยให้สำเร็จลุล่วงต่อไป ทั้งนี้ นักศึกษาจะเป็นผู้ประสานในรายละเอียดด้วยตนเอง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ จักเป็นพระคุณยิ่งและขอขอบคุณล่วงหน้ามา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ดร.รัฐภูมิวัฒน์ คำเพราะ)
ผู้อำนวยการหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต
สถาบันการบินพลเรือน

สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สังกัดสำนักวิชาการ
โทร. ๐-๒๒๗๒-๖๓๐๓, ๐-๒๒๗๒-๕๗๔๓-๔ ต่อ ๓๐๙ โทรสาร ๐-๒๒๗๒-๖๓๐๒
นายเฉลิล ผ่องอำไพ โทร. ๐๘๔-๖๔๐-๗๘๗๖
๓๐๗๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ๑๐๙๐๐ โทร. ๐-๒๒๗๒๕๗๔๑-๔ โทรสาร ๐-๒๒๗๒๕๒๘๘
1032/355 PHAHOLYOTHIN ROAD JOMPHON JATUJAK BANGKOK 10900 TEL. 0-22725741-4 FAX 0-22725288

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ที่ สบพ.๔๐๘(๑)/๐๙๑

สถาบันการบินพลเรือน
๓๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน
แขวงจอมพล เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐

๒๗ มิถุนายน ๒๕๖๔

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์เข้าสัมภาษณ์เพื่องานวิจัย

เรียน ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

ด้วย นายเมธัส ผ่องอำไพ รหัสนักศึกษา ๖๒๑๓๒๐๐๓๒๐ นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน ได้ทำวิทยานิพนธ์ในหัวข้อ "แนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศภูมิภาคอาเซียน" ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน ภายใต้การควบคุมของ ดร.วรากรณ์ เด็นแก้ว อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สถาบันการบินพลเรือน สังกัดกระทรวงคมนาคม และเป็นสถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านอนุญาตให้นายเมธัส ผ่องอำไพ เข้าสัมภาษณ์เพื่อเก็บข้อมูลเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศภูมิภาคอาเซียน เพื่อนักศึกษาจะได้นำข้อมูลดังกล่าวประกอบในการดำเนินงานวิจัยให้สำเร็จลุล่วงต่อไป ทั้งนี้ นักศึกษาจะเป็นผู้ประสานในรายละเอียดด้วยตนเอง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ จักเป็นพระคุณยิ่งและขอขอบคุณล่วงหน้ามา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ดร.ธัญญวัตน์ คำแพรเอ)
ผู้อำนวยการหลักสูตรบริหารจัดการมหาบัณฑิต
สถาบันการบินพลเรือน

สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สังกัดสำนักวิชาการ
โทร. ๐-๒๒๗๕-๖๓๐๑, ๐-๒๒๗๕-๕๓๔๑-๔ ต่อ ๓๐๙ โทรสาร ๐-๒๒๗๕-๖๓๐๑
นายเมธัส ผ่องอำไพ โทร. ๐๘๔-๖๔๐-๑๔๔๖
๓๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ๑๐๙๐๐ โทร. ๐-๒๒๗๕-๕๓๔๑-๔ โทรสาร ๐-๒๒๗๕-๕๒๘๘
1032/355 PHAHOLYOTHIN ROAD JOMPHON JATUJAK BANGKOK 10900 TEL. 0-22725741-4 FAX 0-22725288

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ที่ สบพ.๔๐๓(๖)/๐๓๒

สถาบันการบินพลเรือน
๓๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน
แขวงจอมพล เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐

๒๖ มิถุนายน ๒๕๖๔

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์เข้าสัมภาษณ์เพื่องานวิจัย

เรียน ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท ไทย ไลอ้อน แมนพาวี จำกัด

ด้วย นายเมธัส ผ่องอำไพ รหัสนักศึกษา ๖๒๓๓๒๐๐๓๖๐ นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน ได้ทำวิทยานิพนธ์ในหัวข้อ "แนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศภูมิภาคอาเซียน" ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน ภายใต้การควบคุมของ ดร.วรากรณ์ เด็มแก้ว อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สถาบันการบินพลเรือน สังกัดกระทรวงคมนาคม และเป็นสถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านอนุญาตให้นายเมธัส ผ่องอำไพ เข้าสัมภาษณ์เพื่อเก็บข้อมูลเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศภูมิภาคอาเซียน เพื่อนักศึกษาจะได้นำข้อมูลดังกล่าวประกอบในการดำเนินงานวิจัยให้สำเร็จลุล่วงต่อไป ทั้งนี้ นักศึกษาจะเป็นผู้ประสานในรายละเอียดด้วยตนเอง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ จักเป็นพระคุณยิ่งและขอขอบคุณล่วงหน้ามา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ดร.อัญญรัตน์ คำบุตรา)
ผู้อำนวยการหลักสูตรบัณฑิตศึกษาสาขาบัณฑิต
สถาบันการบินพลเรือน

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สังกัดสำนักวิชาการ
โทร. ๐-๒๒๗๕-๖๓๐๓, ๐-๒๒๗๕-๕๓๔๓-๔ ต่อ ๓๐๙ โทรสาร ๐-๒๒๗๕-๖๓๐๓
นายเมธัส ผ่องอำไพ โทร. ๐๘๙-๖๕๐-๙๘๙๖
๓๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ๑๐๙๐๐ โทร. ๐-๒๒๗๕-๕๓๔๓-๔ โทรสาร ๐-๒๒๗๕-๖๓๐๓
1032/355 PHAHOLYOTHIN ROAD JOMPHON JATUJAK BANGKOK 10900 TEL. 0-22725741-4 FAX 0-22725288

ที่ สบพ.๔๐๘(๖)/๐๗๔

สถาบันการบินพลเรือน
๓๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน
แขวงจอมพล เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐

๒๙ มิถุนายน ๒๕๖๔

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์เข้าสัมภาษณ์เพื่องานวิจัย

เรียน คุณองบุทร อุจินตานนท์ ผู้จัดการฝ่ายขายและการตลาดประจำประเทศไทยและเมียนมา
บริษัท คาเธย์แปซิฟิค แอร์เวย์ จำกัด

ด้วย นายเมธัส ผ่องอำไพ รหัสนักศึกษา ๖๒๑๗๒๐๐๑๒๐ นักศึกษาระดับปัณฑิตศึกษา หลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน ได้ทำวิทยานิพนธ์ในหัวข้อ "แนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศภูมิภาคอาเซียน" ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน ภายใต้การควบคุมของ ดร.วรากรณ์ เสิมแก้ว อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สถาบันการบินพลเรือน สังกัดกระทรวงคมนาคม และเป็นสถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านอนุญาตให้นายเมธัส ผ่องอำไพ เข้าสัมภาษณ์เพื่อเก็บข้อมูลเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศภูมิภาคอาเซียน เพื่อนักศึกษาจะได้นำข้อมูลดังกล่าวประกอบในการดำเนินงานวิจัยให้สำเร็จลุล่วงต่อไป ทั้งนี้ นักศึกษาจะเป็นผู้ประสานในรายละเอียดด้วยตนเอง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ จักเป็นพระคุณยิ่งและขอขอบคุณส่วงหน้ามา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ดร.ธัญญวัตน์ คำเขตระ)
ผู้อำนวยการหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต
สถาบันการบินพลเรือน

สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สังกัดสำนักวิชาการ
โทร. ๐-๒๒๗๕-๖๓๐๓, ๐-๒๒๗๕-๕๓๔๓-๔ ต่อ ๓๐๕ โทรสาร ๐-๒๒๗๕-๖๓๐๓
นายเมธัส ผ่องอำไพ โทร. ๐๙๔-๖๔๐-๙๘๘๖

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ที่ สบพ.๔๐๑(๖)/๐๙๕

สถาบันการบินพลเรือน
๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน
แขวงจอมพล เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐

๒๐ มิถุนายน ๒๕๖๔

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์เข้าสัมภาษณ์เพื่องานวิจัย

เรียน ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ไทยเวียตเจ็ท แอร์ จอยท์ สตือค จำกัด

ด้วย นายเมธัส ผ่องอำไพ รหัสนักศึกษา ๖๒๑๙๓๐๐๐๑๖๐ นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน ได้ทำวิทยานิพนธ์ในหัวข้อ "แนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศภูมิภาคอาเซียน" ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน ภายใต้การควบคุมของ ดร.วรากรณ์ เสิมแก้ว อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สถาบันการบินพลเรือน สังกัดกระทรวงคมนาคม และเป็นสถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านอนุญาตให้นายเมธัส ผ่องอำไพ เข้าสัมภาษณ์เพื่อเก็บข้อมูลเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศภูมิภาคอาเซียน เพื่อนักศึกษาจะได้นำข้อมูลดังกล่าวประกอบในการดำเนินงานวิจัยให้สำเร็จลุล่วงต่อไป ทั้งนี้ นักศึกษาจะเป็นผู้ประสานในรายละเอียดด้วยตนเอง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ จักเป็นพระคุณยิ่งและขอขอบคุณล่วงหน้ามา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ดร.ธัญญรัตน์ คำแพรษา)
ผู้อำนวยการหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต
สถาบันการบินพลเรือน

สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สังกัดสำนักวิชาการ
โทร. ๐-๒๒๗๕-๖๔๐๑, ๐-๒๒๗๕-๕๓๔๓-๔ ต่อ ๑๐๙ โทรสาร ๐-๒๒๗๕-๖๔๐๑
นายเมธัส ผ่องอำไพ โทร. ๐๘๔-๖๔๐-๑๔๕๖
๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ๑๐๙๐๐ โทร. ๐-๒๒๗๕-๕๗๔๓-๔ โทรสาร ๐-๒๒๗๕-๕๒๘๘
1032/355 PHAHOLYOTHIN ROAD JOMPHON JATUJAK BANGKOK 10900 TEL. 0-22725741-4 FAX 0-22725288

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ที่ อบพ.๔๐๗(๖)/๐๗๐

สถาบันการบินพลเรือน
๑๐๗๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน
แขวงจอมพล เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐

๒๖ มิถุนายน ๒๕๖๔

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์เข้าสัมภาษณ์เพื่องานวิจัย

เรียน กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

ด้วย นายเมธัส ผ่องอำไพ รหัสนักศึกษา ๖๒๗๒๐๐๗๑๐ นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน ได้ทำวิทยานิพนธ์ในหัวข้อ "แนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศภูมิภาคอาเซียน" ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน ภายใต้การควบคุมของ ดร.วรากรณ์ เด็นแก้ว อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สถาบันการบินพลเรือน สังกัดกระทรวงคมนาคม และเป็นสถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านอนุญาตให้นายเมธัส ผ่องอำไพ เข้าสัมภาษณ์เพื่อเก็บข้อมูลเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศภูมิภาคอาเซียน เพื่อนักศึกษาจะได้นำข้อมูลดังกล่าวประกอบในการดำเนินงานวิจัยให้สำเร็จลุล่วงต่อไป ทั้งนี้ นักศึกษาจะเป็นผู้ประสานในรายละเอียดด้วยตนเอง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ จักเป็นพระคุณยิ่งและขอขอบคุณล่วงหน้ามา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ดร.ปัญญวัตน์ คำเพราะ)
ผู้อำนวยการหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต
สถาบันการบินพลเรือน

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สังกัดสำนักวิชาการ
โทร. ๐-๒๒๗๕-๖๓๐๑, ๐-๒๒๗๕-๕๗๔๐-๔ ต่อ ๑๐๙ โทรสาร ๐-๒๒๗๕-๖๓๐๑
นายเมธัส ผ่องอำไพ โทร. ๐๘๔-๖๔๐-๑๔๗๖
๑๐๗๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ๑๐๙๐๐ โทร. ๐-๒๒๗๕-๕๗๔๐-๔ โทรสาร ๐-๒๒๗๕-๖๓๐๑
1032/355 PHAHOLYOTHIN ROAD JOMPHON JATUJAK BANGKOK 10900 TEL. 0-22725741-4 FAX 0-22725288

ที่ สบพ.๔๐๓(๖)/๐๗๗

สถาบันการบินพลเรือน
๓๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน
แขวงจอมพล เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ ๑๐๗๐๐

๒๖ มิถุนายน ๒๕๖๔

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์เข้าสัมภาษณ์เพื่องานวิจัย

เรียน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

ด้วย นายเมธัส ผ่องอำไพ รหัสนักศึกษา ๖๒๓๓๒๐๐๓๖๐ นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน ได้ทำวิทยานิพนธ์ในหัวข้อ "แนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศภูมิภาคอาเซียน" ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน ภายใต้การควบคุมของ ดร.วรากรณ์ เด่นแก้ว อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สถาบันการบินพลเรือน สังกัดกระทรวงคมนาคม และเป็นสถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ได้รับขอความอนุเคราะห์จากท่านอนุญาตให้นายเมธัส ผ่องอำไพ เข้าสัมภาษณ์เพื่อเก็บข้อมูลเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศภูมิภาคอาเซียน เพื่อนักศึกษาจะได้นำข้อมูลดังกล่าวประกอบในการดำเนินงานวิจัยให้สำเร็จลุล่วงต่อไป ทั้งนี้ นักศึกษาจะเป็นผู้ประสานในรายละเอียดด้วยตนเอง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ จักเป็นพระคุณยิ่งและขอขอบคุณล่วงหน้ามา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ดร.ธัญญรัตน์ คำเพราะ)
ผู้อำนวยการหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต
สถาบันการบินพลเรือน

สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สังกัดสำนักวิชาการ
โทร. ๐-๒๒๗๕-๖๓๐๓, ๐-๒๒๗๕-๕๗๔๓-๔ ต่อ ๓๐๙ โทรสาร ๐-๒๒๗๕-๖๓๐๓
นายเมธัส ผ่องอำไพ โทร. ๐๙๔-๖๔๐-๑๔๙๖
๓๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ๑๐๗๐๐ โทร. ๐-๒๒๗๕-๕๗๔๓-๔ โทรสาร ๐-๒๒๗๕-๖๓๐๓
1032/355 PHAHOLYOTHIN ROAD JOMPHON JATUJAK BANGKOK 10900 TEL. 0-22725741-4 FAX 0-22725288

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ที่ สบพ.๔๐๓/๖๖/๐๗๘

สถาบันการบินพลเรือน
๓๐๓๒/๓๕๕ ถ.พหลโยธิน
แขวงจอมพล เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐

๒๗ มิถุนายน ๒๕๖๔

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์เข้าสัมภาษณ์เพื่องานวิจัย

เรียน ดร.นวทัศน์ ก้องสมุทร

ด้วย นายเมธัส ผ่องอำไพ รหัสนักศึกษา ๖๒๑๗๒๐๐๑๑๐ นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน ได้ทำวิทยานิพนธ์ในหัวข้อ "แนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศภูมิภาคอาเซียน" ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน ภายใต้การควบคุมของ ดร.วรานรณ์ เต็มแก้ว อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สถาบันการบินพลเรือน สังกัดกระทรวงคมนาคม และเป็นสถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านอนุญาตให้นายเมธัส ผ่องอำไพ เข้าสัมภาษณ์เพื่อเก็บข้อมูลเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศภูมิภาคอาเซียน เพื่อนักศึกษาจะได้นำข้อมูลดังกล่าวประกอบในการดำเนินงานวิจัยให้สำเร็จลุล่วงต่อไป ทั้งนี้ นักศึกษาจะเป็นผู้ประสานในรายละเอียดด้วยตนเอง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ จักเป็นพระคุณยิ่งและขอขอบคุณล่วงหน้ามา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ดร.ธัญญรัตน์ คำมหรามิ)
ผู้อำนวยการหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต
สถาบันการบินพลเรือน

สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัย สังกัดสำนักวิชาการ
โทร. ๐-๒๒๗๒-๖๓๐๓, ๐-๒๒๗๒-๕๗๔๑-๔ ต่อ ๓๐๙ โทรสาร ๐-๒๒๗๒-๖๓๐๒
นายเมธัส ผ่องอำไพ โทร. ๐๙๔-๖๔๐-๑๔๗๖
๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ๑๐๙๐๐ โทร. ๐-๒๒๗๒๕๗๔๑-๔ โทรสาร ๐-๒๒๗๒๕๒๘๘
1032/355 PHAHOLYOTHIN ROAD JOMPHON JATUJAK BANGKOK 10900 TEL. 0-22725741-4 FAX 0-22725288

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

CATC.401(6)/080

Civil Aviation Training Center
1032/355 Phaholyothin Road
Jomphon, Jatujak
Bangkok 10900

June 21, 2021

Dear Mr.Louis Moser International Air Transport Association (IATA)

I am writing to inform you that, Mr.Metas Phongaumpai Student ID. 6213200130 of the Master of Aviation Management Program of Civil Aviation Training Center, her thesis framework under the topic of "THE DEVELOPING GUIDELINES FOR AIR FREEDOM RIGHT AMONG THE ASEAN CONURY" which is a part of the Master of Aviation Management Program's curriculum, by the advisory of Dr.Waraporn Temkaew (Project Advisor), was successfully approved.

I would be very grateful if would allow Mr.Metas Phongaumpai to meet and interview you about The topic of Thesis.

Thank you very much for your kind attention and consideration in this matter.

Sincerely yours,

(Dr. Thanyarat Khamproh)
Director of Master of Management Program

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

The Graduate School Office, Civil Aviation Training Center
Tel: 0-2272-6101, 0-2272-5741-4 ext. 309 Fax: 0-2272-6101

1032/355 PHAHOLYOTHIN ROAD JOMPHON JATUJAK BANGKOK 10900 TEL. 0-22725741-4 FAX 0-22725288

ภาคผนวก ง.

