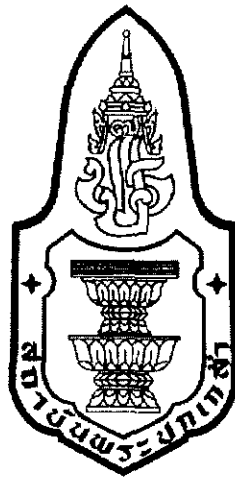


ฉบับ 470

พ. 3

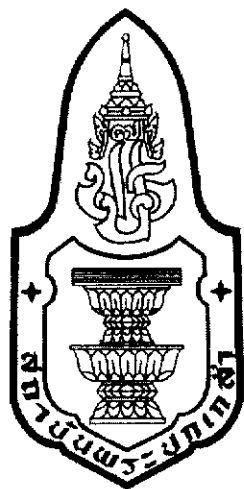


**นโยบายการเปิดน่านฟ้าเสรีมีผลอย่างไร
ต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและสายการบินแห่งชาติ**

นายสุเทพ สืบสันติวงศ์

เอกสารนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาในหลักสูตร
การเมืองการปกครองในระบอบประชาธิปไตย
สำหรับนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ 6

พ.ศ.2545



เอกสารวิชาการส่วนบุคคล

เรื่อง

**นโยบายการเปิดน่านฟ้าเสรีมีผลอย่างไร
ต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและสายการบินแห่งชาติ**

นายสุเทพ สืบสันติวงศ์


นักศึกษาสถาบันพระปกเกล้า รุ่นที่ 6

พ.ศ. 2545

(ลิขสิทธิ์ของสถาบันพระปกเกล้า)

เอกสารวิชาการส่วนบุคคลเรื่อง นโยบายการเปิดนำไฟฟ้าเสรีมีผลอย่างไรต่อ
อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและสายการบินแห่งชาติ
โดย นายสุเทพ สืบสันติวงศ์
อาจารย์ที่ปรึกษา รองศาสตราจารย์ ดร.ไชยวัฒน์ คำชู

ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการวิชาการสถาบันพระปกเกล้า
ให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาในหลักสูตร การเมืองการปกครองในระบอบประชาธิปไตย
สำหรับนักบริหารระดับสูง



.....
(ศาสตราจารย์ ดร.บวรศักดิ์ อุวรรณโณ)
ประธานกรรมการวิชาการสถาบันพระปกเกล้า

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

ใคร	ข้อดี	ข้อเสีย
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

กิตติกรรมประกาศ

เอกสารวิชาการเรื่อง “นโยบายเปิดน่านฟ้าเสรีมีผลอย่างไรต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและสายการบินแห่งชาติ” เกิดขึ้น เนื่องจากการได้เข้าศึกษาที่สถาบันพระปกเกล้า จึงเป็นโอกาสอันดีของผู้เขียนที่ได้เผยแพร่ข้อมูลความรู้ และข้อคิดเห็นนี้สู่ผู้สนใจทุกท่าน

ผู้เขียนใคร่ขอถือโอกาสนี้ขอบพระคุณคณาจารย์ ผู้ทรงคุณวุฒิทุกท่านที่กรุณาให้ความรู้ ความช่วยเหลือ คำแนะนำ ตลอดจนเจ้าหน้าที่ของทางสถาบันฯ ทุกท่าน ที่ให้ความอนุเคราะห์ระหว่างการศึกษา และการติดต่อประสานงานต่างๆ เป็นอย่างดี

การทำเอกสารวิจัยฉบับนี้คงสำเร็จได้ยาก ถ้าไม่ได้รับความร่วมมืออย่างดียิ่งจากเจ้าหน้าที่ และพนักงานจากฝ่ายต่างๆ ของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่กรุณาสละเวลาให้ข้อคำแนะนำ สนับสนุนข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยครั้งนี้ จึงใคร่ขอขอบคุณอย่างจริงใจไว้ในโอกาสนี้

ท้ายที่สุดนี้ ประโยชน์และความรู้ที่ท่านผู้อ่านได้รับจากเอกสารวิจัยนี้ ขอมอบให้แก่ทุกท่านที่ให้ความกรุณาแก่ผู้จัดทำมาตลอดการศึกษา หากมีข้อผิดพลาดผู้จัดทำขอภัยและยินดีรับไว้แต่ผู้เดียว

นายสุเทพ สืบสันติวงศ์

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
กิตติกรรมประกาศ	ง
สารบัญ	จ
บทนำ	2
ความหมาย “น่านฟ้าเสรี”	3
การกำหนดเสรีภาพทางอากาศ	5
รูปแบบการแลกเปลี่ยนสิทธิการบินระหว่างประเทศ	10
นโยบายการเปิดบินเสรีภายในประเทศ	14
นโยบายการบินเสรีระหว่างประเทศ	22
เปิดน่านฟ้าเสรี ใครได้ใครเสีย	30
บทสรุปการเปิดน่านฟ้าเสรี	32
ภาคผนวก	35
ประวัติผู้จัดทำ	48

บทนำ

การขนส่งทางอากาศเป็นธุรกิจหนึ่งที่มีส่วนสนับสนุนการพัฒนาประเทศ ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม การค้า การท่องเที่ยว ก่อให้เกิดการจ้างงานและนํารายได้เข้าสู่ประเทศ โดยมีองค์กรและผู้ประกอบการมากมายหลายสาขาเกี่ยวข้อง อาทิ ธุรกิจการท่องเที่ยว สายการบิน ท่าอากาศยาน การควบคุมการจราจรทางอากาศ บริษัทขนส่งสินค้าทางอากาศ ผู้ผลิตและส่งออกสินค้า เป็นต้น

ธุรกิจการบินและการท่องเที่ยวมีความสัมพันธ์กันค่อนข้างสูง โดยธุรกิจการบินเป็นองค์ประกอบหลักที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาการท่องเที่ยว รวมทั้งการขยายตัวและกระจายตลาด ธุรกิจทั้งสองจะต้องเกี่ยวพันและเคลื่อนไหวไปในทิศทางเดียวกัน เนื่องจากลูกค้าส่วนใหญ่ของธุรกิจทั้งสองประเภทนี้จะเป็นกลุ่มลูกค้าเดียวกัน

นโยบายการบินเสรีเป็นแนวคิดที่เริ่มมีมาตั้งแต่ทศวรรษที่ 80 และมามีอิทธิพลต่อนโยบายต่างๆ ในทศวรรษที่ 90 โดยสหรัฐอเมริกาเป็นผู้ผลักดันและเป็นผู้ริเริ่มผ่อนปรนกฎเกณฑ์การให้บริการทางอากาศเมื่อปี 1978 และขยายไปยังประเทศต่างๆ ต่อมาประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปเริ่มผ่อนปรนและมีผลบังคับใช้ในปี 1993 จนกระทั่งปัจจุบันเป็นที่ยอมรับทั่วไปว่า การเปิดน่านฟ้าเสรีนั้น ในทางปฏิบัติแล้วยังไม่สามารถที่จะกระทำได้แต่ได้มีการผ่อนปรน กฎระเบียบทางการบินและการอนุญาตให้สิทธิการบินที่ผ่อนคลายเป็นมากขึ้น

ในส่วนของประเทศไทย รัฐบาลได้ดำเนินนโยบายการเปิดน่านฟ้าอย่างค่อยเป็นค่อยไป เพื่อดึงดูดให้สายการบินจากต่างประเทศมาขึ้น-ลงในประเทศไทยให้มากที่สุด ทำให้ไทยเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค สนับสนุนการท่องเที่ยว และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งนี้ การดำเนินนโยบายตามนี้จะต้องมีการเตรียมความพร้อมของท่าอากาศยานและสายการบินของชาติ ทั้งภาครัฐและเอกชน ตลอดจนธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการท่องเที่ยว เพื่อนำความเจริญพัฒนามาสู่ประเทศชาติอย่างยั่งยืนและมีให้เสียเปรียบด้านการตลาด หรือถูกฉกฉวยผลประโยชน์จากต่างชาติมากเกินไป

การเปิดน่านฟ้าเสรีมีผลดีและผลเสียต่อประเทศชาติอย่างไร หน่วยงานและองค์กรต่างๆ มีขีดความสามารถและความพร้อมเพียงใด ควรมีขั้นตอนการดำเนินการอย่างไร เพื่อให้เห็นนโยบายการเปิดน่านฟ้าเสรีเกิดเป็นรูปธรรมมากขึ้น และเป็นประโยชน์ต่อประเทศไทยในระยะยาว ล้วนเป็นเรื่องที่น่าสนใจและจะต้องทำการศึกษาต่อไป

ความหมายของคำว่า “น่านฟ้าเสรี”

การเปิดน่านฟ้าเสรีมีหลายระดับ เช่น การเปิดน่านฟ้าเสรีภายในประเทศระดับอนุภูมิภาค/ภูมิภาค และการเปิดเสรีทั่วไป ประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นผู้ริเริ่มนโยบายน่านฟ้าเสรีภายในประเทศเมื่อปี 1978 และพยายามผลักดันให้ประเทศต่างๆ เปิดเสรี กลุ่มประเทศในยุโรปได้เปิดน่านฟ้าเสรีระหว่างประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรปเมื่อปี 1993 นโยบายเปิดน่านฟ้าเสรีระหว่างประเทศโดยทั่วไปในทางทฤษฎียังไม่มีประเทศใดในโลกนำมาใช้ปฏิบัติ ได้อย่างเต็มรูปแบบ นโยบายดังกล่าวมีขอบเขต ดังนี้

1. รัฐจะไม่กำหนดจำนวนสายการบิน โดยปล่อยให้กลไกของตลาดเป็นตัวตัดสินใจ สายการบินที่ไม่มีประสิทธิภาพจะไม่สามารถอยู่ในตลาดได้ จนในที่สุดก็จะมีจำนวนสายการบินที่สอดคล้องกับขนาดของตลาด
2. สายการบินมีอิสระในการกำหนดเส้นทางทำการบิน โดยให้สภาพของตลาดเป็นตัวกำหนดให้สายการบินเลือกทำการบินเฉพาะเส้นทางที่เหมาะสมในเชิงธุรกิจเท่านั้น
3. สายการบินมีอิสระที่จะเสนอความถี่/ความจุ ของบริการ (จำนวนเที่ยวบินและขนาดของเครื่องบิน) ตามที่เห็นเหมาะสมโดยกลไกของตลาดเป็นตัวกำหนด โดยมีความสัมพันธ์กับปริมาณของการเดินทาง
4. สายการบินมีอิสระในการกำหนดอัตราค่าโดยสาร และค่าระวางสินค้า โดยกลไกตลาดเป็นตัวควบคุมราคาให้อยู่ในเกณฑ์ที่เหมาะสม

ทำไมต้องมีการจัดระเบียบกฎเกณฑ์ การจัดน่านฟ้าน่านฟ้าในประเทศ

กระทรวงคมนาคม (โดยกรมการขนส่งทางอากาศ) เป็นหน่วยงานราชการที่เป็นผู้ดูแลควบคุมและจัดระเบียบกฎเกณฑ์ด้านการบินภายในประเทศ ในเรื่องความปลอดภัย การอนุมัติอัตราค่าโดยสาร/ค่าระวางสินค้า การกำหนดจำนวนสายการบินที่ให้บริการ ดังนั้น การจัดระเบียบกฎเกณฑ์ การทำการบินภายในประเทศก็เพื่อความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณชน ทั้งนี้เพราะถือว่าการเดินอากาศเพื่อการค้าเป็นกิจการค้าขาย เป็นสาธารณูปโภคที่กระทบถึงความ

ปลอดภัยและความผาสุกของสาธารณชน (กฎหมายการเดินอากาศของประเทศไทย ตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม 2515)

□ น่านฟ้าระหว่างประเทศ

ในการทำการบินระหว่างประเทศนั้นเมื่อปี ค.ศ.1944 ได้มีการจัดทำอนุสัญญาชิคาโก (Chicago Convention) ซึ่งได้กำหนดขอบเขตและแนวทางในการทำการบินระหว่างประเทศ โดยมีประเทศต่างๆ ทั่วโลกได้ร่วมลงนามที่จะปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ดังกล่าว ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบและความเท่าเทียมในการบริการเดินอากาศระหว่างกัน

การกำหนดเสรีภาพทางอากาศ (Freedom Of The Air)

จากการที่สหรัฐอเมริกาได้เชิญประเทศต่างๆ เข้าร่วมประชุมเพื่อกำหนดแนวทางปฏิบัติสำหรับการบินพาณิชย์ที่นครชิคาโก ในปี ค.ศ. 1944 นั้น เนื่องจากที่ประชุมไม่สามารถตกลงในด้านเศรษฐกิจต่อกันได้ แต่เพื่อมิให้กิจการบินพาณิชย์ต้องสะดุดหยุดลง จึงได้ตกลงทำอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation) ซึ่งตามอนุสัญญานี้ อากาศยานของประเทศภาคีได้รับสิทธิที่จะทำการบินเข้าไปในดินแดนของประเทศภาคีได้เฉพาะการบินที่ไม่ประจำเท่านั้น แต่ถ้าจะทำการบินเป็นประจำที่มีกำหนด จะทำการบินได้ก็ต่อเมื่อได้รับอนุญาตจากเจ้าของประเทศก่อน

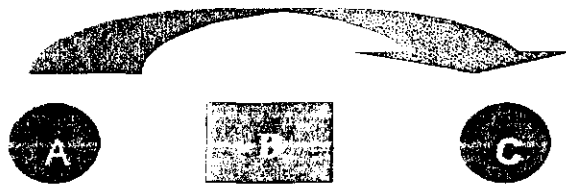
ดังนั้น ที่ประชุมจึงได้กำหนดหลักการในการให้สิทธิแก่สายการบินประจำ มีกำหนดของประเทศคู่สัญญาที่จะทำการบินเข้าไปในดินแดนของประเทศผู้ทำสัญญาอื่น โดยเรียกว่า “เสรีภาพทางอากาศ” (Freedom Of the Air)

เสรีภาพทางอากาศ (Freedom Of the Air) คือ สิทธิการบินในลักษณะต่างๆ ที่ประเทศคู่สัญญาจะต้องอนุญาตให้สายการบินของประเทศคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง โดยทั่วไปแบ่งออกเป็น 5 แบบ คือ

- เสรีภาพที่ 1 คือสิทธิที่สายการบินคู่สัญญาสามารถบินข้ามอาณาเขตของประเทศอีกฝ่ายหนึ่งได้

เสรีภาพที่ 1

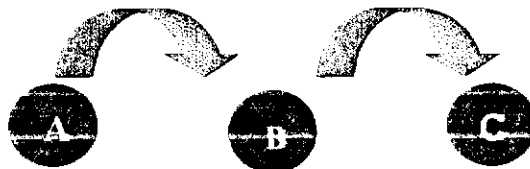
เสรีภาพที่ 1 คือสิทธิที่สายการบินคู่สัญญาสามารถบินข้ามอาณาเขตของประเทศอีกฝ่ายหนึ่งได้



- เสรีภาพที่ 2 คือสิทธิที่สายการบินคู่สัญญาสามารถลงแวะลงในดินแดนของประเทศอีกฝ่ายหนึ่งได้ โดยมีได้มีวัตถุประสงค์ทางการค้า

เสรีภาพที่ 2

เสรีภาพที่ 2 คือสิทธิที่สายการบินคู่สัญญาสามารถแวะลงในดินแดนของประเทศอีกฝ่ายหนึ่งได้ โดยมีได้มีวัตถุประสงค์ทางการค้า



- เสรีภาพที่ 3 คือสิทธิที่สายการบินคู่สัญญาสามารถรับขนจรรจากประเทศของตนไปยังประเทศคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งได้

เสรีภาพที่ 3

เสรีภาพที่ 3 คือสิทธิที่สายการบินคู่สัญญาสามารถรับขนจรรจากประเทศของตนเองไปยังประเทศคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งได้



- เสรีภาพที่ 4 คือสิทธิที่สายการบินคู่สัญญาสามารถรับขนจรรจากประเทศคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งมายังประเทศของตนเอง

เสรีภาพที่ 4

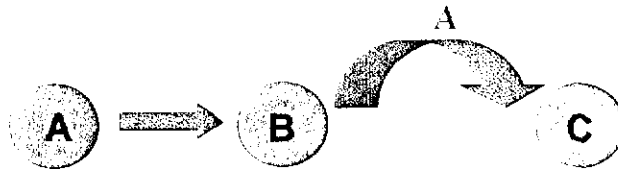
เสรีภาพที่ 4 คือสิทธิที่สายการบินคู่สัญญาสามารถรับขนจรรจากประเทศคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งมายังประเทศของตนเอง



- เสรีภาพที่ 5 คือสิทธิที่สายการบินคู่สัญญาสามารถรับขนจราจรระหว่างประเทศคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งกับประเทศที่สาม

เสรีภาพที่ 5

เสรีภาพที่ 5 คือสิทธิที่สายการบินคู่สัญญาสามารถรับขนจราจรระหว่างประเทศคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง กับประเทศที่สาม

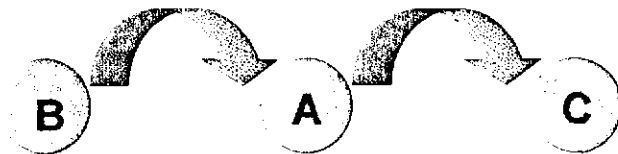


นอกจากนี้แล้ว ยังมีเสรีภาพทางการบินอื่นๆ ที่ยังไม่เป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป คือ

