

บทคัดย่อ

การขนส่งทางอากาศและการท่องเที่ยวเป็นธุรกิจที่มีส่วนสนับสนุนการพัฒนาประเทศทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคมและการค้า ก่อให้เกิดการจ้างงานและนำรายได้เข้าสู่ประเทศ ธุรกิจทั้งสองประเภทมีความสัมพันธ์กันค่อนข้างสูง โดยธุรกิจการบินเป็นองค์ประกอบหลักที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาการท่องเที่ยว รวมทั้งการขยายตัวและกระจายตลาด

นโยบายการบินเสรีเป็นแนวคิดที่เริ่มมีมาตั้งแต่ศตวรรษที่ 80 และมามีอิทธิพลต่อนโยบายต่างๆ ในทศวรรษที่ 90 โดยเป็นการผ่อนปรนกฎเกณฑ์การให้บริการทางอากาศ และยังไม่มีการเปิดน่านฟ้าเสรีอย่างแท้จริง ทั้งนี้ การเปิดน่านฟ้าเสรี หมายถึงรัฐจะไม่กำหนดจำนวนสายการบิน และสายการบินมีอิสระในการกำหนดเส้นทางบิน ความถี่ ความจุของบริการ ตลอดจนขนาดของเครื่องบิน อีกทั้งมีอิสระในการกำหนดอัตราค่าโดยสารและระวางสินค้า

ในการกำหนดหลักการในการให้สิทธิการบินแก่สายการบินประจำแบบมีกำหนดของประเทศคู่สัญญาที่จะทำการบินเข้าไปในดินแดนของประเทศผู้ทำสัญญาอื่น จะกำหนดด้วยเสรีภาพทางอากาศ ซึ่งโดยทั่วไปจะอนุญาตเสรีภาพที่ 1-5 ส่วนเสรีภาพที่ 6-8 ยังไม่เป็นที่ยอมรับ ทั้งนี้เสรีภาพที่ 5 ต้องมีการแลกเปลี่ยนอย่างเท่าเทียมกัน

นโยบายการเปิดเสรีภายในประเทศ

ตั้งแต่กันยายน 2543 สายการบินเอกชนของไทยทุกสาย สามารถทำการบินทุกเส้นทางภายในประเทศได้

ผลดี

- ทำให้มีผู้ให้บริการมากขึ้น ผู้โดยสารมีโอกาสเลือกสายการบิน
- มีจำนวนความถี่ ความจุของเที่ยวบินมากขึ้น เพิ่มความสะดวกให้ผู้โดยสาร
- เกิดการแข่งขันในการพัฒนาคุณภาพของการบริการ

ผลเสีย

- อาจมีการแข่งขันที่มุ่งทำลายกัน โดยการตัดราคา
- สายการบินอาจเลือกประกอบการเฉพาะเส้นทางที่มีผู้โดยสารหนาแน่นหรือมีกำไร และหยุดบินในเส้นทางที่มีผู้โดยสารน้อย
- ทำให้การใช้ประโยชน์จากท่าอากาศยานที่มีอยู่ ไม่ได้ใช้ประโยชน์เต็มศักยภาพหรืออาจต้องปิดท่าอากาศยาน

นโยบายเปิดเสรีระหว่างประเทศ

- ตั้งแต่กันยายน 2544 สายการบินเอกชนของไทยสามารถยื่นขอทำการบินแบบประจำไปต่างประเทศในเส้นทางที่การบินไทย มิได้ทำการบิน
- ตั้งแต่กันยายน 2547 สายการบินเอกชนของไทย สามารถยื่นขอทำการบินได้ทุกเส้นทาง
- รัฐบาลเริ่มผ่อนคลายด้านสิทธิการบินกับต่างประเทศมากขึ้น

ผลดี

- สายการบินสามารถเพิ่มจุดบินและเที่ยวบินได้อย่างอิสระ ช่วยส่งเสริมให้นักท่องเที่ยวเดินทางเข้าประเทศมากขึ้น
- เกิดการแข่งขันด้านราคาค่าโดยสาร ทำให้ราคาต่ำลง
- สายการบินสามารถวางแผนการบินได้โดยอิสระ ก่อให้เกิดการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า

ผลเสีย

- สายการบินเล็กจะเสียเปรียบสายการบินที่ใหญ่กว่า
- ประเทศไทยจะเสียเปรียบประเทศที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจที่ดีกว่า และมีสายการบินที่เข้มแข็ง
- เกิดการช่วงชิงผลประโยชน์จากประเทศที่มีทรัพยากรท่องเที่ยวไม่มากนัก

สถานการณ์ธุรกิจการบินและการท่องเที่ยวของประเทศไทย

- ทั้งสองธุรกิจมีกลุ่มลูกค้าเดียวกัน
- ความถี่และความจุของเที่ยวบิน เป็นปัจจัยสำคัญต่อความสะดวกในการเดินทางของนักท่องเที่ยว
- การพัฒนาตลาดท่องเที่ยวต้องอาศัยการพัฒนาความเป็นศูนย์กลางทางการบินของประเทศโดยอาศัย
 - สายการบินแห่งชาติ
 - สายการบินอื่นๆ ทั้งในและนอกประเทศ
- นโยบายการควบคุมสิทธิการบินมีทิศทางสู่ความเป็นเสรีมากยิ่งขึ้นเพื่อตอบสนองการท่องเที่ยว

ใครได้ ใครเสีย จากการเปิดน่านฟ้าเสรี

<u>ใคร</u>	<u>ข้อดี</u>	<u>ข้อเสีย</u>
ประเทศชาติ	มีเที่ยวบินเพิ่มขึ้นรวดเร็วเป็นไปตามความต้องการของการเดินทาง ทำให้เกิดผลดีต่อ <ul style="list-style-type: none">- โครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ- ความพร้อมของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว	
สายการบินเดิม	ถ้าแข็งแกร่งจะสามารถแข่งขันกับสายการบินต่างประเทศได้ และขยายธุรกิจไปยังต่างประเทศได้	ถ้าไม่แข็งแกร่งจะไม่สามารถแข่งขันได้
ผู้ใช้บริการ	ในเส้นทางที่มีการเดินทางมากจะมีสายการบินให้บริการหลายสาย ทำให้มีบริการที่สะดวก ราคาและคุณภาพที่ราคาและคุณภาพที่พึงพอใจ	<ul style="list-style-type: none">- เส้นทางที่มีกำไรจะถูกยกเลิกไป- สายการบินที่ให้บริการจะสามารกำหนดราคาได้ ถ้าการแข่งขันไม่เป็นธรรม

บทสรุปทิศทางของสิทธิการบิน

- การเปิดน่านฟ้าเสรี (Open Sky) เป็นนโยบายในอุดมคติโดยแต่ละประเทศจะมีนโยบายเปิดกว้างเพียงใดขึ้นอยู่กับประโยชน์ของประเทศนั้น
- การเปิดกว้างของน่านฟ้าเป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ แต่จะเปลี่ยนรูปแบบจากทวิภาคีเป็นพหุภาคี
- การเปิดกว้างของน่านฟ้าควรดำเนินการเป็นลำดับอย่างมีแบบแผน และมีกำหนดเวลาที่ชัดเจนในระยะยาว
- การเปิดกว้างของน่านฟ้าของประเทศควรเริ่มจากกลุ่มประเทศในอาเซียน และอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ก่อนที่จะเริ่มบังคับใช้ในกลุ่มเอเปคในปี ค.ศ. 2020