ผลการสัมภาษณ์แบบเชิงลึก (In-Depth Interview)

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ประเด็นคำถามที่ใช้ในการสัมภาษณ์

1. คำถามเกี่ยวกับมุมมองด้านการแข่งขันและการวิเคราะห์ศักยภาพของผู้ประกอบการด้านการบินในภูมิภาคอาเซียน

1.1 ท่านมีมุมมองหรือความคิดเห็นทั้งในด้านผลดีและผลเสียต่อการแข่งขันอย่างไรบ้าง

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
CA	- ผลดี สิ่งที่จะเกิดประโยชน์สูงสุดจากการแข่งขันคือผู้บริโภคหรือผู้โดยสารจะได้ประโยชน์จากการมีทางเลือกของสายการบินที่มากยิ่งขึ้น และมีราคาค่าโดยสารเฉลี่ยที่ถูกลง นอกจากนั้นผู้ประกอบการสายการบินยังต้องพัฒนาและปรับปรุงการให้บริการและผลิตภัณฑ์อยู่เสมอ ผลประโยชน์ที่ได้ก็จะกลับมาสู่ผู้โดยสารเสมอ - ผลเสีย ผู้ประกอบการสายการบินย่อมได้รับผลกระทบจากการแข่งขันอยู่เสมอ โดยผู้ประกอบการที่มีจำนวนเงินทุนมากกว่าย่อมได้เปรียบในการแข่งขันทั้งระยะสั้นและระยะยาว ผู้ประกอบการที่มีจำวนทุนน้อยกว่าเมื่อเกิดวิกฤตการณ์ต่าง ๆ อาจเกิดภาวะขาดทุนอย่างมากจนต้องถึงขั้นปิดกิจการ นอกจากนั้นการแข่งขันยังทำให้ผู้ประกอบการต้องปรับตัวทางธุรกิจอยู่เสมอ มีความจำเป็นต้องใช้เงินทุนมากในด้านต่าง ๆ และมีการปรับตัวให้เข้ากับสถานการณ์อยู่เสมอเพื่อแย่งชิงส่วนแบ่งทางการตลาด
FD	- ผลดี การแข่งขันทำให้เกิดประโยชน์ต่อภาพรวมของเศรษฐกิจในทุกระดับ โดยเชื่อว่าการแข่งขันจะส่งผลประโยชน์ที่ดีต่อผู้บริโภค แต่ในขณะเดียวกันก็ต้องมีการกำกับจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างเหมาะสมเพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อทั้งฝั่งอุปสงค์และอุปทานของตลาด - ผลเสีย ในอุตสาหกรรมการบินเป็นอุตสาหกรรมที่มีต้นทุนในการดำเนินการสูงและอาศัยประสบการณ์ต่าง ๆ เพื่อความอยู่รอดในตลาดเป็นอย่างมาก ดังนั้นในบางตลาดหรือบางเส้นทางบินที่เกิดขึ้นยังมีการผูกขาด ทำให้ผู้บริโภคบางส่วนต้องเสียประโยชน์ที่ควรจะได้จากการแข่งขัน นอกจากนั้นยังทำให้ผู้ประกอบการที่ไม่มีความพร้อมด้านการเงินต้องได้รับผลกระทบทั้งจากการแข่งขันและปัจจัยภายนอกต่าง ๆ จนทำให้ต้องปิดกิจการไปจำนวนหนึ่ง
WE	- ผลดี การแข่งขันทำให้ภาพรวมการให้บริการของสายการบินมีความหลากหลายทั้งในแง่มุมของลักษณะการให้บริการ เส้นทางบิน และราคาค่าโดยสารที่

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
	มีค่าเฉลี่ยลดลง นอกจากนั้นยังทำให้ภาพรวมเศรษฐกิจและการจ้างงานมีจำนวนมากขึ้นแปรผันตามไปด้วย - ผลเสีย เมื่อมีสายการบินให้บริการในตลาดจำนวนมากย่อมส่งผลกระทบต่อแต่ละสายการบิน โดยสายการบินมีภาพรวมความสามารถที่จะสร้างรายได้ได้ลดลง เนื่องจากการมีคู่แข่งในตลาดเป็นจำนวนมากย่อมทำให้ราคาเฉลี่ยของค่าโดยสารลดลงตามไปด้วย และไม่สามารถเน้นกลยุทธ์ด้านราคาเป็นหลักได้ จึงต้องปรับเปลี่ยนไปยังกลยุทธ์อื่น ๆ ที่มีต้นทุนในการดำเนินการเพิ่มขึ้น
SL	- ผลดี การแข่งขันทำให้ภาพรวมเศรษฐกิจมีการขยายตัวมากขึ้นจากทั้งในด้านอุปทานคือจำนวนผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน ทำให้แต่ละสายการบินต้องพัฒนาผลิตภัณฑ์และการให้บริการให้ดีที่สุดเละด้านอุปสงค์คือจำนวนความต้องการเดินทางทางอากาศ ทำให้ผู้โดยสารมีตัวเลือกในการใช้บริการมากขึ้นและมีราคาที่เหมาะสม - ผลเสีย อุตสาหกรรมการบินโดยเฉพาะสายการบินเป็นธุรกิจที่มีต้นทุนในการดำเนินการสูงและมีอัตราผลตอบแทนต่ำเมื่อเทียบกับอุตสาหกรรมอื่น ๆ ดังนั้นการแข่งขันที่สูงมากย่อมทำให้สายการบินที่มีทุนในการดำเนินน้อย ย่อมเสียเปรียบและมีความน่าจะเป็นที่จะออกจากตลาดสูงไปจนถึงการปิดกิจการ ดังนั้นจึงเหลือเพียงสายการบินที่มีทุนสนับสนุนจำนวนมากที่จะได้เปรียบในการคงอยู่ของธุรกิจทั้งในระยะสั้นไปจนถึงระยะยาว
VZ	- ผลดี การแข่งขันทำให้ผู้ประกอบการในตลาดจำเป็นต้องพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่อยู่เสมอเพื่อดึงดูดลูกค้า เช่น การให้บริการ เส้นทางการบินต่าง ๆ บริการเสริมต่าง ๆ เป็นต้น ผลประโยชน์ที่ได้จะเกิดขึ้นกับผู้บริโภคในตลาดทั้ง ความหลากหลายและราคาที่เหมาะสม - ผลเสีย ในอุตสาหกรรมการบินโดยเฉพาะอย่างยิ่งการแข่งขันของสายการบินนั้น การแข่งขันด้านราคาจะเป็นปัจจัยสำคัญในตลาดการแข่งขัน โดยส่งผลเสียต่อภาพรวมของตลาดทำให้แต่ละสายการบินมีความสามารถในการเพิ่มรายได้ลดลง นอกจากนั้นผู้ประกอบการที่มีทุนในการดำเนินการต่ำกว่าคู่แข่งจะเสียเปรียบเป็นอย่างมาก

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
TG	- ผลดี การแข่งขันในตลาดย่อมส่งดีต่อผู้บริโภคในตลาดทั้งในมุมมองของความหลากหลายของผลิตภัณฑ์และราคาที่เหมาะสม เนื่องจากผู้ประกอบการในตลาดต้องคิดค้นกลยุทธ์ใหม่ ๆ เพื่อดึงดูดผู้บริโภคอยู่เสมอ - ผลเสีย การแข่งขันในธุรกิจต่าง ๆ ผลเสียที่เกิดขึ้นมักส่งผลกระทบโดยตรงต่อผู้ประกอบการในธุรกิจนั้น ๆ โดยยิ่งถ้าเป็นธุรกิจที่มีจำนวนผู้ประกอบการมากหรือการแข่งขันสมบูรณ์ อัตราการสร้างรายได้จะต่ำกว่าเมื่อเปรียบเทียบการแข่งขันในตลาดผู้ค้าน้อยรายหรือตลาดผูกขาด ดังนั้นการแข่งขันทำให้บางผู้ประกอบการซึ่งเคยเป็นผู้นำในตลาดจะสูญเสียตำแหน่งนี้ได้
PG	- ผลดี การแข่งขันในระดับประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่งในอุตสาหกรรมรท่องเที่ยวจะได้รับผลกระทบเชิงบวก โดยเมื่อมีจำนวนสายการบินแข่งขันเป็นจำนวนมากแสดงถึงอุปทานของตลาดที่สามารถรองรับอุปสงค์ได้ นอกจากนั้นผู้โดยสารจะได้ประโยชน์จากราคาค่าโดยสารที่มีค่าเฉลี่ยต่ำลงและมีผลิตภัณฑ์ให้เลือกอย่างหลากหลาย - ผลเสีย การแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินโดยเฉพาะอย่างยิ่งในธุรกิจสายการบินมีการแข่งขันสูงขึ้นมากในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา เนื่องจากมีสายการบินเปิดให้บริการเพิ่มมากขึ้นและการแข่งขันทำให้ภาพรวมผู้ประกอบการเดิมสูญเสียความสามารถในการแข่งขันไปและจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ อย่างไรก็ตามสายการบินที่มีเงินทุนในการบริหารจัดการมากกว่าย่อมได้เปรียบในธุรกิจนี้ โดยสายการบินที่มีสัดส่วนการเป็นเจ้าของจากต่างชาติมีความได้เปรียบในด้านนี้มากกว่าสายการบินที่มีสัดส่วนการเป็นเจ้าของจากประเทศไทยทั้งหมด
CX	- ผลดี ภาพรวมของการแข่งขันทำให้ผู้บริโภคได้รับผลดีอย่างแน่นอน จากการที่ธุรกิจสายการบินมีผลิตภัณฑ์ให้เลือกอย่างหลากหลายทั้งเส้นทางบินและความถี่โดยมีราคาที่เหมาะสม นอกจากนั้นการแข่งขันยังทำให้สายการบินได้พัฒนาธุรกิจและปรับตัวให้ทันกับสถานการณ์ของโลก ทั้งด้านดิจิทัลและไอที - ผลเสีย ธุรกิจสายการบินนอกจากจะได้รับผลกระทบโดยตรงจากการแข่งขันที่ทำให้สายการบินมีความสามารถในการสร้างรายได้ลดลงแล้ว ยังได้รับผลกระทบจากปัจจัยภายนอกต่าง ๆ ดังนั้นสายการบินที่ไม่มีการปรับตัว ปรับตัวช้าหรือไม่มีจุดเด่นที่เป็นเอกลักษณ์ จะไม่สามารถอยู่ในการแข่งขันในโลกสมัยใหม่ที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลาได้

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
TR	- ผลดี ในภาพรวมการแข่งขันทำให้ผู้บริโภคได้รับประโยชน์มากกว่าผู้แข่งขันในตลาดอย่างแน่นอน หรือในทางเศรษฐศาสตร์คือผู้บริโภคจะมีส่วนเกินผู้บริโภค (Consumer Surplus) ทั้งในแง่มุมของราคาและผลิตภัณฑ์ที่หลากหลาย นอกจากนั้นผู้แข่งขันในตลาดยังต้องมีการพัฒนาผลิตภัณฑ์และคิดค้นกลยุทธ์ใหม่เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคอยู่เสมอ - ผลเสีย การแข่งขันโดยเฉพาะในธุรกิจสายการบินทำให้แต่ละสายการบินต้องมีการปรับตัว และเนื่องจากในธุรกิจนี้ไม่สามารถสร้างความแตกต่างของผลิตภัณฑ์ได้อย่างหลากหลายรวมถึงผู้บริโภคส่วนใหญ่ยังนิยมใช้เกณฑ์ราคาของค่าโดยสารในการตัดสินใจเลือก จึงทำให้สายการบินที่มีเงินทุนมากกว่ามีความได้เปรียบในการบริหารต้นทุน ซึ่งอาจเกิดความไม่เท่าเทียมได้
CC	- ผลดี ภาพรวมการแข่งขันในทุก ๆ อุตสาหกรรมทำให้ผู้บริโภคเข้าถึงสินค้าหรือบริการนั้นได้มากขึ้น โดยในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาธุรกิจสายการบินเติบโตสูงขึ้นจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ทำให้เกิดสายการบินต้นทุนต่ำเป็นจำนวนมาก ผู้บริโภคสามารถเข้าถึงการเดินทางทางอากาศได้ง่ายขึ้นด้วยราคาที่สามารถจ่ายได้ - ผลเสีย สายการบินส่วนใหญ่นิยมใช้กลยุทธ์ทางราคาเพื่อดึงดูดผู้บริโภคและสร้างภาพลักษณ์ของราคาจนทำให้ราคาโดยเฉลี่ยไม่สามารถสะท้อนต้นทุนที่แท้จริงและสร้างรายได้อย่างเหมาะสมจึงทำให้มีอัตราการทำกำไรที่ต่ำ ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่าการแข่งขันในธุรกิจสายการบินมีความจำเป็นต้องใช้เงินทุนและกระแสเงินสดเพื่อสนับสนุนธุรกิจจำนวนมากซึ่งสายการบินที่มีความพร้อมด้านเงินทุนสูงกว่ามักมีความได้เปรียบในตลาด
A1	- ผลดี ภาพรวมของการแข่งขันถ้าหากผู้เล่นในตลาดมีความเท่าเทียม ผู้บริโภคจะได้รับประโยชน์สูงสุดทั้งในด้านผลิตภัณฑ์ การบริการและราคาที่เหมาะสม นอกจากนั้นยังทำให้ภาพรวมของเศรษฐกิจดีขึ้น - ผลเสีย ผู้ให้บริการในตลาดที่ยังไม่มีความพร้อมหรือเป็นผู้ให้บริการรายใหม่จะได้รับผลกระทบจากอำนาจการต่อรองที่น้อยกว่าผู้ให้บริการเดิมในตลาด และเสี่ยงต่อการสูญเสียโอกาสในการสร้างรายได้
A2	- ผลดี การแข่งขันทำให้ภาพรวมของผู้บริโภคเกิดประโยชน์สูงสุดเนื่องจากมีผลิตภัณฑ์และสินค้าในตลาดจำนวนมากและมีราคาที่หลากหลายเหมาะกับความ

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
	ต้องการของแต่ละบุคคล สำหรับธุรกิจท่าอากาศยานเป็นโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศ ดังนั้นจึงมีการแข่งขันน้อย อย่างไรก็ตามหากการแข่งขันเกิดขึ้นสูงในกิจกรรมภายในท่าอากาศยาน เช่น สายการบิน การให้บริการภาคพื้นต่าง ๆ เป็นต้น จะส่งผลดีต่อท่าอากาศยานจากทั้งด้านรายได้ที่เกี่ยวกับการบิน และรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับการบิน - ผลเสีย การแข่งขันโดยเฉพาะอย่างยิ่งในตลาดการค้าเสรีที่มีคู่แข่งในตลาดจำนวนมาก ทำให้ผู้ประกอบการขนาดเล็กในตลาดเสียเปรียบผู้ประกอบการเดิมในตลาดและอาจเกิดความไม่เท่าเทียมในการแข่งขัน นอกจากนั้นในระยะยาวถ้าหากผู้ประกอบการรายใหญ่สามารถยืนหยัดในตลาดได้ ขณะที่ผู้ประกอบการรายเล็กไม่สามารถแข่งขันได้แล้ว จะเกิดปัญหาการผูกขาดทางการค้าได้ จึงเป็นประเด็นสำคัญของหน่วยงานรัฐในการกำกับดูแลการแข่งขันอย่างเป็นธรรมและเกิดประโยชน์สูงสุด
IA	- ผลดี การแข่งขันเป็นสิ่งที่ดีเนื่องจากผู้บริโภคจะได้รับผลประโยชน์สูงสุด จากการพัฒนาผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพจากผู้ผลิตและกลไกราคาในตลาดทำให้ราคาอยู่ในระดับที่เหมาะสมสามารถเข้าถึงผู้บริโภคได้อย่างหลากหลาย ด้วยเหตุผลและผลกระทบในภาพรวมทำให้ผู้ให้ข้อมูลสำคัญสนับสนุนให้เกิดการแข่งขันโดยเสรี - ผลเสีย เจ้าของธุรกิจ ผู้ถือหุ้นหรือนักลงทุนในตลาดอาจเกิดความเสี่ยงต่าง ๆ จากการแข่งขันได้ทั้งปัจจัยในการแข่งขันและปัจจัยภายนอก โดยถ้าผู้ประกอบการในธุรกิจที่มีความแตกต่างกันจนเกินไปทั้งในด้านความหลากหลายของผลิตภัณฑ์และเงินทุนสนับสนุน จะเกิดความได้เปรียบเสียเปรียบเป็นอย่างมาก และอาจเกิดการขาดดุลขึ้นได้
KU	- ผลดี การแข่งขันในระดับที่เหมาะสมจะส่งผลดีต่อภาพรวมเศรษฐกิจทั้งผู้ผลิตและผู้บริโภค โดยผู้บริโภคจะได้ผลิตภัณฑ์ที่ดีในราคาที่เหมาะสม ในขณะเดียวกันจะเป็นปัจจัยผลักดันให้ผู้ผลิตต้องปรับปรุงผลิตภัณฑ์และคิดค้นอยู่เสมอ - ผลเสีย สำหรับการแข่งขันที่มากจนเกินไปย่อมส่งผลเสียในหลายด้านโดยในกรณีแรกเมื่อหน่วยงานกำกับดูแลไม่สามารถกำกับดูแลได้อย่างมีประสิทธิภาพจะทำให้ผู้ประกอบการที่ดำเนินธุรกิจตามระเบียบและกติกาเสียเปรียบผู้ประกอบการที่ไม่ดำเนินการตามกติกาเนื่องจากผู้ประกอบการไม่ถูกลงโทษจากหน่วยงานกำกับตามกติกาที่กำหนดไว้ หรือสรุปได้ว่าผู้บริโภคจะได้รับประโยชน์แต่ผู้ประกอบการร่วม

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
	อุตสาหกรรมจะเสียประโยชน์ สำหรับกรณีที่สองถ้าหากหน่วยงานกำกับดูแลสามารถกำกับดูแลได้อย่างมีประสิทธิภาพหรือเข้มงวดจนเกินไปจะทำให้ผู้ประกอบการต้องดำเนินการตามกติกาที่กำหนดอย่างเคร่งครัด จนพนักงานในองค์กรได้รับผลกระทบจนเกิดการสูญเสียสวัสดิการของลูกจ้าง (Employee Welfare) ได้

1.2 ท่านคิดว่าผู้ประกอบการด้านการบินที่เป็นแบรนด์ไทย (เช่น การบินไทย ไทยสมายล์ แอร์เวย์ บางกอกแอร์เวย์และนกแอร์) มีจุดเด่นและจุดด้อยอย่างไรบ้าง