- เสรีภาพที่ 6 คือสิทธิการรับขนจราจรระหว่างประเทศคู่สัญญากับประเทศที่สาม โดยผ่านประเทศของตนเอง

เสรีภาพที่ 6

เสรีภาพที่ 6 คือสิทธิการรับขนจราจรระหว่างประเทศคู่สัญญา กับประเทศที่สาม โดยผ่านประเทศของตนเอง



- เสรีภาพที่ 7 คือสิทธิการรับขนำจรรระหว่างประเทศคู่สัญญากับประเทศที่สาม โดยมีได้มีจุดเริ่มต้นจากประเทศของตนเอง

เสรีภาพที่ 7

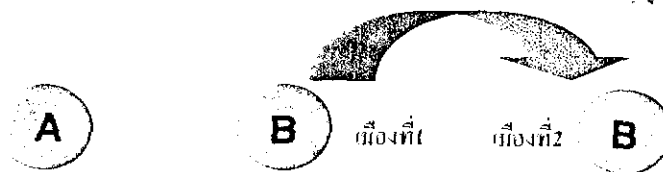
เสรีภาพที่ 7 คือสิทธิการรับขนำจรรระหว่างประเทศคู่สัญญา
กับประเทศที่สาม โดยมีได้มีจุดเริ่มต้นจากประเทศของตนเอง



- เสรีภาพที่ 8 คือสิทธิการรับขนำจรรในเส้นทางภายในประเทศของประเทศคู่สัญญา

เสรีภาพที่ 8

เสรีภาพที่ 8 คือสิทธิการรับขนำจรรในเส้นทางภายใน
ประเทศของประเทศคู่สัญญา



รูปแบบการแลกเปลี่ยนสิทธิการบินระหว่างประเทศ

เมื่อมีการกำหนดเสรีภาพทางอากาศ (Freedoms Of The Air) ในการให้สิทธิต่อสายการบินประจำ มีกำหนดทำการบินเข้าไปในประเทศคู่สัญญาแล้ว ประเทศใดจะได้เสรีภาพในการบินในรูปแบบใดบ้างนั้น จะต้องไปทำความเข้าใจเป็นที่แน่ชัดว่า แต่ละประเทศที่ทำความตกลงในด้านสิทธิการบินต่อกันนี้ ได้ให้สิทธิเสรีภาพทางอากาศกับประเทศใด หรือสายการบินใดในเสรีภาพที่เท่าใดบ้าง ซึ่งต้องมีการเจรจาทำความตกลงในเรื่องของสิทธิการบินเป็นรายๆ ไปในแต่ละประเทศ โดยมีรูปแบบที่ประเทศต่างๆ จะใช้เจรจาทำความตกลงกัน

ความตกลงทางการบินระหว่างประเทศเป็นความตกลงทั้งสองฝ่าย (Bilateral Agreement) โดยจัดทำขึ้นระหว่างรัฐกับรัฐ ปัจจุบันประเทศไทยมีความตกลงทางการบินกับประเทศต่างๆ รวมทั้งสิ้น 93 ความตกลง

ความตกลงทางการบินของประเทศต่างๆ โดยทั่วไปจะใช้ร่างมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศเป็นแนวทางในการจัดทำกับประเทศคู่สัญญา ในความตกลงนี้จะประกอบด้วยมาตราต่างๆ เช่น การกำหนดจำนวนสายการบิน การใช้สิทธิต่างๆ ของสายการบิน การยกเว้นภาษีศุลกากรสำหรับอุปกรณ์ต่างๆ ที่นำมาใช้ในการทำการบิน การกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าระวาง เป็นต้น ความตกลงทางการบินโดยทั่วไปจะแบ่งออกเป็น 3 แบบคือ

1. ความตกลงแบบเบอร์มิวด้า (Bermuda)

ความตกลงแบบ Bermuda นี้ รัฐบาลเป็นผู้กำหนดเส้นทางบิน จำนวนสายการบิน แต่สายการบินมีอิสระในการกำหนดความถี่ของตนเอง แต่การกำหนดความถี่ของจำนวนเที่ยวบินนี้ต้องมีความสอดคล้องและสัมพันธ์กับปริมาณการจราจรทางอากาศ โดยมีแนวทางในการกำหนดความถี่และความถี่ของสายการบิน ดังนี้

- a) การบริการขนส่งทางอากาศ ในการบริการสาธารณชนควรให้มีความสัมพันธ์ใกล้เคียงกับความถี่ของการจราจรทางอากาศ
- b) สายการบินที่กำหนดหนึ่งหรือหลายสายการบินของประเทศคู่สัญญาของแต่ละฝ่ายจะต้องมีโอกาสเท่าเทียมกัน และได้รับความเป็นธรรมในการแข่งขันในด้านบริการระหว่างประเทศคู่สัญญา

- c) ประเทศภาคีแต่ละฝ่าย ต้องคำนึงถึงประโยชน์ของสายการบินของอีกฝ่ายหนึ่ง โดยจะต้องหลีกเลี่ยงการกระทบกระเทือนต่อโอกาสที่จะเสนอบริการโดยสายการบินของอีกฝ่ายหนึ่ง
- d) การจัดความจุ ความถี่ของสายการบินที่กำหนดของแต่ละฝ่าย ต้องมีวัตถุประสงค์หลัก เพื่อให้การให้บริการที่เพียงพอต่อความต้องการของการจราจรระหว่างประเทศของสายการบินกับประเทศปลายทางของการจราจร การใช้สิทธิในการขนขึ้นและขนลง ซึ่งการจราจรที่ไปหรือมาจากประเทศที่สามจะต้องสอดคล้องกับหลักการทั่วไปในการพัฒนา การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ และความถี่ ความจุ ควรจะสัมพันธ์กับกฎเกณฑ์ความต้องการของการจราจรของตลาดที่สายการบินแวนลง โดยคำนึงถึงบริการที่มีอยู่ของตลาดนั้น

ความตกลงในรูปแบบ Bermuda นี้ ได้แบ่งออกเป็น 2 รูปแบบ คือ

Bermuda Type I ซึ่งจะเป็นการตกลงให้สิทธิประเทศคู่สัญญา ทำการบินไปหรือผ่านประเทศคู่สัญญาได้ตามเสรีภาพที่ 1 ถึงเสรีภาพที่ 5

Bermuda Type II เป็นการตกลงให้สิทธิตามแบบ Bermuda Type I แต่เมื่อได้ทำการตกลงบินไประยะหนึ่งแล้ว ได้มีเงื่อนไขเพิ่มเติมว่า “ให้มีการปรึกษาหารือระหว่างประเทศคู่สัญญา หากฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งร้องขอให้มีการทบทวน ความจุ ความถี่ ที่จัดดำเนินการอยู่” นั้น หมายความว่า เมื่อประเทศคู่สัญญาได้ดำเนินการบินตามข้อตกลงกันไปแล้วระยะหนึ่ง หากฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเห็นว่าประเทศของตนเสียโอกาสในขนาดความจุของเที่ยวบิน หรือเสียโอกาสในด้านความถี่ของเที่ยวบินที่ทำการบินต่อกันอยู่นั้น ก็มีสิทธิที่จะให้มีการเจรจาทบทวน ความจุ ความถี่ ได้ภายหลังจากที่เริ่มบริการไปแล้ว (Ex Post Facto Review)

2. ความตกลงแบบ Capacity Predetermination

รัฐบาลจะเป็นผู้กำหนดเส้นทางบิน จำนวนสายการบิน ตลอดจนความจุ ความถี่ของเที่ยวบิน ให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาด การกำหนดอัตราค่าโดยสาร และค่าระวางสินค้า จะต้องได้รับอนุมัติจากรัฐบาลก่อน องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ได้จัดทำแนวทางในการทำความตกลงในเรื่องความจุ ความถี่ (Model Capacity Clause) ของเที่ยวบินไว้ดังนี้

- a) ประเทศคู่สัญญาจะต้องทำความตกลงกันในเรื่องความจุและความถี่ ของสายการบินที่กำหนด (โดยปกติคือสายการบินแห่งชาติ)
- b) การจัดความจุ ความถี่ ของสายการบินที่กำหนดของทั้งสองฝ่าย จะต้องมิขัดอุปสรรคหลักในการให้บริการให้เพียงพอต่อความต้องการของการจราจรระหว่างประเทศคู่สัญญา
- c) ประเทศคู่สัญญาแต่ละฝ่ายให้ โอกาสอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรมแก่สายการบินที่กำหนดทั้งสองฝ่ายในการดำเนินบริการระหว่างกันเพื่อบรรลุผลประโยชน์ร่วมกัน และเท่าเทียมกัน ทั้งนี้โดยแบ่งความจุให้เท่ากัน ในระหว่างประเทศคู่สัญญา
- d) ประเทศคู่สัญญาและสายการบินที่กำหนดของแต่ละฝ่ายจะต้องคำนึงถึงประโยชน์ของประเทศคู่สัญญาและสายการบินที่กำหนดของอีกฝ่ายหนึ่ง โดยจะต้องหลีกเลี่ยงการกระทบกระเทือนอย่างไม่สมควรต่อบริการที่มีอยู่ของสายการบินที่กำหนดของอีกฝ่ายหนึ่ง
- e) เมื่อประเทศคู่สัญญาได้เปิดทำการบินบริการต่อกันแล้ว ถ้ามีการทบทวน ความจุ ความถี่ของเที่ยวบินที่บริการอยู่และตกลงกันไม่ได้ ให้สายการบินที่กำหนดของทั้งสองฝ่าย มีสิทธิใช้ความจุ และความถี่ตามข้อตกลงเดิมไปก่อน

ความตกลงในรูปแบบนี้ จะเน้นการตกลงในเรื่องความจุ และความถี่ของเที่ยวบินที่จะเปิดบินบริการต่อกันก่อน เช่นกำหนดความจุของเครื่องบิน 220 ที่นั่ง ให้ทำการบินได้สัปดาห์ละ 5 เที่ยวบินเป็นต้น เมื่อตกลงในเรื่อง ความจุ ความถี่แล้ว จึงจะพิจารณาในเรื่องของเส้นทางบิน

สิทธิในการบินตามรูปแบบนี้ จะมีลักษณะเป็น Bermuda Type บวกกับการทำความตกลงกันตามบันทึกความจำ (Confidential Memorandum Understanding) หรือ CMU ประเทศคู่สัญญา จะได้รับสิทธิในการบินตามเสรีภาพที่ 1 ถึงเสรีภาพที่ 5

3. ความตกลงแบบ Liberal หรือแบบ “Open Skies”

เป็นรูปแบบการตกลงที่สายการบินมีอิสระในการดำเนินการบิน โดยให้แข่งขันกันเองระหว่างสายการบินต่างๆ วิธีนี้กลไกทางการตลาดจะเป็นตัวควบคุมทั้งเส้นทางบิน จำนวนเที่ยวบิน ความจุและความถี่ของเที่ยวบิน รวมทั้งการกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าระวางสินค้า สายการบิน

คู่สัญญาจะพิจารณากำหนดและประกาศใช้ได้โดยไม่ต้องรอขออนุมัติจากรัฐบาลของตน รูปแบบนี้จึงมีสาระสำคัญ ดังนี้

- a) ประเทศคู่สัญญาแต่ละฝ่าย จะต้องให้โอกาสอย่างเท่าเทียม และเป็นธรรมแก่สายการบินที่กำหนดของทั้งสองฝ่ายในการแข่งขันบริการ
- b) ประเทศคู่สัญญาแต่ละฝ่าย จะดำเนินการภายใต้อำนาจของคนเพื่อจัดการเลือกปฏิบัติ หรือการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมทุกรูปแบบ ซึ่งจะมีผลกระทบกระเทือนต่อฐานะการแข่งขันของสายการบินของอีกฝ่ายหนึ่ง
- c) ประเทศคู่สัญญาแต่ละฝ่าย จะต้องไม่จำกัดปริมาณการรับขนจราจร ความถี่หรือความสม่ำเสมอของการบริการ หรือแบบอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของอีกฝ่ายหนึ่งโดยพลการ เว้นแต่เป็นความต้องการของกฎหมายศุลกากร ความจำเป็นด้านเทคนิค ความจำเป็นด้านปฏิบัติการ หรือเหตุผลจากสิ่งแวดล้อม
- d) ประเทศคู่สัญญาแต่ละฝ่าย จะต้องอนุญาตให้สายการบินอีกฝ่ายหนึ่งทำการบิน โดยไม่คำนึงว่าสายการบินของตนจะทำการบินเองหรือไม่ และประเทศคู่สัญญาแต่ละฝ่ายจะต้องไม่จำกัด และเรียกค่าตอบแทนในการขออนุญาต หรือตั้งข้อกำหนดใดๆ ที่เกี่ยวกับความจุ ความถี่ หรือการรับขนและเรียกค่าตอบแทนในการอนุญาตหรือตั้งข้อกำหนดใดๆ ที่เกี่ยวกับความจุ หรือการรับขนจราจรกับสายการบินที่กำหนดของอีกฝ่ายหนึ่ง
- e) ประเทศคู่สัญญาแต่ละฝ่ายจะต้องไม่กำหนดให้สายการบินที่กำหนดของอีกฝ่ายหนึ่งต้องยื่นขออนุมัติใช้ตารางการบินของเที่ยวบินแบบประจำ โปรแกรมของเที่ยวบินเช่าเหมา หรือแผนการดำเนินการ เว้นแต่จำเป็นต้องกำหนดโดยไม่เลือกปฏิบัติ เพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อย หรือได้รับอนุญาตเป็นการเฉพาะให้กระทำเช่นนั้นได้ในภาคผนวกของความตกลงนั้น

สรุปรูปแบบ Liberal เป็นการให้เสรีภาพในการบินของประเทศคู่สัญญา โดยไม่จำกัดความจุ ความถี่ของเที่ยวบิน ไม่จำกัดสายการบิน รวมทั้งเส้นทางบิน สายการบินคู่สัญญามีอำนาจในการทำความตกลงเรื่อง อัตราค่าโดยสาร ค่าระวาง โดยไม่ต้องขออนุมัติจากรัฐบาลของตน (Double Disapproved)

นโยบายการเปิดบินเสรีภายในประเทศไทย

ความเป็นมา

พัฒนาการของนโยบายการบินพาณิชย์ภายในประเทศจากการควบคุมอย่างเคร่งครัด (Regulatory Policies) โดยรัฐมุ่งสู่การผ่อนคลายระเบียบข้อบังคับ (Deregulated Policies) อย่างค่อยเป็นค่อยไป เพื่อให้การขนส่งทางอากาศภายในประเทศซึ่งถือเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ ได้มีบทบาทสำคัญทางด้านเศรษฐกิจอย่างเต็มประสิทธิภาพ ทั้งในด้านการสนับสนุนการพัฒนา อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การค้าการลงทุน และการนำเข้า/ส่งออกสินค้าของประเทศ

ในปี 2540 รัฐเริ่มมีนโยบายชัดเจนที่จะเปิดเสรีการบินภายในประเทศ จึงได้ปรับปรุงนโยบายการบินประจำภายในประเทศให้เปิดกว้างยิ่งขึ้น โดยอนุญาตให้บริษัท เอนเจิล แอร์ไลน์ จำกัด เป็นสายการบินที่กำหนดสายที่สอง มีสิทธิทำการบินได้ทุกเส้นทางบินทั้งภายในและระหว่างประเทศ ในการปฏิบัติตามนโยบาย บริษัท เอนเจิล แอร์ไลน์ จำกัด ไม่สามารถทำการบินตามกำหนดแผนการบินได้เพราะประสบปัญหาจากภาวะวิกฤติเศรษฐกิจตั้งแต่เริ่มต้น การดำเนินกิจการ

วัตถุประสงค์ของนโยบาย

เพื่อให้การบินภายในประเทศก่อให้เกิดประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจและพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของไทยอย่างเต็มที่ สามารถคุ้มครองผู้ใช้บริการให้ได้รับบริการที่เพียงพอและมีคุณภาพ ในราคาที่เป็นธรรม จึงมีวัตถุประสงค์สำคัญ ดังนี้

- 1) ส่งเสริมการแข่งขันและจำกัดการผูกขาด
- 2) ให้มีบริการขนส่งที่มีคุณภาพ ทัวถึงและเพียงพอกับความต้องการ
- 3) ส่งเสริมและสนับสนุนให้ภาคเอกชนเข้ามามีบทบาทยิ่งขึ้นในการเข้ามามีส่วนร่วมลงทุน พัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศให้เจริญก้าวหน้า
- 4) ส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวอย่างเต็มที่ทั่วทุกภูมิภาค
- 5) ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากทรัพยากร สนามบินที่มีอยู่ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