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
CA	- จุดเด่น เนื่องจากเป็นแบรนด์ที่มีเจ้าของเป็นคนไทยทั้งหมด จึงได้รับความยอมรับจากคนไทยด้วยกัน รวมถึงมีผลิตภัณฑ์และภาพลักษณ์การให้บริการแบบไทย รวมทั้งสามารถดึงดูดชาวต่างชาติได้ นอกจากนั้นสายการบินส่วนใหญ่ในกลุ่มนี้เป็นสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบจึงมีผู้โดยสารเฉพาะกลุ่มและมีความสามารถในการใช้จ่ายสูง - จุดด้อย ระบบการทำงานต่าง ๆ ภายในองค์กรยังมีความล่าช้า รวมถึงการบริหารจัดการยังมีความเสียเปรียบสายการบินแบรนด์ต่างชาติที่มีการจัดการที่คล่องตัวมากกว่า นอกจากนั้นประสบการณ์และความรู้ความชำนาญในการแก้ปัญหายังมีความเสียเปรียบด้วยเช่นกัน
FD	- จุดเด่น ภาพลักษณ์การให้บริการแบบไทยที่เป็นเอกลักษณ์ในสายตาชาวต่างชาติ ในขณะที่มีจุดหมายต่าง ๆ ครอบคลุมทั้งจุดหมายภายในประเทศและระหว่างประเทศ รวมทั้งมีเครือข่ายและพันธมิตรด้านการบินที่หลากหลาย นอกจากนั้นยังมีฝูงบินที่หลากหลายสามารถรองรับการเดินทางในระยะต่าง ๆ ได้อย่างเหมาะสม - จุดด้อย การปฏิบัติการบิน (Operation) การบริหารจัดการต้นทุนและการเงิน ยังมีความเสียเปรียบสายการบินแบรนด์ต่างชาติเล็กน้อย นอกจากนั้นสายการบินไทยสมายล์มีการระบุตำแหน่งทางการตลาดและการทำราคาที่ยังมีความไม่ชัดเจนว่าเป็นการมุ่งเน้นกลุ่มผู้โดยสารใด
WE	- จุดเด่น สายการบินกลุ่มนี้มีแบรนด์ที่น่าเชื่อถือเนื่องจากส่วนใหญ่เป็นสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบอยู่ในกลุ่มพันธมิตรด้านการบินที่มีชื่อเสียง มีการเชื่อมต่อ

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
	และมีเวลาเข้า – ออกสนามบินที่ดี นอกจากนั้นยังมีผลิตภัณฑ์และการให้บริการที่ดีสำหรับสายการบินนกแอร์มีอากาศยานที่หลากหลาย สามารถให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศได้อย่างครอบคลุม - จุดด้อย เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบจึงมักประสบปัญหาด้านการเงินและการบริหารต้นทุนให้สอดคล้องกับสภาวะตลาด เนื่องจากมีต้นทุนที่สูงตามการให้บริการ นอกจากนั้นสายการบินไทยสมายล์ยังมีปัญหาการระบุตำแหน่งทางการตลาดที่ไม่ชัดเจนถึงแม้ในปัจจุบันที่มีการแก้ไขปัญหานี้แล้วก็ตาม นอกจากนั้นสายการบินนกแอร์ยังพบปัญหาการปฏิบัติการบิน (Operation) เช่น การหมุนเวียนอากาศยาน การตรงต่อเวลา เป็นต้น
SL	- จุดเด่น เนื่องจากเป็นกลุ่มสายการบินของคนไทยจึงเป็นที่รู้จักและได้รับความไว้วางใจมาอย่างยาวนาน คนไทยพร้อมที่จะให้การสนับสนุน ในด้านผลิตภัณฑ์และการให้บริการมีความโดดเด่นทั้งเส้นทางบิน ความสะดวกสบาย และเครือข่ายด้านการบินที่ครอบคลุม ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ - จุดด้อย การบริหารจัดการด้านต่าง ๆ เช่น ด้านการเงิน การปฏิบัติการบิน การแก้ไขปัญหา เป็นต้น ยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอในการแข่งขันระดับภูมิภาคและระดับสากล นอกจากนั้นรูปแบบการทำงานหรือวัฒนธรรมองค์กรแบบไทยทำให้เกิดขั้นตอนต่าง ๆ โดยไม่จำเป็นและส่งผลเสียต่อการบริหารจัดการภายในองค์กรได้
VZ	- จุดเด่น มีความหลากหลายของเส้นทางบินทั้งภายในประเทศ และเส้นทางบินระหว่างประเทศในระดับภูมิภาค จนถึงระดับทวีป สามารถจัดสรรอากาศยานเพื่อปฏิบัติการบินได้เหมาะสมกับสภาวะตลาด และมีพันธมิตรทางการค้าเป็นสายการบินระดับชั้นนำของโลก นอกจากนั้นยังมีโอกาสได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐมากกว่าสายการบินอื่น ๆ - จุดด้อย การบริหารจัดการภายในองค์กรที่ยังไม่มีประสิทธิภาพมากพอและปัญหาการปรับตัวในสถานการณ์ต่าง ๆ เมื่อเปรียบเทียบกับสายการบินแบรนด์ต่างชาติ รวมถึงอำนาจในการต่อรองทางธุรกิจบางอย่างที่เป็นรองเนื่องจากมีต้นทุนที่สูงกว่าแต่กลับมีปริมาณที่น้อยกว่า เช่น การซ่อมบำรุงอากาศยาน เป็นต้น
TG	- จุดเด่น เป็นกลุ่มสายการบินที่มีชื่อเสียงมาอย่างยาวนานจึงสามารถใช้ความได้เปรียบในการดึงดูดผู้โดยสารและยังเป็นที่ยอมรับในเรื่องผลิตภัณฑ์ การให้บริการ

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
	ในระดับสากล นอกจากนั้นยังได้รับการประสานความร่วมมือกับหน่วยงานรัฐต่าง ๆ อยู่เสมอ - จุดด้อย การบริหารจัดการภายในองค์กรที่มีความซับซ้อนและมีขนาดใหญ่เกินไป จนไม่สามารถแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ได้ทันต่อเวลา และยังพบปัญหาการจัดการทางด้านการเงินและต้นทุนด้วยเช่นกัน
PG	- จุดเด่น ภาพลักษณ์ของแบรนด์แสดงถึงความเป็นไทยร่วมสมัยเหมาะกับผู้โดยสารทุกวัยและยังเป็นที่ชื่นชอบของคนไทยอยู่เสมอ สามารถใช้ประโยชน์จากการมีฐานลูกค้าต่าง ๆ นอกจากนั้นยังมีจุดเด่นในเรื่องเครือข่ายเส้นทางบินที่มีความครอบคลุมทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ สำหรับสายการบินบางกอกแอร์เวย์ยังเป็นส่วนหนึ่งของธุรกิจในเครือข่ายโรงพยาบาลกรุงเทพฯ ทำให้สามารถกระจายความเสี่ยงไปยังธุรกิจอื่น ๆ ได้ - จุดด้อย การบริหารจัดการด้านการเงินเนื่องจากสายการบินส่วนใหญ่เป็นสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบที่ไม่สามารถลดต้นทุนได้เพราะอาจจะกระทบต่อรูปแบบการบริการได้และด้วยข้อจำกัดของจำนวนอากาศยานและลักษณะของอากาศยานจึงไม่สามารถทำตลาดในเส้นทางบินภายในประเทศได้ทั้งหมด
CX	- จุดเด่น ภาพลักษณ์ของแบรนด์ ผลิตภัณฑ์ที่มีชื่อเสียง และการให้บริการด้วยเอกลักษณ์ของความเป็นไทย ทำให้คนไทยและคนต่างชาติมีมีความสามารถในการใช้จ่ายสูงสามารถตัดสินใจเลือกใช้บริการได้โดยง่าย นอกจากนั้นยังได้รับความสนับสนุนที่ดีจากหน่วยงานของรัฐในภาคส่วนต่าง ๆ - จุดด้อย การได้รับผลกระทบจากการแข่งขันทั้งในระดับภายในประเทศและระหว่างประเทศ จึงทำให้ประสบปัญหาทางด้านการเงินและผลการดำเนินการที่ไม่ประสบความสำเร็จ นอกจากนั้นยังขาดความยืดหยุ่นในการบริหารจัดการในสถานการณ์ฉุกเฉิน
TR	- จุดเด่น สายการบินสำหรับคนไทยมาพร้อมการให้บริการด้วยเสน่ห์และวัฒนธรรมของความเป็นไทย จึงสามารถดึงดูดและเป็นตัวเลือกในลำดับแรกสำหรับผู้โดยสารทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ - จุดด้อย ถึงแม้จะเป็นสายการบินที่เปิดให้บริการมาอย่างยาวนาน แต่ยังขาดประสบการณ์และองค์ความรู้บางด้าน จึงทำให้ไม่สามารถบริการจัดการในสถานการณ์ต่าง ๆ ได้อย่างเหมาะสม ประกอบกับส่วนใหญ่เป็นสายการบินที่

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
	ให้บริการเต็มรูปแบบจึงมักประสบปัญหาการจัดการต้นทุนจนนำไปสู่ปัญหาการขาดความสภาพคล่องทางการเงิน
CC	- จุดเด่น เป็นแบรนด์สัญชาติไทยจึงได้รับความไว้วางใจจากคนไทย และด้วยเอกลักษณ์การให้บริการแบบไทยจึงเป็นที่นิยมสำหรับชาวต่างชาติด้วยกัน นอกจากนั้นสายการบินกลุ่มนี้ยังมีอากาศยานหลายแบบ ครอบคลุมการเดินทางทั้งเส้นทางบินภายในประเทศและระหว่างทวีป - จุดด้อย เนื่องจากเป็นสายการบินสัญชาติไทยและส่วนใหญ่เป็นสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบจึงมีปัญหาด้านการเงินและการบริหารต้นทุน นอกจากนั้นยังมีปัญหาด้านโครงสร้างการบริหารภายในองค์กรทำให้ขาดความยืดหยุ่นในการบริหารจัดการกับสถานการณ์ต่าง ๆ
A1	- จุดเด่น มีการให้บริการที่เป็นเอกลักษณ์และมีภาพลักษณ์ที่โดดเด่นในสายตาทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ มีกลุ่มเป้าหมายและตลาดของผู้โดยสารที่ชัดเจน มีเส้นทางบินและเวลาเข้า – ออก ท่าอากาศยานหลักที่มีความได้เปรียบคู่แข่ง นอกจากนั้นยังมีความเสี่ยงในการปิดกิจการค่อนข้างต่ำเนื่องจากมีผู้ถือหุ้นใหญ่เป็นของคนไทยและมีหน่วยงานพร้อมให้ความช่วยเหลือ - จุดด้อย โครงสร้างการบริหารจัดการภายในองค์กรมีความซับซ้อนทำให้การตัดสินใจในสถานการณ์ต่าง ๆ หรือการคิดค้นกลยุทธ์เพื่อตอบสนองต่อตลาดเป็นไปได้ช้า นอกจากนั้นยังมีปัญหาด้านการเงินและจัดการต้นทุนมาหลายปี
A2	- จุดเด่น มีกลุ่มเป้าหมายของผู้โดยสารที่ชัดเจนทั้งสายการบินให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินต้นทุนต่ำ เป็นที่ชื่นชอบของทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ มีเอกลักษณ์ในการให้บริการและภาพลักษณ์ที่สื่อถึงความเป็นไทย - จุดด้อย ปัญหาการบริหารงานจากโครงสร้างองค์กรที่ซับซ้อนและการแทรกแซงจากฝ่ายการเมือง บริษัทส่วนใหญ่ประสบปัญหาด้านรายได้และการจัดการต้นทุน จึงมักประสบปัญหาด้านการเงินอยู่เสมอ
IA	- จุดเด่น มีภาพลักษณ์ที่ดีทั้งในด้านบ่งบอกความเป็นไทยและการให้บริการที่โดดเด่น มีผลิตภัณฑ์ที่ชัดเจนคือสายการบินระหว่างประเทศ สายการบินภายในภูมิภาคและสายการบินต้นทุนต่ำสัญชาติไทย นอกจากนั้นผู้โดยสารชาวต่างชาติส่วนใหญ่จะประทับใจในวัฒนธรรมการให้บริการและจิตใจอ่อนโยนของคนไทย

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
	- จุดด้อย ปัญหาด้านเงินทุนและการบริหารจัดการที่ยังเสียเปรียบสายการบินแบรนด์ต่างชาติ นอกจากนั้นยังมีการวางแผน การตัดสินใจและสร้างตลาดที่ค่อนข้างช้าเมื่อเทียบกับสายการบินแบรนด์อื่น ๆ
KU	- จุดเด่น บริษัทของคนไทยยังเป็นที่ยอมรับในระดับสากลและพร้อมให้การสนับสนุนการใช้บริการ มีฝูงบินที่หลากหลายสามารถตอบสนองต่อความต้องการของตลาดได้ทั้งหมด นอกจากนั้นยังมีจุดหมายปลายทางในต่างประเทศที่มีศักยภาพ - จุดด้อย ด้วยสถานการณ์และระยะเวลาที่เปลี่ยนไปจากตลาดที่มีคู่แข่งน้อยรายหรือตลาดผูกขาด กลับกลายเป็นตลาดแบบเสรี สายการบินปรับตัวค่อนข้างช้าเมื่อเปรียบเทียบกับคู่แข่งที่เข้ามาใหม่ในตลาดจึงทำให้สูญเสียความสามารถในการแข่งขันและความเป็นผู้นำในตลาดจึงนำไปสู่ปัญหาด้านต่าง ๆ ตามมาทั้งการจัดการภายในองค์กร ปัญหาด้านการเงิน-ต้นทุน เป็นต้น

1.3 ท่านคิดว่าผู้ประกอบการด้านการบินที่มีแบรนด์อาเซียนเป็นส่วนประกอบ (เช่น ไทยแอร์เอเชีย ไทยไลอ้อนแอร์และไทยเวียตเจ็ทแอร์) มีจุดเด่นและจุดด้อยอย่างไรบ้าง

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
CA	- จุดเด่น มีเงินทุนในการบริหารจัดการสูงและมีเครือข่ายการบินขนาดใหญ่ในภูมิภาคประกอบกับเป็นสายการบินต้นทุนต่ำทำให้มีโอกาสในการทำราคาได้อย่างหลากหลายและมีความยืนหยุ่นมากกว่าสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ นอกจากนั้นยังมีระบบโครงสร้างองค์กรจากบริษัทผู้ถือหุ้นใหญ่จากต่างประเทศทำให้มีการทำงานที่ชัดเจนและมีประสิทธิภาพ - จุดด้อย ส่วนใหญ่มีกลยุทธ์ด้านราคาและเป็นการทุ่มตลาดทำให้สูญเสียงบประมาณสูงเกินความจำเป็น และเป็นการบิดเบือนกลไกของตลาด
FD	- จุดเด่น ส่วนใหญ่จะมีฝูงบินขนาดใหญ่และมีแบบอากาศยานที่น้อยจึงทำให้สามารถคุมต้นทุนในการดำเนินงานได้ดี มีความยืดหยุ่นในการปฏิบัติการบิน และเนื่องจากเป็นสายการบินต้นทุนต่ำจึงมีโอกาสในการหารายได้จากช่องทางต่าง ๆ มากขึ้น นอกจากนั้นยังมีเงินทุนสนับสนุนจากต่างประเทศจึงทำให้สามารถรองรับผลการดำเนินงานได้บางส่วน

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
	- จุดด้อย การมีแบบของอากาศยานน้อยเป็นผลเสียในแง่มุมของการขยายเส้นทางบินและการจัดสรรแบบอากาศยานให้เหมาะสมกับแต่ละจุดหมายปลายทาง
WE	- จุดเด่น สายการบินกลุ่มนี้ทั้งหมดเป็นสายการบินต้นทุนต่ำจึงทำให้เข้าถึงผู้บริโภคได้ง่ายโดยใช้กลยุทธ์ด้านราคาเป็นหลัก และมีเส้นทางบิน เวลาการบินที่หลากหลายสามารถรองรับการเดินทางได้ทั้งหมด - จุดด้อย การให้บริการหลังการขาย เช่น การบริการทางโทรศัพท์ หรือข้อกำหนดของตั๋วโดยสารที่มีความคลุมเครือ เป็นต้น ทำให้เกิดปัญหาการให้บริการตามมาได้ นอกจากนั้นการควบคุมการบริหารหลักยังมีนโยบายมาจากบริษัทถือหุ้นใหญ่ในต่างชาติซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อพนักงานสายการบินได้
SL	- จุดเด่น เป็นแบรนด์ที่มีชื่อเสียงจากต่างประเทศจึงทำให้เข้าถึงผู้บริโภคได้ง่ายมีเส้นทางบินหลากหลายและเวลาบินที่ครอบคลุมตลอดทั้งวัน นอกจากนั้นยังมีเงินทุนที่แข็งแรงและมีระบบการจัดการภายในที่เป็นระบบทำให้สามารถบริหารได้อย่างมีประสิทธิภาพ - จุดด้อย เนื่องจากเป็นสายการบินต้นทุนต่ำจึงเน้นผลลัพธ์ด้านการบริหารและด้านการเงินเป็นหลัก จึงทำให้การดำเนินนโยบายบางอย่างส่งผลกระทบต่อสวัสดิการพนักงาน นอกจากนั้นยังมีผลตอบรับการให้บริการหลังการขายที่ไม่สะดวกสบายทำให้ผู้โดยสารไม่พึงพอใจได้
VZ	- จุดเด่น เป็นแบรนด์ที่มีระบบการจัดการที่เป็นแบบแผนเช่นเดียวกันกับประเทศอื่น ๆ ทำให้เกิดมาตรฐานในการบริการ ทั้งแบบของอากาศยานและกลยุทธ์ต่าง ๆ มีการปรับตัวทันต่อสถานการณ์ได้ดีและมีทุนด้านการเงินสนับสนุนจากต่างชาติ นอกจากนั้นยังสามารถลดต้นทุนค่าบำรุงรักษาอากาศยานได้จากการมีแบบอากาศยานที่น้อยและสามารถเข้าศูนย์ซ่อมอากาศยานในประเภทเจ้าของได้ - จุดด้อย ภาพลักษณ์เป็นตัวแทนจากต่างชาติทำให้ผู้โดยสารบางส่วนไม่สนับสนุนและเนื่องจากนโยบายหลักจะมาจากบริษัทผู้ถือหุ้นหลักในต่างประเทศจึงมีการเปลี่ยนแปลงได้ตลอดเวลาสามารถเข้า – ออกตลาดโดยได้ง่ายซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการจ้างงานของคนในอุตสาหกรรมการบิน
TG	- จุดเด่น มีระบบและโครงร้างองค์กรที่เป็นมาตรฐานเดียวกันกับเครือสายการบินในต่างประเทศ มีความคล่องตัวและความยืดหยุ่นในการดำเนินการด้านต่าง ๆ