การศึกษาผลดี/ผลเสียจากการเปิดบินเสรีภายในประเทศ

ข้อดี

- **จำนวนสายการบิน** รัฐเปิดให้มีสายการบินเพิ่มขึ้น หรือไม่จำกัดจำนวน (Free entry and free exit) จะทำให้มีผู้บริการมากขึ้น ทำให้ผู้เดินทางมีโอกาสเลือกใช้บริการได้อย่างสะดวก
- **จำนวนเที่ยวบิน** จากการที่มีผู้ให้บริการมากขึ้น ก็จะทำให้มีจำนวนความถี่/ความจุเพิ่มมากขึ้น
- **คุณภาพของบริการ** การเปิดโอกาสให้มีผู้ให้บริการในตลาดเพิ่มมากขึ้น ย่อมทำให้เกิดการแข่งขันในการพัฒนาคุณภาพของการบริการ เพื่อดึงดูดให้ประชาชนเลือกใช้บริการของสายการบินของตน

ข้อเสีย

- การเปิดให้มีสายการบินมากมายสามารถเข้าและออกจากตลาดได้อย่างเสรี อาจทำให้กระทบต่อความต่อเนื่องของบริการได้ โดยสายการบินที่ไม่สามารถอยู่ได้ในตลาดก็จะหยุดให้บริการ
- อาจมีการแข่งขันที่มุ่งทำลายกัน โดยการตัดราคาจนก่อให้เกิดผลเสียทางเศรษฐกิจ
- อาจทำให้เกิดการผูกขาดการให้บริการในบางเส้นทางบินและทำให้ผู้โดยสารถูกเอารัดเอาเปรียบทั้งด้านคุณภาพการให้บริการและด้านราคา
- ทำให้สายการบินเลือกประกอบการเฉพาะในเส้นทางบินที่มีผู้โดยสารหนาแน่น หรือเส้นทางบินที่มีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจเท่านั้น และหยุดหรือไม่สนใจบินในเส้นทางที่มีจำนวนผู้โดยสารน้อย ทำให้เครือข่ายการเชื่อมโยงการขนส่งทางอากาศไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่ทั่วประเทศ และประชาชนจะไม่ได้รับความสะดวกจากการใช้บริการ
- ทำให้การใช้ประโยชน์จากท่าอากาศยานที่มีอยู่โดยการลงทุนของรัฐบาลไม่ได้ใช้ประโยชน์เต็มศักยภาพ และการไม่มีสายการบินให้บริการจะทำให้ต้องปิดท่าอากาศยาน

ผลการศึกษารัฐได้มีข้อยุติ คือ ทุกสายการบินสามารถเข้าสู่ตลาดการแข่งขันได้อย่างเสรี โดยในระยะแรกรัฐได้มีนโยบายเปิดเสรีแบบมีเงื่อนไข กล่าวคือ การเปิดโอกาสให้สายการบินเอกชนเข้ามาบริการได้ในทุกเส้นทาง โดยมีเงื่อนไขให้สายการบินต้องจัดสรรการให้บริการในเส้นทางบินที่มีปริมาณการจราจรน้อยด้วย สำหรับในระยะยาวจะให้มีการเปิดบินทุกเส้นทาง

เริ่มตั้งแต่เดือนกันยายน 2543 อนุญาตให้สายการบินเอกชนของไทยทุกสายสามารถทำการบินทุกเส้นทางภายในประเทศได้ ปัจจุบันมีสายการบินเอกชนทำการบินภายในประเทศคือ Bangkok Airways, P.B.Air, Air Andaman, และ Phuket Air

นโยบายการบินสำหรับสายการบินภายในประเทศ

ประกาศกระทรวงคมนาคม ลงวันที่ 14 ธันวาคม 2544 ได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้ ดังนี้

1. ผู้ประกอบการที่เสนอขอให้บริการในเส้นทางบินสายหลัก และ/หรือสายรองจะต้องจัดสรรการให้บริการในเส้นทางย่อย ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ที่ทางราชการกำหนด
2. กลุ่มครองผู้ประกอบการในเส้นทางบินใหม่หรือเส้นทางที่ไม่มีบริการเป็นระยะเวลา 5 ปี

ผลดีและผลกระทบที่มีต่อบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)

ตั้งแต่รัฐได้มีนโยบายดังกล่าว ได้ก่อให้เกิดการพัฒนากิจการการบินพลเรือนของประเทศจากการมีส่วนร่วมลงทุนของภาคเอกชน ซึ่งสอดคล้องกับความต้องการของสังคมภายในและระหว่างประเทศที่มีแนวโน้มสู่ความเป็นเสรีมากขึ้น ในการปฏิบัติตามนโยบายของหน่วยงานภาครัฐที่มีต่อผู้ประกอบการสายการบินนั้น มีทั้งผลดีและผลกระทบ ดังนี้

ผลดี

- 1) ก่อให้เกิดความร่วมมือด้านการบริการขนส่งทางอากาศภายในประเทศ กล่าวคือ การบินไทยได้ทำแผนการบินร่วมและสนับสนุนให้พันธมิตรการบินภายในประเทศ คือ บริษัท พีบีแอร์ จำกัด, บริษัท แอร์อันดามัน จำกัด ทำการบินในเส้นทางสายรองและสายย่อย ตามโครงการ “ร่วมกันเพื่อสร้างไทยให้เป็นหนึ่ง” โดยการบินไทยให้การสนับสนุนการขายในตลาดต่างประเทศที่การบินไทยมีจุดบิน เพื่อนำผู้โดยสารจาก

ต่างประเทศเข้ามายังประเทศไทยด้วยเที่ยวบินของการบินไทย และไปยังจุดบินต่างๆ ในภูมิภาคด้วยสายการบินทั้งสอง และได้ให้ความช่วยเหลือด้านระบบสำรองที่นั่ง การบริการภาคพื้นและอื่นๆ ซึ่งเป็นไปตามนโยบายของกระทรวงคมนาคมที่ต้องการ ให้การบินไทยเสริมศักยภาพด้านการขนส่งทางอากาศภาคเอกชนให้สามารถ เจริญเติบโตและยืนหยัดด้วยตนเองต่อไปได้ในอนาคต ซึ่งปัจจุบันการบินไทยได้ให้ ความร่วมมือกับบริษัท ภูเก็ตแอร์ไลน์ จำกัด ด้วย

- 2) การบินไทยสามารถลดภาระการให้บริการในเส้นทางบินสายรองและสายย่อย ที่ประสบภาวะการดำเนินงานขาดทุนอันเนื่องมาจากปัจจัยหลัก 3 ประการคือ
 1. ปริมาณการจราจรมีน้อย
 2. แบบอากาศยานไม่เหมาะสม
 3. ค่าโดยสารมีอัตราต่ำ ไม่สอดคล้องกับต้นทุนการบริการขนส่ง (ก่อนเริ่มใช้นโยบาย)
- 3) สายการบินเอกชนมีโอกาสเข้ามามีส่วนร่วมให้บริการขนส่งทางอากาศภายใน ประเทศ ซึ่งก่อให้เกิดการแข่งขันในการบริการอันจะนำไปสู่การพัฒนาคุณภาพของ บริการและการพัฒนาเส้นทางบินเพิ่มมากขึ้น
- 4) การบินไทยมีความได้เปรียบในการแข่งขันการบริการอันเนื่องมาจาก ขนาดของกิจการ ประสิทธิภาพและความเชี่ยวชาญในการดำเนินกิจการการบินพาณิชย์ และประสิทธิภาพ ของการบริหารงาน ทำให้การบินไทยสามารถปรับตัวไปตามนโยบายการขนส่งทาง อากาศที่เปลี่ยนแปลงได้

ผลกระทบ

- 1) ความไม่แน่นอนของนโยบายการบินพาณิชย์ของรัฐ ทำให้การบินไทยไม่สามารถ กำหนดเป้าหมาย กลยุทธ์และแผนปฏิบัติงานต่างๆ ล่วงหน้าได้ ทิศทางของนโยบายที่ ชัดเจนเป็นเรื่องสำคัญในการกำหนดทิศทางการดำเนินกิจการ
- 2) การนำนโยบายมาปฏิบัติของทางราชการขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของทางราชการ ขาดการ มีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของนโยบายหรือน้อย ทั้งๆ ที่ผู้ประกอบการ สายการบินทั้งของรัฐและเอกชน เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายในการพัฒนาและดำเนินการ บริการขนส่งทางอากาศภายในประเทศ

- 3) กระทรวงคมนาคมมีนโยบายให้การบินไทยค่อยๆ ทอยปรับลดเที่ยวบินภายในประเทศลงและให้สายการบินเอกชนเข้ามาทำการบินทดแทน โดยการบินไทยไม่สามารถยกเลิกการบินในเส้นทางบินสายรองบางเส้นทางและสายย่อยโดยทันทีนั้น ทำให้สายการบินเอกชนไม่สามารถดำเนินบริการแข่งขันกับการบินไทยได้เพราะการบินไทยมีความได้เปรียบหลายประการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้โดยสารมีความเชื่อถือในภาพลักษณ์ คุณภาพของบริการ ความปลอดภัยในการเดินทาง และมีเครือข่ายเส้นทางบินที่เอื้ออำนวยความสะดวกแก่การเดินทางมากกว่า
- 4) การให้ความช่วยเหลือในฐานะพี่เลี้ยงแก่สายการบินเอกชน เพื่อพัฒนาศักยภาพและประสิทธิภาพการบริการ ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคมนั้น ได้สร้างภาระกับการบินไทยและควรเป็นไปในระยะเวลาหนึ่งเฉพาะช่วงการเตรียมความพร้อมสำหรับการแข่งขันของของสายการบินเอกชน
- 5) ในกรณีสายการบินเอกชนทำการบินทดแทนการบินไทยในเส้นทางบินใดเส้นทางบินหนึ่งสายการบินเอกชนไม่สามารถดำเนินบริการต่อไปได้ การให้การบินไทยกลับไปทำการบินอีกนั้น ทำให้การบินไทยไม่สามารถวางแผนพัฒนาเส้นทางบินอื่นๆ ต่อไปได้ และเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาแบบอากาศยานและการบริหารจัดการด้านบุคลากรต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง
- 6) ปัจจุบัน สายการบินเอกชนยังประสบปัญหาไม่ได้รับการยอมรับจากสาธารณชน เพราะความไม่มั่นใจด้านความปลอดภัยและมาตรฐานการบริการ ดังนั้น แนวทางการแก้ไขปัญหาก็ปัจจุบัน คือ การสร้างความร่วมมือเป็นพันธมิตรทางการบินระหว่างการบินไทยและสายการบินเอกชน โดยการบินไทยอำนวยความสะดวกด้านการขาย การตลาด ระบบสำรองที่นั่งและการบริการภาคพื้นต่างๆ ในการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้า ตลอดจนการทำการบินร่วมกัน (Code Sharing) เพื่อยกมาตรฐานการบริการของสายการบินเอกชนให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้นและได้รับการยอมรับจากสาธารณชน ส่วนสายการบินเอกชนเองควรพยายามพัฒนาแบบของอากาศยาน ผลิตภัณฑ์ภายในอากาศยานและประสิทธิภาพในการบริการ อาทิ ความสม่ำเสมอใน

การทำการบิน การตรงต่อเวลาและการอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารทั้งบน
อากาศยานและภาคพื้น

นโยบายเกี่ยวกับการบริหารเส้นทางบินในประเทศในอนาคต

เนื่องจากรัฐบาลมีนโยบายการเปิดบินเสรีภายในประเทศ เพื่อเปิดโอกาสให้สายการบิน
เอกชนเข้ามาทำการบินแข่งขันกับการบินไทย ซึ่งนอกจากจะส่งเสริมให้เกิดการปรับปรุง
พัฒนา การให้บริการที่ดีแก่ผู้โดยสาร มีการใช้ทรัพยากรด้านการคมนาคมทางอากาศ เช่น สนามบิน
อย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุดในทุกพื้นที่ และช่วยให้กิจการการบินภายใน
ประเทศเจริญก้าวหน้าขึ้นแล้ว ยังเป็นการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวภายในประเทศอีกทางหนึ่ง
ด้วย และได้ทำบันทึกความตกลง (MOU) กับบริษัท พีบีแอร์ จำกัด และบริษัท แอร์อันดามัน
จำกัด ซึ่งขณะนี้สายการบินเอกชนทั้งสองสายได้เข้ามาทำการบินแทนการบินไทยแล้วในหลาย
เส้นทาง การบินไทยมีนโยบายมุ่งดำเนินกิจการการบินระหว่างประเทศ เพื่อแข่งขันกับสายการบิน
นานาชาตินำนักท่องเที่ยวจากต่างประเทศเข้ามายังประเทศไทย โดยการบินไทยจะยังคงทำ
การบินระหว่างกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ เชียงราย ภูเก็ต หาดใหญ่ พิษณุโลก ของแก่น อุตรธานี
อุบลราชธานี นครศรีธรรมราช ตรัง กระบี่ สุราษฎร์ธานี และเชียงใหม่ – ภูเก็ต ซึ่งเป็นเส้นทางที่
การบินไทยต้องทำการบินเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวในเส้นทางบินระหว่าง
ประเทศเข้ามายังประเทศไทย

การกำหนดกลยุทธ์แข่งขัน/ร่วมมือกับสายการบินในประเทศอื่นๆ

เนื่องจากรัฐบาลมีนโยบายการเปิดบินเสรีภายในประเทศ การบินไทยยินดีสนับสนุนให้
สายการบินเอกชนภายในประเทศที่มีอากาศยานเหมาะสมกับขนาดของตลาดและการบินเส้นทาง
ระยะสั้นเข้ามาทำการบินแทน การบินไทยได้ทำความร่วมมือในด้านต่างๆ กับสายการบินเอกชน
ภายในประเทศ ดังนี้

1. บันทึกความตกลง (Memorandum of Understanding – MOU)

1.1 บริษัทฯ แอร์อันดามัน จำกัด

การบินไทยได้ลงนามบันทึกความตกลง (MOU) กับบริษัท แอร์อันดามัน จำกัด เมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม 2544 เพื่อเปิดโอกาสให้บริษัท แอร์อันดามัน จำกัด ทำการบินแทนในเส้นทางระหว่าง กรุงเทพฯ-บุรีรัมย์ นราธิวาส แม่ฮ่องสอน, แม่สอด-เชียงใหม่, แพร่-น่าน เส้นทาง พิษณุโลก-เชียงใหม่, น่าน-เชียงใหม่ และเชียงใหม่-เชียงราย ตั้งแต่ปลายตารางการบินประจำฤดูร้อน 2545 โดยมีเงื่อนไขว่าบริษัท แอร์อันดามัน จำกัด มีภาระผูกพันที่จะทำการบินเป็นระยะเวลา 3 ปี นับจากวันที่ลงนามโดยการบินไทยจะไม่กลับมาทำการบินอีกในช่วงระยะเวลาดังกล่าว

1.2 บริษัท พีบีแอร์ จำกัด

การบินไทยได้ลงนามบันทึกความตกลง (MOU) กับบริษัท พีบีแอร์ จำกัด เมื่อวันที่ 4 กันยายน 2544 เพื่อเปิดโอกาสให้บริษัท พีบีแอร์ จำกัด เข้ามาทำการบินแทนในเส้นทางสกลนคร-นครพนม ลำปาง และเพชรบูรณ์ ตั้งแต่ตารางการบินประจำฤดูหนาว 2544/45 โดยมีเงื่อนไขว่าบริษัท พีบีแอร์ จำกัด มีภาระผูกพันที่จะทำการบินเป็นระยะเวลา 3 ปี นับจากวันที่ลงนาม โดยการบินไทยจะไม่กลับมาทำการบินอีกในช่วงระยะเวลาดังกล่าว

1.3 บริษัท ภูเก็ตแอร์ไลน์ จำกัด

การบินไทยกำหนดจะทำการลงนามบันทึกความตกลง (MOU) กับบริษัท ภูเก็ตแอร์ไลน์ จำกัด ในวันที่ 21 ตุลาคม 2545 และมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 27 ตุลาคม 2545 เป็นความตกลงความร่วมมือด้านเที่ยวบินร่วม ความร่วมมือด้านพาณิชย์และความร่วมมือด้านบริการภาคพื้น

2. สัญญาซื้อขายที่นั่งบนเที่ยวบินร่วม (Block Seat Code Share Agreement)

2.1 บริษัท แอร์อันดามัน จำกัด

การบินไทยได้ลงนามในสัญญาซื้อขายที่นั่งบนเที่ยวบินร่วมกับบริษัท แอร์อันดามัน จำกัด เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2545 และเริ่มใช้วันที่ 15 มิถุนายน 2545 การบินไทยได้ทำการบินร่วม (Code Sharing) เป็น Marketing Flight ในเที่ยวบินประจำทุกเที่ยวบินของบริษัท แอร์อันดามัน จำกัด ตามตารางการบินประจำฤดูร้อน 2545 ได้แก่ เส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ-บุรีรัมย์ แม่สอด,

แพร่-น่าน นครราชสีมา ชุมพร เลย นราธิวาส เส้นทางระหว่างเชียงใหม่-แม่สอด น่าน พิษณุโลก เชียงราย

2.2 บริษัท พีบีแอร์ จำกัด

การบินไทยได้ลงนามในสัญญาซื้อขายที่นั่งบนเที่ยวบินร่วมกับบริษัท พีบีแอร์ จำกัด เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2545 และเริ่มใช้ตั้งแต่วันที่ 15 มิถุนายน 2545 การบินไทยได้ทำการบินร่วม (Code Sharing) เป็น Marketing Flight ในเที่ยวบินประจำทุกเที่ยวบินตามตารางการบินประจำฤดูร้อน 2545 ของบริษัท พีบีแอร์ จำกัด ได้แก่ เส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ-สกลนคร นครพนม เพชรบูรณ์ ลำปาง กระบี่ นครศรีธรรมราช ร้อยเอ็ด