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
	สามารถปรับตัวให้ทันต่อสถานการณ์ได้ดี นอกจากนั้นยังมีเงินทุนสนับสนุนจากบริษัทผู้ถือหุ้นในต่างประเทศทำให้เกิดสภาพคล่องด้านการเงิน - จุดด้อย เนื่องจากเป็นสายการบินเครือข่ายจากแบรนด์ต่างประเทศ จึงมักเสียเปรียบสายการบินสัญชาติไทยแท้ในด้านความร่วมมือจากหน่วยงานของรัฐ
PG	- จุดเด่น กลยุทธ์ในการทำราคาเหมาะสมกับตลาดทำให้ดึงดูดผู้โดยสารได้เนื่องจากสามารถควบคุมต้นทุนได้ดีกว่า มีช่องทางในการหารายได้เพิ่มเติมและมีเงินทุนสนับสนุนจากบริษัทในเครือจากต่างประเทศ นอกจากนั้นยังมีเส้นทางบินภายในประเทศที่หลากหลายทั้งเส้นทางบินเข้า – ออก กรุงเทพฯ และเส้นทางบินข้ามภาคสามารถตอบสนองความต้องการคนในแต่ละพื้นที่ได้ดี - จุดด้อย เกิดความเสี่ยงจากนโยบายการบริหารงานของบริษัทถือหุ้นในต่างประเทศหรือการปรับลดเงินทุน ลดจำนวนอากาศยานที่ให้บริการส่งผลกระทบโดยตรงต่อการบริหารงานภายในและสวัสดิการของพนักงานสายการบิน
CX	- จุดเด่น การมีกฎหมายที่เอื้ออำนวยในการแข่งขันทำให้สายการบินกลุ่มนี้มีโอกาสที่จะเติบโตในอุตสาหกรรมการบินของไทยอยู่เสมอและด้วยการมีอากาศยานน้อยแบบทำให้สายการบินสามารถบริหารต้นทุนต่าง ๆ ได้ง่ายมากขึ้น ส่งผลให้มีโอกาสในการทำกำไรในตลาดได้มากกว่า - จุดด้อย เนื่องจากบริษัทถือหุ้นใหญ่ที่เป็นเจ้าของแบรนด์อยู่ในต่างประเทศ จึงมีการออกกลยุทธ์หรือนโยบายต่าง ๆ ภายในเครือบริษัท ซึ่งอาจไม่เหมาะสมกับบริบทภายในประเทศไทยซึ่งอาจกระทบต่อการบริหารจัดการและการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นกับพนักงาน
TR	- จุดเด่น มีเงินทุนในการบริหารจัดการสูงทำให้เกิดสภาพคล่อง และสามารถรองรับสถานการณ์ต่าง ๆ ได้อย่างดี และที่สำคัญคือการมีองค์ความรู้ รวมถึงประสบการณ์ในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำมาอย่างยาวนาน นอกจากนั้นยังมีจุดเด่นของโครงสร้างการบริหารองค์กรที่มีความเป็นนานาชาติทำให้เกิดการแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ระหว่างกัน - จุดด้อย นโยบายการทำงานหรือการตัดสินใจในเรื่องสำคัญยังเป็นการตัดสินใจจากผู้บริหารของบริษัทเครือข่ายในต่างประเทศ ซึ่งอาจไม่เหมาะสมกับบริบทภายในประเทศไทย

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
CC	- จุดเด่น มีระบบการทำงานและเครือข่ายของธุรกิจการบินที่ครอบคลุมอยู่ภายในภูมิภาค รวมถึงการสร้างราคาในตลาดที่สามารถดึงดูดผู้โดยสารประเภทต่าง ๆ ได้อย่างเหมาะสม ประกอบกับการมีเส้นทางบินภายในประเทศที่ครอบคลุมและมีเครือข่ายสายการบินภายในภูมิภาคอาเซียน - จุดด้อย การบริหารจัดการยังมีการควบคุมมาจากบริษัทเจ้าของแบรนด์ในต่างประเทศ ทำให้ในบางครั้งอาจเกิดความผิดพลาดในการตัดสินใจต่าง ๆ ได้
A1	- จุดเด่น มีระบบเครือข่ายสายการบินภายในภูมิภาคทำให้สามารถทำตลาดและเส้นทางบินได้อย่างครอบคลุมทั้งเส้นทางบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ สามารถปรับตัวในสถานการณ์ต่าง ๆ ได้อย่างรวดเร็วเนื่องจากมีประสบการณ์ในธุรกิจที่ดีกว่าและรูปแบบของธุรกิจที่ไม่ซับซ้อน นอกจากนั้นจุดเด่นที่สำคัญที่สุดคือการบริหารต้นทุนจากการมีอากาศยานแบบเดียวทำให้สามารถจัดการเรื่องต้นทุนได้อย่างดี - จุดด้อย ในระยะยาวมีโอกาสในการปรับเปลี่ยนค่อนข้างสูงเมื่อเปรียบเทียบกับบริษัทไทย เนื่องจากบริษัทเครือข่ายในต่างประเทศสามารถปรับกลยุทธ์และแนวทางการดำเนินธุรกิจในเครือข่ายได้เสมอ จึงมีความเสี่ยงต่อการดำเนินการมากกว่า
A2	- จุดเด่น มีฝูงบินน้อยแบบหรือแบบเดียวทำให้มีการบริหารจัดการด้านต่าง ๆ โดยสะดวกและสามารถควบคุมต้นทุนการปฏิบัติการบินได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนั้นยังสามารถใช้ประโยชน์จากการมีเครือข่ายสายการบินภายในภูมิภาคในการเชื่อมต่อเส้นทางบินได้อย่างดี และที่สำคัญที่สุดคือการบริหารจัดการต้นทุนทำให้มีโอกาสหารายได้และทำกำไรได้ - จุดด้อย ส่วนใหญ่มักเกิดปัญหาจากทั้งการให้บริการ ผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ ของสายการบิน ตั๋วโดยสาร การดูแลหลังการขาย ทำให้ผู้โดยสารบางส่วนที่มักเจอประสบการณ์ที่ไม่ดีเปลี่ยนไปใช้สายการบินอื่น ๆ ได้
IA	- จุดเด่น มีระบบการทำงาน โครงสร้างองค์กร และวัฒนธรรมองค์กรที่เป็นสากลทำให้การบริหารจัดการด้านต่าง ๆ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ในขณะเดียวกันด้วยความเป็นสายการบินต้นทุนต่ำจึงสามารถควบคุม บริหารต้นทุนได้ง่ายกว่าสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ และสามารถปรับเปลี่ยนในสถานการณ์ต่าง ๆ ได้อย่างรวดเร็ว นอกจากนั้นการมีอากาศยานเพียงไม่กี่ประเภททำให้สามารถควบคุมต้นทุนค่าใช้จ่ายของอากาศยานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
	- จุดด้อย การบริหารงานในตำแหน่งที่สำคัญหรือการตัดสินใจที่ส่งผลกระทบต่อภาพรวมธุรกิจในประเทศนั้น มักจะเป็นการตัดสินใจจากผู้บริหารบริษัทเครือข่ายในต่างประเทศที่อาจเข้าใจบริบทของธุรกิจในประเทศไทยไม่ถูกต้อง ซึ่งนำไปสู่การตัดสินใจที่ส่งผลกระทบต่อองค์กรโดยรวมได้
KU	- จุดเด่น บริษัทในเครือข่ายส่วนใหญ่มักจะมีการจัดซื้ออากาศยานแบบเดียวเป็นจำนวนมากแล้วแจกจ่ายไปยังสายการบินในแต่ละประเทศทำให้มีต้นทุนของอากาศยานที่ต่ำ (Economy of Scale) นอกจากนั้นยังมีระบบโครงสร้างการจัดการภายในองค์กรและประสบการณ์ในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำมาอย่างยาวนาน ทำให้สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงและปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ให้เหมาะสมกับสถานการณ์ต่าง ๆ - จุดด้อย การบริหารจัดการยังมีวิสัยทัศน์ที่ยังไม่ชัดเจนเนื่องจากในแต่ละประเทศมีกฎระเบียบและสภาพตลาดที่แตกต่างกันไป นอกจากนั้นเครือข่ายธุรกิจเหล่านี้จะเน้นให้บริการในส่วนของสายการบินเป็นหลัก ไม่ได้กระจายความเสี่ยงไปยังธุรกิจอื่น ๆ ดังนั้นเมื่อเกิดวิกฤตการณ์ เช่น การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด 19 เป็นต้น ทำให้อุตสาหกรรมการบินหยุดชะงัก บริษัทในเครือข่ายจึงได้รับผลกระทบทั้งหมด

1.4 ท่านคิดว่าสถานการณ์การแข่งขันของภาพรวมเส้นทางบินภายในประเทศก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) เป็นอย่างไรบ้าง (ทั้งในประเทศไทยและประเทศในภูมิภาคอาเซียน)

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
CA	สถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินภายในประเทศก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) มีการแข่งขันของสายการบินที่ให้บริการสูงมาก โดยแต่ละสายการบินต่างมีเส้นทางบินที่หลากหลายทั้งจากเมืองหลัก เมืองรอง และเส้นทางข้ามภาค รวมถึงมีความถี่เส้นทางบินตลอดทั้งวัน ผลจากการแข่งขันทำให้มีการแบ่งประเภทของผู้โดยสารเป็นผู้โดยสารที่ชอบสายการบินต้นทุนต่ำและสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ นอกจากนั้นยังมีผู้โดยสารที่มีการเลือกใช้สายการบินตามราคาที่เหมาะสมกับตัวเองโดยไม่เจาะจงสายการบิน จากเหตุผลดังกล่าวมีสาเหตุจากการ

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
	แข่งขันทำให้ราคาค่าโดยสารเฉลี่ยของแต่ละสายการบินมีความใกล้เคียงกันมากและเป็นผลิตภัณฑ์ที่สามารถทดแทนกันได้ สำหรับสถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินภายในประเทศของประเทศในภูมิภาคอาเซียนก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) มีการแข่งขันสูงแต่โดยส่วนใหญ่มีสายการบินให้บริการน้อยกว่าสายการบินในประเทศไทยที่มีมากถึง 7 สายการบิน ประเทศที่มีภูมิประเทศเป็นเกาะและมีดินแดนอยู่ไกลกันอย่างมาเลเซีย อินโดนีเซียและฟิลิปปินส์ ยังมีความต้องการเดินทางทางอากาศสูงเนื่องจากมีความสะดวก สบายและรวดเร็ว
FD	สถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินภายในประเทศก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) มีการแข่งขันที่สูงมาก โดยเฉพาะเส้นทางหลักซึ่งทุกสายการบินจะให้บริการทั้งหมด สำหรับเส้นทางสายรองและเส้นทางข้ามภาค มีการแข่งขันค่อนข้างน้อยไปจนถึงการผูกขาด ทำให้ผู้โดยสารเผชิญราคาค่าโดยสารเฉลี่ยที่แพงขึ้น สำหรับสถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินภายในประเทศของประเทศในภูมิภาคอาเซียนก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) มีการแข่งขันสูงเช่นเดียวกันกับในประเทศไทย โดยเฉพาะในประเทศมาเลเซีย เวียดนาม อินโดนีเซียและฟิลิปปินส์
WE	สถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินภายในประเทศก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) มีการแข่งขันที่สูงมากโดยเฉพาะช่วงปี 2560 -2561 ทำให้มีราคาค่าโดยสารเฉลี่ยที่ถูกจากการที่แต่ละสายการบินต่างใช้กลยุทธ์การลดราคา จนทำให้ไม่สามารถสะท้อนต้นทุนที่แท้จริงได้ หลังจากนั้นในปี 2562 สายการบินส่วนใหญ่ได้เปลี่ยนกลยุทธ์ลดจำนวนเที่ยวบินภายในประเทศและเพิ่มจำนวนเส้นทางบินและความถี่เที่ยวบินระหว่างประเทศแทน เนื่องจากสามารถทำราคาได้ดีกว่าและมีโอกาสทางการขายที่หลากหลายมากขึ้น สำหรับสถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินภายในประเทศของประเทศในภูมิภาคอาเซียนก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) มีการแข่งขันสูงมากเช่นกัน แต่ภาพรวมมีจำนวนสายการบินที่ให้บริการไม่มากเท่าประเทศไทย
SL	สถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินภายในประเทศก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) มีการแข่งขันที่สูงมากเป็นปกติอยู่แล้วเนื่องจากมีผู้ให้บริการจำนวนมากทั้งแบบให้บริการเต็มรูปแบบและแบบต้นทุนต่ำ ในส่วนของเส้นทางบิน

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
	หลักมีอุปทานที่มากกว่าอุปสงค์ของตลาด อย่างไรก็ตามในเส้นทางรองมีผู้ให้บริการค่อนข้างน้อยเนื่องจากมีอุปสงค์ที่ไม่มาก ทำให้สามารถทำราคาขายที่สูงได้ สำหรับสถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินภายในประเทศของประเทศในภูมิภาคอาเซียนก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) มีการแข่งขันน้อยกว่าในประเทศไทย เนื่องจากมีสายการบินให้บริการไม่มากจนเกินไปโดยมีสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบประมาณ 1-2 สายการบินต่อประเทศและสายการบินต้นทุนต่ำ 1-3 สายการบินต่อประเทศ
VZ	สถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินภายในประเทศก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) มีการแข่งขันที่สูงมากเป็นปกติ โดยกลุ่มสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบอยู่บนบรรทัดฐานที่สูงมีกลุ่มลูกค้าที่ชัดเจน สำหรับสายการบินต้นทุนต่ำเป็นกลุ่มลูกค้าที่เน้นเลือกซื้อจากค่าโดยสารเป็นหลักเนื่องจากมีผลิตภัณฑ์ที่คล้ายคลึงกัน โดยยังคงกลยุทธ์ด้านราคาเป็นกลยุทธ์หลัก สำหรับสถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินภายในประเทศของประเทศในภูมิภาคอาเซียนก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) มีการแข่งขันค่อนข้างสูงเหมือนในประเทศไทยเนื่องจากมีความต้องการเดินทางทางอากาศมากจากขนาดภูมิประเทศและเศรษฐกิจภายในประเทศ
TG	สถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินภายในประเทศก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) มีการแข่งขันที่สูงมากในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาจากการเพิ่มขึ้นของสายการบินที่ให้บริการ ทำให้ผู้บริโภคสามารถเข้าถึงการเดินทางทางอากาศได้มากขึ้น จากราคาค่าโดยสารเฉลี่ยที่ต่ำลง โดยในช่วงที่ผ่านมาสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบจะมีกลุ่มผู้โดยสารเฉพาะและเส้นทางบินส่วนใหญ่เป็นเส้นทางหลัก สำหรับสายการบินต้นทุนต่ำเน้นการบินไปยังจุดหมายปลายทางต่าง ๆ ทั้งเมืองหลักและเมืองรอง สำหรับสถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินภายในประเทศของประเทศในภูมิภาคอาเซียนก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) มีการแข่งขันค่อนข้างสูงคล้ายคลึงกับประเทศไทย ยกตัวอย่างเช่น เวียดนามที่มีภูมิประเทศเป็นแนวยาวคล้ายกับประเทศไทย การเดินทางทางอากาศจึงมีความจำเป็นเป็นอย่างยิ่ง นอกจากนั้นประเทศที่เป็นหมู่เกาะอย่าง อินโดนีเซียและฟิลิปปินส์ ต้องอาศัยการเดินทางทางอากาศเพื่อเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคม

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
PG	สถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินภายในประเทศก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) มีการแข่งขันที่สูง โดยเฉพาะในจุดหมายปลายทางหลัก เช่น ภูเก็ต เชียงใหม่ หาดใหญ่ เป็นต้น จนทำให้อุปทานของที่นั่งโดยสารในตลาดมากเกินไป ประกอบกับสายการบินส่วยใหญ่ในกลยุทธ์ด้านราคา จึงทำให้ค่าโดยสารโดยเฉลี่ยมีราคาต่ำกว่าที่ควรจะเป็น และในช่วงปี 2562 สายการบินปรับเปลี่ยนไปทำการตลาดในเส้นทางบินต่างประเทศที่สามารถทำราคาขายได้ดีกว่า สำหรับสถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินภายในประเทศของประเทศในภูมิภาคอาเซียนก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) มีการแข่งขันค่อนข้างสูง แต่ไม่เหมือนประเทศไทยเนื่องจากมีผู้ประกอบการสายการบินที่ให้บริการจำนวนน้อยกว่าหรือเป็นการแข่งขันแบบผู้ขายน้อยราย
CX	สถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินภายในประเทศก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) มีการแข่งขันที่สูงและมาพร้อมกับความท้าทายที่สูงด้วยเช่นกัน เนื่องจากแต่ละสายการบินมีผลิตภัณฑ์และการให้บริการที่คล้ายคลึงกัน การทำให้ดูแตกต่างจึงเป็นกลยุทธ์ที่น่าสนใจ นอกจากนั้นตลาดภายในประเทศจะมีอุปทานมากกว่าอุปสงค์อยู่บ้างในเส้นทางบินหลัก สำหรับสถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินภายในประเทศของประเทศในภูมิภาคอาเซียนก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) มีการแข่งขันค่อนข้างสูง แต่มีความแตกต่างจากประเทศไทย โดยในแต่ละประเทศส่วนใหญ่จะปกป้องผู้ประกอบการภายในประเทศ ไม่เปิดเสรีสำหรับผู้ประกอบการต่างชาติมากเกินไปจะเห็นได้จากการมีจำนวนสายการบินร่วมทุนค่อนข้างน้อย
TR	สถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินภายในประเทศก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) มีการแข่งขันที่สูงมาก ทั้งสายการบินที่ให้บริการ เส้นทางบินและความถี่ของเที่ยวบิน ทำให้เกิดสงครามราคาซึ่งผู้บริโภคได้ประโยชน์แต่ผู้ประกอบการจะเสียประโยชน์ในระยะยาวเนื่องจากไม่สามารถสะท้อนต้นทุนจริงได้และทำธุรกิจได้ยาก สำหรับสถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินภายในประเทศของประเทศในภูมิภาคอาเซียนก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) มีการแข่งขันค่อนข้างสูง เช่นเดียวกันกับประเทศไทยด้วยสภาพเศรษฐกิจและภูมิประเทศโดยรวมที่มีความ

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
	จำเป็นต้องใช้การเดินทางทางอากาศโดยมีข้อสังเกตว่ามีจำนวนสายการบินที่ให้บริการเฉลี่ยน้อยกว่าในประเทศไทย
CC	สถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินภายในประเทศก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) มีการแข่งขันที่สูงมากโดยมีอุปทานของที่นั่งโดยสารหลักมาจากสายการบินต้นทุนต่ำ ซึ่งส่วนใหญ่ความเพิ่มขึ้นของอุปทานและอุปสงค์ไม่สอดคล้องกัน ทำให้เกิดอุปสงค์ส่วนเกินในตลาดจำนวนมากจึงไม่สามารถขายในราคาที่สูงขึ้นได้ นอกจากนั้นยังพบปัญหาความหนาแน่นของอาคารผู้โดยสารและช่วงเวลาเข้าออกของสนามบิน สำหรับสถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินภายในประเทศของประเทศในภูมิภาคอาเซียนก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) มีการแข่งขันค่อนข้างสูงจากการเกิดสายการบินต้นทุนต่ำต่าง ๆ โดยภาพรวมในแต่ละประเทศมีการแข่งขันแบบน้อยรายจึงทำให้สภาวะตลาดมีความสมดุลย์ทั้งอุปสงค์และอุปทาน
A1	สถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินภายในประเทศก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) มีการแข่งขันที่สูงมากจากการเข้ามาทำตลาดมากขึ้นของสายการบินต้นทุนต่ำ จึงทำให้เกิดสงครามราคา และทำให้โครงสร้างการแข่งขันของตลาดไม่ถูกต้องตามแบบที่ควรจะเป็น อย่างไรก็ตามสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบอาจต้องปรับกลยุทธ์เพื่อแย่งชิงส่วนแบ่งทางการตลาดนี้ด้วยเช่นกัน สำหรับสถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินภายในประเทศของประเทศในภูมิภาคอาเซียนก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) มีการแข่งขันค่อนข้างสูงเช่นเดียวกันกับประเทศไทยตามลักษณะภูมิประเทศและสภาพเศรษฐกิจ แต่โดยส่วนใหญ่จะมีการแข่งขันจากจำนวนสายการบินที่น้อยกว่าและขึ้นกับความเข้มงวดการกำกับดูแลด้านการแข่งขันในแต่ละประเทศ
A2	สถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินภายในประเทศก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) มีการแข่งขันที่สูงมากจนเกิดเป็นสงครามด้านราคาที่ทำให้กลไกของตลาดในภาพรวมเสียไป การเข้า-ออกในแต่ละเส้นทางบินเป็นไปได้สำหรับทุกสายการบินที่มองเห็นโอกาสแต่การอยู่ในตลาดนั้นอย่างยั่งยืนเป็นเรื่องที่สายการบินจะต้องติดตามอย่างใกล้ชิดและโดยส่วนใหญ่สายการบินที่มีเวลาเข้า – ออกดี จะมีความได้เปรียบสูงกว่าสายการบินที่จะเข้ามาทำตลาดใหม่

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
	สำหรับสถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินภายในประเทศของประเทศในภูมิภาคอาเซียนก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) มีการแข่งขันค่อนข้างสูงเช่นเดียวกันกับประเทศไทย โดยสายการบินต้นทุนต่ำที่เกิดขึ้นใหม่จะเป็นคู่แข่งกับสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบเดิม แต่มีจำนวนสายการบินรวมของแต่ละประเทศน้อยกว่าประเทศไทย
IA	สถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินภายในประเทศก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) มีการแข่งขันที่สูงมากทั้งสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินต้นทุนต่ำจนเกิดเป็นสงครามราคา โดยผู้โดยสารจะได้รับผลประโยชน์จากเหตุการณ์นี้แต่ผู้ประกอบการไม่สามารถสร้างรายได้ตามแผนธุรกิจที่ควรจะเป็น สำหรับสถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินภายในประเทศของประเทศในภูมิภาคอาเซียนก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) มีการแข่งขันสูงเช่นเดียวกันกับประเทศไทย ตามลักษณะเศรษฐกิจ การท่องเที่ยวและลักษณะภูมิประเทศ โดยส่วนใหญ่มีสายการบินที่ให้บริการน้อยกว่าในประเทศไทยและเป็นสายการบินจากสัญชาตินั้น ๆ
KU	สถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินภายในประเทศก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) มีการแข่งขันที่สูงมากโดยเฉพาะในเส้นทางบินหลัก แต่ละสายการบินไม่สามารถทำกำไรหรือทำได้ค่อนข้างน้อย สำหรับเส้นทางบินสายรองและสายย่อยส่วนใหญ่เป็นการแข่งขันแบบน้อยรายหรือผูกขาด ซึ่งมีการแข่งขันต่ำสามารถทำราคาเฉลี่ยได้สูงขึ้นและมีโอกาสในการทำกำไรมากขึ้นแต่ต้องแลกกับความไม่แน่นอนของตลาด สำหรับสถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินภายในประเทศของประเทศในภูมิภาคอาเซียนก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) มีการแข่งขันสูงเช่นเดียวกันกับประเทศไทย โดยส่วนใหญ่มีสายการบินที่ให้บริการน้อยกว่าในประเทศไทยเนื่องจากนโยบายการส่งเสริมผู้ประกอบการภายในประเทศและนโยบายการกำกับด้านการแข่งขัน

1.5 ท่านคิดว่าสถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินระหว่างประเทศก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) ในภูมิภาคอาเซียนเป็นอย่างไรบ้าง

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
CA	สถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินระหว่างประเทศก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) ในภูมิภาคอาเซียน มีการแข่งขันที่สูงโดยเฉพาะอย่างยิ่งในเส้นทางบินไปยังเมืองหลวงหรือเมืองสำคัญในแต่ละประเทศ และผลจากการเกิดสายการบินต้นทุนต่ำทำให้เกิดการขยายตัวของผู้โดยสารและนักท่องเที่ยวในภูมิภาคอาเซียนสูงขึ้น นอกจากการบินตรงโดยใช้เสรีภาพทางอากาศที่ 3 และ 4 แล้วเส้นทางบินระหว่างประเทศภายในภูมิภาคอาเซียนยังได้รับความสนใจจากสายการบินในภูมิภาคอื่น ๆ โดยใช้เสรีภาพทางอากาศที่ 5 ในการทำการบินจึงทำให้มีระดับการแข่งขันสูงขึ้นไปอีก นอกจากนั้นการเชื่อมต่อระหว่างเมืองรองในแต่ละประเทศมีจำนวนเพิ่มขึ้นเพื่อตอบสนองต่อความต้องการและเป็นการเปิดตลาดใหม่ ๆ
FD	สถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินระหว่างประเทศก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) ในภูมิภาคอาเซียน มีการแข่งขันที่สูงและรุนแรงมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเส้นทางบินหลัก (Chunk Route) หรือเส้นทางบินที่มีการขอเวลาเข้า-ออกสนามบินที่ยาก โดยผู้โดยสารที่เดินทางระหว่างประเทศจะมีการแบ่งประเภทของผู้โดยสารที่ชอบการให้บริการเต็มรูปแบบและชอบสายการบินต้นทุนต่ำที่ค่อนข้างชัดเจน จึงทำให้เห็นภาพการบินควบคู่กันไปของทั้งสองประเภทสายการบินในเส้นทางเดียวกัน เช่น เส้นทางกรุงเทพฯ – สิงคโปร์ ที่มีสายการบินสิงคโปแอร์ไลน์และสายการบินสกู๊ตให้บริการพร้อมกัน
WE	สถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินระหว่างประเทศก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) ในภูมิภาคอาเซียน มีการแข่งขันที่สูงมากในเส้นทางบินหลักในจุดหมายปลายทางที่เป็นเมืองหลวงและเมืองสำคัญของประเทศ เนื่องจากมีอุปสงค์ในตลาดจำนวนมากรวมถึงความสามารถในการเชื่อมต่อโครงข่ายด้านการบิน ทำให้มีราคาที่หลากหลายตามประเภทของสายการบินที่ให้บริการ อย่างไรก็ตามการเชื่อมต่อจากเมืองหลักไปยังเมืองรองหรือเมืองย่อยของอีกประเทศยังเป็นความท้าทายอย่างมากเนื่องจากมีอุปสงค์ค่อนข้างน้อยแต่สามารถทำราคาขายได้ดี
SL	สถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินระหว่างประเทศก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) ในภูมิภาคอาเซียน มีการแข่งขันที่สูงมากโดยเฉพาะเส้นทางบิน

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
	ระหว่างเมืองหลวงและเมืองสำคัญ โดยมีการแบ่งกลุ่มประเภทของผู้โดยสารที่ชัดเจน ทั้งผู้โดยสารต่อเครื่อง ผู้โดยสารเพื่อประกอบธุรกิจ และนักท่องเที่ยว จึงทำให้เส้นทางบินนี้มีสายการบินให้บริการทั้งสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินต้นทุนต่ำ นอกจากนั้นการเข้ามาของผู้ประกอบการรายใหม่เป็นเรื่องที่ท้าทายเป็นอย่างมากเนื่องจากข้อจำกัดของเวลาเข้า – ออกสนามบินที่จำกัดและการเลือกใช้เครื่องบินให้เหมาะสมกับลักษณะของตลาด
VZ	สถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินระหว่างประเทศก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) ในภูมิภาคอาเซียน มีการแข่งขันที่สูงมากโดยเฉพาะเส้นทางบินระหว่างเมืองหลวงของไทยและเมืองหลวงของประเทศในภูมิภาค ยังมีโอกาสเติบโตได้จากสภาพเศรษฐกิจที่ขยายตัวในสภาวะปกติ สำหรับเส้นทางสายรองเชื่อมต่อไปยังเมืองต่าง ๆ ยังมีแนวโน้มเติบโตได้แต่ก็มาพร้อมกับความไม่แน่นอนของตลาดและการสร้างอุปสงค์อย่างยั่งยืน นอกจากนั้นลักษณะภาพลักษณ์ของสายการบินมีส่วนสำคัญอย่างมากในการเปิดตลาดใหม่เนื่องจากคนส่วนใหญ่จะเลือกเดินทางกับสายการบินที่คุ้นเคยและมีภาพลักษณ์ที่น่าเชื่อถือก่อน
TG	สถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินระหว่างประเทศก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) ในภูมิภาคอาเซียน มีการแข่งขันที่สูงมากโดยเฉพาะเส้นทางบินระหว่างเมืองหลวงและเมืองสำคัญของแต่ละประเทศ โดยมีการแบ่งประเภทของผู้โดยสารในเส้นทางนี้ค่อนข้างชัดเจนจึงทำให้สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินต้นทุนต่ำสามารถทำตลาดของตัวเองได้อย่างเหมาะสม นอกจากนั้นอาจมีสายการบินสัญชาติอื่น ๆ ขอใช้เสรีภาพทางอากาศที่ 5 ในการทำการบินได้ด้วยเช่นกันจึงทำให้ส่วนแบ่งทางการตลาดถูกแบ่งย่อยเป็นหลายกลุ่มและเกิดเป็นความท้าทายในกลยุทธ์ด้านการแข่งขันของแต่ละสายการบิน
PG	สถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินระหว่างประเทศก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) ในภูมิภาคอาเซียน มีการแข่งขันที่สูงมากเนื่องจากเป็นตลาดที่มีศักยภาพและมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องจากทั้งลูกค้าธุรกิจและนักท่องเที่ยว โดยการแข่งขันส่วนใหญ่จะกระจุกตัวอยู่ในเส้นทางบินหลักระหว่างเมืองหลวง และเมืองสำคัญอื่น ๆ รวมถึงมีการแบ่งประเภทตลาดของผู้โดยสารอย่างชัดเจนทำให้มีโอกาสในการขายได้อย่างหลากหลายเช่นกัน สำหรับเส้นทางบินเมืองหลวงไปยังเมืองรองต่าง ๆ ยังต้องรอการสร้างอุปสงค์ให้มากพอ

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
CX	สถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินระหว่างประเทศก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) ในภูมิภาคอาเซียน มีการแข่งขันที่สูงตามสภาวะเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงไป และมีแนวโน้มที่จะขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องโดยเฉพาะในเส้นทางบินเชื่อมต่อระหว่างเมืองหลวงและเมืองสำคัญทางเศรษฐกิจของประเทศ
TR	สถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินระหว่างประเทศก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) ในภูมิภาคอาเซียน มีการแข่งขันที่สูงมากโดยมีสายการบินให้บริการทั้งจากประเทศภายในภูมิภาคอาเซียนและภูมิภาคอื่น ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเส้นทางบินหลักในจุดหมายปลายทางที่เป็นเมืองหลวงหรือเมืองสำคัญทางเศรษฐกิจ สายการบินประจำชาติหรือสายการบินที่มีอายุมานานจะถือครองความได้เปรียบจากเวลาเข้า-ออกสนามบินที่ดีกว่าสายการบินที่เข้ามาให้บริการใหม่
CC	สถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินระหว่างประเทศก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) ในภูมิภาคอาเซียน มีการแข่งขันที่สูงมากโดยเฉพาะอย่างยิ่งสายการบินต้นทุนต่ำที่ต้องมีการใช้งานเครื่องบินอยู่เสมอจึงมีความจำเป็นต้องทำการบินไปยังจุดหมายสำคัญต่าง ๆ ในภูมิภาคเพื่อสร้างการรับรู้ของตลาดและเพิ่มช่องทางการหารายได้ สำหรับสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบยังสามารถทำตลาดจากกลุ่มนักท่องเที่ยวได้อย่างต่อเนื่องตามสภาพเศรษฐกิจ
A1	สถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินระหว่างประเทศก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) ในภูมิภาคอาเซียน มีการแข่งขันที่สูงมากและมีกลุ่มเป้าหมายที่หลากหลาย เหมาะสำหรับการทำตลาดทั้งสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินต้นทุนต่ำ โดยการแข่งขันส่วนใหญ่จะกระจุกตัวอยู่ในเส้นทางบินของเมืองหลัก และเริ่มขยายไปสู่เมืองรองหรือเมืองย่อยบ้างตามความต้องการของตลาด
A2	สถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินระหว่างประเทศก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) ในภูมิภาคอาเซียน มีการแข่งขันที่สูงมากจากการมีสายการบินให้บริการจำนวนมากทั้งสายการบินสัญชาติอาเซียนและสายการบินจากภูมิภาคอื่น ๆ โดยจะมีการแข่งขันสูงในจุดหมายปลายทางที่เป็นเมืองหลวงหรือเมืองสำคัญทางเศรษฐกิจเนื่องจากมีอุปสงค์การเดินทางจากผู้โดยสารทุกกลุ่มทั้งกลุ่มธุรกิจ ท่องเที่ยวและต่อเครื่อง สำหรับเส้นทางบินรองมีโอกาสขยายตัวได้มากขึ้น มีคู่แข่งในตลาดน้อยและมีโอกาสในการเพิ่มรายได้ นอกจากนั้นตลาดในภูมิภาคอาเซียนเครือข่ายสาย

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
	การบินในแต่ละประเทศจะมีส่วนสำคัญในการกระจายผู้โดยสารได้ดียิ่งขึ้น เช่น กลุ่มแอร์เอเชีย กลุ่มสิงคโปร์แอร์ไลน์และกลุ่มไลอ้อนแอร์ เป็นต้น
IA	สถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินระหว่างประเทศก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) ในภูมิภาคอาเซียน มีการแข่งขันที่สูงมากจากสภาพเศรษฐกิจโดยรวมของภูมิภาคอาเซียนที่ขยายตัวอย่างต่อเนื่องจากการเป็นศูนย์กลางทางธุรกิจและการท่องเที่ยว โดยการแข่งขันจะกระจุกตัวอยู่ในเส้นทางบินหลักที่เป็นเมืองหลวงและในช่วง 3-4 ปีที่ผ่านมาเกิดสายการบินต้นทุนต่ำที่มีพิสัยการบินไกลเกิดขึ้นเป็นจำนวนมากเพื่อเจาะกลุ่มตลาดใหม่ ๆ นอกจากนั้นโมเดลธุรกิจเช่นนี้ยังสามารถส่งเสริมระบบเครือข่ายการบินของกลุ่มสายการบินได้ เช่น กลุ่มสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์และสกู๊ต เป็นต้น
KU	สถานการณ์การแข่งขันของเส้นทางบินระหว่างประเทศก่อนสถานการณ์โควิด-19 (สถานการณ์ปกติ) ในภูมิภาคอาเซียน มีการแข่งขันในระดับปานกลางถึงสูง มีเสรีภาพและการผ่อนคลายกฎระเบียบมากขึ้นกว่าในสมัยอดีต ทำให้มีสายการบินแข่งขันเป็นจำนวนมาก มีจุดหมายปลายทางต่าง ๆ ที่รอการทำตลาดจากสายการบินอีกเป็นจำนวนมาก นอกจากนั้นการมีสายการบินที่หลากหลายทั้งสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินต้นทุนต่ำทำให้สามารถเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายได้อย่างหลากหลาย

2. คำถามเกี่ยวกับภาพรวมมุมมองด้านการใช้ประโยชน์และผลกระทบของการเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

2.1 ท่านคิดว่าการเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ส่งผลกระทบต่อภาพรวมเศรษฐกิจของภูมิภาคอาเซียนอย่างไรบ้าง

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
CA	ตั้งแต่ปี 2015 เป็นต้นมาภาพรวมเศรษฐกิจของภูมิภาคอาเซียนเติบโตเป็นอย่างมากทั้งภาพรวมการท่องเที่ยวและการขนส่งทางอากาศ โดยมีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจากการขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำและการโปรโมทตลาดการท่องเที่ยวในแต่ละประเทศ สำหรับการเปิดเสรีด้านการบินนั้นมีเสรีภาพเดิมที่สามารถทำการบินได้อยู่แล้ว อย่างไรก็ตามอาจเกิดปัญหาข้อจำกัดของเวลาเข้า-ออกสนามบินบ้างในสนามบินหลักของแต่ละประเทศ