2.3 บริษัท ภูเก็ตแอร์ไลน์ จำกัด

การบินไทยกำหนดจะลงนามสัญญาซื้อขายที่นั่งบนเที่ยวบินร่วม ในวันที่ 21 ตุลาคม 2545 และจะเริ่มใช้ตั้งแต่ 27 ตุลาคม 2545 การบินไทยจะทำการบินร่วม (Code Sharing) เป็น Marketing Flight ในเที่ยวบินประจำของบริษัท ภูเก็ตแอร์ไลน์ จำกัด ได้แก่ เส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ-ระนอง และมัตตะละเลย์ และระหว่างเชียงใหม่-พุกาม เป็นต้น

3. ความร่วมมือปรับลดค่าบริการ

บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับลดอัตราค่าบริการด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อช่วยเหลือสายการบินเอกชนในประเทศ ซึ่งเป็นพันธมิตรการบิน

3.1 การใช้ระบบสำรองที่นั่ง ตั้งแต่วันที่ 15 สิงหาคม 2545 มีกำหนดเวลา 1 ปี

3.1.1 ค่าบริการ Co-Host ในระบบ ROYAL สำหรับบริษัท แอร์อันดามัน จำกัด และบริษัท ภูเก็ตแอร์ไลน์ จำกัด

- ค่าบริการสำรองที่นั่งในอัตรา USD 0.50/Passenger/Segment
- ค่า Hardware Equipment Deposit ให้ส่วนลดร้อยละ 40 ของอัตราที่ระบุในสัญญาว่าด้วย การใช้ระบบ ROYAL

3.1.2 ค่าบริการสำรองที่นั่งในระบบ AMADEUS จากสำนักงานขายของการบินไทยทั่วโลก ยกเว้นประเทศไทย ในการขายเที่ยวบินร่วม (Code Sharing) ซึ่งเป็น Marketing Flight

ของการบินไทยจะมีอัตราเท่ากับอัตราค่าบริการสำรองที่นั่งระบบ ROYAL คือ USD 0.50/Passenger/Segment สำหรับบริษัท แอร์อันดามัน จำกัด, บริษัท พีบีแอร์ จำกัด และบริษัท ภูเก็ตแอร์ไลน์ จำกัด

3.2 ค่าบริการด้านการช่าง เช่นอุปกรณ์สนับสนุนในการซ่อมบำรุงอากาศยานทุกประเภทค่าเช่าฮีม A/C Spare Part ตลอดในอัตราร้อยละ 50 เป็นต้น

3.3 ค่าบริการภาคพื้น

การบินไทยจะลดค่าธรรมเนียมบริการภาคพื้น ค่าธรรมเนียมบริการผู้โดยสาร และ ค่าธรรมเนียมบริการขนส่งสินค้าที่สถานีเชียงใหม่ อุดรธานี อุบลราชธานี ขอนแก่น ภูเก็ต และหาดใหญ่ ในอัตราร้อยละ 50 เป็นเวลา 1 ปี นับแต่โครงการของคณะทำงานเพื่อศึกษาปัญหาอุปสรรคและกำหนดมาตรการส่งเสริมให้สนามบินเป็นศูนย์กลางการบินภูมิภาค และสนับสนุนอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวได้รับอนุมัติให้เริ่มดำเนินการ

นโยบายการบินเสรีระหว่างประเทศ

ประเทศไทยมีที่ตั้งอยู่ในทำเลที่เหมาะสมต่อการเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคนี้ แต่ข้อได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้งนับวันจะลดความสำคัญลง เมื่อเทคโนโลยีการบินทำให้อากาศยานขนส่งมีขีดความสามารถและพิสัยการบินไกลขึ้นเป็นลำดับ ในขณะที่เดียวกับที่ประเทศอื่นๆ รอบด้านเริ่มแข่งขันกันเพื่อช่วงชิงความเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเช่นกัน ด้วยการอำนวยความสะดวกแก่การบิน อำนวยความสะดวกในการเพิ่มเที่ยวบิน และอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารและผู้ส่งสินค้า

เพื่อช่วงชิงและรักษาตำแหน่งความเป็นศูนย์กลางการบินไว้และขยายกิจกรรมการบินให้มีมากยิ่งขึ้น ประเทศไทยมีความจำเป็นต้องปรับแผนนโยบายให้เป็นเชิงรุก ด้วยการนำนโยบายการเปิดน่านฟ้าเสรีมาปรับใช้ เพื่อเปิดเสรีการบินทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ กระทรวงคมนาคมจึงได้มอบหมายนโยบายเปิดน่านฟ้าเสรีให้กรมการขนส่งทางอากาศเป็นหน่วยงานรับผิดชอบโดยตรงดำเนินการเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อเศรษฐกิจของประเทศโดยส่วนรวม ซึ่งผลการดำเนินการตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2540 จนถึงปัจจุบัน นับว่าคืบหน้าโดยลำดับ โดยมีการเปลี่ยนแปลงในนโยบายที่สำคัญๆหลายประการ ดังนี้

1. ด้านการบินระหว่างประเทศ

1.1 การบินประจำของสายการบินต่างประเทศ มีสาระสำคัญที่น่าสนใจ 7 ประเด็น คือ

(1) **ความจุความถี่** แนวทางปฏิบัติเดิม รัฐบาลจะกำหนดจำนวนเที่ยวบินสูงสุดของแต่ละฝ่ายไว้ล่วงหน้า เมื่อฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งบินเต็มแล้วต้องเจรจากันเพื่อขยายเพดานจำนวนเที่ยวบินซึ่งการเจรจาอาจล่าช้า ขณะนี้ได้ปรับวิธีการใหม่ โดยดำเนินนโยบายส่งเสริมให้สายการบินขยายจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการต่อสัปดาห์ได้ความต้องการของตลาด และด้วยการให้เพิ่มเที่ยวบินพิเศษได้อย่างไม่มีข้อจำกัด เป็นผลทำให้มีจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศเข้ามายังประเทศไทยเพิ่มขึ้นจากเดิม 841 เที่ยวบิน เป็น 958 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ทำให้มีจำนวนนักท่องเที่ยวของปี 2541 เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.52 ซึ่งหากคำนวณเป็นรายได้เข้าประเทศแล้ว จะทำให้ประเทศมีรายได้เพิ่มขึ้นกว่า 44,000 ล้านบาทจากปี 2540

การเพิ่มเขตานสิทธิความจุความถี่ที่สำคัญๆ คือ ไทยกับออสเตรเลีย เพิ่มจากเดิมสองฝ่ายรวม 37 เทียว/สัปดาห์ เป็น 70 เทียว/สัปดาห์ ไทยกับสวีตเซอร์แลนด์ เพิ่มจากเดิมสองฝ่ายรวม 18 เทียว/สัปดาห์ เป็น 30 เทียว/สัปดาห์ ไทยกับสหพันธรัฐรัสเซีย เพิ่มจากเดิมสองฝ่ายรวม 12 เทียว/สัปดาห์ เป็น 24 เทียว/สัปดาห์ ไทยกับโอมาน เพิ่มจากเดิมสองฝ่ายรวม 8 เทียว/สัปดาห์ เป็น 14 เทียว/สัปดาห์ เป็นต้น

(2) จำนวนสายการบิน ได้ดำเนินการเจรจาให้จำนวนสายการบินที่กำหนดของต่างประเทศ แต่ละประเทศมีจำนวนมากกว่าหนึ่งสายการบิน ได้แก่ โอมาน การตาร์ กรีซ และซิมบับเว ส่งผลให้สายการบินต่างประเทศมีโอกาสเปิดบินแบบประจำมายังประเทศไทยได้มากขึ้นอย่างไม่จำกัด

(3) เส้นทางบิน แนวทางปฏิบัติเดิมรัฐบาลจะกำหนดจุดแวะลงต่างๆ ในเส้นทางในความตกลงไว้อย่างเฉพาะเจาะจง การเปลี่ยนแปลงจุดแวะลงผิดไปจากที่ตกลงกันไว้ต้องผ่านขั้นตอนการเจรจาแก้ไขความตกลงก่อน ในปัจจุบันเปิดโอกาสให้สายการบินต่างประเทศเลือกจุดแวะลง ในเส้นทางบินได้ เท่ากับเป็นการผ่อนคลายให้สายการบินเหล่านั้นให้บริการมายังประเทศไทย สะดวกขึ้น ที่สำคัญ ได้แก่ ออสเตรเลีย กรีซ ตุรกี ฟินแลนด์

(4) สิทธิขนส่งการจราจรตามเสรีภาพที่ 3/4 จากเดิมให้สิทธิสายการบินคู่ภาคีรับขนส่งได้ภายใต้เขตานสิทธิความจุความถี่ที่ตกลงกันไว้ก่อนล่วงหน้า และจะทำการรับขนด้วยความจุความถี่มากกว่าที่กำหนดไม่ได้นั้น ได้ปรับนโยบายเป็นเปิดโอกาสให้สายการบินแต่ละสายจากต่างประเทศให้บริการรับขนตามเสรีภาพที่ 3 และ 4 ได้เต็มที่ ด้วยการกำหนดเขตานสิทธิความจุความถี่ไว้สูงเพียงพอรองรับการขยายเที่ยวบินตามแผนของสายการบินได้อย่างไม่มีข้อจำกัด ทั้งนี้ ได้เจรจาในลักษณะนี้กับ 15 ประเทศ ทำให้มีสิทธิเพิ่มเที่ยวบินเพิ่มขึ้นจากเดิมอีกฝ่ายละ 117 เที่ยวบิน/สัปดาห์

(5) สิทธิขนส่งการจราจรตามเสรีภาพที่ 5 จากเดิมจะอนุญาตให้ขนส่งได้เฉพาะช่วงเส้นทางบินที่ไม่ทับเส้นทางของสายการบินของไทย ปัจจุบันสภาพตลาดการบินของไทยเติบโตและเข้มแข็งมากเพียงพอที่จะเปิดรับการแข่งขันเสรียิ่งขึ้น จึงเป็นจังหวะที่จะปรับเปลี่ยนกลยุทธ์จากเชิงรับในอดีตเป็นเชิงรุก และชักจูงให้สายการบินต่างๆ ของต่างประเทศเข้ามาให้บริการ

แข่งขันกับสายการบินของไทยในทุกเส้นทางได้ในระดับหนึ่ง จึงมีนโยบายชัดเจนที่จะให้สายการบินต่างประเทศทุกสายรับการจราจรเสรีภาพที่ 5 โดยในขั้นแรกได้อนุญาตให้รับการจราจรแคว่ปีกค้างของตนเองที่ประเทศไทยได้ เช่น ญูเวต ญี่ปุ่น และมีนโยบายในขั้นต่อไปที่จะเปิดเสรีให้รับการจราจรที่ 5 ได้อย่างเต็มที่ในอนาคต

(6) **สิทธิการขนส่งการจราจรตามเสรีภาพที่ 7** เดิมประเทศไทยไม่มีนโยบายให้สิทธิขนส่งการจราจรตามเสรีภาพที่ 7 แต่อย่างใด ปัจจุบัน กระทรวงคมนาคมได้กำหนดนโยบายในเรื่องนี้อย่างเป็นทางการเป็นขั้นตอน โดยในขั้นแรกจะเปิดให้บริการแก่บริการเที่ยวบินขนส่งสินค้าที่อยู่ตะเภาก่อนในโครงการ Global Transpark

(7) **อัตราค่าขนส่ง** กระทรวงคมนาคมได้เร่งรัดขั้นตอนในการพิจารณาอนุมัติอัตราค่าขนส่งที่สายการบินประจำต่างประเทศขอใช้เรียกเก็บสำหรับเที่ยวบินออกจากประเทศไทยให้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น

1.2 การบินแบบประจำของสายการบินของไทยไปต่างประเทศ

กระทรวงคมนาคมได้เร่งรัดดำเนินการตามแนวทางของรัฐบาลที่ต้องการให้มีสายการบินของไทยให้บริการบินประจำไปต่างประเทศเพิ่มขึ้น ซึ่งสามารถดำเนินการจนสำเร็จผล ได้เกิดสายการบินที่กำหนดสายที่สอง ได้แก่ บริษัทเองเจิลแอร์ไลน์จำกัดขึ้น ให้บริการประชาชนในเส้นทางทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ตั้งแต่เดือนกันยายน 2541

สำหรับสายการบินเอกชนของไทยรายอื่นที่สนใจจะให้บริการบินแบบประจำไปต่างประเทศด้วยนั้น กระทรวงคมนาคมได้กำหนดนโยบายเปิดเสรีเป็นขั้นตอน กล่าวคือ ในช่วงเวลา 3 ปีนับแต่เดือนกันยายน 2541 เป็นต้นไป จะเปิดโอกาสให้สายการบินเอกชนของไทยยื่นขอทำการบินแบบประจำไปต่างประเทศได้ด้วยในเส้นทางที่บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) และ/หรือ บริษัทเองเจิลแอร์ไลน์จำกัด มิได้ทำการบิน และเมื่อพ้นจาก 3 ปีไปแล้ว จะเปิดโอกาสให้ทุกบริษัทสายการบินแข่งขันกันได้ทุกเส้นทาง

1.3 การบินเช่าเหมา

กรมการขนส่งทางอากาศได้ดำเนินนโยบายเปิดเสรีอย่างต่อเนื่อง โดยได้อนุญาตการบินเช่าเหมาลำจากต่างประเทศมายังจุดต่างๆ ในประเทศไทยได้โดยไม่มีข้อจำกัด และได้รับผลสำเร็จอย่างมาก กล่าวคือ มีจำนวนสายการบินทำการบินเช่าเหมามายังประเทศไทยเพิ่มขึ้นจากเดิมในปี 2540 ซึ่งมี 60 สายการบินเป็น 74 สายการบินในปี 2541 ส่งผลให้มีนักท่องเที่ยวเดินทางไปยังจุดต่างๆ ในประเทศไทยเป็นจำนวนมาก เช่น พัทยา ภูเก็ต คาดว่าจำนวนสายการบินที่เพิ่มขึ้นอันเนื่องมาจากนโยบายการเปิดเสรีการบินนี้ จะทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวที่มากับเที่ยวบินเช่าเหมาเพิ่มขึ้นในอนาคต

การศึกษาผลดี/ผลเสียของการเปิดเสรีระหว่างประเทศ

ดังที่ได้กล่าวแล้วข้างต้น การเปิดน่านฟ้าเสรีระหว่างประเทศนั้นขึ้นอยู่กับความตกลงระหว่างประเทศคู่สัญญาว่าจะเปิดน่านฟ้าซึ่งกันและกัน ลักษณะไหน อย่างไร และเปิดเสรีในด้านใด ทั้งนี้เนื่องจากการเปิดให้สายการบินต่างชาติหรือต่างชาติเปิดเสรีให้สายการบินของไทยทำการบิน รัฐของประเทศนั้นๆ จะต้องมีความพร้อมในด้านต่างๆ โดยเฉพาะความพร้อมของสายการบินของประเทศคู่สัญญานั้นจะต้องเป็นสายการบินที่มีความแข็งแกร่งพอที่จะสามารถแข่งขันได้ เพื่อไม่ให้เกิดความเสียหายทางการค้ามาก นอกจากนั้นยังจำเป็นต้องมีความพร้อมในจุดอื่นๆ อีกด้วย เช่น ความพร้อมในด้านโครงสร้างพื้นฐานทางด้านเศรษฐกิจ (Infrastructure) เช่น ขนาคและความพร้อมของสนามบิน ระบบการขนส่งภายในประเทศ อุตสาหกรรมที่รองรับธุรกิจการบิน ความพร้อมและความสามารถของบุคลากร ตลอดจนมีกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค มีมาตรการควบคุมกำหนดมาตรฐานด้านความปลอดภัย และกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เอื้ออำนวยให้มีการประกอบธุรกิจสายการบินและธุรกิจที่เกี่ยวข้องอย่างสะดวก

ดังนั้น การเปิดเสรีด้านการบินระหว่างประเทศ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศ จะต้องพิจารณาถึงองค์ประกอบต่างๆ เช่น ทรัพยากรการท่องเที่ยว, ความสามารถและความพร้อมในด้านเทคโนโลยีและบุคลากร, สภาพเศรษฐกิจ และสภาพแวดล้อมด้านการเมือง

ข้อดี

- **จำนวนเที่ยวบิน** สายการบินสามารถปรับปรุงเพิ่มเที่ยวบินได้อย่างอิสระ ตามปริมาณการเดินทางที่มีอยู่ เช่น ปัจจุบันการบินไทยไม่สามารถปรับปรุงเพิ่มเที่ยวบินไปยังหลายประเทศได้ ทั้งนี้ เนื่องจากประเทศเหล่านั้นมีนโยบายการบินที่ปิด (เช่น อินเดีย เวียดนาม จีน เป็นต้น)
- **ราคาโดยสารและค่าระวางสินค้า** หากมีสายการบินเพิ่มมากขึ้นในตลาด จะทำให้เกิดการแข่งขันกันมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะทำให้มีการดึงดูดให้มีผู้โดยสารมาใช้บริการของคุณ โดยเสนอราคาที่ต่ำกว่า
- **การกำหนดแผนการบิน** หากสายการบินสามารถปรับปรุงจำนวนเที่ยวบินในการทำการบินระหว่างประเทศ (เสรีภาพที่ 3 และ 4) ได้โดยอิสระ ตามสภาพของตลาดนั้นๆ สายการบินจะสามารถวางแผนการทำการบินได้อย่างแน่นอน ทำให้เกิดการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า