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
FD	การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนส่งผลกระทบต่อภาพรวมเศรษฐกิจของภูมิภาคอาเซียนในด้านการสนับสนุนการท่องเที่ยวและการผ่อนคลายให้สายการบินทำการบินภายในภูมิภาคอาเซียนได้สะดวกมากขึ้น เช่น ลาว เป็นต้น สำหรับจุดหมายปลายทางหลักยังคงเป็นเมืองหลวงหรือเมืองท่องเที่ยวในแต่ละประเทศ นอกจากการเดินทางภายในภูมิภาคอาเซียนแล้วยังมีการเดินทางเข้า-ออกประเทศจีนได้อย่างเสรีเป็นการสนับสนุนการเดินทางทางอากาศระหว่างภูมิภาคอาเซียนและเอเชียตะวันออกได้อีกด้วย
WE	การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนส่งผลให้ภาพรวมเศรษฐกิจของภูมิภาคอาเซียนขยายตัวมากขึ้นโดยเฉพาะการขนส่งผู้โดยสารภายในภูมิภาคอาเซียนและการขนส่งสินค้าทางอากาศ นอกจากนั้นยังเป็นปัจจัยสนับสนุนอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวซึ่งเป็นจุดเด่นของภูมิภาคนี้ ส่งผลให้เกิดการจ้างงานในอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องได้อีกด้วย
SL	การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนส่งผลให้ภาพรวมเศรษฐกิจของภูมิภาคอาเซียนขยายตัวมากขึ้นโดยเฉพาะภาคการขนส่งทางอากาศและเป็นปัจจัยสนับสนุนอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและโรงแรม ทำให้เกิดการจ้างงานและเกิดการหมุนเวียนของเศรษฐกิจในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง
VZ	การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนส่งผลให้ภาพรวมการขนส่งทางอากาศขยายตัวอย่างมากเกิดการเดินทางไปหามาสู่กันของนักท่องเที่ยวจากประเทศต่าง ๆ รวมถึงการเดินทางเพื่อการทำธุรกิจระหว่างประเทศ เกิดสายการบินใหม่ ๆ มากขึ้น ทำให้เกิดการจ้างงานมากขึ้นและภาพรวมเศรษฐกิจมีการขยายตัวขึ้นสอดคล้องกัน
TG	การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนส่งผลให้การขนส่งทางอากาศมีการเดินทางโดยสะดวกมากขึ้น ทั้งจำนวนสายการบินที่ให้บริการและจุดหมายปลายทางที่มีให้เลือกอย่างหลากหลาย ทำให้เกิดการกระตุ้นการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวและมีเงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจมากขึ้น นอกจากนั้นยังเป็นปัจจัยสนับสนุนด้านการค้าและการลงทุนภายในภูมิภาคอีกด้วย
PG	การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนส่งผลให้ภาพรวมเศรษฐกิจของภูมิภาคอาเซียนขยายตัวมากขึ้น โดยเป็นปัจจัยสนับสนุนหลักของการเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์ต่าง ๆ ทั้งการเดินทางเพื่อการทำธุรกิจ การเดินทางท่องเที่ยว รวมถึงการ

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
	จ้างงานภายในอุตสาหกรรมและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง อย่างไรก็ตามการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นอาจกระจุกตัวอยู่ในประเทศที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจทำให้บางประเทศอาจไม่ได้รับผลกระทบเชิงบวกมากอย่างที่สมควร เช่น เมียนมาร์ ลาว และกัมพูชา เป็นต้น
CX	การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนส่งผลให้ภาพรวมเศรษฐกิจของภูมิภาคอาเซียนขยายตัวมากขึ้น มีผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบินมากขึ้น เกิดเป็นการแข่งขันอย่างเสรีและย่อมส่งผลให้เกิดประโยชน์ต่อผู้บริโภคทั้งแง่มุมของปริมาณและคุณภาพ นอกจากนั้นยังส่งผลกระทบต่อภาพรวมห่วงโซ่อุปทานอื่น ๆ อีกด้วย สำหรับประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคอาเซียนยังมีความเหลื่อมล้ำกันในด้านความสามารถในการแข่งขันจึงทำให้เกิดความได้เปรียบเสียเปรียบในระบบเศรษฐกิจภายในภูมิภาค
TR	การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนส่งผลให้ภาพรวมเศรษฐกิจของภูมิภาคอาเซียนขยายตัวมากขึ้น เป็นการเปิดโอกาสในการดำเนินธุรกิจต่าง ๆ ในอุตสาหกรรมการบิน นอกจากนั้นยังเป็นการเพิ่มอุปสงค์และอุปทานภายในระบบเศรษฐกิจขนาดใหญ่ อย่างไรก็ตามทำให้เกิดการแข่งขันและคู่แข่งทางการค้าที่หลากหลายมากขึ้นนอกเหนือจากคู่แข่งจากภายในประเทศ จึงเป็นบทพิสูจน์ความสามารถของแต่ละผู้ประกอบการในบริบทของเศรษฐกิจภายในภูมิภาค
CC	การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนส่งผลให้ภาพรวมเศรษฐกิจของภูมิภาคอาเซียนขยายตัวมากขึ้น ทั้งในแง่มุมของการเดินทาง การท่องเที่ยวและธุรกิจระหว่างประเทศ เกิดการแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการมากขึ้นส่งผลให้เกิดประโยชน์ต่อผู้บริโภค นอกจากนั้นยังเป็นการขยายโอกาสในการทำธุรกิจ การท่องเที่ยวและการจ้างงานทั้งภายในอุตสาหกรรมการบินและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องอื่น ๆ
A1	การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนส่งผลให้ภาพรวมเศรษฐกิจของภูมิภาคอาเซียนขยายตัวมากขึ้น โดยมีส่วนสำคัญในการสนับสนุนการท่องเที่ยวและทำให้เกิดการเดินทางมากขึ้น นอกจากนั้นในมุมมองของผู้ประกอบการยังทำให้เกิดโอกาสหรือช่องทางในการทำธุรกิจมากขึ้นแต่ก็มีการแข่งขันมากขึ้นเช่นกันโดยผู้บริโภคจะได้รับผลประโยชน์สูงสุด สำหรับในมุมมองของธุรกิจสนามบินสามารถสร้างรายได้จากจำนวนผู้โดยสาร เที่ยวบินและการขนส่งสินค้าที่มากขึ้น โดย

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
	สนามบินที่มีโครงสร้างพื้นฐานพร้อมจะมีความได้เปรียบในการแข่งขันและรองรับความหนาแน่นที่เกิดขึ้นได้
A2	การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนส่งผลให้ภาพรวมเศรษฐกิจของภูมิภาคอาเซียนขยายตัวมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภาคการท่องเที่ยวและการจ้างงานในอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง อย่างไรก็ตามประโยชน์ที่เกิดขึ้นอาจกระจุกตัวอยู่ในประเทศที่มีความสามารถในการแข่งขันที่สูง เช่น สิงคโปร์ ไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย เวียดนามและฟิลิปปินส์ เป็นต้น
IA	การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนส่งผลให้ภาพรวมเศรษฐกิจของภูมิภาคอาเซียนขยายตัวมากขึ้น โดยผู้แทนสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) เชื่อว่าธุรกิจการบินเป็นธุรกิจที่ควรมีเสรีภาพเนื่องจากเป็นการเปิดโอกาสให้กับผู้ที่สนใจ และเชื่อว่าจะเกิดประโยชน์ต่อเศรษฐกิจโดยรวมมากกว่าผลเสีย นอกจากนั้นอุตสาหกรรมการบินยังเชื่อมโยงไปสู่อุตสาหกรรมท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องอื่น ๆ ได้อีกด้วย
KU	การเปิดเสรีทางการบินของภูมิภาคอาเซียนในอดีตเป็นการเปิดเสรีเฉพาะเมืองสำคัญต่าง ๆ ของประเทศเนื่องจากมีความต้องการสูง และมีผู้โดยสารหลากหลายกลุ่ม หลังจากนั้นเมื่อมีการเปิดเสรีมากขึ้นเรื่อย ๆ ประเทศที่มีความสามารถในการแข่งขันสูงกว่าจะมีความได้เปรียบประเทศอื่น ๆ เนื่องจากมีศักยภาพทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการบิน คุณภาพของสายการบิน และการทำตลาดที่มีประสิทธิภาพสูงกว่า อย่างไรก็ตามในภาพรวมการเปิดเสรีด้านการบินมีผลลัพธ์ในด้านบวกมากกว่าด้านลบ ซึ่งส่งผลดีทั้งในอุตสาหกรรมการบินและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องต่อไปด้วย

2.2 หน่วยงานของท่านเคยมีการใช้ประโยชน์จากการเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอย่างไร และส่งผลกระทบต่อหน่วยงานอย่างไรบ้าง

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
CA	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยไม่ใช่หน่วยงานในการใช้ประโยชน์จากการเปิดเสรีทางการบินโดยตรงแต่เป็นผู้ติดตามสถานการณ์และมองภาพรวมของอุตสาหกรรมโดยผู้แทนฯ มองว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียส่วนใหญ่ยังใช้การเปิดเสรีการบินไม่เต็มขีดความสามารถ โดยสายการบินส่วนใหญ่ยังคงเน้นการทำตลาดในเส้นทางบินหลักในเมืองหลวงหรือเมืองสำคัญทางเศรษฐกิจ อย่างไรก็ตามในเส้นทางบินย่อยยังมีช่องว่างและโอกาสในการทำตลาดอีกมากซึ่งขึ้นกับการพิจารณาปัจจัยด้านความคุ้มค่าด้านการพาณิชย์ของการทำธุรกิจ
FD	ใช้ประโยชน์จากการเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในการเปิดเส้นทางบินระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียนและภูมิภาคใกล้เคียง โดยส่งผลกระทบต่อช่องทางการสร้างรายได้ที่มีหลากหลายขึ้นและเพิ่มเครือข่ายเส้นทางบินของกลุ่มสายการบิน
WE	ใช้ประโยชน์จากการเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในการเปิดเส้นทางบินระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียน โดยส่งผลกระทบต่อช่องทางการสร้างรายได้ที่มีหลากหลายขึ้นแต่อาจประสบปัญหาการทำตลาดอย่างยั่งยืนเนื่องจากมีอุปสงค์ในการเดินทางในบางเส้นทางบินที่น้อยเกินไป
SL	ใช้ประโยชน์จากการเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในการเปิดเส้นทางบินระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียน โดยเฉพาะเส้นทางบินในประเทศกัมพูชาและลาว ส่งผลกระทบต่อช่องทางการสร้างรายได้ที่มีหลากหลายขึ้นแต่มาพร้อมการแข่งขันด้านราคากับสายการบินคู่แข่ง
VZ	ใช้ประโยชน์จากการเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในการเปิดเส้นทางบินระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียน ส่งผลกระทบต่อช่องทางการสร้างรายได้ที่มีหลากหลายขึ้นแต่มาพร้อมกับความท้าทายในการทำตลาดอย่างยั่งยืน
TG	ใช้ประโยชน์จากการเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในการเปิดเส้นทางบินระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียนซึ่งส่วนใหญ่เป็นเส้นทางบินหลักที่มีให้บริการและทำการตลาดเป็นประจำอยู่แล้ว โดยไม่ส่งผลกระทบต่อช่องทางการสร้างรายได้มากนัก

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
PG	ใช้ประโยชน์จากการเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในการเปิดเส้นทางบินระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียนซึ่งส่วนใหญ่เป็นจะเป็นการใช้เสรีภาพทางอากาศที่ 3 และ 4 เป็นหลัก สำหรับการใช้เสรีภาพทางอากาศที่ 5 พิจารณาแล้วว่ายังไม่คุ้มค่าในเชิงพาณิชย์ โดยผลกระทบที่เกิดขึ้นนั้นพบว่าในบางประเทศยังมีข้อจำกัดในการเข้าไปทำตลาด เช่น ลาว เป็นต้น ที่ยังมีข้อจำกัดของเวลาเข้า-ออกสนามบิน ความถี่ของเที่ยวบิน และจำนวนที่นั่งโดยสาร
CX	ใช้ประโยชน์จากการเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในการเปิดเส้นทางบินระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียนซึ่งส่วนใหญ่เป็นจะเป็นการใช้เสรีภาพทางอากาศที่ 3 และ 4 ไปยังเมืองสำคัญต่าง ๆ ในภูมิภาคเป็นหลัก นอกจากนั้นยังมีการใช้เสรีภาพทางอากาศที่ 5 ในบางจุดบิน เช่น กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) และสิงคโปร์ (ชางฮี) เป็นต้น นอกจากนั้นส่งผลกระทบต่อช่องทางการสร้างรายได้และโอกาสในการทำธุรกิจ
TR	ใช้ประโยชน์จากการเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในการเปิดเส้นทางบินระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียนซึ่งส่วนใหญ่เป็นการใช้เสรีภาพทางอากาศที่ 3 และ 4 เป็นหลัก และมีการพิจารณาความคุ้มค่าในเชิงพาณิชย์ในการใช้เสรีภาพทางอากาศที่ 5 โดยผลกระทบที่เกิดขึ้นนั้นเป็นการเพิ่มเครือข่ายและเสริมความแข็งแกร่งของกลุ่มเครือข่ายสายการบิน อย่างไรก็ตามยังมีสายการบินอื่น ๆ ที่ทำการบินนอกเหนือจากสายการบินสัญชาติอาเซียนซึ่งอาจเป็นการสร้างความได้เปรียบในเส้นทางบินนั้น เช่น สายการบินในตะวันออกกลาง เป็นต้น
CC	ใช้ประโยชน์จากการเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในการเปิดเส้นทางบินระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียนเป็นหลัก โดยเพิ่มเส้นทางบินตามความต้องการของตลาดและความสามารถในการโปรโมท ส่งผลกระทบต่อช่องทางการสร้างรายได้ที่มีหลากหลายขึ้นแต่ประสบปัญหาการรักษาอุปสงค์ของตลาดอย่างยั่งยืน
A1	ใช้ประโยชน์จากการเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนทางอ้อมในการมีช่องทางรายได้เพิ่มขึ้นจากการทำตลาดของสายการบินที่มีความหลากหลายมากขึ้น ทำให้มีจำนวนผู้โดยสาร จำนวนเที่ยวบิน และการขนส่งสินค้าทางอากาศมากขึ้น หรืออาจมองว่าสนามบินเป็นธุรกิจที่อยู่ปลายทางของการเดินทางโดยสามารถสร้างรายได้จากทั้งรายได้ที่เกี่ยวกับการบิน และรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับด้านการบิน

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
A2	ใช้ประโยชน์จากการเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนทางอ้อม จากการมีจำนวนผู้โดยสาร จำนวนเที่ยวบิน และการขนส่งสินค้าทางอากาศมากขึ้น โดยสามารถสร้างรายได้จากทั้งรายได้ที่เกี่ยวกับการบิน และรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับด้านการบิน รวมถึงมีโอกาสในการวางแผนขยายสนามบินและพื้นที่เศรษฐกิจโดยรอบสนามบิน อย่างไรก็ตามอาจส่งผลเสียในแง่มุมของความแออัดของสนามบินที่ไม่สามารถรองรับได้อย่างเพียงพอ
IA	ผู้แทนสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ให้ความเห็นว่าส่วนใหญ่สายการบินจะใช้เสรีภาพทางอากาศที่ 3 และ 4 ทำการบินซึ่งเน้นทำการบินในเส้นทางบินหลักอยู่แล้ว โดยมีบางสายการบินสร้างอุปสงค์จากการเปิดเส้นทางบินใหม่ แต่ไม่สามารถทำตลาดได้อย่างยั่งยืนเนื่องจากความไม่ต่อเนื่องของอุปสงค์ในตลาด และเหตุผลทางด้านความคุ้มค่าเชิงพาณิชย์ สำหรับสนามบินยังคงได้รับผลประโยชน์จากจำนวนผู้โดยสาร จำนวนเที่ยวบิน และการขนส่งสินค้าทางอากาศมากขึ้น โดยต้องมีการพิจารณาถึงการขยายขีดความสามารถของสนามบินอยู่เสมอ
KU	ไม่มีความคิดเห็นในส่วนนี้ เนื่องจากเป็นหน่วยงานด้านการศึกษา

2.3 ท่านคิดว่าการเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เป็นประโยชน์หรืออุปสรรคในการดำเนินธุรกิจอย่างไรบ้าง

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
CA	- ประโยชน์ การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเป็นการเปิดโอกาสให้ผู้ที่สนใจเข้ามาทำธุรกิจในอุตสาหกรรมการบินมากขึ้น นอกจากนั้นในมุมมองของผู้บริโภคยังทำให้ผู้บริโภคได้รับประโยชน์จากผลิตภัณฑ์ที่หลากหลาย มีราคาเหมาะสมกับการให้บริการมากขึ้น - อุปสรรค อย่างไรก็ตามการเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนทำให้เกิดการแข่งขันของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมเดียวกันมากขึ้น ไม่สามารถสร้างรายได้ได้อย่างตลาดแบบผูกขาดหรือตลาดแบบผู้แข่งน้อยราย ผู้ประกอบการมีความจำเป็นต้องพัฒนาผลิตภัณฑ์และการให้บริการอยู่เสมอ
FD	- ประโยชน์ การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเป็นประโยชน์ต่อธุรกิจในการสร้างเครื่องมือทางการธุรกิจใหม่ เช่น การผ่อนคลาย

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
	กฎระเบียบ การลดเงื่อนไข เป็นต้น ทำให้สายการบินมีโอกาสทำเส้นทางบินไปยังจุดหมายใหม่ ๆ ได้มากขึ้น - อุปสรรค เนื่องจากการเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะส่งผลกระทบต่อภาพรวมต่าง ๆ มากกว่าการทำความตกลงแบบทวิภาคีจึงมีการกำหนดเงื่อนไขบางประการที่มีความยืดหยุ่นน้อยกว่าจึงทำให้ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากข้อตกลงดังกล่าวได้มากเท่าที่ควร
WE	- ประโยชน์ การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเป็นประโยชน์ต่อธุรกิจในแง่มุมของโอกาสในการทำธุรกิจ สายการบินสามารถทำเส้นทางบินได้อย่างหลากหลายมากขึ้น - อุปสรรค การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะทำให้สายการบินต้องเผชิญกับสภาวะการแข่งขันที่สูงขึ้น โดยสายการบินสัญชาติไทยอาจมีความเสียเปรียบสายการบินจากประเทศอื่น ๆ
SL	- ประโยชน์ การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเป็นประโยชน์ต่อธุรกิจในแง่มุมของการผ่อนคลายกฎระเบียบและโอกาสในการทำธุรกิจ - อุปสรรค การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะทำให้สายการบินต้องเผชิญกับสภาวะการแข่งขันที่สูงขึ้นและยังไม่เชื่อมั่นเกี่ยวกับการควบคุมการแข่งขันที่เป็นธรรม
VZ	- ประโยชน์ การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเป็นประโยชน์ต่อธุรกิจในแง่มุมของโอกาสในการทำธุรกิจ โดยแต่ละสายการบินมีทางเลือกในการเปิดเส้นทางบินได้มากขึ้น ทั้งนี้ขึ้นกับความสามารถของแต่ละสายการบินในการคว้าโอกาสที่จะเกิดขึ้นได้ - อุปสรรค การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะทำให้สายการบินต้องเผชิญกับสภาวะการแข่งขันที่สูงขึ้น โดยในแต่ละประเทศยังคงมีการปกป้องผลประโยชน์ไว้บางส่วน เช่น เวลาเข้า-ออกสนามบิน (Slot) เป็นต้น
TG	- ประโยชน์ การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเป็นประโยชน์ต่อธุรกิจในแง่มุมของโอกาสในการทำธุรกิจ โดยคาดการณ์ว่าสายการบินที่มีกลุ่มลูกค้าเดิมจะมีความได้เปรียบสายการบินที่เปิดตลาดใหม่ ทั้งนี้จะต้องคำนึงถึงผลประกอบการในเชิงพาณิชย์เป็นสำคัญ

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
	- อุปสรรค การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะทำให้สายการบินต้องเผชิญกับสภาวะการแข่งขันที่สูงขึ้น ทั้งคู่แข่งทางตรงและคู่แข่งทางอ้อม
PG	- ประโยชน์ การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเป็นประโยชน์ต่อธุรกิจในแง่มุมของโอกาสในการทำธุรกิจ โดยสายการบินที่มีศักยภาพมากกว่า จะมีความได้เปรียบในตลาดและสามารถแข่งขันในตลาดได้อย่างยั่งยืน - อุปสรรค การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะทำให้สายการบินต้องเผชิญกับสภาวะการแข่งขันที่สูงขึ้น โดยสายการบินขนาดเล็กหรือมีเงินทุนน้อย จะมีความเสียเปรียบสายการบินขนาดใหญ่ นอกจากนั้นในแต่ละประเทศยังคงมีความแตกต่างในเชิงเศรษฐกิจและระบบกฎหมาย จึงทำให้เกิดการปกป้องสิทธิประโยชน์ของประเทศตนเอง
CX	- ประโยชน์ การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเป็นประโยชน์ต่อธุรกิจในแง่มุมของโอกาสในการทำธุรกิจ โดยสายการบินสัญชาติอื่น ๆ จะมีโอกาสในการทำเส้นทางบินภายในภูมิภาคอาเซียนเพิ่มขึ้น - อุปสรรค การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะทำให้สายการบินต้องเผชิญกับสภาวะการแข่งขันที่สูงขึ้น
TR	- ประโยชน์ การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเป็นประโยชน์ต่อธุรกิจในแง่มุมของโอกาสในการทำธุรกิจ โดยสายการบินสามารถวางแผนเส้นทางบินได้หลากหลายขึ้น และเป็นโอกาสที่ดีในการพัฒนาผลิตภัณฑ์ให้พร้อมกับการแข่งขัน - อุปสรรค การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะทำให้สายการบินต้องเผชิญกับสภาวะการแข่งขันที่สูงขึ้น ถ้าหากไม่มีการกำกับดูแลอย่างเหมาะสมประกอบกับสภาวะอุปทานของการเดินทางมากกว่าอุปสงค์เป็นผลให้สายการบินไม่สามารถแข่งขันได้ในระยะยาว
CC	- ประโยชน์ การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเป็นประโยชน์ต่อธุรกิจในแง่มุมของโอกาสในการทำธุรกิจ ทั้งเส้นทางบินและกลุ่มลูกค้าที่หลากหลายมากขึ้น อีกทั้งผู้โดยสารยังมีทางเลือกในการเดินทางมากขึ้น - อุปสรรค การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะทำให้สายการบินต้องเผชิญกับสภาวะการแข่งขันที่สูงขึ้น จากทั้งสายการบินจากประเทศ

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
	เดียวกันและสายการบินจากต่างประเทศ สายการบินที่มีความสามารถด้านการเงินที่แข็งแกร่งกว่าจะมีความได้เปรียบในการแข่งขัน
A1	- ประโยชน์ การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเป็นประโยชน์ต่อธุรกิจในแง่มุมของภาพรวมโอกาสในการทำธุรกิจของสายการบิน โดยสนามบินเป็นโครงสร้างพื้นฐานในการรองรับจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น - อุปสรรค เนื่องจากสนามบินเป็นโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางอากาศของประเทศ จึงยังไม่มีการแข่งขันในธุรกิจนี้มากเกินไปจึงไม่เป็นอุปสรรค แต่อาจพบการพัฒนาท่าอากาศยานที่ล่าช้าไม่เป็นไปตามแผนหรือไม่สอดคล้องกับปริมาณความต้องการ
A2	- ประโยชน์ การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเป็นประโยชน์ต่อธุรกิจในแง่มุมของภาพรวมโอกาสในการทำธุรกิจของสายการบิน และสนามบินเป็นธุรกิจปลายน้ำที่มีรายได้ผันแปรตามจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น ดังนั้นถ้าสายการบินสามารถทำการบินได้อย่างหลากหลาย ขนส่งผู้โดยสารได้มากขึ้น ย่อมทำให้ธุรกิจสนามบินขยายตัวในแนวโน้มเดียวกัน - อุปสรรค สนามบินเป็นโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางอากาศของประเทศและไม่ได้มีการแข่งขันกันโดยตรงระหว่างผู้ประกอบการ จึงยังไม่พบอุปสรรคอย่างไรก็ตามอาจพบปัญหาการดำเนินการไม่เป็นไปตามแผนการพัฒนาของแต่ละท่าอากาศยานซึ่งอาจทำให้เกิดผลกระทบต่อการอำนวยความสะดวกต่อสายการบินและผู้โดยสาร
IA	- ประโยชน์ การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเป็นประโยชน์ต่อธุรกิจในแง่มุมของโอกาสในการทำธุรกิจโดยสายการบินสามารถขยายเส้นทางบินและเพิ่มกลุ่มลูกค้าที่หลากหลายมากขึ้น อีกทั้งยังเป็นการสร้างอุปสงค์ใหม่ให้กับตลาด อย่างไรก็ตามยังต้องพิจารณาถึงปัจจัยด้านการพาณิชย์เป็นสำคัญ - อุปสรรค สิ่งที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้เลยในการแข่งขันบนเวทีที่เป็นตลาดสากลคือการแข่งขันที่หลากหลาย การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะทำให้สายการบินต้องเผชิญกับสภาวะการแข่งขันที่สูงขึ้น แต่ละสายการบินจะต้องมีการพิจารณาและไตร่ตรองถึงความคุ้มค่าของการดำเนินธุรกิจอย่างใกล้ชิด

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
KU	- ประโยชน์ การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเป็นประโยชน์ต่อธุรกิจในแง่มุมของโอกาสในการทำธุรกิจโดยเปิดโอกาสให้ผู้แข่งขันที่มีประสิทธิภาพหรือผู้ประกอบการรายใหม่ที่จะเข้าสู่ตลาด นอกจากนั้นยังเป็นการกระตุ้นการพัฒนาความร่วมมือหรือการดำเนินการแบบองค์รวม เช่น การดำเนินกลยุทธ์ของกลุ่มเครือข่ายสายการบินเดียวกัน การจับคู่ทางธุรกิจ เป็นต้น - อุปสรรค การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะทำให้สายการบินต้องเผชิญกับสภาวะการแข่งขันที่สูงขึ้นและการเข้ามากอบโกยผลประโยชน์ที่มากเกินไป จึงไม่เหมาะกับบางประเทศที่ต้องการปกป้องผลประโยชน์บางส่วนไว้ นอกจากนั้นยังต้องมีการคำนึงถึงการวางแผนระเบียบต่าง ๆ ให้เหมาะสมในระยะยาว

2.4 ท่านคิดว่าในอนาคตการเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแบบเต็มรูปแบบสามารถเกิดขึ้นได้จริงหรือไม่ เพราะอะไร

2.4.1 ถ้าสามารถเกิดขึ้นได้จริง ปัจจัยใดควรได้รับการสนับสนุนหรือผลักดันในลำดับแรก

2.4.2 ถ้าไม่สามารถเกิดขึ้นได้จริง ปัจจัยใดควรได้รับการปรับปรุงหรือพัฒนาในลำดับแรก

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
CA	การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแบบเต็มรูปแบบมีโอกาสเกิดขึ้นได้ยาก เพราะแต่ละประเทศจะมีนโยบายหรือความเห็นต่อเรื่องนี้ที่แตกต่างกันออกไป เช่น บางประเทศอาจจะให้เปิดเฉพาะบางจุดบินเท่านั้น หรือบางประเทศต้องการให้เปิดจุดบินทั้งหมด เป็นต้น นอกจากนั้นยังพบประเด็นที่เกี่ยวกับการปกป้องผลประโยชน์ของสายการบินของแต่ละประเทศหรือผลประโยชน์โดยรวมของประเทศที่ต้องมีการพิจารณาภาพรวมของเศรษฐกิจอย่างถี่ถ้วน โดยให้มีการกระจายอุปสงค์และอุปทานของตลาดอย่างเหมาะสม ในอนาคตถ้าหากต้องการให้ภูมิภาคอาเซียนเป็นศูนย์กลางทางการบินของโลกจะต้องมีการปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลงปัจจัยต่าง ๆ อย่างเหมาะสม เช่น การปรับปรุงกฎหมาย/ข้อตกลงระหว่างประเทศโดยอาจจะทยอยเปิดเสรีภาพที่ 7 ก่อนประกอบ

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
	การศึกษาผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น นอกจากนั้นในส่วนของผู้ประกอบการโดยเฉพาะสายการบินจะต้องมีการพัฒนาผลิตภัณฑ์และแบรนด์ในเครือข่ายให้ดีขึ้นไป
FD	การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแบบเต็มรูปแบบมีโอกาสเกิดขึ้นได้ยาก เนื่องจากโดยปกติแล้วภูมิภาคอาเซียนยังมีความแตกต่างกันในแต่ละประเทศทั้งในด้านการเมือง เศรษฐกิจและสังคมในภาพรวม แบ่งเป็นกลุ่มที่มีความเป็นเสรี เช่น ไทย สิงคโปร์ มาเลเซีย อินโดนีเซียและฟิลิปปินส์ เป็นต้น และกลุ่ม CLMV คือ กัมพูชา ลาว เมียนมาร์และเวียดนาม ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงในภาพรวมของภูมิภาคย่อมมีกลุ่มที่ได้ประโยชน์และกลุ่มที่เสียประโยชน์ ในอนาคตถ้าหากต้องการให้ภูมิภาคอาเซียนขับเคลื่อนไปข้างหน้าได้อย่างมีประสิทธิภาพจะต้องมีการพัฒนาร่วมกันในหลายด้าน เช่น ด้านความหลากหลายของเศรษฐกิจ การเมืองการปกครอง การปรับปรุง/แก้ไขกฎระเบียบ และความสามารถในการแข่งขันของแต่ละประเทศ เป็นต้น สำหรับในด้านการขนส่งทางอากาศ การเปิดเสรีภาพที่ 7 มีโอกาสเกิดขึ้นก่อนได้ตามความพร้อมและความต้องการของประเทศที่ต้องการ นอกจากนั้นประสงค์ให้มีการพิจารณาแลกเปลี่ยนผลประโยชน์หรือการเจรจาแบบข้ามอุตสาหกรรม (Cross Sector) โดยผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นกับด้านการบินเพียงอย่างเดียวนั้นอาจจะเกิดความได้เปรียบเสียเปรียบมากเกินไป อย่างไรก็ตามถ้าหากมีการเจรจาพูดคุยแลกเปลี่ยนนอกเหนือจากด้านการบิน เช่น การบิน-อุตสาหกรรม การบิน-เกษตรกรรม การบิน-การพัฒนาความรู้หรือทรัพยากร เป็นต้นอาจทำให้การเจรจาในระดับประเทศเป็นไปได้ง่ายขึ้น
WE	การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแบบเต็มรูปแบบมีโอกาสเกิดขึ้นได้ยากหรือมีโอกาสน้อยมากในช่วง 5-10 ปีข้างหน้าเนื่องจากแต่ละประเทศจะค่อนข้างปกป้องประโยชน์ของประเทศทั้งสายการบินของประเทศและจุดบินที่เป็นยุทธศาสตร์สำคัญ อย่างไรก็ตามในอีก 10 -20 ปีขึ้นไป โอกาสที่จะเปิดเสรีทางการบินแบบเต็มรูปแบบจะมีโอกาสมากขึ้นตามสภาพเศรษฐกิจ โลกาภิวัฒน์และมีเงื่อนไขที่เหมาะสมกับทุกประเทศ โดยจะต้องมีการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบให้ทันสมัยเหมาะกับสถานการณ์
SL	การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแบบเต็มรูปแบบมีโอกาสเกิดขึ้นได้ยาก และไม่เหมาะกับประเทศในภูมิภาคอาเซียนทั้งหมด เนื่องจากแต่ละประเทศมีความแตกต่างในด้านต่าง ๆ มากจนเกินไป อย่างไรก็ตามมีโอกาส

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
	เป็นไปได้ในบางกลุ่มประเทศหรือประเทศนำร่องที่มีความพร้อมก่อนโดยจะต้องมีการพิจารณากฎระเบียบและเงื่อนไขของข้อตกลงอย่างถี่ถ้วน ถ้าหากต้องการให้การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแบบเต็มรูปแบบเกิดขึ้นได้จริงจะต้องมีการพูดคุยกันทั้งในระดับหน่วยงานระหว่างประเทศถึงการพัฒนาข้อตกลงและเงื่อนไขที่เหมาะสม และหน่วยงานภายในประเทศมีความพร้อมในการสนับสนุนในด้านโครงสร้างพื้นฐาน แผนพัฒนาด้านการขนส่งและการปรับปรุงกฎระเบียบ/ข้อบังคับให้สอดคล้องตามไปด้วย
VZ	การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแบบเต็มรูปแบบมีโอกาสเกิดขึ้นได้ โดยขึ้นกับศักยภาพของแต่ละประเทศและผู้ประกอบการที่พร้อมทั้งในด้านประสบการณ์ ความเชี่ยวชาญในธุรกิจและเงินทุน อย่างไรก็ตามจะมีอุปสรรคในด้านข้อบังคับ/กฎระเบียบระหว่างประเทศ ซึ่งส่วนใหญ่จะมีการปกป้องประโยชน์ของประเทศตนเองไว้
TG	การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแบบเต็มรูปแบบมีโอกาสเกิดขึ้นได้ยาก และคาดว่ายังไม่เกิดขึ้นในช่วงเวลาอันใกล้นี้ เนื่องจากแต่ละประเทศอยู่ระหว่างการฟื้นฟูจากวิกฤตการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 และประเทศส่วนใหญ่ยังมีการปกป้องผลประโยชน์ของประเทศ ทั้งนี้ถ้าหากในอนาคตเมื่อเศรษฐกิจกลับเข้าสู่สภาวะปกติ ภาคส่วนที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ทั้งภาครัฐและผู้ประกอบการจะต้องมีการปรึกษาหารือถึงผลกระทบต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นจากการเปิดเสรีดังกล่าว
PG	การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแบบเต็มรูปแบบมีโอกาสเกิดขึ้นได้ยากหรือมีโอกาสน้อยมาก เนื่องจากแต่ละประเทศมีความแตกต่างและความเหลื่อมล้ำมากจนเกินไปโดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่องเศรษฐกิจ การเปิดเสรีทางการบินอาจทำให้ประเทศที่มีความสามารถในการแข่งขันสูงกว่ามีความได้เปรียบประเทศที่มีความสามารถในการแข่งขันต่ำกว่า ในอนาคตถ้าหากต้องการให้ภูมิภาคอาเซียนขับเคลื่อนไปข้างหน้าได้อย่างมีประสิทธิภาพและสามารถเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแบบเต็มรูปแบบ ควรมีการปรับปรุงข้อตกลงระหว่างประเทศหรือภูมิภาคไปทีละระดับสำหรับประเทศต้นแบบและมีความพร้อมก่อน เช่น ระดับทวิภาคี ระดับไตรภาคี ระดับพหุพาคี ระดับภูมิภาคย่อย และระดับภูมิภาคทั้งหมด เป็นต้น เพื่อให้เกิด