ข้อเสีย

- **สภาพการแข่งขัน** เนื่องจากการปรับปรุงเพิ่มสิทธิการบินเป็นความตกลงสองฝ่าย ประเทศที่มีสายการบินที่เล็กกว่าจะเสียเปรียบประเทศที่มีสายการบินที่ใหญ่กว่า ดังนั้น จะเห็นได้ว่า ประเทศที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจที่ดีกว่า และมีสายการบินที่แข็งแกร่งจะเรียกร้องให้ประเทศที่เล็กกว่าเปิดน่านฟ้าเสรี
- **ความไม่พร้อมในบางประเทศ** ในหลายๆ ประเทศ โดยเฉพาะประเทศเพื่อนบ้าน สายการบินของประเทศนั้นๆ ยังไม่มีความเข้มแข็งพอที่จะแข่งขันในตลาดที่เปิดได้ ซึ่งส่งผลทำให้การแลกเปลี่ยนสิทธิการบินดำเนินไปในทิศทางที่จะเปิดเสรีได้ช้า การวางแผนการจัดการสิทธิการบินจึงควรจะต้องมองถึงการแลกเปลี่ยนที่มากกว่าเฉพาะสิทธิการบิน เช่น ความช่วยเหลือในด้านอื่นๆ หรือการแลกเปลี่ยนด้วยสินค้าอื่น
- **การช่วงชิงผลประโยชน์** บางประเทศที่มีทรัพยากรการท่องเที่ยวไม่มากนัก และเป็นประเทศที่เล็ก ก็จะเรียกร้องให้ประเทศที่มีสภาพเศรษฐกิจดีกว่า และมีนักท่องเที่ยว

เดินทางไปมากเพิ่มเที่ยวบินให้กับสายการบินของประเทศตน โดยประเทศเหล่านั้น
จะลงทุนสร้างสนามบินเพื่อเป็นจุดแวะพักที่สะดวกสบาย เพื่อให้สายการบินของตน
เองสามารถขนส่งผู้โดยสารจากประเทศที่สามไปยังประเทศที่ตนเองต้องการ โดยผ่าน
สนามบินของตนเองดังกล่าวได้อย่างสะดวก

สถานการณ์ธุรกิจการบินและการท่องเที่ยวของประเทศไทย

การเดินทางโดยเครื่องบินเป็นสิ่งจำเป็นที่ครองบทบาทสำคัญในวงการธุรกิจการเดินทางและการท่องเที่ยวของไทยไว้อย่างเหนียวแน่น และยิ่งประเทศไทยเป็นประเทศที่มีข้อจำกัดด้านการเชื่อมโยงทางบกกับประเทศเพื่อนบ้านอยู่พอสมควร เนื่องจากประเทศรอบข้างของไทยยังคงให้ความสำคัญกับปัญหาด้านความปลอดภัยค่อนข้างสูง การเดินทางโดยเครื่องบินจึงเป็นพาหนะหลักในการขนส่งนักท่องเที่ยวจากต่างประเทศเข้ามายังประเทศไทย ความสัมพันธ์ระหว่างธุรกิจการบินและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของไทยจึงอยู่ในลักษณะของการพึ่งพาและเกื้อหนุนซึ่งกันและกัน โดยกลุ่มลูกค้าของธุรกิจทั้งสองนี้ส่วนใหญ่จะเป็นกลุ่มลูกค้าเดียวกัน ซึ่งข้อมูลที่ได้จากการทำอากาศยานแห่งประเทศไทยในปี พ.ศ. 2542 สามารถยืนยันข้อสรุปดังกล่าวได้เป็นอย่างดี โดยพบว่าร้อยละ 74 ของจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทยโดยทางอากาศ จะเป็นการเดินทางของนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศ และประมาณร้อยละ 9 จะเป็นการเดินทางของผู้โดยสารผ่าน จะเห็นได้ว่าความต้องการในการเดินทางที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่เนื่องมาจากความต้องการเพื่อท่องเที่ยวมายังประเทศไทยก่อนเป็นหลัก จากลักษณะของความต้องการในอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งเป็นลักษณะของอุปสงค์สืบเนื่อง หรือ derived demand ทำให้อุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยต้องพึ่งพิงอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเป็นหลักด้วยเช่นกัน แม้ว่าสายการบินแห่งชาติของไทยจะมีส่วนสำคัญต่อการพัฒนาตลาดการเดินทางและท่องเที่ยวให้กับประเทศ อย่างไรก็ตามการถือครองตลาดของสายการบินแห่งชาติ ทั้งในส่วนของผู้โดยสารที่แวะลงหรือจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด จะมีสัดส่วนที่ต่ำกว่าการถือครองตลาดของประเทศภาคีทั้งหมด การพัฒนาตลาดท่องเที่ยวและการพัฒนาความเป็นศูนย์กลางทางการบินของประเทศ ยังต้องอาศัยสายการบินอื่นๆ มาช่วยในการพัฒนาเกินกว่าครึ่งของความต้องการที่เกิดขึ้น ดังนั้นยิ่งธุรกิจการบินสามารถอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับนักท่องเที่ยวมากขึ้นเท่าไร ก็จะเป็นโอกาสที่จะเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวให้กับประเทศไทยได้มากขึ้นเท่านั้น นอกจากนี้ ความถี่ของจำนวนเที่ยวบิน ความรวดเร็วในการเดินทางโดยเส้นทางบินตรง ขนาดของเครื่องบิน ความสะดวกในการเดินทางเชื่อมโยงจากประเทศไทยไปสู่แหล่งท่องเที่ยวอื่นๆ ล้วนเป็นปัจจัยสำคัญต่อการอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับนักท่องเที่ยวยิ่งขึ้น ในทำนองเดียวกันกับการขนส่งนักท่องเที่ยวจากต่างประเทศเข้ามายังประเทศไทย การขนส่งนักท่องเที่ยวจากที่หนึ่งไปยังอีกที่

หนึ่งในประเทศ ธุรกิจการบินก็มีส่วนช่วยต่อการอำนวยความสะดวกในเรื่องดังกล่าวในระดับหนึ่ง โดยเฉพาะในพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับความสนใจสูงและมีระยะทางค่อนข้างห่างไกล อาทิ เชียงใหม่ เชียงราย ภูเก็ต กระบี่ ฯลฯ

ทั้งนี้ การพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศนอกจากจะสามารถช่วยฟื้นฟูเศรษฐกิจของประเทศ ทั้งในทางตรงคือการนำเงินตราจากต่างประเทศเข้ามายังประเทศแล้ว ยังสามารถช่วยฟื้นฟูเศรษฐกิจของประเทศทางอ้อม ด้วยการเป็นเครื่องมือในการสนับสนุนอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวให้สามารถช่วยฟื้นฟูเศรษฐกิจของประเทศได้อีกทางหนึ่ง

การพัฒนานโยบายการบิน : ผลสะท้อนของการขยายตัวทางการท่องเที่ยว

ประเทศที่พัฒนาแล้วหลายประเทศ ใช้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเป็นแหล่งสร้างรายได้ในลำดับต้นๆ ให้กับประเทศ ขณะเดียวกันประเทศกำลังพัฒนาหลายประเทศ รวมทั้งประเทศสังคมนิยมที่เริ่มเปิดประเทศ เช่น อินโดจีน และยุโรปตะวันออก ต่างมุ่งหวังให้การท่องเที่ยวเป็นตัวบุกเบิกที่จะนำรายได้มาสู่ประเทศ สำหรับประเทศไทย อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมที่มีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ รัฐบาลได้เล็งเห็นความสำคัญของการท่องเที่ยว จึงมีนโยบายที่จะใช้การท่องเที่ยวเป็นตัวนำในการพัฒนาเศรษฐกิจ ที่ผ่านมประเทศไทยประสบความสำเร็จทางการตลาดอย่างงดงามในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

จากแรงผลักดันของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวดังกล่าว ทำให้อุตสาหกรรมการบินต้องปรับเปลี่ยนนโยบายจากการควบคุมสิทธิการบินอย่างเข้มงวด เช่นเดียวกับประเทศกำลังพัฒนาอื่นๆ ก็เริ่มมีทิศทางที่เปิดกว้างไปสู่ความเป็นเสรีมากยิ่งขึ้น โดยนโยบายการเปิดเสรีเป็นอีกแนวทางหนึ่งที่รัฐนำมาใช้ในการพัฒนาด้านธุรกิจการบินเพื่อสนองต่อการเดินทางท่องเที่ยว ซึ่งนานาประเทศกำลังให้ความสำคัญในปัจจุบัน โดยเฉพาะประเทศที่พัฒนาแล้วส่วนใหญ่อย่าง สหรัฐฯ หรือกลุ่มสหภาพยุโรป (EU) ได้ปรับเปลี่ยนนโยบายการบินของตนโดยเริ่มใช้นโยบายการบินเสรีมากขึ้น เช่น ยกเลิกการควบคุมด้านความจุ-ความถี่ รัฐเริ่มลดบทบาทในการเข้าไปเกี่ยวข้องกับกาหนดค่าธรรมเนียมต่างๆ ลดกฎเกณฑ์ต่างๆ เพื่อเปิดโอกาสให้มีการเข้าสู่ตลาด (Market Access) มากขึ้น ซึ่งนโยบายดังกล่าวนี้คาดว่าจะขยายตัวเพิ่มมากขึ้น ทั้งในลักษณะของ

การทบทวนบทบัญญัติที่ได้จัดทำขึ้นแล้วหรือข้อตกลงใหม่ที่กำลังจะจัดทำกับประเทศภาคีใหม่ๆ รวมถึงข้อตกลงที่จะจัดทำในลักษณะของกลุ่มประเทศต่อไป

วิเคราะห์แนวนโยบายการเปิดน่านฟ้าเสรีของไทยในปัจจุบันกับผลต่อการท่องเที่ยว

- หากพิจารณาถึงการใช้สิทธิทางการบินกับสิทธิการบินที่มี พอดีจะอนุมานได้ว่า ประเทศไทยมีการผ่อนปรนในด้านนโยบายการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศมากขึ้น โดยเฉพาะในด้านสิทธิการบิน โดยสิทธิการบินที่ได้ทำความตกลงไปแล้วมีปริมาณที่มากพอและเพียงพอต่อการพัฒนาธุรกิจการบินและธุรกิจที่เกี่ยวข้องอื่นๆ อย่างไรก็ดี แม้ว่าจะมีการเปิดกว้างในเรื่องดังกล่าว แต่ในปัจจุบันสิทธิการบินที่ได้แลกเปลี่ยนระหว่างกันยังไม่มีการใช้อย่างเต็มประสิทธิภาพ โดยเฉพาะในส่วนของประเทศไทย เนื่องจากข้อจำกัดด้านความพร้อมของสายการบิน และการพัฒนาตลาดการบิน รวมถึงตลาดการท่องเที่ยวในตลาดใหม่ๆ ที่ยังคงอาศัยสายการบินของประเทศอื่นเป็นหลัก
- นโยบายการบินของไทยไม่เอื้อต่อการขยายตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวได้เพียงพอ เนื่องจากประเทศไทยไม่ได้ใช้ธุรกิจการบินเป็นเครื่องมือเชิงรุกสำหรับการขยายตลาดเพื่อการท่องเที่ยว การเจรจาสิทธิการบินส่วนใหญ่เป็นลักษณะการตั้งรับจากความต้องการขยายตลาดเพิ่มของประเทศอื่น และเป็นการพิจารณาแต่ละกรณี โดยไม่มีแผนระยะยาวประกอบการพิจารณา ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการที่ขีดความสามารถในการรองรับของสายการบินหลักแห่งชาติคือ สายการบินไทย ไม่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของตลาด และไม่สามารถใช้สิทธิการบินที่ได้อย่างเต็มที่ เนื่องจากถูกควบคุมด้านการลงทุนโดยภาครัฐ

ข้อเสนอแนะ

- ควรมีการแปรรูปรัฐวิสาหกิจของสายการบินไทยให้อยู่ในรูปการดำเนินงานแบบเอกชนมากขึ้น เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการแข่งขัน และพัฒนาขีดความสามารถของสายการบิน
- ควรสนับสนุนให้สายการบินของเอกชนเข้ามาดำเนินการในเส้นทางระหว่างประเทศมากขึ้น เพื่อให้มีการใช้สิทธิการบินที่มีอยู่อย่างเต็มที่ อันจะเป็นการขยายตลาดการท่องเที่ยวให้ประเทศไทย ทั้งนี้ จะต้องมีการศึกษาถึงผลได้-ผลเสียที่ประเทศไทยจะได้รับในภาพรวมของเศรษฐกิจในแต่ละเส้นทางเป็นรายๆ ไป

เปิดน่านฟ้าเสรี ใครได้ ใครเสีย

ดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นว่า การเปิดน่านฟ้าเสรีเป็นนโยบายในอุดมคติ (ideal policy) ทั้งนี้ เนื่องจากการมีทรัพยากรที่จำกัด เช่น สภาพและขนาดของสนามบิน, เวลาเข้าออกของเครื่องบิน ที่มีอย่างจำกัดในบางสนามบิน, สภาพทางเศรษฐกิจของแต่ละประเทศ, ความเข้มแข็งของสายการบินภายในประเทศ เป็นต้น การเปิดโอกาสให้ต่างชาติมาทำธุรกิจที่เกี่ยวข้องได้อย่างอิสระในประเทศของตนเองตามแนวคิดนโยบายเปิดน่านฟ้าเสรี ควรใช้คำว่า “นโยบายการบินที่เปิดกว้าง” มากกว่า และอีกประการหนึ่งก็คือ น่านฟ้าของประเทศใดก็ย่อมเป็นอำนาจอธิปไตย (sovereignty) ของประเทศนั้น

นโยบายการบินที่เปิดกว้าง ก็คือนโยบายที่เปิดโอกาสให้มีการเพิ่มควมถี่/ความจุให้มากขึ้นเพื่อรองรับการเดินทางระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้น, ไม่กีดกันการทำธุรกิจของสายการบินต่างชาติ, สนับสนุนให้มีการดำเนินธุรกิจได้อย่างสะดวกและราบรื่น เป็นต้น

หากมีการนำนโยบายเปิดน่านฟ้าเสรีในทฤษฎีมาใช้ จะเกิดผลดี, ผลเสีย ในด้านต่างๆ ดังนี้

ผลต่อประโยชน์ชาติ

นโยบายเปิดน่านฟ้าเสรีมิได้เป็นตัวชักนำให้สายการบินต่างชาติทำการบินเพิ่มมากขึ้น องค์ประกอบที่ทำให้สายการบินเพิ่มเที่ยวบินมากขึ้นอยู่ที่มีผู้เดินทางมากขึ้น เนื่องจากสถานะทางด้านเศรษฐกิจ, โครงสร้างพื้นฐานทางด้านเศรษฐกิจ, ความพร้อมของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว, ความสะดวกและความปลอดภัยในการท่องเที่ยว, สภาพแวดล้อมต่างๆ ทางธรรมชาติ เป็นต้น

การพัฒนาการเดินทางที่ยั่งยืนจึงควรมีจำนวนสายการบินของสองประเทศเป็นหลัก เพื่อให้เกิดการลงทุนในการพัฒนาการเดินทางและธุรกิจอื่นๆ ที่ถาวร การให้สายการบินของประเทศที่สามมาทำการบินเพื่อกำไรระยะสั้นจะไม่ก่อให้เกิดรายได้เข้าประเทศอย่างถาวร

ผลต่อสายการบินเดิม

หากสายการบินของประเทศที่เปิดใช้นโยบายเปิดน่านฟ้าเสรี เป็นสายการบินที่แข็งแกร่งก็ย่อมที่จะสามารถแข่งขันกับสายการบินต่างชาติได้ สำหรับประเทศที่เล็กกว่า มีสายการบินที่เล็กก็จะไม่สามารถแข่งขันได้ และจะต้องออกจากตลาดไปในที่สุด

คงจะเห็นได้จาก นโยบายการเปิดให้มีการแข่งขันอย่างเสรีในสหรัฐอเมริกา สายการบินที่เล็กกว่าไม่สามารถอยู่ได้ในตลาด จนในที่สุดจะเหลือสายการบินที่อยู่ในตลาดเพียงไม่กี่สายการบิน

ในการเจรจาการบินในระดับรัฐบาลที่ผ่านมา ฝ่ายไทยได้เคยขอให้หลายประเทศใช้นโยบายเปิดกว้างด้านการบิน เพื่อที่สายการบินของไทยและสายการบินของประเทศอื่นๆ สามารถเพิ่มเที่ยวบินระหว่างกันได้ แต่ประเทศเหล่านั้นยังไม่ยอมรับนโยบายดังกล่าว ทั้งนี้เนื่องจากเกรงว่าสายการบินของตนเองอาจไม่สามารถแข่งขันได้ในตลาด (ประเทศอินเดีย เวียดนาม ลาว จีน เป็นต้น)

ผลต่อผู้ใช้บริการ

การเปิดใช้นโยบายเสรีด้านการบิน สายการบินจะเลือกทำการบินในเส้นทางที่มีความคุ้มค่าทางด้านธุรกิจ เส้นทางบินที่ไม่มีกำไรจะถูกลบเลิกไป ซึ่งจะมีผลกระทบต่อผู้ใช้บริการในที่สุด

อย่างไรก็ดี ในเส้นทางที่มีการเดินทางมากและมีสายการบินให้บริการหลายสาย ประชาชนสามารถเลือกใช้บริการได้สะดวกยิ่งขึ้น ในราคาและคุณภาพที่พอใจ

ในสหรัฐอเมริกา สายการบินที่ใหญ่กว่าจะเสนอราคาค่าโดยสารที่ต่ำ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการในระยะแรก หลังจากนั้นเมื่อสายการบินที่เล็กกว่าไม่สามารถอยู่ในตลาดได้ สายการบินที่ใหญ่ดังกล่าวจะปรับปรุงราคาสูงขึ้น ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผู้ใช้บริการภายหลัง ดังนั้นรัฐจึงเข้ามามีบทบาทในการควบคุมในบางระดับ เพื่อไม่ให้มีการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมดังกล่าว

ผลต่อความปลอดภัย

การเปิดน่านฟ้าเสรี มิได้มีผลกระทบต่อความปลอดภัยในด้านการเดินอากาศโดยตรง ความปลอดภัยด้านการบินขึ้นอยู่กับมาตรฐานของแต่ละสายการบิน ซึ่งต้องเป็นไปตามหลักสากลที่กำหนดขึ้น โดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และหน่วยงานของทางการของแต่ละประเทศที่ทำหน้าที่ตรวจสอบมาตรฐานของสายการบินให้เป็นไปตามกฎเกณฑ์ที่ได้กำหนดไว้

รัฐควรมีบทบาทในการควบคุมหรือเพิกงำกับตรวจสอบ

หากมีการใช้นโยบายการบินที่เปิดกว้าง รัฐควรมีหน้าที่ในการก้ำกับตรวจสอบสายการบินให้เป็นไปตามมาตรฐานในด้านต่างๆ ที่กำหนดไว้ เช่น มาตรฐานด้านความปลอดภัย, มาตรการคุ้มครองผู้ใช้บริการที่ถูกเอารัดเอาเปรียบจากสายการบิน, มาตรการป้องกันการผูกขาด เป็นต้น โดยรัฐจะต้องไม่เป็นผู้กำหนดราคาของสายการบิน แต่เป็นเพียงผู้ดูแลให้มีการแข่งขันกันมากเกินไปจนทำให้สายการบินที่เล็กกว่าไม่สามารถอยู่ได้ในตลาด

บทสรุปแนวทางการเปิดน่านฟ้าเสรี

ประเทศไทยจะใช้นโยบาย Open Sky เต็มรูปแบบได้หรือไม่ เรื่องนี้ต้องดูว่ามีประเทศไหนใช้นโยบายแบบนี้บ้าง ประเทศต้นแบบคือสหรัฐอเมริกาที่ออกมาประกาศให้ชาวโลกรับทราบว่า มีนโยบายการบินแบบนี้ และถ้าได้ศึกษาให้ลึกซึ้งว่าทำไมสหรัฐฯ จึงเสนอนโยบายลักษณะนี้ออกมา จะเห็นได้ชัดว่า สหรัฐฯ มีความก้าวหน้าทางด้านการบินล้าหน้าประเทศอื่นๆ การพัฒนาการขนส่งทางอากาศได้เจริญก้าวหน้าไปมาก สายการบินของสหรัฐฯ เป็นของเอกชนที่มีทุนดำเนินการสูง โดยรัฐบาลสหรัฐฯ ให้การสนับสนุนอย่างเต็มที่ สายการบินของประเทศต่างๆ ทั่วโลกไม่สามารถจะแข่งขันได้ สหรัฐฯ จึงมีความพร้อมและไม่กลัวที่สายการบินของตนจะต้องแข่งขันกับสายการบินชาติต่างๆ จึงได้เสนอนโยบาย Open Sky ออกมาโน้มน้าว และกดดันประเทศต่างๆ ทั้งนี้ก็เพื่อผลประโยชน์ของสายการบินของสหรัฐฯ เอง ที่จะได้มีโอกาสเข้ามาแสวงหาผลประโยชน์ในประเทศต่างๆ ได้ทั่วโลก แต่ก็มีบางประเทศที่ยอมทำความตกลงกับสหรัฐฯ เพราะเห็นว่าถึงอย่างไรสายการบินของสหรัฐฯ ก็ไม่สามารถจะหาผลประโยชน์จากประเทศของตนได้ แต่ตนกลับจะได้ประโยชน์มากกว่า ประเทศเหล่านี้คือ บรูไน สิงคโปร์ และมาเลเซีย อย่างไรก็ตาม นโยบาย Open Sky ของสหรัฐฯ นั้น ก็หาได้เปิดโดยสิ้นเชิงไม่ เพราะการทำการบินไปสหรัฐฯ จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายภายในที่สหรัฐฯ ได้เตรียมไว้พร้อมแล้ว แต่สำหรับประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายใดดูแลธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกิจการบินโดยตรง

สำหรับประเทศไทยขณะนี้ยังไม่มีความพร้อมเหมือนกับสหรัฐฯ ถ้านำนโยบาย Open Sky มาใช้อย่างไม่มีเงื่อนไข ก็จะทำให้เกิดผลเสียหายได้ ดังนั้น การดำเนินการเปิดเสรีการบินที่ถูกต้องคือการเปิดเสรีแบบมีแผนที่เหมาะสมกับประเทศไทย แต่ก็ต้องมีการพิจารณาว่า ควรจะเปิดเสรีกับประเทศใดบ้าง ที่เปิดแล้วจะเป็นประโยชน์กับประเทศไทย ส่วนประเทศที่ไม่มีประโยชน์ด้านการท่องเที่ยวและอาจจะเกิดความเสียหายต่อกิจการของชาติ ก็ไม่ควรจะเปิดเสรีการบิน จึงจะต้องพิจารณาเป็นรายๆ ไป ถ้าประเทศไทยนำนโยบายการเปิดเสรีการบินอย่างไม่มีเงื่อนไขคือ Open Sky เต็มรูปแบบเร็วเกินไป เมื่อนั้นจะเป็นผลเสียอย่างมาก ทั้งทางธุรกิจการบินและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวโดยรวม ผลประโยชน์จะตกไปอยู่ในมือของต่างประเทศ ไม่เป็นผลดีต่อเศรษฐกิจของไทย

ประเทศไทยจะต้องเตรียมความพร้อมด้านปัจจัยพื้นฐานที่จำเป็นต่อการเดินทาง การขนส่ง การค้า และการท่องเที่ยว ตลอดจนการพัฒนาท่าอากาศยานให้พร้อมที่จะรองรับปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้น มีการบริการ สิ่งอำนวยความสะดวก ตลอดจนอัตราค่าบริการที่ดึงดูดให้แก่สายการบินต่างๆ บินเข้ามายังประเทศไทย นอกจากนี้ต้องสร้างความแข็งแกร่งให้แก่สายการบินของประเทศ ทั้งสายการบินแห่งชาติและเอกชนให้พร้อมที่จะแข่งขันกับสายการบินต่างชาติ จากนั้น จึงดำเนินกลยุทธ์ด้านสิทธิการบิน โดยดำเนินการเจรจากับแต่ละประเทศ ตามความพร้อมของประเทศนั้นๆ โดยอาจเริ่มจากกลุ่มประเทศในอาเซียน และกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ดังนี้

1. กลุ่มที่มีความเข้มแข็ง และพร้อมจะเปิดเสรีภาพการบินที่ 3/4 อย่างไม่มีข้อจำกัด ได้แก่ สิงคโปร์ มาเลเซีย อินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์
2. ประเทศกำลังพัฒนา ซึ่งมีความเจริญแล้ว มีสถานะเศรษฐกิจที่กำลังขยายตัว มีจุดบินหลายจุด และมีสายการบินที่เข้มแข็งเท่าเทียมกัน ได้แก่ จีน เวียดนาม ควรจะเร่งดำเนินการเจรจาให้เปิดกว้างสำหรับเสรีภาพการบินที่ 3/4
3. ประเทศเพื่อนบ้านที่ยังไม่มีความพร้อม ได้แก่ พม่า ลาว กัมพูชา จะเป็นโอกาสให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินเข้าสู่ประเทศเหล่านั้น ดังนั้น การเจรจาแลกเปลี่ยนสิทธิการบินจะต้องทำควบคู่กับการให้ความช่วยเหลือ หรือการให้สิทธิประโยชน์อย่างอื่น เพื่อสร้างความเข้มแข็งให้สายการบินท้องถิ่น เช่น
 - ช่วยเหลือด้านการฝึกอบรมพนักงาน
 - ให้ความช่วยเหลือด้านกิจการสนับสนุนต่างๆ เช่น การซ่อมบำรุง หรือปฏิบัติการภาคพื้น
 - การเพิ่มเที่ยวบิน โดยให้สายการบินท้องถิ่นสามารถทำ Code share หรือ Block seat

ประเทศไทยได้ดำเนินนโยบายการเปิดเสรีเป็นลำดับ โดยได้มีการอนุญาตให้สายการบินต่างประเทศเพิ่มเที่ยวบินเสริม เที่ยวบินพิเศษ และเที่ยวบินเช่าเหมาลำมายังประเทศไทยได้อย่างไม่มีขีดจำกัด ซึ่งนโยบายนี้ได้ถูกนำไปปฏิบัติบ้างแล้วกับสายการบินของหลายประเทศ รวมทั้งการปรับปรุงสิทธิความตกลงทางการบินกับประเทศต่างๆ ที่ค่อนข้างรวดเร็วในปัจจุบัน นอกจากนี้ รัฐยังดำเนินนโยบายเชิงรุกในการเจรจาทำความตกลงระหว่างประเทศ เพื่อดึงดูดให้สายการบินจากต่างประเทศ

มากขึ้นลงที่ประเทศไทยให้มากที่สุด การพยายามลดบทบาทการควบคุมของรัฐลง โดยการแก้ไขปรับปรุงกฎระเบียบทางการบินให้มีความอ่อนคลาຍมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการดำเนินนโยบายเสรีภายในประเทศ รวมทั้งการแปรรูปท่าอากาศยานส่วนภูมิภาคของกรมการขนส่งทางอากาศทั้งหมด 26 แห่งจากระบบราชการไปเป็นองค์กรมหาชน และบริษัทมหาชน ตามลำดับ ตลอดจนทั้งแผนการที่จะปรับปรุงหรือพัฒนายกระดับท่าอากาศยานในภูมิภาคให้เป็นท่าอากาศยานศุลกากรและท่าอากาศยานนานาชาติ การพัฒนาเส้นทางบินเชื่อมโยงทั้งภายในภูมิภาคและระหว่างภูมิภาคของประเทศเพื่อนำนักท่องเที่ยวที่มีกำลังซื้อสูงให้กระจายไปยังส่วนต่างๆ ของประเทศไทยให้มากที่สุด และการปรับปรุงสิทธิในความตกลงที่มีอยู่กับต่างประเทศ

ในส่วนของนโยบายด้านการขนส่งทางอากาศของไทยในปัจจุบันนับว่ามีความอ่อนคลาຍค่อนข้างมาก โดยยังคงยึดหลักการเปิดเสรีแบบค่อยเป็นค่อยไป หรือที่เรียกว่า **Gradual Liberalization** ซึ่งขณะนี้ประเทศไทยนับเป็นประเทศที่มีสายการบินระหว่างประเทศเปิดทำการบินแบบประจำเข้ามามากที่สุดประเทศหนึ่งในภูมิภาคเอเชีย ซึ่งจำนวนสายการบินที่บินมาขึ้น-ลง ณ สนามบินมากขึ้น อาจถือได้ว่าเป็นปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อการขยายตัวของกระแสการเดินทางมาสู่ประเทศไทยเพิ่มขึ้น

เมื่อเข้าสู่ปี ค.ศ. 2020 ประเทศไทยในฐานะประเทศสมาชิกกลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจแห่งเอเชีย-แปซิฟิก หรือเอเปค (APEC : Asia-Pacific Economic Corporation) จะต้องปฏิบัติตามปฏิญญาโบเกออร์ (Bogore Declaration) ซึ่งระบุให้สมาชิกที่พัฒนาแล้วจะดำเนินการเพื่อบรรลุเป้าหมายการค้าเสรีอย่างช้าภายในปี ค.ศ. 2010 ส่วนประเทศสมาชิกที่กำลังพัฒนาจะต้องดำเนินการให้บรรลุเป้าหมายไม่เกินปี ค.ศ. 2020 เมื่อนั้น ประเทศไทยจะต้องเปิดน่านฟ้าเสรีกับประเทศสมาชิกกลุ่มเอเปค และหลังจากนั้น จึงจะเปิดน่านฟ้าเสรีอย่างแท้จริง

ระยะเวลา 17 ปี จากนี้ไปจนถึงปี 2020 ที่ประเทศไทยจะต้องเปิดน่านฟ้าเสรีในกลุ่มเอเปค จึงมีเวลามากพอที่ประเทศไทยจะเตรียมความพร้อมด้านต่างๆ จึงมีความจำเป็นที่จะเร่งดำเนินการเปิดเสรี ซึ่งจะช่วยให้เสียเปรียบต่อประเทศที่มีความเข้มแข็งมากกว่า แต่ควรดำเนินการอย่างค่อยเป็นค่อยไป กับประเทศที่ไทยมีความพร้อมที่จะแข่งขัน ดังกล่าวข้างต้น

ภาคผนวก

การเจรจาเปิดเสรีการค้าบริการ ด้านขนส่งทางอากาศ

1. GATS : ความตกลงการค้าบริการใน WTO

1.1 ความเป็นมาของความตกลงว่าด้วยการค้าบริการ

ในการเจรจาการค้าหลายฝ่ายรอบอุรุกวัยภายใต้กรอบของการเจรจาเขตการค้าโลก (WTO) ได้กำหนดให้การค้าบริการเป็นหัวข้อหนึ่งของการเจรจา โดยได้ตั้งกลุ่มเจรจาชึ้นมาเฉพาะ เรียกว่า Group of Negotiations on Services (GNS) ทั้งนี้ โดยการผลักดันจากประเทศที่พัฒนาแล้ว โดยเฉพาะสหรัฐฯ ในขั้นแรกถูกคัดค้านจากประเทศกำลังพัฒนา ซึ่งเห็นว่าจะมีการเจรจาลดอุปสรรคทางการค้าสินค้าก่อน และเกรงว่าการเจรจาจัดทำความตกลงเกี่ยวกับการค้าบริการจะส่งผลให้ความสามารถในการแข่งขันของตนในอนาคตต้องลดน้อยลง แต่ในที่สุดเมื่อมีการชั่งผลประโยชน์เพื่อให้ครอบคลุมผลประโยชน์ของทุกประเทศในหัวข้อที่จะมีการเจรจาเปิดเสรีแล้ว ความพยายามของสหรัฐฯ ก็ประสบความสำเร็จ เมื่อผู้แทนประเทศต่างๆ ที่เข้าร่วมเจรจการค้าพหุภาคีรอบอุรุกวัย ณ เมืองปุนตา เด เลสเต้ ประเทศอุรุกวัย ระหว่างวันที่ 15-20 กันยายน 2529 ได้ตกลงร่วมกันในหัวข้อที่จะให้มีการเจรจาเปิดเสรีขึ้น ซึ่งรวมเรื่องการค้าบริการ โดยที่ประชุมระดับรัฐมนตรีได้ให้การรับรองปฏิญญารัฐมนตรี (Ministerial Declaration) ซึ่งประกาศเจตนารมณ์ร่วมกันว่า ประเทศต่างๆ จะร่วมกันเจรจาลดอุปสรรคการค้าสินค้าและบริการระหว่างกันและได้จัดตั้งกลุ่มเจรจาชึ้น ซึ่งต่อมาผู้แทนประเทศต่างๆ ที่เข้าร่วมประชุมได้ร่วมกันเจรจาจัดทำความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ (General Agreement on Trade in Services – GATS) ซึ่งอาจถือได้ว่าเป็นความตกลงระดับพหุภาคีว่าด้วยการค้าบริการระหว่างประเทศฉบับแรกที่ได้มีการจัดทำขึ้นนับตั้งแต่หลังสงครามโลก ครั้งที่ 2 เป็นต้นมา

1.2 วัตถุประสงค์ และเป้าหมายในการเจรจา

- ให้มีการร่างกฎระเบียบ ข้อบังคับและวินัยเกี่ยวกับการค้าบริการระหว่างประเทศ

- เพื่อขยายการค้าภายใต้เงื่อนไขของความโปร่งใส และให้มีการเปิดเสรีตามลำดับ ซึ่งจะเป็นเครื่องมือในการส่งเสริมความเจริญก้าวหน้าทางเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าทั้งหลาย และเพื่อการพัฒนาของประเทศกำลังพัฒนา

ทั้งนี้จะต้องไม่ละเมิดต่อกฎหมายและข้อบังคับภายในของแต่ละประเทศ ในส่วนที่เกี่ยวกับการค้าบริการ และจะต้องคำนึงถึงการดำเนินงานขององค์การระหว่างประเทศอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องด้วย

1.3 ความตกลงว่าด้วยการค้าบริการ

- ความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการประกอบขึ้นด้วย 3 ส่วนใหญ่ๆ คือ
 - 1) กรอบความตกลง กำหนดพันธกรณีหลักที่สมาชิกทุกประเทศจะต้องถือปฏิบัติ
 - 2) ภาคผนวก ระบุสถานการณ์ของบริการบางสาขาที่ต้องมีข้อกำหนดเป็นพิเศษเพิ่มเติมจากกรอบความตกลง เช่น สาขาการเงิน สาขาโทรคมนาคม สาขาขนส่งทางอากาศ ฯลฯ
 - 3) ตารางข้อเสนอผูกพันของประเทศต่างๆ ที่เสนอเปิดตลาดบริการสาขาต่างๆ ของตนภายใต้หลักการเปิดเสรีตามลำดับ

- GATS จะใช้บังคับกับ

- 1) มาตรการต่างๆ ของสมาชิกที่มีผลต่อการค้าบริการ คำว่ามาตรการหมายถึงมาตรการในรูปแบบของกฎหมาย ข้อบังคับ กฎ ระเบียบ วิธีดำเนินการ การดำเนินการทางการบริหาร หรือรูปแบบอื่นใดก็ตามที่ประกาศใช้กับการค้าภาคบริการ
- 2) บริการทุกประเภท (ยกเว้นการให้บริการตามอำนาจหน้าที่ของรัฐบาลที่มีให้บริการเชิงพาณิชย์หรือที่เป็นการแข่งขันกับผู้ให้บริการรายอื่นๆ หมายถึงว่ารัฐให้บริการโดยไม่คิดเงิน

- สาระสำคัญของความตกลงพหุภาคีเรื่องการค้าบริการ

- 1) กำหนดคำจำกัดความของการค้าบริการไว้ 4 รูปแบบ (mode of delivery) ได้แก่
 - Cross border supply หมายถึง การค้าบริการ โดยผู้ให้บริการ และผู้รับบริการต่างอยู่คนละประเทศ

- Consumption abroad หมายถึง การค้าบริการโดยบุคคลธรรมดา หรือนิติบุคคลจากประเทศหนึ่งเข้าไปใช้บริการในอีกประเทศหนึ่ง
- Commercial presence หมายถึง การค้าบริการโดยผู้ประกอบการจากประเทศหนึ่งเข้ามาจัดตั้งธุรกิจในอีกประเทศหนึ่ง
- Presence of natural persons หมายถึง การค้าบริการโดยบุคคลธรรมดาจากประเทศหนึ่งเข้าไปให้บริการในอีกประเทศหนึ่ง

2) กำหนดให้ประเทศสมาชิกมีพันธกรณีที่จะต้องถือปฏิบัติในเรื่องต่างๆ เช่น

- ต้องยึดมั่นในหลักการปฏิบัติเยี่ยงชาติที่ได้รับความอนุเคราะห์ยิ่ง (MFN) Most Favored Nation Treatment หรือ การไม่เลือกปฏิบัติ ซึ่งอาจขออนุญาตจากพันธกรณีดังกล่าวได้ไม่เกิน 10 ปี
- ต้องเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับกฎหมาย กฎระเบียบและมาตรการต่างๆ ที่บังคับใช้แก่การค้าบริการในประเทศของตน
- ไม่ใช่กฎระเบียบภายในประเทศในลักษณะลำเอียงเข้าข้างคนของตน
- ต้องไม่จำกัดการโอนและการชำระเงินค่าบริการระหว่างประเทศ

3) กำหนดให้เจรจาจัดทำข้อผูกพันเปิดเสรีให้แก่กัน โดยให้จัดทำข้อผูกพันเปิดตลาดบริการสาขาต่างๆ (market access) และการให้การปฏิบัติต่อธุรกิจบริการ หรือผู้ให้บริการของประเทศสมาชิกองค์การการค้าโลกเช่นเดียวกับที่ให้การปฏิบัติต่อบริการหรือผู้ให้บริการที่เป็นคนชาติของตนเอง (National Treatment)

4) ในอนาคต ประเทศสมาชิกจะต้องร่วมเจรจาเพื่อเปิดตลาดการค้าบริการสาขาต่างๆ ของตนให้แก่ประเทศสมาชิกด้วยกันมากขึ้น ตามหลักว่าด้วยการเปิดเสรีตามลำดับ โดยกำหนดให้มีการเจรจาเปิดเสรีในทุกๆ 5 ปี

1.4 ภาคผนวกว่าด้วยการบริการขนส่งทางอากาศ (Annex on Air Transport Services)

- วัตถุประสงค์: เพื่อระบุพันธกรณีและข้อผูกพันที่ประเทศสมาชิก WTO จะต้องถือปฏิบัติเป็นพิเศษเพิ่มเติมจากที่กำหนดไว้ในกรอบความตกลง GATS -

- สารสำคัญ

GATS จะไม่ใช้บังคับกับมาตรการที่มีผลกระทบต่อ

- สิทธิการบิน (Traffic Rights) [Hard Right] ไม่ว่าจะได้รับสิทธิดังกล่าวมาอย่างไรก็ตาม หรือ
- บริการต่างๆ ที่เกี่ยวเนื่องโดยตรงกับการใช้สิทธิการบิน .

ให้ GATS จะใช้บังคับเฉพาะกับมาตรการที่มีผลกระทบต่อ (Soft Rights)

- การให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยาน
- การขายและการตลาดของบริการขนส่งทางอากาศ
- บริการสำรองที่นั่งด้วยระบบคอมพิวเตอร์ (Computer Reservation System หรือ CRS)

- ให้คณะมนตรีการค้าบริการ (Council for Trade in Services) ทบทวน Annex ดังกล่าวอย่างน้อยทุก 5 ปี เพื่อพิจารณาขยายขอบเขตการเปิดเสรีบริการให้กว้างขึ้น

1.5 การจำแนกประเภทบริการด้านการขนส่งทางอากาศภายใต้ GATS

ประเภทของบริการด้านขนส่งทางอากาศ ตาม Services Sectoral Classification List ที่ประเทศสมาชิกใช้สำหรับการจัดทำข้อผูกพันภายใต้ความตกลง GATS จำแนกได้ดังนี้

- 1) Passenger Transportation (การขนส่งผู้โดยสาร)
 - Scheduled passenger transportation by air
 - Non-scheduled passenger transportation by air
- 2) Freight transportation (การขนส่งสินค้า)
 - Mail transportation by air
 - Transportation of containerized freight by air
 - Transportation of other freight by air
- 3) Rental of aircraft with crew (การให้เช่าอากาศยานพร้อมพนักงาน)
- 4) Maintenance and repair of aircraft (การให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยาน)
- 5) Supporting services for air transport (บริการสนับสนุนการขนส่งทางอากาศอื่นๆ)
 - Airport operation services (excl.cargo handling)

- Air traffic control services
- Other supporting services for air transport

1.6 ข้อผูกพันเปิดเสรีสาขาบริการด้านขนส่งทางอากาศ

สหรัฐ

- การซ่อมบำรุงอากาศยาน
 - ไม่ผูกพันการบริการข้ามพรมแดน (Mode 1) เนื่องจากเป็นไปได้ยากในการให้บริการข้ามพรมแดน
 - ไม่มีข้อจำกัดการใช้บริการในต่างประเทศ (Mode 2) และไม่มีข้อจำกัดให้ต่างชาติเข้าไปประกอบธุรกิจบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน (Mode 3)
 - ให้บุคคลต่างชาติเข้าไปทำงานด้านนี้ เฉพาะผู้ที่โอนย้ายเข้าไปในตำแหน่งผู้จัดการ ผู้บริหาร หรือผู้เชี่ยวชาญ

สหภาพยุโรป

- การซ่อมบำรุงอากาศยาน
 - ไม่ผูกพันการบริการข้ามพรมแดน (Mode 1) เนื่องจากเป็นไปได้ยากในการให้บริการข้ามพรมแดน
 - ไม่มีข้อจำกัดการใช้บริการในต่างประเทศ (Mode 2) และไม่มีข้อจำกัดให้ต่างชาติเข้าไปประกอบธุรกิจบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน (Mode 3)
 - ให้บุคคลต่างชาติเข้าไปทำงานบริการด้านนี้เฉพาะการโอนย้ายของบุคลากร ตำแหน่งอาวุโส หรือมีความรู้ความสามารถพิเศษ
- การขายและการตลาด
 - Mode 2 ไม่มีข้อจำกัดใดๆ
 - การให้บริการข้ามพรมแดน (Mode 1) และต่างชาติเข้าไปจัดตั้งหน่วยธุรกิจเพื่อให้บริการ (Mode 3) ไม่มีข้อจำกัดใด แต่ไม่ผูกพันการจัดจำหน่ายโดย CRS Parent Carrier

- ใ้บุคคลต่างชาติเข้าไปทำงานบริการด้านนี้เฉพาะการโอนย้ายของบุคลากร ตำแหน่งอาวุโส หรือมีความรู้ความสามารถพิเศษ
- บริการระบบคอมพิวเตอร์สำรองที่นั่ง
 - Mode 2 ไม่มีข้อจำกัดใดๆ
 - การให้บริการข้ามพรมแดน (Mode 1) และต่างชาติเข้าไปจัดตั้งหน่วยธุรกิจเพื่อให้บริการ (Mode 3) ไม่มีข้อจำกัดใด แต่ไม่ผูกพัน พันธกรณีของ Parent Carrier หรือ Participating Carriers ของระบบ CRS ที่ควบคุมโดยบริษัทการบินของประเทศที่สาม
 - ใ้บุคคลต่างชาติเข้าไปทำงานบริการด้านนี้เฉพาะการโอนย้ายของบุคลากร ตำแหน่งอาวุโส หรือมีความรู้ความสามารถพิเศษ

บรูไน

- บริการเช่าอากาศยานพร้อมพนักงาน
 - การให้บริการข้ามพรมแดน (Mode 1) อากาศยานต้องได้รับอนุมัติ
 - Mode 2 ไม่มีข้อจำกัด
 - การจัดตั้งหน่วยธุรกิจบริการเช่าอากาศยานพร้อมพนักงาน (Mode 3) ให้ต่างชาติเข้าไปดำเนินกิจการได้เฉพาะสำนักงานตัวแทน หรือได้รับการแต่งตั้งจาก General Sales Agent และต้องเป็นบริษัทที่ทางบรูไนควบคุม
 - ใ้คนต่างชาติเข้าไปทำงานเฉพาะตำแหน่งทางเทคนิค และขึ้นอยู่กับทดสอบบุคลากรท้องถิ่นที่มีอยู่

อินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์

ไม่ผูกพันสาขาการขนส่งทางอากาศ

ฟิลิปปินส์

- บริการเช่าซื้อ/เช่า อากาศยาน โดยไม่มีพนักงาน
 - ไม่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับ การให้บริการข้ามพรมแดน (Mode 1) การที่คนชาติฟิลิปปินส์ออกไปให้บริการในต่างประเทศ (Mode 2) และใ้คนต่างชาติเข้าไปทำงานให้บริการในสาขานี้ (Mode 4)

- ให้ต่างชาติเข้าไปจัดตั้งธุรกิจได้ (Mode 3) แต่สัญญาเช่าซื้อต้องได้รับการอนุมัติจาก Civil Aeronautics Board
- การซ่อมบำรุงอากาศยาน
 - ไม่มีข้อจำกัดใดๆ ในทุกรูปแบบการให้บริการ ยกเว้น ไม่ผูกพันการให้บริการ (Mode 1) เนื่องจากการให้บริการเป็นไปได้ยาก
- General Sales and Cargo Sales Agency
 - ไม่มีข้อจำกัดใดๆ ในการให้บริการ ยกเว้นการให้บริการข้ามพรมแดนกำหนดให้ต้องเข้าไปจัดตั้งหน่วยธุรกิจ

ไทย

- บริการซ่อมบำรุงอากาศยาน
 - ผูกพันเฉพาะ Mode 4 ให้เฉพาะบุคคลธรรมดา ชาวต่างชาติที่เป็นผู้เชี่ยวชาญและโอนย้ายจากบริษัทในต่างประเทศมาประจำในบริษัทเครือข่ายในประเทศไทย
 - ไม่ผูกพันให้ต่างชาติเข้ามาประกอบธุรกิจ ให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานในไทย (Mode 3) บริการการขายและการตลาดการขนส่งทางอากาศ
 - ไม่ผูกพันให้คนไทยหรือบริษัทไทยออกไปซื้อบริการดังกล่าวจากต่างชาติโดยตรง (Mode 2) หรือโดยการให้ผู้บริการข้ามพรมแดน (Mode 1)
 - ให้ต่างชาติเข้ามาร่วมทุนจัดตั้งบริษัท โดยถือหุ้นได้ไม่เกินร้อยละ 49 และจำนวนผู้ถือหุ้นต้องน้อยกว่าจำนวนผู้ถือหุ้นที่เป็นคนไทย และกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการให้บริการ CRS และจะต้องใช้เครือข่ายสื่อสารโทรคมนาคมของไทย
 - ให้บุคคลธรรมดาเข้ามาทำงานในไทยได้เฉพาะระดับผู้จัดการ นักบริหาร หรือผู้เชี่ยวชาญ ที่โอนเข้ามาทำงานในบริษัทเครือข่าย

1.7 การขอยกเว้นจากการปฏิบัติตามหลักการ MFN

ความแตกต่างทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ (GATS) กำหนดให้ประเทศสมาชิกยึดมั่นในหลักการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติที่ได้รับความอนุเคราะห์ยิ่ง (Most Favored Nation Treatment : MFN) หากมาตรการใดยังไม่สามารถปฏิบัติตามหลักการดังกล่าวได้โดยทันที ก็จะได้รับผ่อนผันถ่วงระยะเวลาไว้

บัญชีรายการขอยกเว้นจากหลักการ MFN (MFN Exemption List) และได้ยื่นต่อ WTO ก่อนที่ GATS เริ่มมีผลใช้บังคับ แต่การขอยกเว้นจากพันธกรณีดังกล่าวกระทำได้ไม่เกิน 10 ปี และให้มีการทบทวน ภายใน 5 ปี นับจากรันที่ความตกลงมีผลใช้บังคับ ซึ่งได้ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว เมื่อต้นเดือน กรกฎาคม 2543 โดยให้ประเทศสมาชิกชี้แจง และตอบคำถามเกี่ยวกับการขอยกเว้น

ทั้งนี้ไทยได้ยื่นตาราง MFN Exemptions ในสาขาบริการต่างๆ โดยมีสาขาบริการขนส่งทาง อากาศด้วย 3 รายการ คือ

- บริการระบบคอมพิวเตอร์สำรองที่นั่ง (Computer Reservation System : CRS)
- การขายและการตลาด สำหรับบริการขนส่งทางเรือ และบริการขนส่งทางอากาศ เพราะ ไทยจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มจากผู้ประกอบการต่างชาติในลักษณะต่างตอบแทน 3 อัตรา
- บริการซ่อมบำรุงอากาศยาน เนื่องจากไทยมีมาตรการต่างตอบแทนกับประเทศที่ยิน ยอมให้ผู้ขนส่งของไทยเข้าไปดำเนินกิจกรรมภายในประเทศได้

1.8 การเจรจาเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศรอบใหม่

โดยมีสมาชิก WTO ทุกประเทศมีพันธะที่จะต้องร่วมเจรจา และปรับปรุงข้อผูกพันเปิด เสรีการค้าบริการในรอบใหม่ให้มากขึ้นกว่าที่ได้ผูกพันไว้ในการเจรจารอบแรก ตามหลักการเปิด เสรีแบบก้าวหน้าเป็นลำดับ ในการเจรจาการค้าบริการรอบใหม่ ซึ่งถือว่าการเจรจาแล้ว ตั้งแต่ 1 มกราคม 2543 คาดว่าประเทศที่พัฒนาแล้ว จะเรียกร้องให้ไทยเสนอผูกพันเปิดเสรีสาขาบริการ ที่ ได้ผูกพันไว้แล้ว โดย

- เพิ่มขีดขั้นการเปิดเสรีให้มากขึ้น เช่น ผูกพันเปิดเสรีให้คนต่างชาติของประเทศ สมาชิก เข้ามาลงทุนประกอบธุรกิจเพื่อให้บริการ โดยถือหุ้นในสัดส่วนที่สูงขึ้น เข้ามา ทำงานในตำแหน่งช่างฝีมือที่จำเป็นสำหรับการให้บริการ ดังกล่าวเพิ่มขึ้น เป็นต้น
- ผูกพันเปิดเสรีสาขาบริการที่ยังไม่ได้ผูกพันไว้

2. การค้าบริการในอาเซียน (AFAS)

2.1 ความเป็นมา

ภาคบริการเป็นภาคเศรษฐกิจที่มีขนาดใหญ่และมีบทบาทเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วต่อเศรษฐกิจของประเทศสมาชิกอาเซียน โดยมีส่วนแบ่งร้อยละ 40 ถึงร้อยละ 63 ของ GNP สมาชิกอาเซียนเห็นพ้องว่า ควรมีการขยายความร่วมมือและการเปิดเสรีการค้าบริการภายในอาเซียนด้วยกัน เพื่อเป็นการเปิดประตูทางเลือกใหม่ให้แก่ผู้ให้บริการในภูมิภาคเดียวกัน

ตามบทบัญญัติในข้อ 5 ของความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ (GATS) ขององค์การการค้าโลก (WTO) ซึ่งว่าด้วยการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ (Economic Integration) อนุญาตให้สมาชิก WTO ตั้งแต่ 2 ประเทศขึ้นไปสามารถจัดทำความตกลงการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในการเปิดเสรีการค้าบริการให้แก่กันและกันมากกว่าที่ให้กับสมาชิก WTO อื่นได้ หากความตกลงนั้นไม่ทำให้ผลประโยชน์ด้านข้อผูกพันของสมาชิก WTO ที่อยู่นอกเหนือความตกลงพึงได้รับลดน้อยลง

ดังนั้น สมาชิกอาเซียน 7 ประเทศ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นภาคีความตกลง GATS ของ WTO คือ บรูไนดารุสซาลาม อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ ไทย และเวียดนาม จึงได้ร่วมกันจัดทำ “กรอบความตกลงว่าด้วยการค้าบริการของอาเซียน” (ASEAN Framework Agreement on Services : AFAS) ขึ้น ซึ่งต่อมาอาเซียนได้มีสมาชิกใหม่เข้าร่วมอีก 2 ประเทศ คือ ลาว และพม่า

2.2 วัตถุประสงค์ของ AFAS

- เพื่อขยายความร่วมมือด้านบริการระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนให้มากขึ้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันกับประเทศนอกกลุ่ม
- เพื่อลดอุปสรรคในการค้าบริการระหว่างประเทศสมาชิก
- เพื่อเปิดเสรีการค้าบริการภายในกลุ่มสมาชิกอาเซียนให้มากกว่าที่แต่ละประเทศมีพันธกรณีการเปิดเสรีใน WTO กล่าวคือ เป็นข้อผูกพันลักษณะ GATS-plus

2.3 พันธกรณีของสมาชิกอาเซียนใน AFAS

- การปฏิบัติตามข้อตกลงภายใต้ AFAS ซึ่งมีบทบัญญัติทั้งสิ้น 19 ข้อ โดยส่วนใหญ่อิงบทบัญญัติใน GATS

- การเข้าร่วมเจรจาจัดทำข้อผูกพันเฉพาะในการเข้า GATS-plus ซึ่งข้อผูกพันเฉพาะดังกล่าวจะระบุไว้ในตารางข้อผูกพันเฉพาะภายใต้ AFAS (Schedule of Specific Commitments under AFAS) โดยเริ่มต้นดำเนินการเจรจาเปิดเสรีการค้าบริการ ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2539 ให้เสร็จสิ้นภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2541 ซึ่งการเจรจาดังกล่าวจะมุ่งเน้นใน 7 สาขาประกอบด้วย การธนาคาร การประกันภัย ธุรกิจเงินทุน เครดิตฟองซิเออร์ ธุรกิจหลักทรัพย์ สาขาการก่อสร้าง และสาขาบริการธุรกิจ

2.4 การจัดทำข้อเสนอผูกพัน

เพื่อให้การเจรจาเปิดเสรีการค้าบริการระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ SEOM (Senior Economic Officials Meeting) จึงมีมติให้ จัดตั้งคณะกรรมการประสานงานด้านบริการของอาเซียน (ASEAN Coordinating Committee on Services : ACCS) เพื่อดูแลรับผิดชอบจัดทำตารางข้อผูกพันการเปิดเสรีการค้าบริการ 7 สาขา ของแต่ละประเทศภายในเวลาที่กำหนด โดยสำนักเลขาธิการอาเซียนจะรวบรวมตารางข้อเสนอผูกพันดังกล่าวเป็นข้อผูกพันภายใต้ความตกลงว่าด้วยการบริการของอาเซียนผนวกท้ายพิธีสาร (Protocol) ซึ่งกำหนดเงื่อนไขการมีผลผูกพันของตารางดังกล่าวที่สมาชิกอาเซียนต้องถือปฏิบัติ

ตารางข้อผูกพันการเปิดเสรีจะมีผลใช้บังคับเมื่อรัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียนลงนามในพิธีสารเพื่ออนุมัติข้อผูกพันภายใต้ AFAS และสมาชิกที่ลงนามได้ยื่นหนังสือให้การยอมรับพิธีสารหรือสัตยาบันสารต่อสำนักเลขาธิการอาเซียนครบทุกประเทศแล้ว

2.5 ข้อเสนอผูกพันการเปิดเสรีของไทย

ประเทศไทยยื่นข้อผูกพันการเปิดเสรีการค้าบริการ 7 สาขา โดยมีจำนวนกิจกรรมทั้งหมดที่ระบุไว้ในตารางข้อผูกพันภายใต้ AFAS รวม 21 กิจกรรม ซึ่งกิจกรรมเหล่านี้ ส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมที่เสนอผูกพันเพิ่มเติมจากที่ระบุไว้ในตารางข้อผูกพันเฉพาะภายใต้ GATS และมีบางส่วนที่เป็นการลดข้อจำกัดหรือเงื่อนไขตามที่ระบุไว้ใน GATS ในการอนุญาตให้สมาชิกอาเซียนเข้ามาให้บริการแก่คนไทยได้

ข้อผูกพันการเปิดเสรีของไทยในสาขาการขนส่งทางอากาศ ได้แก่

- การสำรองบัตรโดยสารผ่านทางระบบคอมพิวเตอร์

โดยมีเงื่อนไขว่า การใช้บริการข้ามพรมแดน ผู้ให้บริการต้องใช้เครือข่ายโทรคมนาคมสาธารณะภายใต้หน่วยงานที่มีอำนาจของไทย การให้บริการวิทยุขึ้นอยู่กับคลื่นความถี่ที่ว่าง ส่วนการเข้ามาจัดตั้งธุรกิจนั้น อนุญาตการจัดจำหน่ายผ่าน CRS สำหรับสำนักงานของสายการบินต่างๆ และสำนักงานตัวแทนขายทั่วไปเพียง 1 แห่ง โดยผู้ให้บริการต้องใช้เครือข่ายโทรคมนาคมสาธารณะภายใต้หน่วยงานที่มีอำนาจของไทย และต้องปฏิบัติตามข้อความและเงื่อนไขที่ระบุไว้ในตารางข้อผูกพันสาขาการสื่อสารโทรคมนาคมของไทยภายใต้ GATS

- การขายและการตลาดสำหรับบริการขนส่งทางอากาศ

โดยปรับปรุงข้อผูกพันในรูปแบบการให้บริการข้ามพรมแดนและการบริโภคในต่างประเทศจากเดิมไม่ผูกพัน (Unbound) เปลี่ยนเป็นผูกพันเต็มๆ โดยไม่มีเงื่อนไข (None) การเข้าสู่ตลาด

3. ผลกระทบของการผูกพันเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศ

- โดยที่ไทยเสนอผูกพันเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศภายใต้ GATS ไว้เพียง 2 รายการ ซึ่งไม่เกี่ยวกับการให้สิทธิการบิน (Traffic Rights) และผูกพันเปิดเสรีไม่เกินกว่าที่กฎหมายซึ่งเกี่ยวข้องได้ให้อำนาจไว้ จึงไม่มีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมหรือธุรกิจการขนส่งทางอากาศไทยแต่อย่างใด

- ไทยอาจได้รับประโยชน์จากการที่สมาชิก WTO บางประเทศเสนอผูกพันเปิดเสรีบริการขนส่งทางอากาศ โดยอาจเข้าไปลงทุนประกอบธุรกิจประเภทนั้นๆ ในประเทศสมาชิก WTO เพื่อให้บริการแก่บุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลในประเทศนั้นๆ โดยตรง รวมทั้งอาจส่งบุคคลธรรมดาเข้าไปทำงานในประเภทบริการที่ประเทศสมาชิกได้เสนอผูกพันเปิดเสรีไว้แต่จะต้องแข่งขันกับประเทศสมาชิก WTO อื่นๆ

4. การเตรียมตัวของไทย

ความสำเร็จของการเจรจารอบอุรุกวัยแสดงถึงชัยชนะของหลักการค้าเสรีเหนือหลักการปกป้องตลาด ซึ่งเป็นการเปิดเสรีที่มีกฎระเบียบร่วมกันของประเทศสมาชิกกว่าร้อยประเทศ ที่ขยายไปเป็นกฎระเบียบของโลกอย่างแท้จริงต่อไป ประเทศไทยคงไม่สามารถหลีกเลี่ยงกฎของ

โลกไปได้ ซึ่งแนวโน้มการจัดระเบียบเศรษฐกิจโลกกำลังขยายจากการจัดระเบียบการค้าไปสู่การจัดระเบียบในทุกด้าน ดังนั้น ทั้งภาครัฐและเอกชนต้องเตรียมตัวเพื่อรองรับต่อการเปลี่ยนแปลงกฎเกณฑ์การค้าของโลก

4.1 การดำเนินการในภาครัฐ

ในการกำหนดนโยบายเศรษฐกิจระหว่างประเทศของรัฐบาล ได้มีคณะกรรมการนโยบายเศรษฐกิจระหว่างประเทศ หรือ กนศ. ซึ่งเป็นคณะกรรมการระดับรัฐมนตรีกำกับดูแล โดยมีรองนายกรัฐมนตรี ที่ได้รับมอบหมายจากนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และมีรัฐมนตรีและเจ้าหน้าที่ระดับนโยบายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเป็นกรรมการ โดยมีอธิบดีกรมเศรษฐกิจการพาณิชย์เป็นกรรมการและเลขานุการ คณะกรรมการ กนศ. นี้ จะเสนอแนะท่าทีเกี่ยวกับเรื่องนโยบายเศรษฐกิจระหว่างประเทศต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อขอความเห็นชอบในขั้นสุดท้ายต่อไป

ภายใต้กรอบการทำงานของคณะกรรมการ กนศ. ได้มีคณะอนุกรรมการและคณะทำงานต่างๆ เพื่อสนับสนุนในด้านเทคนิค อาทิเช่น เสนอแนะนโยบาย ท่าทีการเจรจา ติดตามประเมินผล และแก้ไขปัญหาอุปสรรคต่างๆ

4.2 การเตรียมตัวของภาคเอกชน

- ต้องมีความตื่นตัวและติดตามความเคลื่อนไหวของทิศทางการค้าโลกอยู่ตลอดเวลา
- มีวิสัยทัศน์ และร่วมมือในการให้ข้อคิดเห็นที่จะเป็นประโยชน์ในการเจรจา
- ปรับปรุงประสิทธิภาพเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ได้แก่
 - ปรับโครงสร้างการผลิตทั้งด้านการเกษตร อุตสาหกรรม และบริการให้มีประสิทธิภาพสูงสุด โดยผลิตและส่งออกสินค้าและบริการที่ไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง
 - พัฒนาเทคโนโลยีการผลิตเพื่อลดต้นทุน
 - พัฒนาความรู้ด้านการจัดการของผู้ประกอบการ โดยเฉพาะผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดเล็ก
 - พัฒนาทรัพยากรมนุษย์ให้มีความรู้ มีทักษะสามารถรองรับเทคโนโลยีใหม่ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

- ขยายการลงทุนในต่างประเทศ เพื่อลดต้นทุนการผลิตและแสวงประโยชน์จากทรัพยากรในท้องถิ่น
- ปรับกลยุทธ์ทางการค้า เช่น เจาะขยายตลาด พัฒนาคุณภาพสินค้า พัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ ออกสู่ตลาด สร้างภาพลักษณ์ หรือ Brand name ของสินค้าไทย ปรับปรุงกฎระเบียบและนโยบายต่างๆ ให้เหมาะสมและยืดหยุ่นต่อการประกอบธุรกิจ
- ประสานความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนในการแก้ไขปัญหา
 - ร่วมมือกันแก้ปัญหาเพื่อผลประโยชน์ของส่วนรวมเป็นหลัก
 - บริหารจัดการทรัพยากรทางเศรษฐกิจและสังคมด้วยการเสริมสร้างความเป็นธรรมและโปร่งใส ทั้งภาครัฐและเอกชน

การค้าบริการสาขาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยในเวที WTO APEC และ ASEAN

การเปิดเสรีการค้าบริการสาขาการขนส่งทางอากาศ

- มติ ครม. 20 มกราคม 2535 ให้ไทยเข้าร่วมเจรจาเปิดเสรีการค้าบริการ สาขาการขนส่งทางอากาศ
- เปิดเสรีให้เสียประโยชน์น้อยที่สุด และเปิดอย่างค่อยเป็นค่อยไป แต่ต้องให้ประเทศคู่ค้ายอมรับการขนส่งทางอากาศไว้ในข้อตกลง GATS ด้วย

แนวคิดด้านการขนส่งทางอากาศของประเทศต่างๆ ใน WTO

ประเทศ	ระยะแรก (ก่อนปี 1996)	ระยะปัจจุบัน
สหรัฐอเมริกา	สนับสนุนการเปิดเสรี ทั้งสิทธิการบินและกิจกรรมอื่นๆ	ไม่สนับสนุนการเปิดเสรีในเวทีของ WTO
สหภาพยุโรป (EU)	สนับสนุนการเปิดเสรี	สนับสนุนการเปิดเสรีในกิจกรรมที่ไม่เกี่ยวข้อง โดยตรงกับสิทธิการบิน เช่น Ground Handling, Storage and Warehousing
ออสเตรเลีย	สนับสนุนการเปิดเสรี	สนับสนุนการเปิดเสรี เช่น Dedicated Freight Services, Charter Services, Ownership and Control of International Airlines
นิวซีแลนด์	สนับสนุนการเปิดเสรี	สนับสนุนการเปิดเสรีทั้งสิทธิการบินและกิจกรรมอื่นๆ เช่น Domestic Air Services, Airport Management
สิงคโปร์	สนับสนุนการเปิดเสรี	-
ญี่ปุ่น	ไม่สนับสนุนการเปิดเสรี	สนับสนุนการเปิดเสรีในกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง โดยตรงกับการใช้สิทธิการบินและกิจกรรมสนับสนุน เช่น Franchising, Storage and Warehousing ส่วนสิทธิการบิน สนับสนุนการเจรจาแบบทวิภาคี

ทำที่ตามลำดับของประเทศไทยภายใต้ WTO รอบใหม่

1. เพิ่มบริการเสริมให้มากขึ้น
2. เพิกถอน MFN Exemption
3. การรวมหรือเปิดเสรีสิทธิการรับขนบางรายการ
4. การเปิดเสรีสิทธิการบิน
5. สนับสนุนการเปิดเสรีในกรอบ GATS โดยค่อยๆ เปิดเสรีในบริการเสริม และ สนับสนุนการเปิดเสรี Charter Services

ไม่สนับสนุนการเปิดเสรี 5 กิจกรรม คือ

1. Ground Handling Services
 2. Dedicated Freight Services
 3. Air Traffic Control
 4. Airport Services
 5. Substantial Ownership and Effective Control of International Airlines
-

ประวัติผู้จัดทำ

ชื่อ – สกุล	นายสุเทพ สืบสันติวงศ์
ตำแหน่ง	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคลและบริหารทั่วไป บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900
วุฒิการศึกษา	ปริญญาตรีบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยแคลิฟอร์เนีย สเตท ณ นครเฮเวิร์ด สหรัฐอเมริกา พุทธศักราช 2513
ประสบการณ์	
1 เม.ย. 2527	ผู้จัดการประจำประเทศอินโดนีเซีย
1 ส.ค. 2528	ผู้จัดการประจำประเทศญี่ปุ่น
1 ต.ค. 2529	ผู้จัดการประจำประเทศไทย
1 ม.ค. 2535	ผู้อำนวยการภาคพื้นประเทศไทย อินโดจีน และสหภาพพม่า
1 ต.ค. 2540	ผู้อำนวยการประจำประเทศไทย
21 ม.ค. 2542	ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายวางแผนและบริหารรายได้
15 ม.ค. 2544	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริการลูกค้า
1 พ.ย. 2544	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคลและบริหารทั่วไป
ผลงาน	- เป็นผู้ริเริ่มนำระบบ BSP (Billing and Settlement Plan) มาใช้ในประเทศไทยเป็นครั้งแรก ทำให้สามารถลดจำนวนพนักงานออกบัตรโดยสาร พร้อมทั้งลดค่าใช้จ่ายและลดขั้นตอนการจัดเก็บเงินค่าบัตรโดยสาร (billing and settlement) ระหว่างตัวแทนจำหน่ายและสายการบินที่เป็นสมาชิกในระบบดังกล่าว
	- เป็นผู้ริเริ่ม Insurance Scheme เข้ามารองรับระบบ BSP ในตลาดประเทศไทย เพื่อช่วยเพิ่มหลักประกันและความปลอดภัยในการจัดเก็บเงินค่าบัตรโดยสารให้กับสายการบิน
	- เป็นผู้ผลักดันในการจัดตั้งบริษัท NMC-Thailand (National Marketing Company,

Thailand) โดยเป็นการร่วมทุนระหว่างบริษัทการบินไทยฯ และบริษัท ไทย-อะมาดีอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด เพื่อจัดจำหน่ายระบบการสำรองที่นั่ง อะมาดีอุส (AMADEUS Computer Reservation System) ในตลาดประเทศไทยและในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้