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
	การศึกษาถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นและเป็นต้นแบบในการพัฒนาการเปิดเสรีในลำดับถัดไป
CX	การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแบบเต็มรูปแบบมีโอกาสเกิดขึ้นได้อย่างแน่นอนแต่อาจจะใช้เวลาในการดำเนินการของแต่ละประเทศและยึดหลักการต่างตอบแทน (Reciprocal) โดยเป็นการขยายการใช้ห่วงโซ่อุปทานภายในภูมิภาคอาเซียน และสามารถใช้การท่องเที่ยวให้เป็นประโยชน์มากยิ่งขึ้น
TR	การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแบบเต็มรูปแบบมีโอกาสเกิดขึ้นได้ยากหรือไม่สามารถเกิดขึ้นได้ เนื่องจากแต่ละประเทศมีความแตกต่างและความเหลื่อมล้ำมากจนเกินไป รวมถึงการคำนึงถึงความมั่นคงด้านเศรษฐกิจและผลประโยชน์ที่แต่ละประเทศจะได้รับยังมีความไม่แน่นอน นอกจากนั้นธุรกิจการบินโดยเฉพาะอย่างยิ่งธุรกิจสายการบินเป็นธุรกิจที่มีการลงทุนสูงและต้องอาศัยความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ที่หลากหลาย อย่างไรก็ตามสามารถเริ่มจากประเทศที่มีความพร้อมก่อนเพื่อเป็นการทดลองและศึกษาผลกระทบเพื่อพัฒนา ปรับปรุงให้ดีขึ้นต่อไป
CC	การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแบบเต็มรูปแบบมีโอกาสเกิดขึ้นได้เนื่องจากมีอุปสงค์การเดินทางเดิมและอุปสงค์ใหม่อยู่ในตลาด อย่างไรก็ตามยังคงพบปัญหาองค์รวมของภูมิภาค เช่น ความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจและสังคม ความแตกต่างของผู้ประกอบการธุรกิจสายการบินในแต่ละประเทศ เป็นต้น ดังนั้นวิสัยทัศน์การพัฒนาของภูมิภาคในระยะยาวควรมีการริเริ่มศึกษาผลกระทบและมีการเตรียมพร้อมทั้งการผ่อนคลายกฎระเบียบ/ข้อบังคับ ให้สอดคล้องกันในแต่ละประเทศ
A1	การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแบบเต็มรูปแบบมีโอกาสเกิดขึ้นได้ยากหรือไม่สามารถปล่อยให้เกิดขึ้นได้อย่างเสรีจนเกินไป เนื่องจากต้องมีการปกป้องผลประโยชน์ของประเทศบางส่วนเอาไว้และยังต้องคุ้มครองผู้ประกอบการภายในประเทศ โดยส่งเสริมให้แต่ละประเทศมีแนวทางพัฒนาที่สอดคล้องกัน เช่น การวางแผนด้านการขนส่งทางอากาศร่วมกัน (Master plan) การเตรียมพร้อมของแต่ละท่าอากาศยานให้สอดคล้องไปในทิศทางเดียวกันทั้งภูมิภาค การคิดค้นและออกแบบแนวทางการสร้างประโยชน์อย่างเท่าเทียม (Equal Mutual

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
	Agreement) การพัฒนากฎระเบียบ/ข้อบังคับร่วมกันโดยมีแนวทางกำหนดที่เหมาะสมกับทุกประเทศ เป็นต้น
A2	การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแบบเต็มรูปแบบมีโอกาสเกิดขึ้นได้ยาก เนื่องจากในภูมิภาคอาเซียนยังมีความเหลื่อมล้ำ ความไม่เท่าเทียม ความสามารถในการแข่งขัน และการปกป้องผลประโยชน์ของประเทศบางส่วนไว้ ถึงแม้ว่าในบริบทของภูมิภาคอาเซียนจะมีสิทธิพิเศษอื่น ๆ เช่น การลงทุนข้ามชาติ สิทธิพิเศษด้านภาษี เป็นต้น ที่สามารถเกิดขึ้นได้และสามารถสนับสนุนเศรษฐกิจของประเทศ อย่างไรก็ตามในด้านคมนาคมขนส่งทางอากาศยังคงมีข้อจำกัดด้านต่าง ๆ อยู่มากทั้งกฎระเบียบ/ข้อบังคับ ความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ ที่ต้องดำเนินการให้สอดคล้องกันในระยะยาวต่อไป
IA	การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแบบเต็มรูปแบบมีโอกาสเกิดขึ้นได้ แต่ในระยะเริ่มต้นอาจเกิดขึ้นในรูปแบบบริษัทข้ามชาติหรือบริษัทร่วมทุนอยู่ในแต่ละประเทศ และทยอยปรับเปลี่ยนรูปแบบของธุรกิจตามการเปิดเสรีที่เกิดขึ้น ทั้งนี้ภาครัฐและหน่วยงานในการกำกับจะต้องเข้ามามีบทบาทอย่างชัดเจนเพื่อกำหนดแนวทางในการแข่งขันอย่างเป็นธรรมโดยมุ่งเน้นการพัฒนากฎระเบียบให้ทันสมัย สามารถอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบธุรกิจได้อย่างเหมาะสม สำหรับแนวทางในการพัฒนาการเปิดเสรีนั้น อาจมีการเริ่มทดลองในกลุ่มประเทศที่พร้อมก่อนเพื่อศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้นในหลาย ๆ ด้าน และพัฒนาแนวทางให้เหมาะสมต่อไป นอกจากนั้นต้องมีการวางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ให้ทันสมัยและสามารถรองรับความต้องการที่หลากหลายได้ในอนาคตโดยอาศัยหลัก Fast (รวดเร็ว), Smart (ฉลาดและนำสมัย), Seamless (เชื่อมต่อได้อย่างราบรื่น), Competitive (สามารถแข่งขันได้)
KU	การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแบบเต็มรูปแบบมีโอกาสเกิดขึ้นได้ เมื่อแต่ละประเทศมีมาตรฐานในการกำกับดูแลและมีความสามารถในการแข่งขันอยู่ในระดับที่ใกล้เคียงกัน โดยริเริ่มจากการปรับปรุงข้อตกลงระหว่างประเทศในระดับทวิภาคี และทยอยขยายขอบเขตของข้อตกลงออกไปในระดับไตรภาคี ระดับพหุพาคี ระดับภูมิภาคย่อย และระดับภูมิภาคทั้งหมด ต่อไปตามความเหมาะสมและความพร้อมของแต่ละประเทศ อย่างไรก็ตามการเปิดเสรีทางการบินนั้นไม่สามารถเกิดขึ้นได้เลยเนื่องจากแต่ละประเทศในภูมิภาคอาเซียนมีความ

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
	แตกต่างในด้านต่าง ๆ พอสมควรและยังคงให้ความสำคัญกับการปกป้องผลประโยชน์ของประเทศหรือผู้ประกอบการภายในประเทศก่อน

3. ความคิดเห็นต่อร่างแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน

3.1 ท่านมีมุมมองหรือความคิดเห็นต่อร่างแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียนอย่างไรบ้าง

3.2 ท่านคิดว่าควรปรับปรุงประเด็นในเรื่องใด อย่างไรบ้าง

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
CA	เห็นด้วยกับร่างแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน โดยเสรีภาพทางอากาศที่ 7 มีโอกาสเป็นไปได้มากที่สุด แต่ทั้งนี้ช่วงระยะเวลาและปีที่เริ่มดำเนินการขึ้นอยู่กับสถานการณ์ในช่วงเวลานั้นเนื่องจากแต่ละประเทศยังต้องใช้ระยะเวลาในการฟื้นฟูเศรษฐกิจจากเหตุการณ์โควิด-19 อีกทั้งการดำเนินนโยบายของแต่ละประเทศที่ยังไม่ชัดเจน สำหรับการเปิดเสรีภาพทางอากาศที่ 8 และ 9 มีความเป็นไปได้ในระยะยาวแต่ไม่อาจระบุปีที่ชัดเจนได้ สำหรับประเด็นในเรื่อง ท่าอากาศยานหรือจุดบินนั้นสามารถเริ่มจากท่าอากาศยานในเมืองสำคัญก่อน และท่าอากาศยานขนาดเล็กอาจใช้วิธีการทดลองเป็นพื้นที่ (sandbox) เพื่อศึกษาผลกระทบของอุปสงค์-อุปทานในตลาด ส่วนในเรื่องการจำกัดปริมาณ ผู้แทนฯ ให้ความเห็นว่าสามารถทำได้ในกรณีของจำนวนผู้โดยสารเพื่อปกป้องผลประโยชน์ของสายการบิน แต่สำหรับการขนส่งสินค้าไม่ควรจำกัดเพื่อสร้างแรงจูงใจในการประกอบกิจกรรม
FD	เห็นด้วยกับร่างแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน โดยเสรีภาพทางอากาศที่ 7 มีโอกาสเป็นไปได้มากที่สุด โดยเฉพาะในส่วนของการขนส่งสินค้า เนื่องจากมีสายการบินพร้อมให้บริการและมีความต้องการของตลาด สำหรับเสรีภาพทางอากาศที่ 8 และ 9 ในกรณีของการขนส่งสินค้าสามารถเกิดขึ้นได้จริงแต่ขึ้นอยู่กับการเจรจาต่อรองของแต่ละประเทศและความต้องการของตลาด สำหรับการขนส่งผู้โดยสารเกิดขึ้นได้ยากและถึงแม้จะสามารถเปิดให้ใช้ได้สายการบินที่ต้องการให้บริการจะต้องมีการเตรียมพร้อมสำหรับการแข่งขันโดยคำนึงถึงผลประกอบการเชิงพาณิชย์เป็นสำคัญ

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
WE	เห็นด้วยกับร่างแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน โดยผู้แทนฯ ให้ความเห็นเพิ่มเติมว่าควรมีการกำกับดูแลการแข่งขันอย่างใกล้ชิด เท่าเทียมและให้เหมาะสมกับทั้งผู้ประกอบการรายใหญ่และรายเล็ก
SL	เห็นด้วยกับร่างแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน โดยผู้แทนฯ ให้ความเห็นเพิ่มเติมว่าควรมีการจำกัดที่นั่งอย่างเหมาะสมสำหรับเสรีภาพทางอากาศที่ 8 และ 9 เนื่องจากยังต้องมีการปกป้องผลประโยชน์สำหรับสายการบินในประเทศไว้บางส่วน
VZ	เห็นด้วยกับร่างแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน
TG	เห็นด้วยกับร่างแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน โดยผู้แทนฯ ให้ความเห็นเพิ่มเติมว่าสถานการณ์ต่าง ๆ ในอนาคตที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินเป็นสิ่งที่ไม่แน่นอน ดังนั้นการเปิดเสรีภาพทางการบินจะเกิดขึ้นได้จริงขึ้นกับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต
PG	เห็นด้วยกับร่างแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน โดยผู้แทนฯ ให้ความเห็นเพิ่มเติมว่าถ้ามีการเพิ่มมุมมองของการเจรจาในรูปแบบทวิภาคี ไตรภาคีหรือพหุพาคี ของคู่ประเทศหรือกลุ่มประเทศย่อยในภูมิภาคจะเพิ่มโอกาสในความน่าจะเป็นของการใช้เสรีภาพทางอากาศได้
CX	เห็นด้วยกับร่างแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน โดยผู้แทนฯ ให้ความเห็นเพิ่มเติมว่าการทยอยผ่อนคลายกฎระเบียบ/ข้อตกลง ไปทีละขั้นตอนมีความเป็นไปได้สูง และสามารถศึกษาผลกระทบในด้านต่าง ๆ ได้อย่างครอบคลุม
TR	เห็นด้วยกับร่างแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน โดยผู้แทนฯ ให้ความเห็นเพิ่มเติมว่าการเปิดเสรีภาพทางอากาศที่ 7 – 9 มีความเป็นไปได้ซึ่งการขนส่งสินค้ามีโอกาสในความเป็นไปได้มากกว่าการขนส่งผู้โดยสาร เนื่องจากมีความยืดหยุ่นต่อสถานการณ์ต่าง ๆ ได้ดีกว่าและการขนส่งผู้โดยสารต้องเผชิญกับความท้าทายในด้านการสร้างอุปสงค์ระยะยาวและการแข่งขันที่สูงกว่า

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
CC	เห็นด้วยกับร่างแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน โดยผู้แทนฯ ให้ความเห็นเพิ่มเติมว่าการเปิดเสรีภาพทางอากาศที่ 7 – 9 นั้นจะมีประเด็นที่น่ากังวลอยู่หลายส่วนทั้งความแตกต่างระหว่างการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร การควบคุมการแข่งขัน การคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารและการปกป้องผลประโยชน์ของประเทศ โดยระยะเวลาของการเปิดเสรีภาพนั้นยังไม่สามารถคาดการณ์ได้อย่างแน่ชัด
A1	เห็นด้วยกับร่างแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน โดยผู้แทนฯ ให้ความเห็นเพิ่มเติมว่าการเปิดเสรีภาพทางอากาศที่ 7 – 9 โดยไม่จำกัดปริมาณในการขนส่งทั้งจำนวนผู้โดยสารและจำนวนสินค้าเนื่องจากจะเป็นการจำกัดสิทธิของสายการบินในการทำธุรกิจ สำหรับระยะเวลาในการเปิดเสรีนั้นจำเป็นต้องผ่านกระบวนการต่าง ๆ จึงคาดการณ์ได้ยาก
A2	เห็นด้วยกับร่างแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน โดยผู้แทนฯ ให้ความเห็นเพิ่มเติมว่าท่าอากาศยานจะต้องเป็นส่วนหนึ่งในปัจจัยการพิจารณารายละเอียดของจุดบิน เนื่องจากการเปิดเสรีภาพทางอากาศย่อมส่งผลกระทบต่อการคาดการณ์จำนวนเที่ยวบิน การจัดการเวลาเข้า-ออกสนามบินและการจัดการหลุมจอดในช่วงเวลาต่าง ๆ บางสนามบินมีขนาดและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติการบินในภาพรวม จึงทำให้สนามบินต้องมีแผนการพัฒนาแต่ละท่าอากาศยานในระยะยาวเพื่อให้เหมาะสมกับความต้องการที่มากขึ้นได้อย่างทันเวลา
IA	เห็นด้วยกับร่างแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน โดยผู้แทนฯ ให้ความเห็นเพิ่มเติมว่าการขนส่งสินค้าทางอากาศมีโอกาสในการเปิดเสรีทางการบินมากกว่าการขนส่งผู้โดยสาร เนื่องจากยังคงมีอุปสงค์อย่างต่อเนื่องและการขนส่งทางอากาศเป็นการเชื่อมโยงระบบห่วงโซ่อุปทานด้านการค้าที่สำคัญของโลก และที่สำคัญในอนาคตเป็นสิ่งที่ไม่แน่นอนอาจเกิดวิกฤตการณ์ประเภทใหม่หรือโอกาสในการทำธุรกิจการบินรูปแบบใหม่ซึ่งไม่สามารถคาดการณ์ได้
KU	เห็นด้วยกับร่างแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน โดยผู้แทนฯ ให้ความเห็นเพิ่มเติมเกี่ยวกับระยะเวลาในการเจรจาเพื่อกำหนดเงื่อนไขและข้อบังคับร่วมกันที่คาดการณ์ได้ยาก

4. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

โปรดให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับงานวิจัยนี้ว่าควรมีมุมมอง ประเด็นที่น่าสนใจ หรือการศึกษาเพิ่มเติมในเรื่องใด อย่างไรบ้าง

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
CA	การขยายการใช้เสรีภาพทางอากาศจนถึงเสรีภาพที่ 7-9 อาจไม่เหมาะสมและเกินความจำเป็นสำหรับการขนส่งทางอากาศภายในภูมิภาคนี้ อย่างไรก็ตามควรหันมาพิจารณาถึงการใช้ประโยชน์จากเสรีภาพตามข้อตกลงที่มีอยู่ให้ได้อรรถประโยชน์สูงสุดเป็นลำดับแรก และเมื่อเกิดอุปสงค์ของตลาดมีมากขึ้นจึงหันมาพิจารณาการขยายการเปิดเสรีภาพต่อไป
FD	การเปิดเสรีทางการบินในกลุ่มประเทศยุโรป
WE	การเปิดเสรีทางการบินในกลุ่มประเทศยุโรป
SL	ไม่มีความคิดเห็นเพิ่มเติม
VZ	ไม่มีความคิดเห็นเพิ่มเติม
TG	ภาพรวมเศรษฐกิจของประเทศในภูมิภาคอาเซียนและผลกระทบเชิงลบ (ความเสี่ยง) ต่อการขนส่งทางอากาศ รวมถึงการจัดการความเสี่ยงภายใต้สถานการณ์ต่าง ๆ ที่มีผลต่อการใช้ประโยชน์จากเสรีภาพทางอากาศที่มีในปัจจุบัน
PG	การศึกษาเรื่องอื่น ๆ ที่นอกเหนือจากเรื่องการขนส่งทางอากาศ เช่น ภาคเศรษฐกิจ ภาคสังคมและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ การเมืองและการปกครอง เป็นต้น เพื่อประกอบการวิเคราะห์และช่วยให้การคาดการณ์มีความน่าเชื่อถือมากขึ้น
CX	ไม่มีความคิดเห็นเพิ่มเติม
TR	ไม่มีความคิดเห็นเพิ่มเติม
CC	ประเด็นสำคัญในเรื่องการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารและกลยุทธ์ของสายการบินในการสร้างรายได้จากโอกาสที่มีมากขึ้นในระยะยาว
A1	การสนับสนุนการเปิดเสรีในกลุ่มกิจกรรมอื่น ๆ นอกเหนือจากการขนส่ง เช่น คลังสินค้า การจัดการเชื้อเพลิง ศูนย์ซ่อมอากาศยานและการบริการภาคพื้น เป็นต้น
A2	ลักษณะทั่วไปและข้อดี-ข้อเสียของการจัดทำข้อตกลงแบบสองฝ่ายและแบบมากกว่าสองฝ่าย เพื่อประกอบการพิจารณากลุ่มประเทศและช่วงระยะเวลาที่เหมาะสม

รหัสผู้ให้ข้อมูล	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์
IA	การศึกษาลักษณะการทำธุรกิจของสายการบินในรูปแบบต่าง ๆ รวมถึงการติดตามข่าวสาร สถานการณ์การเปลี่ยนแปลงของโลก ระบบโลจิสติกส์และเทคโนโลยี
KU	แนวทางการกำกับดูแลด้านต่าง ๆ ในภาพรวม เช่น กฎระเบียบ/ข้อบังคับต่าง ๆ การควบคุมการแข่งขันอย่างเหมาะสมเท่าเทียม การคุ้มครองสิทธิผู้โดยสาร เป็นต้น

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ประวัติผู้จัดทำวิทยานิพนธ์

นักศึกษา	นายเมธัส ผ่องอำไพ รหัสนักศึกษา 6213200130
สาขาวิชา	การจัดการการบิน
วัน-เดือน-ปีเกิด	29 ตุลาคม พ.ศ. 2534
จังหวัดที่เกิด	กรุงเทพมหานคร
ที่อยู่ปัจจุบัน	322/76 หมู่บ้านอยู่เจริญ ซอยรัชดาภิเษก 3 ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง เขตดินแดง จังหวัดกรุงเทพมหานคร 10400
สถานที่ทำงาน	งานอิสระ
ตำแหน่ง	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์ข้อมูล
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี เศรษฐศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย พ.ศ. 2558

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี