

เศรษฐศาสตร์การเมืองว่าด้วยการбинต้นทุนต่ำ



นางสาวชนาธิป ดำสุวรรณ

สถาบันวิทยบริการ
วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การเมือง
คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2550

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

THE POLITICAL ECONOMY OF LOW COST AIRLINES

Miss Chanatip Damsuwan

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Arts Program in Political Economy
Faculty of Economics

Chulalongkorn University

Academic Year 2007

Copyright of Chulalongkorn University

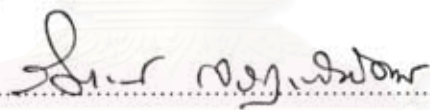
หัวข้อวิทยานิพนธ์	เศรษฐศาสตร์การเมืองว่าด้วยการбинต้นทุนต่ำ
โดย	นางสาวชนาธิป คำสุวรรณ
สาขาวิชา	สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การเมือง
อาจารย์ที่ปรึกษา	รองศาสตราจารย์ ดร. สิตานนท์ เจษฎาพิพัฒน์
อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม (ถ้ามี)	รองศาสตราจารย์ พิพัฒน์ ไทยอารี

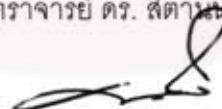
คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่ง
ของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารธุรกิจ

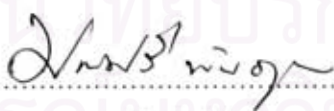

..... คณบดีคณะเศรษฐศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ ดร. โสติดิธร มัลลิกะมาส)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์


..... ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร. ณรงค์ เพ็ชรประเสริฐ)


..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(รองศาสตราจารย์ ดร. สิตานนท์ เจษฎาพิพัฒน์)


..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม (ถ้ามี)
(รองศาสตราจารย์ พิพัฒน์ ไทยอารี)


..... กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ มณีนีศรี พันธุลาภ)

ชนาธิป คำสุวรรณ : เศรษฐศาสตร์การเมืองว่าด้วยการบินต้นทุนต่ำ. (THE POLITICAL ECONOMY OF LOW COST AIRLINES) อ. ที่ปรึกษา: รศ. ดร. สิตานนท์ เจษฎาพิพัฒน์, อ.ที่ปรึกษาร่วม : รศ. พิพัฒน์ ไทยอารี, 142 หน้า.

วัตถุประสงค์ในการศึกษาครั้งนี้คือ เพื่อศึกษาและวิเคราะห์หาที่มาหรือเบื้องหลังที่แท้จริงของการเกิดสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airlines) ขึ้นในประเทศไทย ว่าเป็นเหตุผลทางการเมืองหรือว่าเป็นเหตุผลทางเศรษฐศาสตร์ ทำไมจึงเกิดขึ้นได้ในยุคของรัฐบาลทักษิณ ชินวัตร รวมทั้งศึกษาผลกระทบของสายการบินต้นทุนต่ำต่อเศรษฐกิจ การเมือง และสังคมไทย ว่าใครมีส่วนได้ประโยชน์หรือเสียประโยชน์อย่างไร โดยใช้การศึกษาแบบวิจัยเอกสารและการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก และวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ทฤษฎีทางเศรษฐศาสตร์การเมืองและทฤษฎีทางเศรษฐศาสตร์กระแสหลักที่เกี่ยวข้องมาวิเคราะห์สรุปผล

ผลการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลในครั้งนี้ปรากฏว่า ไม่มีหลักฐานมากพอที่จะระบุชี้ชัดได้ว่า อดีตนายกรัฐมนตรืทักษิณ ชินวัตร ได้ใช้อำนาจทางการเมืองเข้าไปครอบงำการเปิดเสรีทางการบิน ซึ่งเป็นนโยบายที่ได้ดำเนินงานมาก่อนหน้านั้นหลายรัฐบาลแล้ว ในประเด็นของการใช้อิทธิพลทางการเมืองเข้าครอบงำรัฐบาลนั้น คงยากที่จะปฏิเสธได้ว่าการเปิดสายการบินต้นทุนต่ำไทยแอร์เอเชียของครอบครัวชินวัตร อันมีนายกรัฐมนตรืทักษิณ ชินวัตร ซึ่งเป็นหัวหน้าครอบครัวถือหุ้นอยู่นั้น ไม่ได้รับประโยชน์จากการถือหุ้นในการประกอบการครั้งนี้ ดังนั้นค่อนข้างที่จะน่าเชื่อได้ว่า อาจจะมีปัญหาเกี่ยวกับประเด็นผลประโยชน์ทับซ้อน ดังเช่นในบางกรณีที่เกิดขึ้นในยุครัฐบาลทักษิณ ชินวัตร และการศึกษาครั้งนี้ยังได้ให้ข้อเสนอแนะในการป้องกันปัญหาดังกล่าวที่มีแนวโน้มจะเกิดขึ้นได้มากในอนาคตอีกด้วย

สาขาวิชา เศรษฐศาสตร์การเมือง
ปีการศึกษา 2550

ลายมือชื่อนิสิต.....

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม.....

4685991629 : MAJOR POLITICAL ECONOMY

KEY WORD: LOW COST AIRLINES / CONFLICT OF INTEREST

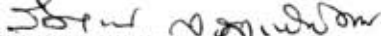
CHANATIP DAMSUWAN : THE POLITICAL ECONOMY OF LOW COST AIRLINES. THESIS
 ADVISOR : PH.D., ASSOC. PROF. SITANON JESADAPIPAT, THESIS COADVISOR :
 ASSOC. PROF. PHIPHAT THAIARRY, 142 pp.

The main objectives of this research were to look into the liberalization of the passenger air services, thus low cost airlines, in Thailand, and the political or economic rationale behind it, as it was realized during the Thaksin government. The key question asked was whether he has manipulated the liberalization for his own business interests. The study also tried to qualitatively assess social, economic and political impacts of low cost airlines, using secondary data and information from published sources, and primary data from in-dept interviews of high-level managers of three airlines selected for this study, namely, Air Asia, One-to-go and Nok Air.

The study found that liberalization of air services had taken place long before Thaksin took office. The arrival of low cost airlines to Thailand, thus, was as much a product of economic reasoning as a political influence to make it actually happen after years of attempts. He happened to be there at the right time to seize the opportunity. Whether he exerted his political influence over the arrival of Thai Air Asia to Thai sky or not was difficult to tell, as there was no hard evidence to indicate that he did. The fact that his family owned shares in the airlines, however, made it difficult to reject that he had some influence over the deal, either directly or indirectly. The fact that he was holding high offices while this deal was taking place was enough to suspect that there might be some conflict of interest.

The arrival of low cost airlines has several economic benefits as the costs of travel came down significantly. A spectrum of social groups can now travel in efficient and cheap ways. The product of liberalization, nevertheless, is limited by the high capital investment requirements, which finally dictated that competition is only among the few, and strategies used are very dynamic. It is not easy, and too early, to tell whether long-term benefits would actually be redistributed to the consumers, and that airlines survive through efficiency gains. The political economics implications derived from this case it to improve governance to implement laws and regulations that minimize the risks of conflict of interests.

Student's signature..... 

Field of study Political Economy Advisor's signature..... 

Academic year 2007 Co-advisor's signature..... 

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้ด้วยความกรุณาอิงจาก รศ. ดร. ณรงค์ เพ็ชรประเสริฐ ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ผศ. สมบูรณ์ รัตนพนากุล เลขานุการหลักสูตร ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การเมือง รศ. ดร. สิตานนท์ เจษฎาพิพัฒน์ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ รศ. พิพัฒน์ ไทยอารี อาจารย์ที่ปรึกษา (ร่วม) วิทยานิพนธ์ และ รศ. มณิศรี พันธุลาภ กรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ที่ให้ความกรุณา ให้คำปรึกษา ให้ความช่วยเหลือ และให้คำแนะนำและข้อคิดเห็นอันเป็นประโยชน์ ตลอดจนพิจารณาตรวจทานแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ขอขอบพระคุณผู้บริหาร หน่วยงานต่างๆ ทุกท่าน ที่เสียสละเวลาอันมีค่าให้สัมภาษณ์เพื่อประกอบการทำวิทยานิพนธ์ ฉบับนี้ให้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

ท้ายที่สุดนี้ ขอขอบคุณ พี่ต้น พี่เอก และเพื่อนๆ ที่ กกต. ทุกคน ที่ได้ช่วยเหลือ ให้คำแนะนำและคำปรึกษาที่ดี ทั้งในเรื่องการงาน การเรียน และการทำวิทยานิพนธ์ คุณค่าและประโยชน์อันพึงมีจากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ขอขอบแต่ คุณพ่อวัชระ ดำสุวรรณ คุณแม่ บุญเชื้อ ดำสุวรรณ พี่ชาย (ร.ต.อ. วีระวุฒิ ดำสุวรรณ) และพี่สาว (ภ.ญ. ชุติกานต์ ดำสุวรรณ) และเพื่อนๆ ทุกคน

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ซ
สารบัญภาพ.....	ฅ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 บทนำและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ในการศึกษา.....	5
1.3 ขอบเขตในการศึกษา.....	5
1.4 วิธีดำเนินการวิจัย.....	6
1.5 นิยามศัพท์.....	10
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	12
บทที่ 2 นโยบายการบินเสรีกับแนวคิดเกี่ยวกับสายการบินต้นทุนต่ำ.....	13
2.1 ความเป็นมาของนโยบายการบินเสรี.....	13
2.2 นโยบายการเปิดเสรีการบินภายในประเทศ.....	17
2.3 ประโยชน์ของการเปิดเสรีทางการบินภายในประเทศ.....	20
2.4 สายการบินต้นทุนต่ำ.....	21
2.5 แนวความคิดเกี่ยวกับการจัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำ.....	22
2.6 ข้อดีของสายการบินต้นทุนต่ำ.....	29
2.7 ข้อเสียของสายการบินต้นทุนต่ำ.....	30
2.8 ต้นทุนของธุรกิจการบิน.....	31
2.9 แนวความคิดและนโยบายของรัฐบาลไทยต่อการจัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำ.....	32

บทที่ 5 บทสรุป.....111

รายการอ้างอิง.....117

ภาคผนวก

ก คำร้องขออนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ.....124

ข แบบฟอร์มคำขอจดทะเบียน (แบบ ทพ.).....131

ค รายชื่อผู้ประกอบการกิจการค้าขายในการเดินอากาศ.....134

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....142



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญภาพ

รูปภาพที่ 1 แบบจำลองรูปแบบของธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ.....23



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญตาราง

ตาราง	หน้า
4.1 ผลการดำเนินงานช่วงปีงบประมาณ 2545 – 2549 ของสายการบินนกแอร์.....	67
4.2 ผลการดำเนินงานช่วงปีงบประมาณ 2545 – 2549 ของสายการบินไทยแอร์เอเชีย.....	70
4.3 ผลการดำเนินงานช่วงปีงบประมาณ 2545 – 2549 ของสายการบินวันทูโก.....	74
4.4 การวิเคราะห์ภาพรวมธุรกิจของสายการบินนกแอร์.....	79
4.5 การวิเคราะห์ภาพรวมธุรกิจของสายการบินไทยแอร์เอเชีย.....	81
4.6 การวิเคราะห์ภาพรวมธุรกิจของสายการบินวันทูโก.....	82
4.7 เปรียบเทียบข้อมูลทางการตลาดของสายการบินต้นทุนต่ำ.....	84
4.8 เปรียบเทียบจุดแข็งของสายการบินต้นทุนต่ำ.....	89
4.9 เปรียบเทียบจุดอ่อนของสายการบินต้นทุนต่ำ.....	90
4.10 ผลการดำเนินงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในรอบ 5 ปี.....	105
4.11 สถิติการรถไฟ ปีงบประมาณ 2544 – 2548.....	107
4.12 เปรียบเทียบอัตราค่าโดยสารและระยะเวลาเดินทางของ การขนส่งผู้โดยสารประเภทต่างๆ.....	108

บทที่ 1

บทนำ

1.1 สภาพปัญหาและความสำคัญของปัญหา

อุตสาหกรรมการบินภายในประเทศในอดีตนั้น ภาครัฐเป็นผู้มีบทบาทสำคัญในการกำหนดทิศทาง เนื่องจากรัฐมีสิทธิในการอนุญาตเส้นทางบินและการให้ใบประกอบกิจการพาณิชย์ของสายการบินพาณิชย์ต่างๆ รวมถึงตั้งกฎเกณฑ์และข้อกำหนดต่างๆ ดังนั้นอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศจึงมีลักษณะผูกขาด ด้วยกระแสการแข่งขันเสรีในทุกอุตสาหกรรม ทำให้อุตสาหกรรมการบินจำเป็นต้องมีการเปิดให้มีการแข่งขันเสรีมากขึ้น รัฐบาลจึงดำเนินนโยบายเปิดน่านฟ้าเสรี ทำให้มีสายการบินใหม่ๆ เกิดขึ้น

ท่ามกลางภาวะซบเซาของเศรษฐกิจโลกและความตกต่ำของสายการบินทั่วโลก ในช่วงสองสามปีที่ผ่านมา สายการบินต้นทุนต่ำกลับได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นจากบรรดาผู้โดยสารที่คำนึงถึงความประหยัดควบคู่ไปกับการไปถึงจุดหมายปลายทางอย่างรวดเร็วและปลอดภัยมากกว่าบริการหรูหราที่เสียค่าใช้จ่ายสูง ธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำจึงเติบโตอย่างรวดเร็ว กระแสความนิยมในสายการบินต้นทุนต่ำ ทำให้มีการจัดตั้งสายการบินประเภทนี้เพิ่มขึ้นทั่วโลกในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา ไม่ว่าจะเป็น สหรัฐอเมริกา ยุโรป ออสเตรเลีย หรือ เอเชีย ซึ่งประมาณครึ่งหนึ่งของสายการบินต้นทุนต่ำในปัจจุบัน จัดตั้งขึ้นในช่วงระยะเวลาไม่เกินสามปีที่ผ่านมา นับตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน สายการบินต่างๆ มีนโยบายจำหน่ายตั๋วในราคาแพง จึงมีเฉพาะเศรษฐีหรือคนชั้นกลางเท่านั้นที่สามารถใช้บริการได้ ธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำจึงนับเป็นนวัตกรรมใหม่ ทำให้การเดินทางโดยเครื่องบินไม่ใช่อภิสิทธิ์สำหรับชนชั้นสูงอีกต่อไป

สืบเนื่องจากการเกิดสายการบินต้นทุนต่ำ ประชาชนทั่วไปสามารถเดินทางโดยเครื่องบินได้ โดยสายการบินรูปแบบใหม่นี้แข่งขันไม่เฉพาะกับสายการบินอื่นๆ เท่านั้น แต่ยังรวมถึงแข่งขันในตลาดเดียวกันกับรถโดยสารประจำทางและรถไฟด้วย

สำหรับประเทศไทย กระแสเกี่ยวกับการจัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำได้มีขึ้นมาระยะหนึ่งแล้ว โดยเมื่อปลายปี 2546 สายการบินวันทูโก ซึ่งดำเนินการโดยบริษัทไอเรียนท์ไทย แอร์ไลน์ ได้ประเดิมเปิดบินในบางเส้นทางไปก่อน จนกระทั่งเมื่อสายการบินแอร์เอเชีย (Air Asia) ของมาเลเซีย ได้ร่วมกับกลุ่มชิน คอร์ปอเรชั่นของไทย ประกาศจัดตั้งธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำขึ้นในประเทศไทย ภายใต้ชื่อแอร์ เอเชีย เอวิเอชั่น ด้วยมูลค่าเงินลงทุนสี่ร้อยล้านบาท ซึ่งเป็นการถือ

หุ้นในสัดส่วนร้อยละ 50 โดยกลุ่มชิน คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) อีกร้อยละ 1 โดยผู้ถือหุ้นคนไทยกลุ่มอื่น และอีกร้อยละ 49 ถือหุ้นโดยบริษัท เอเอ อินเตอร์เนชั่นแนลในเครือของกลุ่มแอร์ เอเชีย ซึ่งเป็นธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำที่ประสบความสำเร็จอย่างสูงในมาเลเซีย สายการบินที่จัดตั้งใหม่นี้เริ่มให้บริการแล้วตั้งแต่กุมภาพันธ์ 2547 หลังจากนั้นไม่นานสายการบินนกแอร์ โดยการร่วมทุนของ บจก.การบินไทย บจก.ธนาคารกรุงไทย บจก.ทิพย์ประกันภัย และสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ ก็ถือกำเนิดเกิดขึ้น และเริ่มเปิดดำเนินการในเดือนมิถุนายน 2547

การเกิดขึ้นของสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทยโดยมาก เป็นการร่วมทุนกันของกลุ่มบริษัทเอกชนของไทยเอง แต่สังเกตได้ว่าการร่วมลงทุนในกิจการสายการบินต้นทุนต่ำแอร์ เอเชีย ซึ่งมีกลุ่มชินคอร์ปเป็นหุ้นส่วนนั้น เป็นการร่วมทุนกับผู้ประกอบการซึ่งมีประสบการณ์จากต่างประเทศ ย่อมจะทำให้ภาวการณ์แข่งขันในตลาดการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศทวีความรุนแรงขึ้น และการเกิดขึ้นของสายการบินต้นทุนต่ำแอร์ เอเชียก็ถือได้ว่าเป็นการแตกสายธุรกิจเพิ่มจากเดิมที่กลุ่มชินคอร์ปทำอยู่ ที่แต่เดิมเน้นทางด้านโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศเป็นส่วนใหญ่ โดยบุคคลี่ ปลั่งศิริ ซีอีโอของชินคอร์ปให้เหตุผลที่ตัดสินใจเข้าสู่ธุรกิจการบิน 4 ประการว่า 1. ชินคอร์ปเชื่อว่าธุรกิจสายการบินเป็นเรื่องที่คล้ายคลึงกับธุรกิจโทรคมนาคมในเรื่อง คำว่า Traffic Network Hub ซึ่งทั้งสามเรื่องสามารถนำความรู้และประสบการณ์จากธุรกิจโทรคมนาคมมาปรับใช้กับธุรกิจขนส่งได้ 2. การพัฒนาด้านเทคโนโลยีของธุรกิจขนส่ง มีอัตราเร่งในการพัฒนาเทียบเท่ากับธุรกิจโทรคมนาคม 3. ภาพรวมของประเทศ และทิศทางของรัฐบาล รวมทั้งศักยภาพของประเทศในเอเชียที่มีอัตราเติบโตสูงในธุรกิจบริการ สอดคล้องกับทิศทางของชินคอร์ป ที่มุ่งธุรกิจบริการมาโดยตลอด และ 4. คนไทยเดินทางปีหนึ่ง 80 ล้านคน ในจำนวนนั้น 10% เดินทางโดยเครื่องบิน ซึ่งชินคอร์ปมองว่าอีก 90% ที่เหลือคือตลาดที่สามารถเข้าไปช่วงชิงได้¹

การตัดสินใจร่วมลงทุนในกิจการสายการบินต้นทุนต่ำของกลุ่มชินคอร์ป กำลังตกเป็นประเด็นที่น่าวิเคราะห์กันอย่างยิ่งว่า สาเหตุที่แท้จริงของการตัดสินใจครั้งนี้คืออะไร (น่าสนใจเนื่องจากทักษิณซึ่งอยู่ในฐานะผู้นำรัฐบาลและมีหุ้นส่วนอยู่ในกลุ่มชินคอร์ป) เพราะถ้ามองถึงผลได้และผลเสียแล้ว กลุ่มที่ได้ประโยชน์อย่างใหญ่หลวงจากการตัดสินใจของรัฐบาลก็คือ กลุ่มพวกพ้องของทักษิณและกลุ่มทุนชินคอร์ปอเรชั่นนั่นเอง

ทันทีที่ชินคอร์ปประกาศแผนการลงทุน มีคำถามจากคนในแวดวงการบินดังสวนขึ้นมาทันทีว่า ทำไมชินคอร์ปจึงไม่ร่วมทุนกับการบินไทย และทำไมต้องให้ต่างชาติเข้ามาร่วมหากินในสิทธิการบินของคนไทย และคำถามก็ดังขึ้นเรื่อยๆ เมื่อปรากฏว่าสายการบินไทยแอร์เอเชียได้สิทธิต่างๆ มากมาย

¹ จิตติศักดิ์ นันทพานิช และคณะ, ชินคอร์ป ตีลมนระนะ: จุดจบระบบทักษิณ (กรุงเทพฯ: สุานมู้ดส์, 2549), หน้า 148.

เริ่มจากการแก้ไข พ.ร.บ. การเดินอากาศ ปี พ.ศ. 2497 มาตรา 31 เรื่องการนำเครื่องบินมาจดทะเบียนไทย หรือสายการบินของไทยเพื่อดำเนินธุรกิจการบิน ซึ่งเดิมกฎหมายกำหนดว่าบริษัทที่จะได้สิทธิดังกล่าว จะต้องมีคนไทยถือหุ้นในสัดส่วน 70% ของใหม่แก้ไขให้คนไทยถือหุ้นอย่างต่ำ 51% หรือยกเลิกเงื่อนไขการกำหนดราคาโดยสภารัฐมนตรีของสายการบิน จากเดิมกำหนดว่า สายการบินที่มีเส้นทางบินระยะทางเกินกว่า 200 กิโลเมตร จะต้องจำหน่ายตั๋วโดยสารมาตรฐานชั้นสูงอยู่ 6.82 บาทต่อกิโลเมตร ซึ่งสอดคล้องกับเป้าหมายธุรกิจสายการบินไทยแอร์เอเชียที่เป็นสายการบินต้นทุนต่ำ²

นอกจากนั้น หลังจากสายการบินไทยแอร์เอเชียเปิดบินได้ไม่นาน คณะกรรมการของบริษัท ท่าอากาศยานไทย (ทอท.) ก็มีคำสั่งให้ปรับรูปแบบการคิดราคาค่าบริการโดยใช้สะพานเทียบเครื่องบิน ให้สายการบินต่างๆ ที่ทำการจอดเทียบในเวลาไม่เกิน 40 นาที ให้เสียค่าบริการเพียงครึ่งหนึ่งของการจอดเทียบ 1 ครั้ง ซึ่งการแก้ไขดังกล่าวเป็นการเอื้อต่อการดำเนินธุรกิจของสายการบินไทยแอร์เอเชีย ที่สามารถลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินธุรกิจลงได้ จากเดิมที่การจอดเทียบสะพานเครื่องบิน ทอท. กำหนดว่าถ้าจอดไม่เกิน 1 ชั่วโมง สายการบินนั้นจะต้องเสียค่าบริการเท่ากับสายการบินที่จอดเต็มชั่วโมง³

น่าสนใจว่า หากสายการบินไทยแอร์เอเชียไม่ใช่พันธมิตรร่วมทุนของชินคอร์ปแล้ว จะได้รับการตอบสนองที่เอื้อประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจอย่างทันที่เช่นนี้หรือไม่

เหตุการณ์เหล่านี้จึงมองได้ว่าเป็นการใช้อำนาจทางการเมืองที่ตนมีอยู่ในการเอื้อประโยชน์ต่อธุรกิจของตนเอง หรืออาจเรียกว่า เป็นการคอร์รัปชันเชิงนโยบาย (การคดโกงอย่างถูกกฎหมาย โดยอาศัยกระบวนการนิติบัญญัติสร้างกลไกที่ทำให้ตน หรือกลุ่มพวกตนได้ประโยชน์) หรือไม่

แต่การทุจริตคอร์รัปชันไม่จำเป็นต้องหมายถึง การฉ้อโกงที่ผิดกฎหมายเสมอไป ความหมายของการคอร์รัปชันที่มีการใช้อย่างแพร่หลายคือ “การใช้อำนาจหน้าที่ของรัฐ เพื่อแสวงหาผลประโยชน์ส่วนตัว”⁴ ซึ่งในบางครั้งวิธีการดักตวงผลประโยชน์ส่วนตัวจากอำนาจหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายนั้น อาจไม่ผิดกฎหมาย เช่น ในกรณีที่นักการเมืองกำหนดแนวนโยบายทางเศรษฐกิจ หรือออกกฎเกณฑ์การกำกับดูแลธุรกิจที่เอื้อประโยชน์ต่อกิจการที่ตนมีส่วนได้เสียด้วย เป็นต้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องป้องกันมิให้ผู้เข้ามาดำรงตำแหน่งหน้าที่ในการบริหารประเทศมีผลประโยชน์ทางธุรกิจ ซึ่งอาจเกิดปัญหา “**การทับซ้อนของผลประโยชน์**” (Conflict of Interest)

² เรื่องเดียวกัน, หน้า 149.

³ เรื่องเดียวกัน.

⁴ Cheryl W. Gray and Daniel Kaufmann, “Corruption and Development”, *Finance & Development* 35(March 1998): 7.

ระหว่างผลประโยชน์ส่วนตัวกับผลประโยชน์ของสาธารณะซึ่งจะมีผลทำให้การบริหารประเทศ บิดเบือนไปในทิศทางที่ไม่เอื้อต่อผลประโยชน์ของประเทศได้อย่างเต็มเม็ดเต็มหน่วย และเกิดการ เลือกปฏิบัติในการดำเนินนโยบาย

ประเด็นที่น่าสนใจมีอยู่ว่า **ทำไมก่อนหน้าที่มีเอกชนบางรายต้องการจะเปิด สายการบินต้นทุนต่ำขึ้นมา แต่ก็ไม่มีอะไรเกิดขึ้น แต่เมื่อทักษิณในฐานะผู้นำรัฐบาล และ หุ้นส่วนใหญ่ของสายการบินต้นทุนต่ำแอร์เอเชีย มีเจตนาจะเปิดสายการบินต้นทุนต่ำ ขึ้นมา ในไม่ช้าก็เกิดสายการบินต้นทุนต่ำขึ้นมา** และที่เห็นได้ชัดเจนก็คือ สายการบินแอร์ เอเชีย ซึ่งเปิดตัวขึ้นมาอย่างยิ่งใหญ่ โดยมีเป้าหมายเป็นคู่แข่งหลักของสายการบินไทยซึ่ง ผูกขาด* ในประเทศไทยมาตั้งนานแล้วก็ได้ และกลยุทธ์ที่แอร์เอเชียงัดขึ้นมาเรียกลูกค้าก็คือ กล ยุทธ์ด้านราคาร้านเอง โดยใช้หลักการตัดราคาในระบบตลาดเข้ามาลดราคาให้ต่ำที่สุดกว่า สายการบินอื่นๆ ที่เคยมีมา

กรณีศึกษาสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airlines) ในประเทศไทย หากจะ กล่าวถึงแล้ว ผู้เขียนเกิดข้อกังขาจากประเด็นนี้หลายข้อด้วยกัน คือ

- ก่อนที่จะเกิดสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airlines) ขึ้นในประเทศไทย ผู้เขียนยังไม่เคยได้ทราบแผนการของรัฐบาลเรื่องเปิดเสรีสายการบินเลยว่าจะมีเมื่อไร รวมทั้ง ไม่ทราบกฎ กติกา ว่าเป็นอย่างไร เพราะก่อนจะเปิดเสรีกิจการอะไรก็ตาม จะต้องมีการขออนุญาต ออกมาก่อนเสมอ

- ก่อนหน้านี้เคยมีบริษัทเอกชนแห่งหนึ่งประกาศว่า อยากทำสายการบินต้นทุนต่ำ แล้วรัฐบาลก็ประกาศตามหลังเอกชนรายนั้นว่าจะเลิกคุมค่าโดยสารขั้นต่ำ ซึ่งเก็บที่ 3 บาท 80 สตางค์ ต่อกิโลเมตร เพราะถ้าไม่เลิกคุมค่าโดยสารขั้นต่ำก็ทำ Low Cost Airlines ไม่ได้ จึงเกิด คำถามว่า ภายใต้กติกาแบบนี้ มันเป็นธรรมกับผู้ประกอบการรายอื่น ที่อยากเปิดสายการบิน ต้นทุนต่ำก่อนหน้าหรือไม่ เพราะมีหลายรายอยากทำ แต่พอจะทำก็เจออุปสรรคเสมอ แต่ทำไม กฎจึงเปลี่ยนได้ เมื่อเอกชนบางรายซึ่งใกล้ชิดกับรัฐบาลอยากทำ

* นราทิพย์ ชูติวงศ์, 2546: 275 - 278 ได้อธิบายความหมายของ การตลาดแบบผูกขาดไว้ว่า หมายถึง กรณีที่มีผู้ จำหน่ายเพียงรายเดียว ผู้จำหน่ายจะตั้งราคาผลิตภัณฑ์สูงหรือต่ำก็ได้เพราะไม่มีผู้แข่งขัน ตัวอย่าง ผู้จำหน่ายผูกขาด ได้แก่ กิจการ ของรัฐวิสาหกิจ เป็นต้น ซึ่งต่างจากการตลาดแบบเสรี ซึ่งหมายถึง กรณีที่ผลิตภัณฑ์เป็นประเภทเดียวกันและมีผู้จำหน่ายหลายราย จัดว่าตลาดมีการแข่งขันอย่างสมบูรณ์แบบ ผู้จำหน่ายจะดำเนินแผนการตลาดเพื่อดึงดูดใจผู้บริโภค กรณีนี้ผู้บริโภคสามารถเลือก ซื้อผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพในราคาที่พอใจ และผู้บริโภคคือผู้กำหนดราคาผลิตภัณฑ์

- ถ้าสายการบินราคาถูกเปิดดำเนินการจริง จะเลือกเส้นทางอย่างไร ทุกสายการบินได้บินทุกเส้นทางหรือไม่ จะเปิดให้แข่งขันกับการบินไทยหรือไม่ ทำไม่ก่อนหน้านี้จึงทำเช่นนั้นไม่ได้ แล้วการเก็บค่าสนามบิน และค่าธรรมเนียมต่างๆ จะเปลี่ยนไปหรือไม่ อย่างไร

ชัดกับหลัก “Good Governance” ที่ว่า เป็นการบริหารบ้านเมืองที่ดี โดยยึดหลักการประชาธิปไตยโดยสร้างสรรค์และการเคารพสิทธิมนุษยชนหกประการ⁵ โดยสิ้นเชิง อันประกอบด้วย 1. หลักนิติธรรม 2. หลักคุณธรรม 3. หลักความโปร่งใส 4. การมีส่วนร่วม 5. มีความรับผิดชอบ และ 6. ความคุ้มค่าการใช้ทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุด

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1.2.1 เพื่อศึกษาและวิเคราะห์หาที่มาหรือเบื้องหลังที่แท้จริงของการเกิดสายการบินต้นทุนต่ำ (Low cost Airlines) ขึ้นในประเทศไทย ว่าเป็นเหตุผลทางการเมืองหรือไม่ อย่างไร หรือว่าเป็นเหตุผลทางเศรษฐศาสตร์ ทำไม่จึงเพิ่งเกิดขึ้นในยุคของรัฐบาลทักษิณ

1.2.2 เพื่อศึกษาถึงผลกระทบของสายการบินต้นทุนต่ำ (Low cost Airlines) ต่อเศรษฐกิจ การเมือง และสังคมไทย ว่าใครมีส่วนได้ประโยชน์หรือเสียประโยชน์หรือไม่ อย่างไร เช่นผู้ประกอบการ ผู้บริโภค เป็นต้น เมื่อเปรียบเทียบกับสถานการณ์เดิมก่อนหน้านี้

1.3 ขอบเขตของการศึกษา

ในการศึกษาครั้งนี้ จะทำการศึกษาเฉพาะเรื่องแนวคิด และนโยบายการเปิดเสรีทางการบินของรัฐบาล โดยการให้ภาคเอกชนจัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำ เพื่อให้เกิดการแข่งขันและนำไปสู่การพัฒนาศักยภาพทางธุรกิจการบินไทย โดยจำกัดขอบเขตการศึกษาเฉพาะกรณีสายการบินต้นทุนต่ำที่ดำเนินกิจการและมีสำนักงานในประเทศไทย กล่าวคือ เป็นสายการบินต้นทุนต่ำที่จดทะเบียนเป็นสายการบินของประเทศไทย ซึ่งพบว่ามีเพียง 3 สายการบิน ได้แก่ สายการบินนกแอร์ (Nok Air) สายการบินไทยแอร์เอเชีย (Thai Air Asia) และสายการบินโอเรียนท์ไทย (Orient Thai Airways) ดังรายละเอียดดังนี้

1. วัน ทู โก เปิดให้บริการเที่ยวบินแรกเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2546
2. ไทยแอร์ เอเชีย เปิดให้บริการเที่ยวบินแรกเมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2546

⁵ ประเวศ วะสี, การสร้างธรรมาภิบาลในขบวนการพัฒนา (กรุงเทพฯ: สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน, 2545), หน้า

3. นกแอร์ เปิดให้บริการเที่ยวบินแรกเมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2547

ส่วนสายการบินต้นทุนต่ำอื่นๆ ที่ให้บริการในประเทศไทยนั้น เป็นสายการบินของต่างประเทศ กิจการค่อนข้างเล็กไม่โดดเด่น และดำเนินกิจการให้บริการเส้นทางค่อนข้างน้อยและไม่ต่อเนื่อง จึงไม่นำมาวิเคราะห์ร่วมกับ 3 สายการบินที่กล่าวมาข้างต้น

1.4 วิธีการดำเนินการวิจัย

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ ผู้ศึกษาจะศึกษาโดยใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยวิธีการศึกษาแบบวิจัยเอกสาร (Documentary Research) และการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In - dept Interview) ประกอบด้วยรายละเอียดดังต่อไปนี้

1.4.1 รูปแบบการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research)

1.4.1.1 วิธีการเลือกสายการบินต้นทุนต่ำที่ใช้ในการวิจัย

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ ผู้ศึกษาได้ทำการคัดเลือกสายการบินต้นทุนต่ำมาทั้งสิ้นจำนวน 3 สายการบิน ซึ่งพิจารณาจากสายการบินต้นทุนต่ำที่มีให้บริการในเมืองไทยทั้งสิ้น จำนวน 5 สายการบิน⁶ ประกอบด้วยสายการบินนกแอร์ สายการบินไทยแอร์เอเชีย สายการบินโอเรียนท์ไทย สายการบินแวลูแอร์ และสายการบินไทเกอร์แอร์เวย์ส โดยสายการบินนกแอร์ เป็นสายการบินต้นทุนต่ำที่ให้บริการเที่ยวบินในประเทศไทย ส่วนสายการบินไทยแอร์เอเชียและสายการบินโอเรียนท์ไทย เป็นสายการบินต้นทุนต่ำที่ให้บริการทั้งเที่ยวบินในประเทศและระหว่างประเทศ ในขณะที่สายการบินแวลูแอร์ และสายการบินไทเกอร์แอร์เวย์ส เป็นสายการบินต้นทุนต่ำที่ให้บริการเฉพาะเที่ยวบินระหว่างกรุงเทพและสิงคโปร์เท่านั้น อีกทั้งยังเป็นสายการบินที่ดำเนินการโดยประเทศสิงคโปร์จึงไม่มีสำนักงานในประเทศไทย การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้จึงได้ใช้การเปิดให้ดำเนินการในประเทศไทยและการมีสำนักงานในประเทศไทยมาเป็นเกณฑ์ในการเลือกสายการบินที่นำมาศึกษา ดังนั้นสายการบินต้นทุนต่ำที่เลือกมาศึกษาค้นคว้าครั้งนี้จึงมีทั้งสิ้น จำนวน 3 สายการบิน ได้แก่ สายการบินนกแอร์ สายการบินไทยแอร์เอเชีย และสายการบินโอเรียนท์ไทย (วันทูโก)

⁶ Sujatanond, W, "The Low-Down on Low-Cost Airlines", *BK Magazine* 4(15, 2004): 20-21.

1.4.1.2 วิธีการรวบรวมข้อมูล

1) ข้อมูลในขั้นปฐมภูมิ (Primary Data) คือ การหาข้อมูลภาคสนามโดยการสอบถามผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยจะทำการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกกับผู้บริหารของสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทย จำนวน 3 คน ตามขอบเขตที่ศึกษา คือ สายการบินนกแอร์ (Nok Air) สายการบินไทยแอร์เอเชีย (Thai Air Asia) และสายการบินโอเรียนท์ไทย (Orient Thai Airways) เพื่อสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับการเกิดขึ้นของสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทย โดยแนวคำถามสัมภาษณ์แบบเจาะลึกแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ให้สัมภาษณ์ ได้แก่ ชื่อ-นามสกุล องค์กร ตำแหน่ง การศึกษา ระยะเวลาที่ดำรงตำแหน่ง และขอข่ายความรับผิดชอบ

ส่วนที่ 2 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับการเกิดขึ้นของสายการบินต้นทุนต่ำ ได้แก่

- 1) การเข้าประกอบธุรกิจ
- 2) การกำหนดเส้นทางและตารางบินที่จะให้บริการ
- 3) การกำหนดอัตราค่าบริการ
- 4) กลุ่มเป้าหมาย
- 5) คู่แข่งของแต่ละสายการบิน

ส่วนที่ 3 ข้อมูลเจาะลึกเกี่ยวกับการดำเนินกิจการสายการบินต้นทุนต่ำ ได้แก่

- 1) นโยบายรัฐบาลในยุคนั้นกับการดำเนินกิจการสายการบินต้นทุนต่ำ
 - 1.1) ประโยชน์ต่อการดำเนินกิจการ
 - 1.1) ปัญหา/ อุปสรรค ต่อการดำเนินกิจการ
 - 2) อิทธิพลของรัฐบาลต่อธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ
 - 2.1) ความช่วยเหลือของรัฐบาล
 - 2.2) การควบคุมของรัฐบาล
 - 2.2.1) การจัดสรรพื้นที่และตารางเวลาสำหรับเครื่องบินลงจอด
 - 2.2.2) การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมสนามบิน

2) **ข้อมูลในขั้นทุติยภูมิ (Secondary Data)** ได้จากการค้นคว้าจาก แผนหลักการขนส่ง พ.ศ. 2542 – 2549 สถิติการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศ ผลงานและวิสัยทัศน์ของกระทรวงคมนาคม พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 – 2544 หนังสือครบรอบ 35 ปี กรมการบินพาณิชย์ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการของธุรกิจสายการบินภายในประเทศ ซึ่งได้จากเอกสาร บทความ วารสารและรายงานของกระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางอากาศ และการสืบค้นจากเว็บไซต์ เป็นต้น

3) **ข้อมูลในขั้นตติยภูมิ (Data)** คือ ศึกษาโดยใช้วิธีการค้นคว้า รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลข่าวสารจากหนังสือ เอกสาร หนังสือพิมพ์ วารสารต่างๆ และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังรายละเอียดดังนี้

- หนังสือพิมพ์สยามรัฐ กรุงเทพธุรกิจ คมชัดลึก ฯลฯ ซึ่งมีรายละเอียดเกี่ยวกับนโยบายการเปิดเสรีการบินและสายการบินต้นทุนต่ำของโลกและของประเทศไทย โดยเฉพาะในยุคของรัฐบาลทักษิณ

- หนังสือและเอกสารวิชาการที่มีเนื้อหาเกี่ยวข้องกับประเด็นเศรษฐกิจและการเมือง รวมทั้งทฤษฎีทางเศรษฐศาสตร์การเมือง เช่น ทฤษฎีผลประโยชน์ ตัวแบบสถาบันของเดวิด อีสตัน และแนวคิดเกี่ยวกับนโยบายสาธารณะ เป็นต้น

- งานวิจัยและวิทยานิพนธ์ที่ศึกษาประเด็นเกี่ยวกับการทับซ้อนของผลประโยชน์ การคอร์รัปชันหรือทุจริตเชิงนโยบายอันเชื่อมโยงกับการทับซ้อนของผลประโยชน์ รวมไปถึงประเด็นเกี่ยวกับการเปิดเสรีการบิน สายการบินต้นทุนต่ำ และผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและการเมืองอันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการเกิดขึ้นของนโยบายการเปิดเสรีทางการบินและการจัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำด้วย

- สื่ออิเล็กทรอนิกส์ ได้แก่ ข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับสายการบินต้นทุนต่ำที่ได้จากอินเทอร์เน็ต รวมถึงนโยบายการเปิดเสรีการบินอันมีผลสืบเนื่องกัน โดยผู้ศึกษารวบรวมข้อมูลดังกล่าวจากเว็บไซต์ที่นำเสนอข่าวสารเกี่ยวกับประเด็นดังกล่าว เช่น เว็บไซต์ของการบินไทย เว็บไซต์ของสายการบินวันทูโก เว็บไซต์ของสายการบินไทยแอร์เอเชีย เว็บไซต์ของสายการบินนกแอร์ เว็บไซต์ของกรมการขนส่งทางอากาศ เป็นต้น

1.4.1.3 การวิเคราะห์ข้อมูล

ใช้วิธีวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) โดยผู้ศึกษาจะนำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์และสอบถามผู้บริหารและผู้ประกอบการธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทยที่

ได้รวบรวมไว้ มาวิเคราะห์ โดยอาศัยแนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องมาเป็นเกณฑ์ในการวิเคราะห์ ข้อมูล โดยเปรียบเทียบและรวบรวมข้อคิดเห็นต่างๆ ที่ได้จากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In – dept Interview) เพื่อให้ทราบถึงทัศนคติ แนวคิด และข้อเสนอแนะ ที่มีต่อนโยบายของรัฐบาลที่เกี่ยวกับการเปิดเสรีการบินและส่งผลให้มีสายการบินต้นทุนต่ำเกิดขึ้นมากมายในประเทศไทย

นอกจากนั้นผู้ศึกษาจะนำข้อมูลจากเอกสารทางวิชาการ หนังสือพิมพ์ วารสาร บทความวิชาการ เอกสารทางวิชาการ และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องที่ได้รวบรวมไว้ มาวิเคราะห์ทัศนคติและแนวความคิด รวมทั้งข้อเสนอแนะที่น่าสนใจต่อประเด็นนโยบายรัฐบาลที่เกี่ยวกับการเปิดเสรีการบิน ธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ รวมทั้งประเด็นแอบแฝงหรือข้ออ่อนเร้นเกี่ยวกับเบื้องหลังของนโยบาย อันส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ การเมือง และสังคมไทย เพื่อนำผลที่ได้ไปวิเคราะห์หาแนวทางเพื่อปรับปรุงแก้ไขต่อไป รวมทั้งหากลยุทธ์เพื่อดำรงธุรกิจให้คงอยู่ต่อไป ไม่ว่าจะ เป็นธุรกิจการบินทั่วไป หรือ ธุรกิจการบินแบบต้นทุนต่ำ

ในขั้นตอนของการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้เขียนจะวิเคราะห์โดยเริ่มจากการทำความเข้าใจกับวิธีการและช่องทางในการแสวงหาผลประโยชน์ทางธุรกิจของนักการเมืองจากกรณีศึกษาต่างๆ ในอดีตประกอบกับกรณีสายการบินต้นทุนต่ำโดยใช้แนวคิด และทฤษฎีทางเศรษฐศาสตร์การเมืองมาใช้วิเคราะห์เป็นสำคัญ และมีการใช้แนวคิดทฤษฎีเศรษฐศาสตร์กระแสหลักและการบริหารเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย ดังตัวอย่างต่อไปนี้

- 1) ทฤษฎีผู้นำ (Elite Model)
- 2) แนวคิดเกี่ยวกับอำนาจ
- 3) ตัวแบบกลุ่ม
- 4) แนวคิดเรื่อง รัฐกับนักธุรกิจในระบบตลาด: ทัศนะของ Lindblom
- 5) ตัวแบบระบบ (System Model)
- 6) แนวคิดเกี่ยวกับ “การคอร์รัปชันที่ผิดกฎหมายกับการคอร์รัปชันในเชิงจริยธรรม”
- 7) การคอร์รัปชันเชิงนโยบาย
- 8) แนวคิดเรื่องนายทุนอิทธิพล
- 9) แนวคิดเรื่องผลประโยชน์ทับซ้อน

1.4.1.4 แหล่งข้อมูล

- 1) ห้องสมุดคณะเศรษฐศาสตร์ รัฐศาสตร์ และพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- 2) สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- 3) ห้องสมุดพิทยาลงกรณ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- 4) หอสมุดแห่งชาติ
- 5) ห้องสมุดกฎหมาย สำนักงานคณะกรรมการการเลือกตั้ง
- 6) ศูนย์ข้อมูลข่าวสารของสายการบินต่างๆ
- 7) เว็บไซต์ต่างๆ
- 8) กรมการขนส่งทางอากาศ กระทรวงคมนาคม
- 9) บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
- 10) กรมการบินพาณิชย์

1.5 นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย

สายการบินต้นทุนต่ำ (Low cost Airlines) หมายถึง สายการบินที่มีราคาต่ำ โดยสารที่ถูกลงกว่าสายการบินปกติเนื่องจากลดต้นทุนในหลายๆ ด้านลง เช่น ด้านการจ้างบุคลากร ด้านต้นทุนในการปฏิบัติงาน ด้านต้นทุนในการให้บริการ เพื่อให้สามารถจำหน่ายตั๋วเดินทางได้ในราคาประหยัดและให้บริการลูกค้าแบบจำกัดเช่นเดียวกัน ซึ่งในที่นี้หมายถึง สายการบินนกแอร์ (Nok Air) สายการบินไทยแอร์เอเชีย (Thai Air Asia) และสายการบินโอเรียนท์ไทย (Orient Thai Airways)

ผลประโยชน์ทับซ้อน (Conflict of Interest) หมายถึง การทับซ้อนของผลประโยชน์ของบุคคลที่มี 2 สถานะในเวลาเดียวกัน คือ ตำแหน่งสาธารณะ (นายกรัฐมนตรี รัฐมนตรี ข้าราชการ) และตำแหน่งในบริษัทเอกชน ซึ่งบุคคลดังกล่าวอาจมีความโน้มเอียงใช้อำนาจและตำแหน่งสาธารณะเพื่อแสวงหาผลประโยชน์ส่วนตัว หรือ แสวงหาผลประโยชน์ให้แก่กลุ่มพวกพ้องของตนเองทั้งทางตรงและทางอ้อม⁷

⁷ สังคีต พิริยะรังสรรค์ นवलน้อย ตวีรัตน์ และณพนันท์ วรรณเทพสกุล, คอร์ปชั่น: ข้าราชการ นักการเมืองและนักธุรกิจ (กรุงเทพฯ: สมาชิกรักษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2547), หน้า 2.

คอร์รัปชันเชิงนโยบาย (Structural Corruption) หรือ การคอร์รัปชันระดับนโยบาย หมายถึง การที่ฝ่ายการเมืองตัดสินใจโครงการหรือดำเนินนโยบายใดแล้วต่อมาส่งผลให้ตนเองหรือพวกพ้องได้รับประโยชน์ โดยไม่อาจเอาผิดทางกฎหมายได้⁸

ผลประโยชน์ (Interest) ในภาษาธรรมดา ผลประโยชน์มีความหมายหลักๆ 3 ความหมาย ซึ่งคาบเกี่ยวกัน คือ 1. ความสนใจ 2. ทรัพย์สินสมบัติ และ 3. อะไรก็ตามที่เกื้อกูลให้มีกินมีใช้และมีความพึงพอใจ ความหมายที่ 2 และ 3 เป็นความหมายซึ่งมีอิทธิพลในทางทฤษฎีสังคมศาสตร์ ผลประโยชน์ของปัจเจกบุคคลจะเป็นตัวชี้ว่าเขาจะกระทำการเช่นใด เพราะผลประโยชน์ก็คือ สิ่งที่เขาต้องการ หรืออยากได้มาเพราะความจำเป็นต่อเขา⁹

กลุ่มผลประโยชน์ (Interest groups) กลุ่มผลประโยชน์ เป็นการรวมตัวกันเองของบุคคลที่มีผลประโยชน์อย่างเดียวกัน หรือที่มีความหวังใฝ่ใจในเรื่องเดียวกัน ตัวอย่างเช่น สมาคมการค้า (Trade association) มีชื่อเรียกอย่างอื่น เช่น sectional groups, protective groups หรือ defensive groups

นอกจากนั้น มีการใช้คำอื่นแทนคำว่า กลุ่มผลประโยชน์ ที่สำคัญมี pressure groups (ซึ่งได้รับการแปลเป็นไทยไว้หลากหลาย เช่น กลุ่มกดดัน กลุ่มผลักดัน และกลุ่มอิทธิพล) และ lobby groups โดยเน้นให้เห็นว่าเป็นกลุ่มที่พยายามผลักดันนโยบายสาธารณะ (นโยบายของรัฐ) ให้เกิดขึ้น กลุ่มผลประโยชน์หรือกลุ่มผลักดัน จึงนับว่าเป็นองค์การทางการเมืองอย่างหนึ่ง¹⁰

อำนาจ (power) คือ ความเป็นไปได้ที่บุคคลหรือกลุ่มที่สามารถจะลู่ลวงตามเจตนาของตนได้ ถึงแม้ว่าจะมีผู้ต่อต้านเจตนานั้นก็ตาม¹¹ อำนาจนั้นไม่ได้ถูกใช้ในแง่ของการใช้พลังบังคับเพียงอย่างเดียว กลุ่มผู้นำต่างๆ จะพยายามที่จะสร้างความชอบธรรม (legitimacy) ให้แก่ตนเองอยู่ตลอดเวลา และเมื่อผู้คนคิดว่าการใช้อำนาจนี้มีความชอบธรรมแล้ว อำนาจก็จะกลายมาเป็นการครอบงำ

⁸ เรื่องเดียวกัน, หน้า 1 - 2.

⁹ พงศศิลาณ ชุมพล, ม.ร.ว., คำและความคิดในรัฐศาสตร์ร่วมสมัย (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2546), หน้า 163 - 166.

¹⁰ เรื่องเดียวกัน, 168 - 169.

¹¹ ประมวล รุจนเสรี, การใช้อำนาจเป็นธรรมชาติของมนุษย์ (กรุงเทพฯ: สุเมธ รุจนเสรี, 2547), หน้า 7.

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้สามารถศึกษาและวิเคราะห์เพื่อทราบถึงที่มาและเบื้องหลังที่แท้จริงของกรณีการเกิดสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airlines) ในประเทศไทย อันเป็นผลสืบเนื่องจากนโยบายนำน้าฟ้าเสรีของรัฐบาล ว่าเป็นเหตุผลทางการเมืองหรือเศรษฐกิจ หรือมีประเด็นแอบแฝงหรือซ่อนเร้นอย่างไรภายใต้นโยบายของรัฐบาลหรือไม่
2. ทำให้ทราบผลที่เกิดขึ้นว่ามีผู้ใดได้ประโยชน์หรือเสียประโยชน์จากการเกิดขึ้นของสายการบินต้นทุนต่ำนี้หรือไม่ อย่างไร รวมทั้งทราบผลกระทบของการเกิดสายการบินต้นทุนต่ำที่มีต่อเศรษฐกิจ การเมือง และสังคมไทย เช่น ผู้บริโภค ผู้ประกอบการ เป็นต้น
3. เพื่อสามารถนำไปขยายผลวิเคราะห์หาแนวทางป้องกันการแสวงหาผลประโยชน์ทางธุรกิจส่วนตัวของผู้กุมอำนาจในการบริหารประเทศได้ นอกจากนี้ยังทำให้เรียนรู้กลยุทธ์การดำเนินการในปัจจุบันของผู้ประกอบการต่างๆ ในภาวะการแข่งขันที่รุนแรง ซึ่งสามารถนำมาวิเคราะห์ปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นเพื่อนำไปปรับใช้กับชีวิตประจำวันและพัฒนาประเทศต่อไปได้

บทที่ 2 นโยบายการบินเสรีกับแนวคิดเกี่ยวกับสายการบินต้นทุนต่ำ

2.1 ความเป็นมาของนโยบายการบินเสรีภายในประเทศ

ช่วงเวลาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2518 เป็นต้นมา ได้มีความเปลี่ยนแปลงด้านนโยบายการบินหลายประการ ได้แก่

2.1.1 การบินแบบไม่ประจำ ให้เอกชนบินแท็กซี่ทางอากาศ และเช่าเหมาได้ในวันที่ 13 พฤศจิกายน 2518 คณะกรรมการการบินพลเรือน ในการประชุมครั้งที่ 4/ 2518 มีมติเห็นชอบในมาตรการเกี่ยวกับการอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศประเภทแท็กซี่ทางอากาศ และเช่าเหมา ดังนี้¹

2.1.1.1 คุณสมบัติของผู้ขออนุญาต ต้องเป็นบุคคลที่จะขอจดทะเบียนอากาศยานได้ตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

2.1.1.2 แผนการดำเนินงาน ผู้ขออนุญาตต้องเสนอแผนการดำเนินงานโดยละเอียดเกี่ยวกับ

- ธุรกิจที่จะดำเนินการ
- ทุนและรายละเอียดผู้ถือหุ้น
- แบบและรายละเอียดเกี่ยวกับอากาศยานที่จะนำมาดำเนินการ

บริการ
- จำนวนผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานและเจ้าหน้าที่อื่น
- ประมาณการรายรับ – รายจ่าย
- หลักการพิจารณา
- ต้องมีคุณสมบัติจดทะเบียนอากาศยานได้
- ความต้องการของผู้ใช้บริการ ธุรกิจที่ขออนุญาตมีเพียงพอแล้ว

หรือไม่
- ไม่กระทบต่อบริการของเที่ยวบินประจำ
- อากาศยานที่จะนำมาใช้ เหมาะสมกับธุรกิจที่จะบริการและมีเจ้าหน้าที่เพียงพอ

¹ อนุรักษ์ ศรีสุระ, “การนำนโยบายไปปฏิบัติ: ศึกษาเฉพาะกรณีนโยบายการบินเสรีภายในประเทศ”, (วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรบัณฑิต คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2547), หน้า 52-59.

เมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2521 คณะรัฐมนตรีได้ยืนยันมติปี พ.ศ. 2518 ว่า² สายการบินของรัฐเท่านั้นเป็นสายการบินที่กำหนดของประเทศ สำหรับการบินเช่าเหมานั้น รัฐบาลมีนโยบายที่จะสนับสนุนสายการบินของไทยที่มีใช้สายการบินของรัฐให้ดำเนินการได้เพียงเสริมกิจการของสายการบินของรัฐ โดยไม่แข่งขันกับสายการบินของรัฐ ทั้งนี้เท่าที่สายการบินของรัฐยังไม่พร้อมที่จะดำเนินการดังกล่าว

เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายการบินพาณิชย์ของประเทศดังกล่าวข้างต้น ในวันที่ 9 เมษายน พ.ศ. 2523 กระทรวงคมนาคมจึงได้ประกาศนโยบายของรัฐในการอนุญาตให้เอกชนซึ่งได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศทำการบินแบบไม่ประจำภายในประเทศอันได้แก่ แท็กซี่ทางอากาศและเช่าเหมา

เครื่องบินที่จะใช้ทำการบินต้องมีลักษณะดังต่อไปนี้

- 1) เป็นเครื่องบินปีกแข็ง (Fixed Wings)
- 2) ใช้เครื่องยนต์ไม่น้อยกว่าสองเครื่อง
- 3) มีน้ำหนักสูงสุดเมื่อบินขึ้นไม่เกิน 5,700 กิโลกรัม (ข้อนี้ต่อมาปรับปรุงเป็นไม่จำกัดขนาด น้ำหนักของอากาศยาน ทั้งนี้ให้อยู่ในดุลยพินิจของทางราชการที่จะพิจารณาให้ตามความเหมาะสมกับภารกิจ และไม่มีผลกระทบต่อการบินบริการของเที่ยวบินประจำ – มติคณะกรรมการการบินพลเรือน ในคราวประชุมครั้งที่ 1/ 2538 วันที่ 24 เมษายน 2538)
- 4) ต่อมาเพิ่มเติมหลักเกณฑ์ว่า อายุการใช้งานของอากาศยานไม่ควรเกิน 10 ปี เว้นแต่ในกรณีจำเป็น ให้นำเสนอรัฐมนตรีพิจารณาก่อน ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ใช้บริการเกิดความมั่นใจและจงใจให้มีผู้นิยมใช้บริการ – นโยบายของกระทรวงคมนาคม โดยอดีตรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม นายนิคม แส่นเจริญ และนายทวี ไกรคุปต์ ลงวันที่ 12 มีนาคม 2536 แต่หลักเกณฑ์นี้ยกเลิกไปเมื่อวันที่ 12 มกราคม 2541 โดยอดีตรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม นายประดิษฐ์ ภัทรประสิทธิ์ โดยให้เป็นไปตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับกรมการบินพาณิชย์

ผู้ได้รับอนุญาตให้ทำการบินประเภทไม่ประจำ อาจใช้เส้นทางบินตอนใดตอนหนึ่งในเส้นทางบินของสายการบินของรัฐได้เป็นครั้งคราว ในกรณีดังต่อไปนี้

- 1) เมื่อมีความจำเป็นอันเนื่องมาจากเหตุฉุกเฉิน
- 2) เป็นการให้บริการเกี่ยวกับมนุษยธรรม
- 3) ได้รับอนุญาตจากกรมการบินพาณิชย์ ตามหลักเกณฑ์ที่กรมการบินพาณิชย์

กำหนด

² เรื่องเดียวกัน.

ผู้ได้รับอนุญาตให้ทำการบินข้างต้น มีสิทธิทำการบินได้ตามระยะเวลาและเงื่อนไขที่กำหนดในใบอนุญาต ซึ่งไม่เกิน 3 ปี

2.1.2 การบินแบบประจำ ให้เอกชนทำการบินแบบประจำภายในประเทศได้ตามที่กล่าวมาแล้วว่า ในปี พ.ศ. 2518 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบตามข้อเสนอแนะของคณะที่ปรึกษาฝ่ายเศรษฐกิจของนายกรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 21 มกราคม พ.ศ. 2518 ว่า (ในการบินระหว่างประเทศ) ไทยควรให้มีบริษัทการบินแห่งชาติเพียงบริษัทเดียว และต่อมาเมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2521 คณะรัฐมนตรีได้ยืนยันมติปี พ.ศ. 2518 ว่า สายการบินของรัฐเท่านั้นเป็นสายการบินที่กำหนดของประเทศ สำหรับการบินเช่าเหมานั้น รัฐบาลมีนโยบายที่จะสนับสนุนสายการบินของไทยที่มีสายการบินของรัฐให้ดำเนินการได้เพียงเสริมกิจการของสายการบินของรัฐ โดยไม่แข่งขันกับสายการบินของรัฐ ทั้งนี้เท่าที่สายการบินของรัฐยังไม่พร้อมที่จะดำเนินการดังกล่าว

เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายการบินพาณิชย์ของประเทศดังกล่าวข้างต้น ในวันที่ 9 เมษายน พ.ศ. 2523 กระทรวงคมนาคมจึงได้ประกาศนโยบายของรัฐในการอนุญาตให้เอกชนซึ่งได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศทำการบินแบบประจำ มีกำหนดเวลาและเส้นทางบินที่แน่นอนภายในประเทศได้

เครื่องบินที่จะใช้ทำการบินต้องมีลักษณะดังต่อไปนี้

- 1) เป็นเครื่องบินปีกแข็ง (Fixed Wings)
- 2) ใช้เครื่องยนต์ไม่น้อยกว่าสองเครื่อง
- 3) มีน้ำหนักสูงสุดเมื่อบินขึ้นไม่เกิน 5,700 กิโลกรัม (ข้อนี้ต่อมาปรับปรุงเป็นไม่จำกัดขนาด น้ำหนักของอากาศยาน ทั้งนี้ให้อยู่ในดุลยพินิจของทางราชการที่จะพิจารณาให้ตามความเหมาะสมกับภารกิจ และไม่มีผลกระทบต่อการบินบริการของเที่ยวบินประจำ - มติคณะกรรมการการบินพลเรือน ในคราวประชุมครั้งที่ 1/ 2538 วันที่ 24 เมษายน 2538)

- 4) ต่อมาเพิ่มเติมหลักเกณฑ์ว่า อายุการใช้งานของอากาศยานไม่ควรเกิน 10 ปี เว้นแต่ในกรณีจำเป็นให้นำเสนอรัฐมนตรีพิจารณาก่อน ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ใช้บริการเกิดความมั่นใจและจงใจให้มีผู้นิยมใช้บริการ - นโยบายกระทรวงคมนาคม โดยอดีตรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม นายนิคม แส่นเจริญ และนายทวี ไกรคุปต์ ลงวันที่ 12 มีนาคม 2536 แต่หลักเกณฑ์นี้ยกเลิกไปเมื่อวันที่ 12 มกราคม 2541 โดยอดีตรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นายประดิษฐ์ ภัทรประสิทธิ์ โดยให้เป็นไปตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับกรมการบินพาณิชย์

ผู้ได้รับอนุญาตให้ทำการบินประเภทประจำ มีกำหนดเวลา และเส้นทางบินที่แน่นอน อาจเสนอให้บริการได้อย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่าง ดังต่อไปนี้

1) เป็นบริการเสริม (Feeder Service) ให้แก่สายการบินของรัฐ ซึ่งได้แก่ การบินของรัฐมิได้ทำการบิน เข้ามาเชื่อมในเส้นทางบินของสายการบินของรัฐได้เพียงจุดเดียว ทั้งนี้ให้ถือว่า กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางของสายการบินของรัฐ และไม่นับเป็นจุดเชื่อมของบริการ

2) เป็นบริการในเส้นทางบินที่สายการบินของรัฐเคยทำการบิน แต่ได้หยุดดำเนินการไปแล้ว

3) เป็นบริการในเส้นทางบินที่สายการบินของรัฐยังไม่เคยทำการบิน ผู้ได้รับอนุญาตให้ทำการบินข้างต้น มีสิทธิทำการบินได้ตามระยะเวลาและเงื่อนไขที่กำหนดในใบอนุญาต ซึ่งไม่เกิน 3 ปี

ในระหว่างที่ใบอนุญาตให้ทำการบินประจำข้างต้นยังไม่สิ้นสุด หากมีความต้องการของสาธารณชนในการเดินทางโดยอากาศยานมากเกินความสามารถที่เอกชนซึ่งได้รับอนุญาตให้ทำการบินจะจัดบริการให้ สายการบินของรัฐจะเข้าไปให้บริการแก่สาธารณชนเพิ่มเติม บริการที่เอกชนนั้นดำเนินการอยู่ และเมื่อใบอนุญาตนั้นสิ้นสุดลง สายการบินของรัฐจะเข้ารับช่วงดำเนินการบินเพื่อให้บริการแก่สาธารณชนดังกล่าวแทนเอกชนซึ่งดำเนินการอยู่ ในการนี้หากจำเป็นและสมควร กระทรวงคมนาคมจะพิจารณาอนุญาตให้เอกชนดังกล่าวทำการบินในเส้นทางอื่นต่อไป

ในปี พ.ศ. 2527, 2530 และ 2534 กระทรวงคมนาคมได้ปรับปรุงหลักเกณฑ์ข้างต้นให้มีความยืดหยุ่นยิ่งขึ้น เป็นประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องนโยบายการบินสำหรับสายการบินเอกชนภายในประเทศ ประกาศเมื่อวันที่ 31 ธันวาคม 2534 ดังนี้³

1) ให้บริษัทเอกชนทั่วไปเข้ามามีส่วนร่วมในการเดินอากาศแบบประจำมีกำหนด ผู้ขออนุญาตต้องมีคุณสมบัติจดทะเบียนอากาศยานได้ตามกฎหมายการเดินอากาศ และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 281 ประกาศ ณ วันที่ 25 พฤศจิกายน พ.ศ. 2515 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม

2) ผู้ขออนุญาตอาจเสนอให้บริการอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่าง ดังต่อไปนี้

- 2.1) เป็นบริการเสริม (Feeder Service) ให้แก่สายการบินของรัฐ ซึ่งได้แก่
- เส้นทางบินที่สายการบินของรัฐอาจหยุดบินชั่วคราว เพื่อให้สายการบินเอกชนมาทำการบินแทน
 - เส้นทางบินที่สายการบินของรัฐยังไม่เคยทำการบิน
 - เส้นทางบินที่สายการบินของรัฐยังไม่มีเที่ยวบินตรง

³ เรื่องเดียวกัน.

2.2) เป็นการบริการในเส้นทางที่สายการบินของรัฐเคยทำการบิน แต่ได้หยุดดำเนินการไปแล้ว

2.3) ผู้ขออนุญาตต้องใช้เครื่องบินที่สายการบินของรัฐยังไม่เคยทำการบิน

3) ผู้ขออนุญาตต้องใช้เครื่องบินที่มีลักษณะดังต่อไปนี้

3.1) เป็นเครื่องบินปีกแข็ง (Fixed Wings)

3.2) ใช้เครื่องยนต์ไม่น้อยกว่าสองเครื่อง

3.3) ต่อมาเพิ่มเติมหลักเกณฑ์ว่า อายุการใช้งานของอากาศยานไม่ควรเกิน 10 ปี เว้นแต่ในกรณีจำเป็นให้นำเสนอรัฐมนตรีพิจารณา ก่อน ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ใช้บริการเกิดความมั่นใจ และจูงใจให้ผู้นิยมใช้บริการ – นโยบายกระทรวงคมนาคม โดยอดีตรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม นายนิคม แส่นเจริญ และนายทวี ไกรคุปต์ ลงวันที่ 12 มีนาคม 2536 แต่หลักเกณฑ์นี้ ยกเลิกไปเมื่อวันที่ 12 มกราคม 2541 โดยอดีตรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม นายประดิษฐ์ ภัทรประสิทธิ์ โดยให้เป็นไปตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับกรมการบินพาณิชย์

จากที่กล่าวมาแสดงให้เห็นว่า ก่อนที่จะทำการเปิดเสรีนั้น การดำเนินนโยบายด้านการบินมีลักษณะผูกขาด กล่าวคือ มีบริษัทการบินแห่งชาติเพียงบริษัทเดียว แม้จะเปิดโอกาสให้เอกชนทำการบินแบบประจำภายในประเทศได้ แต่ก็ต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่ว่า การให้บริการของเอกชนจะต้องไม่ทับเส้นทางของสายการบินแห่งชาติ เช่น บินเสริมจากจุดที่สายการบินของรัฐมิได้ทำการบิน เป็นต้น ซึ่งเส้นทางดังกล่าวไม่ใช่เส้นทางหลัก จึงมีผู้โดยสารน้อย ผลที่ตามมาคือ บริษัทเอกชนขาดทุนจนต้องเลิกกิจการหรือให้บริการด้วยคุณภาพและมาตรฐานที่ต่ำลง ซึ่งส่งผลกระทบต่อผู้โดยสารโดยตรง นอกจากนี้ สายการบินของรัฐเองยังต้องรับภาระบินในเส้นทางบินจำนวนมาก ไม่ว่าจะเป็นเส้นทางที่มีผู้โดยสารคุ้มทุนหรือไม่ ส่งผลให้เกิดภาวะขาดทุน แต่ก็ไม่สามารถยกเลิกเส้นทางที่ขาดทุนได้ เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว ประกอบกับการขยายตัวทางเศรษฐกิจการค้า รวมถึงการท่องเที่ยว ส่งผลให้มีการพิจารณาทบทวนถึงความเหมาะสมของการใช้นโยบายด้านการบินที่มีอยู่ นำไปสู่การใช้นโยบายการเปิดบินเสรีภายในประเทศในที่สุด

2.2 นโยบายการเปิดเสรีการบินภายในประเทศ

ก่อนที่จะใช้นโยบายการเปิดบินเสรีภายในประเทศควบคุมการให้บริการการบินภายในประเทศ โดยกำหนดให้สายการบินของรัฐเท่านั้นที่เป็นสายการบินที่กำหนดของประเทศ และให้ความคุ้มครองโดยห้ามสายการบินเอกชนทำการบินแบบประจำในเส้นทางบินของรัฐทำการบิน รวมทั้งกำหนดเงื่อนไขต่างๆ ซึ่งค่อนข้างกีดกันการเข้ามาในตลาดการบินของสายการบินเอกชน

ประเทศไทยจึงมีผู้ให้บริการการบินแบบประจำภายในประเทศเพียงรายเดียว คือ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

เมื่อปริมาณความต้องการการใช้บริการขนส่งทางอากาศมีเพิ่มมากขึ้นและภาครัฐได้เห็นถึงความสำคัญของการขนส่งทางอากาศที่มีต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ จึงมีนโยบายส่งเสริมและพัฒนากิจการด้านการบินของประเทศให้ก้าวหน้าขึ้นเป็นลำดับตลอดมา จนกระทั่งวันที่ 14 ธันวาคม พ.ศ. 2544 ได้ประกาศใช้นโยบายการเปิดบินเสรีภายในประเทศ ซึ่งเป็นการอนุญาตให้สายการบินเอกชนสามารถทำการบินภายในประเทศได้ทุกเส้นทางบินตามเงื่อนไขที่รัฐกำหนด

วัตถุประสงค์ที่สำคัญของการเปิดบินเสรีภายในประเทศ คือ

- 1) สามารถใช้ประโยชน์จากสนามบินในภูมิภาคได้เต็มศักยภาพ
- 2) สนับสนุนการทำการบินในลักษณะบินเสริม (Feeder) เพื่อให้การคมนาคมทางอากาศมีเครือข่ายเชื่อมโยงครอบคลุมทุกจุดทั่วทั้งประเทศ
- 3) สนับสนุนให้มีจำนวนผู้ประกอบการในเส้นทางบินที่มีผู้ให้บริการอยู่แล้วเพิ่มขึ้นในสัดส่วนที่เหมาะสม เพื่อให้เพียงพอต่อความต้องการเดินทางของผู้ใช้บริการและให้ผู้ให้บริการมีทางเลือกมากขึ้น

ก่อนที่จะมีการประกาศใช้นโยบายการบินเสรีภายในประเทศ รัฐได้กำหนดนโยบายการบินเสรีภายในประเทศเป็นขั้นตอน ดังนี้

- 1) ในช่วง 2 ปี (นับตั้งแต่เดือนกันยายน 2541) ให้สายการบินเอกชนสามารถให้บริการบินทับเส้นทางบินของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ในทุกเส้นทางบินยกเว้นเส้นทางบิน กรุงเทพฯ – เชียงใหม่/ หาดใหญ่/ ภูเก็ต และกลับ เนื่องจากให้ความคุ้มครองสายการบินของรัฐ

- 2) เมื่อพ้นช่วง 2 ปีแล้ว จะเปิดเสรีทุกเส้นทางบิน คือ ภายหลังจากเดือนกันยายน 2543 ทุกสายการบินจะสามารถให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศได้ทุกเส้นทางบิน

คณะกรรมการการบินพลเรือนในคราวประชุมครั้งที่ 3/ 2544 เมื่อวันที่ 26 กันยายน 2544 ได้มีมติให้ยกเลิกประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง นโยบายการบินสำหรับสายการบินเอกชนภายในประเทศ ประกาศ ณ วันที่ 3 ธันวาคม 2534 ให้มีผลตั้งแต่วันที่และในขณะเดียวกันได้มีมติเห็นชอบมาตรการรองรับนโยบายการเปิดบินเสรีภายในประเทศ รวมทั้งเห็นชอบแนวทางการกำหนดอัตราค่าโดยสารมาตรฐานภายในประเทศซึ่งมีมติคณะกรรมการการบินพลเรือนดังกล่าวนี้ มีผลทำให้กิจการบินภายในประเทศได้รับการเปลี่ยนแปลง ดังนี้

2.3.1 สายการบินของไทยที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ สามารถบินทับเส้นทางที่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ให้บริการอยู่ได้

2.3.2 การใช้นโยบายการเปิดบินเสรีภายในประเทศไม่ควรทำให้บริการและเครือข่ายทางด้านการบินที่มีอยู่เดิมลดลง ดังนั้นภาครัฐจำเป็นต้องมีมาตรการรองรับนโยบายการเปิดบินเสรีภายในประเทศ โดยมีหลักเกณฑ์ดังนี้

2.3.2.1 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) สามารถถอนการให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศได้เมื่อสายการบินเอกชนพร้อมเข้าไปให้บริการแทน อย่างไรก็ตาม สายการบินเอกชนสามารถเข้าไปให้บริการในเส้นทางที่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ให้บริการอยู่โดยไม่ต้องรอการถอนตัวของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ก็ได้

2.3.2.2 ทุกสายการบินจะต้องจัดสรรการให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศตามเงื่อนไขที่รัฐกำหนด คือ จะต้องมีการผสมผสานระหว่างเส้นทางบินที่มีศักยภาพสูงและศักยภาพต่ำด้วย โดยสายการบินจะเลือกประกอบการเฉพาะเส้นทางที่มีกำไรอย่างเดียวไม่ได้

2.3.2.3 จะต้องมีการใช้สนามบินแต่ละแห่งอย่างน้อย 2 เที่ยวบินต่อวัน (แผนภายใน 5 ปี) และให้มีการกระจายการให้บริการในทุกสายการบิน เพื่อให้มีการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

2.3.2.4 ให้ใช้มาตรการให้ความคุ้มครองให้มีผู้ประกอบการในเส้นทางบินใหม่และเป็นเส้นทางบินที่ยังไม่มีการให้บริการ ดังนี้

รัฐจะให้ความคุ้มครองเป็นระยะเวลา 5 ปี นับตั้งแต่วันที่อนุญาตเส้นทาง ทั้งนี้ภายใต้เงื่อนไขว่า รัฐจะติดตามและวิเคราะห์ผลการให้บริการของผู้โดยสารทุกระยะเวลา 1 ปี (โดยเฉพาะในช่วง 3 ปีแรก นับตั้งแต่วันที่เริ่มประกอบการ) ว่าการให้บริการสนองความต้องการของผู้โดยสารอย่างเหมาะสมเพียงพอหรือไม่ หากผู้ประกอบการไม่ได้พัฒนากิจการบินให้เพียงพอต่อความต้องการของสาธารณชนตามคำสั่งหรือคำแนะนำของทางราชการ หรือเมื่อเส้นทางบินนั้นได้รับการพัฒนาให้เป็นเส้นทางบินสายหลักแล้วทางราชการจะยกเลิกความคุ้มครองก่อนกำหนดและ/ หรือให้ผู้ประกอบการรายอื่นสามารถเข้ามาบริการในเส้นทางบินดังกล่าวได้

2.3.3 แนวทางการกำหนดอัตราค่าโดยสารมาตรฐานภายในประเทศ มีดังนี้

2.3.3.1 เส้นทางบินที่มีระยะทางไม่เกิน 200 กิโลเมตร ที่เดินทางภาคพื้นดินโดยสะดวก ให้สายการบินกำหนดอัตราค่าโดยสารได้อย่างเสรี

2.3.3.2 เส้นทางบินที่เชื่อมโยงระหว่างภาคโดยไม่แวะลงที่ทำอากาศยานกรุงเทพ ให้สายการบินกำหนดอัตราค่าโดยสารได้อย่างเสรี

2.3.3.3 เส้นทางบินที่มีระยะทางไม่เกิน 200 กิโลเมตร แต่การเดินทางภาคพื้นไม่สะดวก ให้สายการบินใช้อัตราค่าโดยสารขั้นต่ำในอัตรา 764 บาท และอัตราขั้นสูงเฉลี่ยต่อกิโลเมตร ไม่เกิน 6.82 บาท

2.3.3.4 เส้นทางบินที่มีระยะทางเกินกว่า 200 กิโลเมตร ให้สายการบินใช้อัตราค่าโดยสารมาตรฐานภายในประเทศ ในอัตราขั้นต่ำและขั้นสูงในช่วง 3.82 – 6.82 บาทต่อกิโลเมตร

ทั้งนี้ นับตั้งแต่วันที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมให้ความเห็นชอบตามความในมาตรา 15 (3) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 เป็นต้นไป⁴

2.3 ประโยชน์ของการเปิดเสรีทางการบินภายในประเทศ

2.4.1 สายการบินเอกชนมีความเข้มแข็ง มีผลประกอบการเพียงพอที่จะพัฒนาตนเองไปสู่การบินระหว่างประเทศได้

2.4.2 ทำให้มีสายการบินและเที่ยวบินจากประเทศต่างๆ มาลงที่ประเทศไทยมากขึ้น อันเป็นการเพิ่มบริการให้แก่ลูกค้า

2.4.3 ลดบทบาทของสายการบินของรัฐในเส้นทางบินภายในประเทศ เพื่อให้มีศักยภาพการแข่งขันกับสายการบินต่างประเทศในเส้นทางบินระหว่างประเทศ

2.4.4 ประเทศไทยมีรายได้เพิ่มจากการให้บริการด้านท่าอากาศยานและธุรกิจด้านเครื่องช่วยในการเดินอากาศ รวมทั้งได้ใช้ประโยชน์จากสนามบินภายในประเทศมากขึ้น

2.4.5 มีการให้บริการในเส้นทางบินใหม่ๆ และมีเครือข่ายการให้บริการอย่างกว้างขวาง

2.4.6 มีการจดทะเบียนประกอบการขนส่งทางอากาศมากขึ้น

2.4.7 เป็นการเอื้อประโยชน์ต่อธุรกิจด้านอื่นๆ โดยเฉพาะธุรกิจด้านการท่องเที่ยว ส่งผลให้นักท่องเที่ยวสามารถเข้าไปสู่จุดท่องเที่ยวใหม่ๆ ได้มากขึ้น

2.4.8 มีการแข่งขันกันระหว่างสายการบินเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการและลดค่าใช้จ่ายในการประกอบการ

⁴ กระทรวงคมนาคม, “เอกสารเผยแพร่ เรื่อง นโยบายการเปิดบินเสรีภายในประเทศ”, 2543.

2.4 สายการบินต้นทุนต่ำ

สายการบินต้นทุนต่ำเกิดจากการสนับสนุนของรัฐเพื่อกระตุ้นและขยายศักยภาพด้านการบินภายในประเทศ รวมทั้งขยายขีดความสามารถไปยังประเทศใกล้เคียงก่อนที่จะพัฒนาไปสู่ระดับนานาชาติ สายการบินต้นทุนต่ำเกิดขึ้นในช่วงปลายปี 2546⁵

กลไกสำคัญแห่งความสำเร็จของสายการบินต้นทุนต่ำ คือ ราคาตัวเครื่องบินที่ถูกกว่าสายการบินทั่วไป เพื่อให้สายการบินสามารถกำหนดราคาตัวเครื่องบินได้เองอย่างเหมาะสม คณะกรรมการการบินพลเรือน (กบร.) จึงอนุมัติให้ยกเลิกการกำหนดอัตราเพดานค่าโดยสารสูงต่ำ ทำให้เกิดการแข่งขันด้านราคาอย่างเสรี ภายใต้เงื่อนไขที่ว่าราคาถูก แต่มาตรฐานด้านการบริการและความปลอดภัยต้องเท่าเทียมกัน โดยรัฐจะเข้าไปดูแลเรื่องดังกล่าว⁶ โดยช่วงแรกในการให้บริการ สายการบินต้นทุนต่ำเปิดให้บริการในเส้นทางที่มีผู้โดยสารมาก่อน เช่น กรุงเทพฯ – เชียงใหม่/ เชียงราย/ ภูเก็ต/ หาดใหญ่/ ขอนแก่น/ อุบลราชธานี/ อุดรธานี เป็นต้น⁷

จากการสนับสนุนให้มีการเปิดให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำ ทำให้สายการบินทั้งของรัฐและเอกชนสนใจเปิดให้บริการ ในส่วนของการบินไทยซึ่งเป็นสายการบินของรัฐนั้น มีการศึกษาเปรียบเทียบค่าเดินทางภายในประเทศระหว่างรถยนต์รถไฟ และเครื่องบิน พบว่า หากมีการจัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำจะทำให้มีอัตราค่าโดยสารที่ใกล้เคียงกัน แต่การเดินทางด้วยเครื่องบินได้เปรียบด้านระยะเวลา การบินไทยจึงได้ดำเนินการจดทะเบียนจัดตั้งบริษัท สกายเอเชีย จำกัด เพื่อให้บริการสายการบินต้นทุนต่ำซึ่งเปิดให้บริการในช่วงไตรมาสที่ 2 ของปี 2547⁸ ในส่วนของสายการบินเอกชนมีผู้เปิดให้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ เช่น บริษัท แอร์เอเชีย จำกัด บริษัทไอเรียนท์ไทย จำกัด เป็นต้น

⁵ กองบรรณาธิการหนังสือพิมพ์ผู้จัดการรายวัน, ““วันนอร์” ถกร่วมเอกชนแก้ปัญหาเปิดเสรีการบิน”, ผู้จัดการรายวัน (16 กุมภาพันธ์ 2546): 5.

⁶ กองบรรณาธิการหนังสือพิมพ์ผู้จัดการรายวัน, “บินไทยร่วมมือเอกชนประเดิมเปิดเสรีในประเทศ”, ผู้จัดการรายวัน (16 มิถุนายน 2546): 4.

⁷ กองบรรณาธิการหนังสือพิมพ์ผู้จัดการรายวัน, “เอกชนเสนอที่จี้หยุดบินในประเทศ ชนแข่งกันตายทั้งคู่-คมนาคมเมินนัดถกวิธีอื่นแทนวันนี้”, ผู้จัดการรายวัน (21 มีนาคม 2546): 4.

⁸ กองบรรณาธิการหนังสือพิมพ์มติชน, ““กนก” ยกเลิกเส้นทางบินใน ปท. กำไรทันตาเป็นครั้งแรก 300 ล”, มติชนรายวัน (8 พฤษภาคม 2546): 9.

2.5 แนวความคิดเกี่ยวกับการจัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำ

สายการบินต้นทุนต่ำ* เกิดขึ้นครั้งแรกในโลกที่ประเทศสหรัฐอเมริกาเมื่อปี ค.ศ. 1971 โดยบริษัทแรกที่ทำธุรกิจการบินแบบสายการบินต้นทุนต่ำ คือ สายการบิน เซาท์เวสต์ แอร์ไลน์ (Southwest Airline) โดยเกิดขึ้นจากช่องว่างของกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา คือ ราคาตั๋วเครื่องบินที่เส้นทางบินเฉพาะภายในรัฐเท็กซัสไม่ถูกควบคุมราคาโดยรัฐบาลกลาง เซาท์เวสต์ แอร์ไลน์จึงใช้กลยุทธ์ด้านการตลาดโดยใช้วิธีลดต้นทุนส่วนที่ไม่จำเป็นออก ทำให้สามารถจำหน่ายตั๋วในราคาที่ต่ำกว่าสายการบินอื่นๆ ได้ ทำให้เกิดสายการบินต้นทุนต่ำขึ้นมา โดยเริ่มเปิดเส้นทางการบินระยะสั้นที่บินระหว่างเมืองต่างๆ ในรัฐเท็กซัส โดยใช้คำขวัญประจำสายการบินว่า “Flying is Fun” เป็นการสร้างภาพลักษณ์ใหม่ให้กับสายการบินที่เปลี่ยนจากเดิมซึ่งมุ่งเน้นความสะดวกสบายของลูกค้าที่มีภาพลักษณ์แบบนักธุรกิจเป็นส่วนใหญ่ ให้กลายเป็นเรื่องสนุกที่ลูกค้าสามารถมีส่วนร่วมได้

ระยะแรกของการทำธุรกิจแบบสายการบินต้นทุนต่ำของเซาท์เวสต์แอร์ไลน์ (South west Airlines) มีลักษณะการเติบโตทางธุรกิจแบบค่อยเป็นค่อยไป โดยอาศัยการโฆษณาแบบปากต่อปาก ช่วยทำให้ชื่อเสียงของสายการบินแพร่หลายไปทั่ว ทำให้ธุรกิจขยายตัวและสามารถขยายเส้นทางการบินไปยังฝั่งตะวันตกของประเทศสหรัฐอเมริกาได้ในปี ค.ศ. 1978

เมื่อธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำของเซาท์เวสต์แอร์ไลน์ (South west Airlines) ขยายตัวและเติบโตมากขึ้น ประกอบกับเกิดนโยบายการผ่อนปรนการควบคุมอุตสาหกรรมการบิน และการเริ่มดำเนินนโยบายการเปิดเสรีการบินของประเทศต่างๆ ทำให้สายการบินอื่นๆ เริ่มเปิดให้บริการสายการบินต้นทุนต่ำตามมา เช่น แอร์ทราน แอร์เวย์ส (AirTran Airways) ฯลฯ

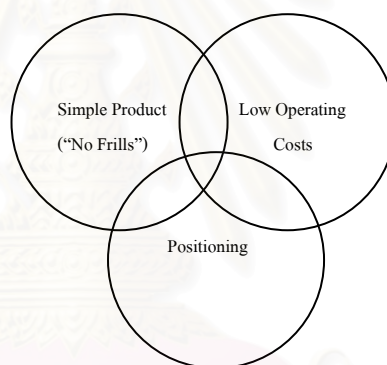
ปี ค.ศ. 1985 เกิดธุรกิจสายการบินแบบต้นทุนต่ำขึ้นที่ประเทศอังกฤษ โดยสายการบินแรกๆ ที่ดำเนินธุรกิจแบบนี้ คือ สายการบินไรอันแอร์ (Ryanair) โดยเปิดให้บริการเส้นทางการบินทั่วอังกฤษและประเทศในทวีปยุโรปกลาง ต่อมาเริ่มมีการเปิดสายการบินใหม่ๆ หลายสายการบินที่ดำเนินธุรกิจแบบนี้ เช่น อีซีเจ็ต (EasyJet) ฯลฯ

* ภาสกร จันทน์พยอม, 2546: 46 ได้อธิบายความหมายของ “สายการบินต้นทุนต่ำ” หรือ “Low-cost Airlines” หมายถึง สายการบินที่มีต้นทุนต่ำในการดำเนินงานจึงสามารถเสนอขายอัตราค่าโดยสารที่ต่ำกว่าให้กับผู้โดยสาร คำว่า “Low-fare” มักจะถูกใช้แทนกันอยู่เสมอแม้ว่าค่าทั้งสองจะมีความแตกต่างกัน ซึ่งในทางปฏิบัติแล้ว Low-cost Airlines จะเสนอขายอัตราค่าโดยสารในราคาที่ถูก แต่ไม่ใช่ทุกสายการบินที่มีอัตราค่าโดยสารจะถูกจะต้องเป็น low-cost Airlines เสมอไป

เมื่อถึงทศวรรษที่ 90 ธุรกิจสายการบินแบบต้นทุนต่ำเริ่มแพร่ขยายเข้าไปในทวีปแอฟริกา ทวีปยุโรปกลาง ประเทศในตะวันออกกลาง และทวีปเอเชีย

ในส่วนของประเทศไทย ธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำเริ่มมีขึ้นเนื่องจากนโยบายการเปิดเสรีน่านฟ้า เปิดเสรีธุรกิจการบินของรัฐบาลในปี พ.ศ. 2545 หรือ ค.ศ. 2003 สายการบินต้นทุนต่ำที่ตั้งขึ้นในประเทศไทย ได้แก่ สายการบินไอเรียนท์ไทย (วัน-ทู-โก) ซึ่งเป็นสายการบินของคนไทย โดยเปิดให้บริการในเวลาที่ไม่ได้แข่งกันกับ สายการบินไทยแอร์เอเชีย(Thai Air Asia) ซึ่งถือหุ้นร่วมกันระหว่าง บริษัทแอร์เอเชียของประเทศมาเลเซียและกลุ่มบริษัท ชิน คอร์ปอเรชั่น ของประเทศไทย รวมทั้งสายการบินนกแอร์ที่ถือหุ้นโดย สายการบินไทย⁹

รูปภาพที่ 2.1 แสดงแบบจำลองรูปแบบของธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ



ที่มา : Schneiderbauer, D. and Fainsilber, O. (2002). Impact of Low Cost Airline (Summary of Mercer Study), **Mercer Management Consulting**, p. 3.

จากรูปภาพที่ 2.1 อธิบายรูปแบบของธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ ตามลักษณะสำคัญต่างๆ ของสายการบินต้นทุนต่ำได้ 3 รูปแบบ ดังนี้¹⁰

รูปแบบแรก เรียกว่า “No Frills” คือ การ**ไม่บริการอาหารและเครื่องดื่ม** รวมทั้งไม่มีสิ่งที่ทำให้ความบันเทิงไม่ว่าจะเป็นเพลงหรือการฉายภาพยนตร์ แต่ผู้โดยสารสามารถซื้อของขบเคี้ยว อาหาร และเครื่องดื่ม รวมทั้งของชำร่วยต่างๆ ได้บนเครื่องบิน

⁹ วีรกร ตรีเศศ, มติชนสุดสัปดาห์ (19 มีนาคม 2547): 10.

¹⁰ Schneiderbauer, D. and Fainsilber, O, “Impact of Low Cost Airline”, in **Mercer Management Consulting**, (Summary of Mercer Study, 2002), p. 3.

รูปแบบที่สอง เรียกว่า “Low Operating Costs” ลักษณะคือ “Short Haul, Point-to-Point and Frequent Service” กล่าวคือ **มีระยะทางการบินสั้น** ใช้เวลาในการบินไม่เกิน 3 ชั่วโมงต่อเที่ยว และเป็นการบินตรงเมืองต่อเมือง ไม่ต้องต่อเครื่องเพื่อไปยังจุดหมาย (Direct, Non-stop Routes) การดำเนินการลักษณะนี้ทำให้สายการบินมีความถี่ในการให้บริการต่อวันสูง จึงใช้งานเครื่องบินได้มากที่สุดโดยชั่วโมงบินต่อวันต่อเครื่องจะสูงกว่า 10 ชั่วโมง นั่นคือหลังจากเครื่องบินลงจอดที่สนามบินแล้วจะต้องบินออกไปยังจุดหมายใหม่ภายในเวลาประมาณ 25 นาที

นอกจากนี้ ด้วยระยะทางและเวลาบินที่สั้นทำให้สามารถประหยัดต้นทุนจากการที่ผู้โดยสารต้องต่อเครื่องบินเพื่อบินไปยังจุดหมาย เช่น ต้นทุนการโอนย้ายกระเป๋าสัมภาระของผู้โดยสาร เป็นต้น ไม่เพียงเท่านั้น ยังเป็นการหลีกเลี่ยงความล่าช้าของเที่ยวบินที่เกิดจากการต่อเครื่องบินได้อีกด้วย

รูปแบบที่สาม เรียกว่า “Positioning” ลักษณะคือ “Convenience Service” ซึ่งผู้โดยสารจะได้รับความสะดวกสบายในการ **จองตั๋วและชำระเงินผ่านช่องทางต่าง ๆ** ได้แก่

- การจองตั๋วผ่านอินเทอร์เน็ต ถือเป็นช่องทางการจัดจำหน่ายที่มีต้นทุนต่ำที่สุด ทำให้สายการบินแบบต้นทุนต่ำได้รับประโยชน์มากเพราะเป็นการลดต้นทุนในการดำเนินการต่างๆ เช่น ค่าพนักงาน ค่าคอมมิชชันให้ Travel Agent เป็นต้น

- Call Center เป็นช่องทางการจัดจำหน่ายที่มีต้นทุนต่ำรองจากการจองผ่านอินเทอร์เน็ต

- ช่องทางอื่นๆ เช่น การติดต่อผ่าน Travel Agent การส่ง SMS จากโทรศัพท์เคลื่อนที่ หรือการจองที่สนามบิน เป็นต้น

สำหรับการชำระเงินนั้น ผู้จองตั๋วเครื่องบินสามารถชำระได้จากบัตรเครดิต ชำระที่สาขาธนาคาร หรือชำระผ่านตู้ ATM เป็นต้น

รูปแบบการใช้ตั๋วโดยสาร เป็นอีกลักษณะหนึ่งของสายการบินต้นทุนต่ำ กล่าวคือจะไม่มี การออกตั๋วให้ผู้โดยสาร (Ticketless System) แต่ผู้โดยสารจะได้รับรหัสประจำตัวจากการจองตั๋ว เพื่อแสดงความพร้อม กับบัตรประชาชนหรือพาสปอร์ต Passport ในวันเดินทาง จากนั้นจึงจะได้รับ Boarding Pass ใช้ขึ้นเครื่องบินต่อไป

นอกจากนี้ ยังมี **การใช้การตลาดเพื่อสร้าง Brand ให้เป็นที่รู้จักในวงกว้าง** โดยเน้นจุดหมายปลายทาง และค่าโดยสารที่มีราคาต่ำกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับสายการบินอื่นที่ให้บริการในเส้นทางเดียวกัน เป็นปัจจัยหลักในการทำการตลาด

เพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายในการฝึกหัดพนักงานให้เกิดความชำนาญเกี่ยวกับเครื่องบิน รวมทั้งทำให้สามารถจัดซื้ออะไหล่ของเครื่องบินได้ในราคาต่ำ สายการบินต้นทุนต่ำจึง**ใช้เครื่องบินแบบเดียวในการทำการบิน** (Single Fleet Type) โดยส่วนใหญ่จะใช้เครื่องบินรุ่นเดียวกันคือเครื่องบินอิง 737

การบริหารบุคคลจะเน้นที่การเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลของพนักงาน การจ่ายค่าตอบแทนขึ้นอยู่กับผลงาน ทักษะ และประสิทธิภาพในการทำงาน (Performance Based Pay) แทนการจ่ายเงินเดือนในลักษณะเท่ากันทุกเดือน เช่น การจ่ายเงินให้นักบินตามจำนวนเที่ยวบินแทนจำนวนชั่วโมงการทำงาน จำทำให้นักบินพยายามบินให้ได้จำนวนเที่ยวบินมากที่สุดเพื่อให้ได้ผลตอบแทนสูงสุด ขณะที่แม้ว่าพนักงานภาคพื้นดินจะได้รับเงินในอัตราที่ไม่สูง แต่จะได้รับส่วนแบ่งรายได้ขึ้นจากผลงานและประสิทธิภาพในการทำงาน เป็นต้น

นอกจากนี้ สายการบินต้นทุนต่ำอาจมีวิธีการที่จะประหยัดค่าใช้จ่ายในการดำเนินการได้อีก เช่น การ**เช่าเครื่องบินแบบเหมาลำรวมลูกเรือ** (Wet Lease) จากสายการบินอื่นในช่วงแรกของการเปิดดำเนินการ ซึ่งการเช่าแบบ Wet Lease นี้ จะช่วยให้สามารถเปิดให้บริการได้อย่างรวดเร็วและประหยัดค่าใช้จ่ายกว่าการเริ่มต้นด้วยตนเอง ทั้งยังเป็นการเตรียมความพร้อมในการให้บริการในช่วงต้น โดยจะมีการถ่ายทอดความรู้และประสบการณ์ ตลอดจนฝึกอบรมบุคลากรจากผู้ให้เช่าเครื่องบิน จนกระทั่งสายการบินต้นทุนต่ำสามารถดำเนินการด้วยตัวเองได้

จากการที่สายการบินประเภทนี้ สามารถประหยัดต้นทุนที่เป็นไปได้ทุกรูปแบบที่กล่าวข้างต้น ทำให้สามารถตั้ง**ราคาตั๋วเครื่องบินในราคาถูกลงกว่าสายการบินทั่วไป** (Low Fares) โดยการตั้งราคาและส่วนลดที่ให้แก่ลูกค้าจะแตกต่างกันไปตามอุปสงค์และอุปทานในแต่ละเส้นทางและในเวลาที่แตกต่างกัน เช่น ค่าโดยสารเส้นทางการบินกรุงเทพ-เชียงใหม่ ในเย็นวันอังคาร จะถูกกว่าเย็นวันศุกร์ เป็นต้น โดยเฉลี่ยแล้วอัตราส่วนลดจาก Published Fare จะอยู่ระหว่าง 20-80% แต่ทั้งนี้เพื่อลดความซับซ้อนในการประมาณการรายได้ บริษัทฯ จะใช้อัตราส่วนลดจาก Published Fare ถัวเฉลี่ยที่ 50%

หลักการสำคัญของสายการบินต้นทุนต่ำ คือ ตัดต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็นออกไป รวมทั้งพยายามรักษาระดับของต้นทุนไว้ไม่ให้สูงมาก เพื่อให้สามารถกำหนดอัตราค่าโดยสารได้ต่ำ เน้นปริมาณหรือการรับขนคนให้มากที่สุด การที่สายการบินต้นทุนต่ำสามารถลดหรือตัดต้นทุนที่ไม่จำเป็นออกได้จำนวนมาก ทำให้การดำเนินธุรกิจได้เปรียบสายการบินอื่นๆ ในการ

กำหนดอัตราค่าโดยสาร โดยทั่วไปการลดต้นทุนหรือตัดต้นทุนที่ไม่จำเป็นออกไป รวมทั้งแนวทางการดำเนินธุรกิจเพื่อให้มีต้นทุนต่ำสามารถทำได้โดย

2.5.1 การใช้เครื่องบินแบบเดี่ยวและแบบของเครื่องบินที่นำมาใช้ทำการบินต้องเหมาะสม

การใช้เครื่องบินแบบเดี่ยวในการทำการบิน ทำให้สามารถจัดซื้ออะไหล่ของเครื่องบินได้ในราคาที่ต่ำ เนื่องจากสั่งซื้อจำนวนมากในแต่ละครั้ง นอกจากนี้ การเลือกเครื่องบินที่จะใช้ทำการบินต้องมีความเหมาะสม ต้องเป็นเครื่องบินแบบที่มีต้นทุนในการทำการบินที่ต่ำเหมาะสมสำหรับการทำการบินช่วงสั้น

2.5.2 ระดับอัตราค่าจ้างแรงงานของพนักงานต่ำ

สายการบินต้นทุนต่ำบางสาย เช่น สายการบิน Southwest Airlines ไม่มีสภาพแรงงานเหมือนสายการบินอื่น ทำให้ค่าใช้จ่ายในส่วนของพนักงานต่ำ สายการบินได้เซ็นสัญญากับนักบินเป็นเวลา 10 ปีว่าจะไม่มีการขึ้นเงินเดือนให้ในช่วง 5 ปีแรก และ 5 ปีหลังจะได้รับการขึ้นเงินเดือนในอัตราร้อยละ 3 ต่อปี ในขณะเดียวกันก็มีวิธีทำให้พนักงานทุกคนมีความมุ่งมั่นในการปฏิบัติงานสูง รักษากฎระเบียบในการปฏิบัติงาน

2.5.3 เลือกทำการบินโดยใช้สนามบินระดับรอง (Secondary Airports)

สายการบินต้นทุนต่ำจะทำการบินโดยใช้สนามบินระดับรองในเมืองใหญ่ที่เก็บค่าใช้บริการจากสายการบินไม่สูง เช่น ในสหรัฐฯ ที่เมือง Dallas Love Field แทนสนามบิน Dallas Fort Worth และที่เมือง Chicago ใช้สนามบิน Chicago Midway แทนสนามบิน Chicago O'Hare

2.5.4 ระยะเวลาในการจอดเครื่องบินที่สนามบินไม่นาน

สายการบินต้นทุนต่ำสามารถลดระยะเวลาในการทำความสะอาดเครื่องบินและลดระยะเวลาในการนำอาหารและเครื่องดื่มขึ้นเครื่องบินได้ เนื่องจากไม่มีการบริการอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบิน ทำให้สามารถลดระยะเวลาทำการจอดที่สนามบินลงได้และเครื่องบินสามารถออกทำการบินได้เร็วกว่าปกติ ทำให้เพิ่มความเร็วของการให้บริการได้

2.5.5 ไม่มีการเชื่อมต่อระหว่างสายการบินให้กับผู้โดยสาร (Interline)

การไม่มีบริการเชื่อมต่อระหว่างสายการบินให้กับผู้โดยสารทำให้ลดต้นทุนในการดำเนินงานลงได้และมีรายได้ต่อผู้โดยสาร-กิโลเมตร (Passenger-Kilometer) สูงขึ้นเนื่องจากสายการบินต้นทุนต่ำทำการบินระหว่างเมืองต่อเมือง (Point-to-Point) โดยไม่มีการให้บริการเชื่อมต่อระหว่างสายการบินให้กับผู้โดยสาร กล่าวคือ ไม่มีบริการให้ผู้โดยสารเปลี่ยน

เครื่อง (Transfer Passenger) และผู้โดยสารผ่าน (Transit Passenger) รวมทั้งกระเป๋าสัมภาระก็ไม่มีบริการเพื่อเปลี่ยนเที่ยวบินให้แก่ผู้โดยสารและสายการบิน

2.5.6 ระยะเวลาในการทำการบินสั้น

สายการบินต้นทุนต่ำจะทำการบินช่วงสั้นซึ่งมีอัตราค่าโดยสารไม่สูงมาก ความได้เปรียบทางด้านต้นทุนในเรื่องระยะทางที่ทำการบินจึงมีผลมากต่อการแข่งขัน ทำให้ต้นทุนในการทำการบินต่ำกว่าสายการบินทั่วไปมาก

2.5.7 ความถี่ของเที่ยวบินมากและการตรงต่อเวลา (On-time Performance) สูง

สายการบินต้นทุนต่ำส่วนใหญ่จะให้ความถี่ของเที่ยวบินมากและมีความตรงต่อเวลาสูง เช่น สายการบิน Southwest Airlines เคยได้รับการยอมรับว่าเป็นสายการบินที่ดีที่สุดของสหรัฐฯ ในการให้บริการในด้านการตรงต่อเวลา (On-time Performance) การให้บริการกระเป๋าสัมภาระ (Baggage Handling) และความพึงพอใจของผู้โดยสาร (Customer Satisfaction)

2.5.8 ไม่มีการบริการอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบิน

สายการบินต้นทุนต่ำจะไม่มีอาหารและเครื่องดื่มให้บริการบนเครื่องบิน ซึ่งหากมีก็จะมีแต่ของขบเคี้ยว แซนดวิช และเครื่องดื่ม เพื่อจำหน่าย รวมทั้งไม่มีสิ่งบันเทิงบนเครื่องบิน เช่น ภาพยนตร์ หูฟังเพลง เป็นต้น

2.5.9 การให้บริการบนเครื่องบินมีระดับชั้นเดียว

สายการบินต้นทุนต่ำให้บริการระดับชั้นเดียว (Single Class) ซึ่งได้แก่ชั้นโดยสารแบบประหยัด (Economy Class) ที่มีความหนาแน่นของเก้าอี้ผู้โดยสารมาก เนื่องจากมีการลดระยะห่างระหว่างที่นั่งลง (Seat Pitch) นอกจากนี้ การที่ไม่มีบริการชั้นหนึ่ง (First Class) ชั้นธุรกิจ (Business Class) ทำให้สายการบินสามารถนำครัวบนเครื่องบิน (Galley) ออกไปได้

2.5.10 ไม่ใช้บริการจากตัวแทนที่ให้บริการระบบการสำรองที่นั่งด้วยคอมพิวเตอร์

ในการสำรองที่นั่งและการชำระเงินค่าโดยสารของสายการบินต้นทุนต่ำผู้โดยสารจะต้องติดต่อโดยตรงกับทางสายการบินทางโทรศัพท์ หรือทาง Internet โดยไม่มีการจำหน่ายผ่านตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสาร

2.5.11 การเดินทางแบบไม่ใช้บัตรโดยสาร (Ticketless) และการใช้ระบบบัตร

โดยสารแบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-ticketing)

การเดินทางของสายการบินต้นทุนต่ำจะเป็นแบบไม่มีบัตรโดยสาร (Ticketless) แต่จะเป็นบัตรโดยสารแบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-ticket) ซึ่งสายการบินจะประหยัดค่าใช้จ่ายในการพิมพ์บัตรโดยสารได้มาก นอกจากนี้ สายการบินต้นทุนต่ำจะไม่เสียโอกาสใดๆ

หากผู้โดยสารทำการสำรองที่นั่งแล้วต้องการยกเลิกการเดินทางหรือเปลี่ยนแปลงวันเวลาการเดินทาง เนื่องจากผู้โดยสารจะเปลี่ยนแปลงใดๆ ไม่ได้ ยกเว้นกรณี que ผู้โดยสาร ยอมจ่ายเงินเพิ่ม (Surcharge) และการขอคืนบัตรโดยสาร (Refund) ก็ไม่สามารถทำได้

2.5.12 ไม่มีตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสาร

การไม่มีตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารของสายการบินต้นทุนต่ำ ทำให้สายการบินสามารถประหยัดส่วนแบ่งจากการขายหรือค่าคอมมิชชั่นไปได้จำนวนมาก ผู้โดยสารจะต้องชำระเงินด้วยบัตรเครดิตเมื่อทำการสำรองที่นั่งและซื้อโดยตรงกับสายการบินทาง Internet หรือช่องทางโทรศัพท์ ทำให้สายการบินได้รับเงินสดก่อนที่เที่ยวบินนั้นๆ จะออกเดินทาง

2.5.13 การบริหารจัดการรายได้ไม่ยุ่งยาก

การที่สายการบินต้นทุนต่ำเสนอราคาขายในอัตราที่ต่ำกว่าสายการบินทั่วไป จึงเป็นที่นิยมของผู้โดยสารจำนวนมากมาใช้บริการ ทำให้อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) ของสายการบินต้นทุนต่ำส่วนใหญ่จะสูงตลอดทั้งปี สายการบินต้นทุนต่ำสามารถบริหารรายได้ได้ง่ายกว่าสายการบินทั่วไป เนื่องจากไม่ต้องพบกับปัญหาการประเมินอัตราผลตอบแทน (Yield Assessment) ซึ่งเกิดจากการจำหน่ายบัตรโดยสารประเภทที่ผู้โดยสารซื้อแบบหลายช่วงการเดินทาง ไม่ประสบปัญหาการจำหน่ายบัตรโดยสารที่มีความแตกต่างในเรื่องอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราในหลายประเทศ และไม่มีหลายระดับชั้นที่ให้บริการ (Class of Services) ให้เกิดความยุ่งยากในเรื่องการกำหนดอัตราค่าโดยสาร สิ่งเหล่านี้ทำให้การบริหารจัดการผลตอบแทนจากการลงทุน (Yield Management) ของสายการบินต้นทุนต่ำทำได้ง่ายกว่าสายบินทั่วไปมาก

2.5.14 ราคาบัตรโดยสารเที่ยวเดียว (One-way) ไม่สูง

ผู้โดยสารสามารถซื้อบัตรโดยสารเที่ยวเดียวจากสายการบินต้นทุนต่ำได้ในราคาที่ถูกลงกว่าการซื้อเที่ยวเดียวจากสายการบินทั่วไป คือ ซื้อได้ในราคาประมาณครึ่งหนึ่งของอัตราค่าโดยสารไป-กลับ ในขณะที่ผู้โดยสารที่เดินทางกับสายการบินทั่วไปต้องซื้อในราคาที่สูงกว่าครึ่งหนึ่งของบัตรโดยสารไป-กลับมาก การเดินทางเที่ยวเดียวด้วยสายการบินต้นทุนต่ำจึงไม่เป็นการบังคับผู้โดยสารด้วยราคาอื่นที่จะทำให้ผู้โดยสารต้องเดินทางด้วยสายการบินเดียวทั้งไปและกลับ

2.5.15 ใช้เวลาน้อยในการนำผู้โดยสารขึ้นเครื่อง (Boarding)

การขึ้นเครื่องของผู้โดยสารสามารถทำได้อย่างรวดเร็ว เนื่องจากไม่มีการระบุหมายเลขที่นั่งในบัตรขึ้นเครื่องบิน (Boarding Pass) ผู้โดยสาร สามารถเลือกที่นั่งบนเครื่องได้เอง โดยใช้หลักใครมาก่อนเลือกที่นั่งได้ก่อน รวมทั้งไม่ค่อยมีปัญหาเรื่องการจัดสมดุลน้ำหนัก (Weight Balance) เนื่องจากสายการบินต้นทุนต่ำมักไม่ทำการขน Cargo แต่มีเฉพาะกระเป๋า

สัมภาระผู้โดยสารเท่านั้น ทำให้ลดระยะเวลาที่เครื่องจอดอยู่ที่สนามบินลงได้ สามารถทำการออกบินได้อย่างรวดเร็วและไม่สิ้นเปลืองเวลา

2.5.16 มีการลดต้นทุนโดยการให้ผู้ชำนาญจากภายนอกมาดำเนินงานส่วนในองค์กร (Outsourcing)

สายการบินต้นทุนต่ำมักจะมีการลดต้นทุนในด้านการดำเนินงานด้านต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นโดยการลดจำนวนพนักงานภาคพื้น (Ground Staff) พนักงานเช็คอิน (Check-in-Staff) พนักงานซ่อมบำรุง (Aircraft Maintenance Staff) การไม่มีห้องพักผู้โดยสารชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจที่สนามบิน (First Class and Business Class Lounges) ไม่มีพนักงานจำนวนมากเหมือนสายการบินทั่วไป สิ่งเหล่านี้สามารถใช้ผู้ชำนาญจากภายนอกมาดำเนินงานบางส่วนในองค์กร (Outsourcing) ได้ สายการบินไม่ต้องจ่ายเงินเดือนและสวัสดิการเป็นจำนวนมากให้กับพนักงานประจำ ทำให้องค์กรมีขนาดเล็กและมีความคล่องตัวสูง พนักงาน 1 คน อาจต้องทำ 2-3 หน้าที่พร้อมกัน ในขณะที่สายการบินทั่วไปอาจต้องการพนักงานถึง 2-3 คนเพื่อแบ่งงานกันทำงานในเรื่องเดียวกัน

2.5.17 มีการใช้งานเครื่องบินประจำวันสูง (Daily Utilization)

การที่สายการบินต้นทุนต่ำสามารถใช้เวลาที่สนามบินน้อย ทำให้สายการบินใช้เวลาสั้น ตั้งแต่เครื่องลงจนกระทั่งเครื่องขึ้นอีกครั้ง (Aircraft's Turnaround Time) ทำให้มีการใช้งานเครื่องบินประจำวันสูง โดยจะสามารถทำการบินต่อวันได้มากกว่าสายการบินทั่วไป

Mason (2002) ได้ทำการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) เกี่ยวกับแนวโน้มของการตัดสินใจเลือกซื้อสินค้าทางการท่องเที่ยวในอนาคตของผู้บริโภค ซึ่งส่วนหนึ่งของการศึกษาได้ศึกษาถึง ผลกระทบของสายการบินต้นทุนต่ำที่มีต่อตลาดการท่องเที่ยว โดยได้ศึกษาถึงทัศนคติ (Attitude) ของผู้บริโภคที่มีต่อสายการบินต้นทุนต่ำ แล้วสรุปข้อดีและข้อเสียของสายการบินต้นทุนต่ำในสายตาของผู้บริโภค (แสดงผลเรียงลำดับ) ดังนี้

2.6 ข้อดีของสายการบินต้นทุนต่ำ ได้แก่

2.6.1 คุ่มค่า/ประหยัด (Price/Value for Money) เนื่องจากมีค่าโดยสารที่ถูกกว่าสายการบินปกติ

2.6.2 สะดวกในกรณีใช้เดินทางไปยังสนามบินหลักหรือสนามบินภูมิภาค (Primary/Regional Airport Convenience)

2.6.3 สามารถใช้บริการง่าย (Easy of Use) เพราะผู้โดยสารซื้อตั๋วผ่านระบบอินเทอร์เน็ตได้โดยตรง

2.6.4 สามารถทดแทนสายการบินปกติได้ (Lever Against Traditional Airlines)

2.6.5 ถือเป็นทางเลือกที่ดีกว่า (Better Choice)

2.7 ข้อเสียของสายการบินต้นทุนต่ำ ได้แก่

2.7.1 มีปัญหาเกี่ยวกับเครือข่ายตารางบิน (Schedule Network) เพราะสายการบินต้นทุนต่ำพยายามหลีกเลี่ยงตารางเวลาบินที่มีสายการบินปกติให้บริการอยู่แล้ว จึงทำให้ตารางบินแตกต่างออกไปหรืออาจไม่ตรงกับช่วงเวลาที่ถูกโดยสารมักจะเลือกใช้บริการ

2.7.2 มีข้อบังคับเกี่ยวกับตั๋ว (Ticket Restrictions) เช่น ไม่สามารถคืนตั๋ว หรือเปลี่ยนแปลงวันเดินทางได้

2.7.3 ไม่มีเที่ยวบินไปยังสนามบินท้องถิ่น (Not Local Airport) เนื่องจากเลือกให้บริการในเส้นทาง (Routes) หลักๆ เท่านั้น

2.7.4 ไม่ตรงต่อเวลา (Punctuality/Reliability) ในบางกรณีสายการบินต้นทุนต่ำ อาจมีสายการบินปกติเป็นเจ้าของ ดังนั้น สายการบินปกติที่มักจะให้ความสำคัญกับความตรงต่อเวลาอาจแทรกแซงสายการบินต้นทุนต่ำ ทำให้เวลาขึ้นบินหรือลงจอดล่าช้าออกไป

2.7.5 ไม่มีบริการชั้นธุรกิจ (Lack of Business Class)

2.7.6 มีปัญหาเรื่องการเชื่อมต่อกับสายการบินอื่น (Connecting Flight) เนื่องจากบางครั้งสายการบินต้นทุนต่ำอาจไม่ตรงต่อเวลา ทำให้ผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางเชื่อมต่อกับสายการบินอื่นพลาดเที่ยวบินได้

2.7.7 โดยทั่วไปยังขาดคุณภาพในการให้บริการ (General Lack of Quality) เช่น การบริการของพนักงาน หรือปัญหาในด้านความสะดวก เนื่องจากมีระยะเวลาที่จอดอยู่ที่สนามบินสั้น ทำให้ระยะเวลาในการดูแลความเรียบร้อยและความสะอาดสั้นลงไปด้วย

อย่างไรก็ตาม แม้สายการบินต้นทุนต่ำจะต้องพยายามประหยัดต้นทุนและค่าใช้จ่ายต่างๆ แต่สำหรับเรื่องความปลอดภัยนั้นไม่สามารถที่จะประหยัดได้ มาตรฐานความปลอดภัยของสายการบินต้นทุนต่ำจะต้องเทียบเท่ามาตรฐานสากล โดยมีมาตรฐานการดูแลรักษาเครื่องบินให้เป็นไปตามมาตรฐานของ Civil Aviation Authority (CAA) – UK และ Joint Aviation Authority (JAA) – Europe

2.8 ต้นทุนของธุรกิจการบิน

2.8.1 ต้นทุนคงที่ของธุรกิจการบิน¹¹

เป็นเงินลงทุนในการจัดหาทรัพย์สินถาวรมาใช้ในการผลิตบริการขนส่งทางอากาศเพื่อจำหน่ายแก่ผู้ให้บริการ ซึ่งประกอบด้วยรายการที่สำคัญดังต่อไปนี้คือ

1) ค่าที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง เป็นเงินลงทุนในการซื้อที่ดินและปลูกสร้างอาคารแบบต่างๆ ขึ้นเพื่อให้เหมาะแก่การใช้งานในธุรกิจการบินทุกด้าน

2) ค่าสัมปทานเส้นทาง เป็นเงินลงทุนในการให้ได้มาซึ่งเส้นทางบริการขนส่งทางอากาศที่ต้องการของแต่ละสายการบิน ซึ่งอายุของสัมปทานเส้นทางขึ้นอยู่กับรัฐบาลของแต่ละประเทศจะกำหนด

3) ค่าอุปกรณ์การบิน เป็นเงินลงทุนในการจัดซื้ออุปกรณ์การบินมาใช้ในการผลิตบริการขนส่งทางอากาศของแต่ละสายการบิน เช่น เครื่องบินและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับการบินอื่นๆ เป็นต้น เพื่อให้การบินมีความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัย

4) ค่าอุปกรณ์ภาคพื้นดิน เป็นเงินลงทุนในการจัดซื้ออุปกรณ์อำนวยความสะดวกบนภาคพื้นดินของแต่ละสายการบิน เพื่อให้การบริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

5) ค่าเครื่องใช้และเครื่องตกแต่งสำนักงาน เป็นเงินลงทุนในการจัดซื้อเครื่องมือเครื่องใช้ในการปฏิบัติงานการบิน และจัดซื้อเครื่องตกแต่งสำนักงานต่างๆ ของแต่ละสายการบินให้ดูสวยงามน่าปฏิบัติงาน

6) ค่าทรัพย์สินถาวรอื่นๆ เป็นเงินลงทุนในการจัดซื้อทรัพย์สินถาวรอื่นๆ นอกจากที่กล่าวมาแล้วข้างต้น

2.8.2 ต้นทุนผันแปรของธุรกิจการบิน

เป็นเงินลงทุนที่ต้องสำรองไว้เพื่อใช้หมุนเวียนในการดำเนินงานบริการขนส่งทางอากาศของธุรกิจการบิน ซึ่งประกอบด้วยรายการสำคัญดังต่อไปนี้

1) ค่าใช้จ่ายในการผลิตบริการขนส่งทางอากาศ เป็นเงินทุนด้านเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายต่างๆ ในการผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าของสายการบิน เช่น ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าอะไหล่เครื่องบิน ค่าเงินเดือน และเงินสวัสดิการของพนักงานฝ่ายผลิตบริการ เป็นต้น

¹¹ บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, ธุรกิจการบิน (กรุงเทพฯ; บริษัทเพรส แอนด์ ดีไซน์ จำกัด, 2548), หน้า 274 - 275.

2) ค่าใช้จ่ายในการบริหารงานบริการขนส่งทางอากาศ เป็นเงินลงทุนด้านเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายต่างๆ ในการบริหารงานบริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าของแต่ละสายการบิน เช่น ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์ ค่าน้ำประปา ค่าไฟฟ้า ค่าโทรศัพท์ ค่าเลี้ยงรับรอง ค่าฝึกอบรมพนักงาน ค่าจ้างเงินเดือนและสวัสดิการของฝ่ายบริการ เป็นต้น

3) ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่ไม่เกี่ยวกับการดำเนินงาน เป็นเงินลงทุนด้านเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่ไม่ใช้การดำเนินงานโดยตรงของแต่ละสายการบิน เช่น ค่าภาษี ค่าดอกเบี้ย เป็นต้น

2.9 แนวความคิดและนโยบายของรัฐบาลไทยต่อการจัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำ

แนวความคิดและนโยบายของรัฐบาลต่อการจัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำได้เริ่มต้นขึ้นตั้งแต่เริ่มมีการจัดตั้งสายการบินแห่งชาติสายที่ 2 ขึ้นในประเทศไทย เมื่อ พ.ศ. 2536 เมื่อ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (Bangkok Airways Co.,Ltd.) ได้มีหนังสือถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในขณะนั้น (พันเอก วินัย สมพงษ์) เพื่อขออนุญาตให้บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด เป็นสายการบินที่กำหนด หรือ Designated Airlines โดยให้เหตุผลว่า เนื่องจากรัฐบาลมีนโยบายที่ต้องการส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของการบินและการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคนี้และต้องการให้ภาคเอกชนเข้ามามีบทบาทร่วมในการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยว และเห็นว่ายังมีเส้นทางการบินอีกหลายเส้นทาง หลายจุดที่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ยังไม่ได้ใช้สิทธิการบิน แต่ในขณะเดียวกันสายการบินต่างประเทศสามารถใช้สิทธิมาขึ้น – ลง ที่ประเทศไทยได้อย่างเต็มที่ จึงขอให้มีการพิจารณาทบทวนเงื่อนไขดังกล่าว ให้บริษัทการบินกรุงเทพ จำกัด มีโอกาสเสริมสร้างศักยภาพของการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย และช่วยนำนักท่องเที่ยวต่างประเทศมายังประเทศไทยได้มากยิ่งขึ้น โดยเส้นทางบินต่างๆ ที่จะกำหนดให้ทำการบินได้นั้น จะหลีกเลี่ยงการซ้ำซ้อนกับเส้นทางบินของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

สำหรับคำว่า “สายการบินที่กำหนดของประเทศ” หรือ Designated Airlines นั้น ในข้อตกลงว่าด้วยการเดินอากาศหมายถึง สายการบินซึ่งรัฐคู่สัญญาแต่งตั้งให้ใช้สิทธิการบินแทนประเทศของตนตามสิทธิที่แลกเปลี่ยนกัน¹²

กระทรวงคมนาคมในสมัยที่พันเอก วินัย สมพงษ์ เป็นรัฐมนตรี ก็มีแนวความคิดว่า การที่จะมีสายการบินแห่งชาติเพิ่มขึ้นอีกสายหนึ่งนั้น จะมีผลดีในด้านของการแข่งขันเพราะจะทำให้สายการบินมีการพัฒนาประสิทธิภาพและสามารถแข่งขันในด้านการบริการให้ดีขึ้น ประชาชนจะได้รับประโยชน์และรัฐจะไม่สูญเสียผลประโยชน์ใดๆ แม้แต่น้อย เพราะสิทธิการบิน

¹² ศัลยา ประชาชาติ, หนังสือพิมพ์มติชนรายวัน (6 พฤษภาคม 2536): 6.

ของประเทศ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เองก็ใช้สิทธิเพียงแค่ 50% ส่วนที่เหลือถูกทิ้งไว้โดยไม่มีการใช้สิทธิแต่อย่างใด นอกจากนี้ จะเป็นผลดีต่อผู้ใช้บริการจากการเปิดเสรีมากขึ้นทั้งในแง่บริการและการเพิ่มเที่ยวบินไปยังจุดหมายปลายทาง

นอกจากนั้น นโยบายของรัฐต้องการให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินและการขนส่งทางอากาศในภูมิภาค รวมทั้งขยายการขนส่งทางอากาศภายในประเทศให้ทั่วถึงยิ่งขึ้น และตลาดการบินของประเทศมีผู้โดยสารระหว่างประเทศเข้า – ออก ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพฯ จัดเป็น 1 ในท่าอากาศยาน 20 แห่งที่มีจำนวนผู้โดยสารมากที่สุดในโลก และประเทศไทยจัดเป็นประเทศที่น่าท่องเที่ยวที่สุดเป็นอันดับที่ 3 ของภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก รองจากประเทศจีนและมาเลเซีย จากการสำรวจของ ACI (Airport Council International) ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นว่าตลาดการบินของไทยมีขนาดใหญ่กว่า ใต้หวัน เกาหลี อินโดนีเซีย และมาเลเซีย¹³ ซึ่งประเทศเหล่านี้มีสายการบินที่กำหนดมากกว่า 1 สาย ฉะนั้น ในเชิงเปรียบเทียบจึงมีความเป็นไปได้ที่ประเทศไทยจะมีสายการบินที่กำหนดมากกว่า 1 สายการบิน ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับความพร้อมของผู้ประกอบการ

อย่างไรก็ตาม คำขอของบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด ที่จะขอเป็นสายการบินที่กำหนดสายที่สอง ไม่ประสบความสำเร็จ โดยกรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม ได้มีความเห็นว่า บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด ยังไม่พร้อมที่จะเป็นสายการบินที่กำหนดสายที่สอง เนื่องจากบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด มีทุนจดทะเบียนเพียง 220 ล้านบาท และพนักงานจำนวน 448 คน ทั้งมีเครื่องบินจำนวน 8 ลำ จากที่ได้รับอนุญาตทำการบินในประเทศจำนวน 18 เส้นทางบิน แต่ทำการบินจริงๆ เพียง 11 เส้นทางบิน และยังไม่ทำการบินอีก 7 เส้นทางบิน ส่วนผลการดำเนินการมีเส้นทางบินที่ให้รายได้สูงสุด คือ กรุงเทพฯ – สมุย – กรุงเทพฯ สำหรับอีก 10 เส้นทางที่ดำเนินการบริการให้ผลตอบแทนไม่คืนัก โดยงบการเงินปี 2534 มีกำไรสุทธิกว่า 28 ล้านบาท และขาดทุนสะสมสิ้นปีกว่า 15 ล้านบาท จึงถือได้ว่าเป็นเพียงสายการบินขนาดเล็กที่ดำเนินการบินประจำภายในประเทศเป็นส่วนใหญ่และประสบการณ์ด้านการบินต่างประเทศมีเพียงเล็กน้อย ดังนั้น การทำการบินในเส้นทางระหว่างประเทศในฐานะสายการบินที่กำหนด จึงยังต้องใช้เวลาในการพัฒนาและสร้างประสบการณ์เพื่อให้เกิดความพร้อมต่อไปอีก¹⁴

ต่อมา คณะกรรมการการบินพลเรือน (กปร.) ได้มีแนวความคิดในการตั้งสายการบินที่กำหนดสายที่สอง โดยให้บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จัดตั้งบริษัทย่อย (Holding Company) เพื่อทำการร่วมทุนกับบริษัทเอกชนในการประกอบกิจการเดินอากาศอีก

¹³ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน), รายงานประจำปี 2547. กรุงเทพฯ: บริษัทการบินไทย, 2548.

¹⁴ ยุทธศักดิ์ คณาสวัสดิ์, หนังสือพิมพ์วิญญูจักร (26 เมษายน 2536): 13.

สายหนึ่งของประเทศ สำหรับในส่วนของบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด ก็จะมีเปิดโอกาสให้เข้ามาถือหุ้นด้วย ในฐานะที่เคยทำการบินในประเทศมาก่อน แต่ไม่ใช่เป็นการถือหุ้นใหญ่เช่นเดียวกับบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) โดยถือว่าจะต้องมีหุ้นในสัดส่วนเท่ากันกับบริษัทอื่นๆ ที่จะเข้ามาถือหุ้นด้วย โดยบริษัทการบินที่ตั้งใหม่จะทำการบินภายในประเทศทั้งหมด และเส้นทางต่างประเทศ บางเส้นทางที่ช่วยสนับสนุนบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

แต่เนื่องจากได้มีการเปลี่ยนตัวรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมาเป็น ดร.วิจิตร ศุกรพงษ์ชัย จึงทำให้นโยบายการจัดตั้งสายการบินที่กำหนดสายที่สองเปลี่ยนแปลงไป โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีแผนนโยบายให้มีการแข่งขันด้านการบินและเปิดเสรี เช่นเดียวกับที่ประเทศไทยเปิดเสรีในทุกๆ ด้าน หากมีการจัดตั้งสายการบินที่กำหนดสายที่สองในลักษณะบริษัทย่อยก็ถือไม่ได้ว่าเป็นการแข่งขัน จึงได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาการจัดตั้งสายการบินที่กำหนดสายที่สอง ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้พิจารณาศึกษาแนวทางและรูปแบบจำนวน 4 รูปแบบ คือ¹⁵

รูปแบบที่ 1 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ยังคงดำเนินธุรกิจการบินอยู่เพียงรายเดียว แต่ให้กระจายหุ้นของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ให้กับภาคเอกชนทั้งหมด

รูปแบบที่ 2 แปรสภาพบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ออกเป็นบริษัทเอกชน (มหาชน) ที่ทำธุรกิจการบิน และธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยาน โดยตัวบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จะมีสภาพเป็นเพียง Asset Company และไม่ทำธุรกิจการบินอีกต่อไป และเมื่อให้เช่าหรือขายทรัพย์สินที่มีอยู่ให้กับบริษัทที่แตกตัวไปดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว ก็จะยุบเลิกบริษัทไปโดยเร็ว ส่วนบริษัทเอกชนที่ทำธุรกิจการบินอยู่แล้วในปัจจุบันก็ยังคงให้ทำธุรกิจต่อไป หรือจะมีการจัดตั้งบริษัทเอกชนโดยเอกชนขึ้นมาเพื่อทำธุรกิจการบินเพิ่มเติมอีกก็ได้

รูปแบบที่ 3 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ยังคงเป็นรัฐวิสาหกิจ ดำเนินธุรกิจการบินเหมือนเดิม แต่ให้บริษัทการบินเอกชนที่ทำธุรกิจการบินอยู่ในปัจจุบันและหรือเอกชนจัดตั้งสายการบินขึ้นมาอีกบริษัทหนึ่ง โดยทางราชการจะเป็นผู้กำหนดบทบาทและความเข้มข้นของการแข่งขัน

รูปแบบที่ 4 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ยังคงเป็นรัฐวิสาหกิจและดำเนินธุรกิจการบินเหมือนเดิม แต่เปิดโอกาสให้เอกชนจัดตั้งสายการบินขึ้นมาไม่จำกัดจำนวนบริษัท

คณะกรรมการได้พิจารณาทั้ง 4 รูปแบบแล้ว เห็นว่ารูปแบบที่สาม และรูปแบบที่สี่ มีความเหมาะสมกับการที่จะให้มีการแข่งขันกันระหว่างสายการบิน แต่ในขั้นต้นควรจะเริ่มดำเนินการในรูปแบบที่สาม และให้บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) แปรรูปเป็นบริษัทมหาชน

¹⁵ กรมการบินพาณิชย์, “ระเบียบวาระการประชุมคณะกรรมการการบินพลเรือนครั้งที่ 1/2538”.

100% โดยเร็วที่สุด ซึ่งข้อเสนอดังกล่าวของอนุกรรมการฯ ได้รับการเห็นชอบจากคณะกรรมการการบินพลเรือน (กปร.) ซึ่งมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานเมื่อวันที่ 24 เมษายน 2538

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากได้มีการเปลี่ยนแปลงรัฐบาล จึงทำให้นโยบายดังกล่าวต้องถูกระงับไปเป็นการชั่วคราวเพื่อรอรัฐบาลชุดใหม่มาดำเนินการต่อไป

ในรัฐบาลนายกรัฐมนตรีนเรนทรวิโรฒ ศิลปอาชา ได้มีนโยบายอย่างชัดเจนที่จะส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการจัดตั้งสายการบินและสายการบินแห่งชาติเพิ่มขึ้น เร่งรัดการจัดตั้งศูนย์ซ่อมเครื่องบินขนาดใหญ่และศูนย์กลางการผลิตและขนส่งอากาศยานนานาชาติ

ดังนั้น เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐบาลที่ได้แถลงไว้ต่อรัฐสภา กระทรวงคมนาคมจึงได้ดำเนินการเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อขอทบทวนนโยบายการบินพาณิชย์ของประเทศสรุปได้ดังนี้¹⁶

เนื่องจากในปัจจุบันปริมาณการจราจรทางอากาศของประเทศไทย รวมทั้งปริมาณการจราจรของประเทศต่างๆ ในภูมิภาคนี้มีอัตราการเจริญเติบโตสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง การที่ประเทศไทยมีสายการบินของรัฐเพียงสายเดียวเป็นสายการบินที่กำหนด ย่อมไม่เพียงพอต่อการให้บริการ และไม่สอดคล้องกับความต้องการของสาธารณชน เกิดการเสียเปรียบในการแข่งขันกับประเทศอื่น นอกจากนี้ การเสนอบริการในตลาดที่มีปริมาณการจราจรหลายขนาดต้องจัดหาอากาศยานหลายแบบมาใช้ในการบริการทำให้มีต้นทุนสูงในการจัดหาอากาศยานและปัญหาในการจัดหาบุคลากรประจำหน้าที่ รวมทั้งปัญหาการซ่อมบำรุง การเสนอบริการจึงไม่ได้รับการพัฒนาเท่าที่ควร

จากนโยบายที่ให้สายการบินของรัฐ เป็นสายการบินที่กำหนดของประเทศเพียงสายเดียว เพื่อเสนอบริการในทุกระดับของตลาด ซึ่งไม่อาจตอบสนองความต้องการได้อย่างทั่วถึง สะท้อนให้เห็นว่านโยบายดังกล่าวไม่เหมาะสมกับตลาดการบินของประเทศในปัจจุบัน กระทรวงคมนาคมพิจารณาเห็นว่ากรมมีสายการบินที่กำหนดสายที่สอง เพื่อมารองรับกับปริมาณการจราจรและแบ่งสรรบริการดำเนินการบริการในระดับที่เหมาะสมจะช่วยให้การพัฒนาธุรกิจการบินของประเทศเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้ศึกษากำหนดรูปแบบของสายการบินที่กำหนดสายที่สอง และเห็นว่า รูปแบบที่เหมาะสมคือให้บริษัทการบินเอกชนที่ทำธุรกิจการบินในปัจจุบันและ/หรือ นิติบุคคล จัดตั้งบริษัทขึ้นมาอีกบริษัทหนึ่งเพื่อดำเนินกิจการเป็นสายการบินที่กำหนดสายที่สอง และเมื่อบริษัทที่จะดำเนินกิจการเป็นสายการบินที่กำหนดสายที่สองได้จัดตั้งและดำเนินการไปเป็น

¹⁶ กระทรวงคมนาคม, “หนังสือที่ คค. 0404/9783”, 23 กันยายน 2538.

ระยะเวลา 4 ปีแล้ว จึงจะเปิดโอกาสให้เอกชนยื่นคำขอให้ทางราชการ พิจารณาเพื่อเป็นสายการบินที่กำหนดรายต่อไป

เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐบาลที่ได้แถลงไว้ต่อรัฐสภาในอันที่จะส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการจัดตั้งสายการบินและสายการบินแห่งชาติเพิ่มขึ้น รวมทั้งเพื่อเป็นการพัฒนาธุรกิจการบินของประเทศให้เจริญยิ่งขึ้นและสอดคล้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ จึงควรเปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามามีบทบาทในการเสนอบริการขนส่งทางอากาศของประเทศ และเป็น การแบ่งเบาภาระของรัฐบาลที่จะช่วยลดการลงทุนสายการบินของรัฐอีกทางหนึ่งด้วย แต่เนื่องจากมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน 2521 กำหนดนโยบายการบินพาณิชย์ของประเทศว่าสายการบินของรัฐเท่านั้นเป็นสายการบินที่กำหนดของประเทศได้ รวมทั้งยกเลิกนโยบายการบินเช่าเหมาเต็ม ซึ่งรัฐบาลมีนโยบายที่จะสนับสนุนสายการบินของไทยมิใช่สายการบินของรัฐ ทั้งนี้เพราะนโยบายใหม่เปิดให้เอกชนสามารถเป็นสายการบินที่กำหนดของประเทศและสามารถดำเนินการซึ่งอาจแข่งขันกับสายการบินของรัฐได้ ดังนั้น ในการพิจารณาอนุญาตบริการการบินเช่าเหมาจะพิจารณาว่า บริการการบินเช่าเหมาเป็นเพียงบริการเสริมของเที่ยวบินประจำเท่านั้น

คณะรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ได้ให้ความเห็นชอบกับข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม และกรมการบินพาณิชย์ได้นำไปปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติม คือ

- (1) ให้มีการเพิ่มจำนวนเงินค้ำประกัน 500 ล้านบาท เป็นระยะเวลา 1 ปี
- (2) ภายหลังจากจัดตั้งระยะเวลาหนึ่งตามกำหนดจะต้องกระจายหุ้นในตลาดหลักทรัพย์ 30%
- (3) ให้เอกชนที่จะเสนอประมูลต้องเสนอเรื่องการดำเนินการด้านการบินมา 3 ประเภท ได้แก่ การบินในประเทศ ภูมิภาค และสากล
- (4) ไม่จำเป็นต้องมีการกำหนดบังคับระยะเวลาการเปิดทำการบินภายหลังที่ได้รับสัมปทาน ซึ่งควรจะให้บริษัทเอกชนเป็นผู้กำหนดเอง¹⁷

จากการศึกษาข่าวสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับกาตั้งสายการบินแห่งชาติสายที่ 2 นั้น พบว่า ได้มีภาคเอกชนหลายกลุ่มได้แสดงความสนใจที่จะเข้าร่วมลงทุนจัดตั้งสายการบินแห่งชาติสายที่ 2 กล่าวคือ¹⁸

1. กลุ่มซีพีร่วมกับกลุ่มบ้านฉาง ซึ่งเคยร่วมหุ้นในบริษัทแอร์คอมโบเดีย
2. กลุ่มชินวัตร ซึ่งมีกำลังทุนมาก
3. กลุ่มนางพรพรรณ กอนันทเกียรติ ซึ่งร่วมหุ้นกับบริษัทโอเรียนเอ็กซ์เพรสแอร์
4. กลุ่มบางกอกแอร์เวย์ ซึ่งมีเครื่องบินขนาดเล็กและเปิดบินภายในประเทศอยู่

¹⁷ สามารถ ราชพลสิทธิ์, หนังสือพิมพ์เดลินิวส์ (14 พฤศจิกายน 2538): 9.

¹⁸ ไพเราะ เลิศวิกรม, หนังสือพิมพ์ผู้จัดการรายวัน (17 พฤศจิกายน 2538): 36.

5. กลุ่มนายเจริญ สิริวัฒนภักดี ซึ่งมีทุนมาก
6. กลุ่มนางราศี บัวเลิศ

ต่อมาในช่วงที่ พ.ต.ท.ดร.ทักษิณ ชินวัตร เป็นนายกรัฐมนตรี ได้หารือกับ นายกรัฐมนตรีของประเทศสิงคโปร์ นายโก๊ะ จ๊ก ตง เกี่ยวกับเรื่องที่ว่ารัฐบาลไทยจะร่วมมือกับรัฐบาล สิงคโปร์ในการจัดทำโครงการที่จะทำให้ “เชียงใหม่” เป็นศูนย์กลางการบิน (Aviation Hub) ของ อนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง โดยใช้เงินลงทุนในการพัฒนาสนามบินเชียงใหม่ประมาณ 28,000 ล้านบาท และโครงการผลักดันในการจัดตั้ง “สายการบินต้นทุนต่ำ” (Low-cost Airlines) โดยหวังว่าจะ ทำให้ประเทศไทยสามารถเป็นศูนย์กลางการค้าและท่องเที่ยว โดยทางสิงคโปร์สนใจที่จะเปิดสาย การบินที่เชียงใหม่โดยจะเจาะ 6 ประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ได้แก่ ประเทศไทย จีน พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม และยังคงรวมบังคลาเทศเพิ่มเข้าไปด้วย นอกจากนี้ ทางประเทศสิงคโปร์ ยังต้องการร่วมลงทุนดำเนินกิจการสายการบินต้นทุนต่ำโดยใช้สนามบินเชียงใหม่เป็นศูนย์กลาง การบินด้วย อย่างไรก็ตาม ทางด้านนักวิชาการบางคนรวมทั้งภาคเอกชนโดยเฉพาะกลุ่มสายการ บินเอกชนก็ได้แสดงความคิดเห็นทั้งเห็นด้วยและไม่เห็นด้วยในเรื่องดังกล่าว เนื่องจากเกรงว่าหาก ทำเช่นนั้นประเทศไทยอาจจะเป็นฝ่ายไม่ได้รับประโยชน์อย่างแท้จริง

การเข้ามามีบทบาทของรัฐบาลในกิจกรรมการขนส่งทางอากาศ ก็โดยการทำให้ หน้าที่ควบคุมดูแลการขนส่งพลเรือนทางอากาศทั้งภายในและภายนอกประเทศให้เป็นไปตาม กฎหมาย ตลอดจนส่งเสริมและพัฒนาการขนส่งทางอากาศให้ก้าวหน้าไปอย่างมีประสิทธิภาพ ปลอดภัย สม่่าเสมอ ดังสามารถเห็นได้จากนโยบายของรัฐบาลที่แถลงต่อรัฐสภา เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2544 ที่ได้ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาการคมนาคมทางอากาศ โดยได้ กำหนดไว้อย่างชัดเจนว่าจะพัฒนาคุณภาพและปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งทาง อากาศ เพื่อรองรับความต้องการของผู้ใช้บริการ ตลอดจนส่งเสริมการท่องเที่ยวและการขยายตัว ทางเศรษฐกิจ¹⁹

ในส่วนที่กล่าวมานี้ ผู้เขียนมีความเห็นว่า มีข้อเท็จจริงที่ขัดแย้งกับคำกล่าวของ นายกรัฐมนตรีทักษิณข้างต้นเกี่ยวกับที่รัฐบาลไทยจะร่วมมือกับรัฐบาลสิงคโปร์ในการจัดทำ โครงการที่จะทำให้ “เชียงใหม่” เป็นศูนย์กลางการบิน โดยทางประเทศสิงคโปร์ยังต้องการร่วม ลงทุนดำเนินกิจการสายการบินต้นทุนต่ำโดยใช้สนามบินเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางการบินด้วยนั้น

¹⁹ กระทรวงคมนาคม, แผนหลักการขนส่ง พ.ศ. 2542-2549 (2542), หน้า 3.

โดยสิ้นเชิง เนื่องจากทางรัฐบาลสิงคโปร์เองก็สนับสนุนการจัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำเช่นกัน โดยจะมีการขยายสนามบินชางฮีซึ่งเป็นสนามบินนานาชาติ และเพื่อเป็นการส่งเสริมให้ประเทศสิงคโปร์เป็นศูนย์กลางทางการบินในเอเชียอย่างแท้จริง เพราะฉะนั้นการที่นายกรัฐมนตรีทักษิณออกมาประกาศตามคำกล่าวข้างต้นนั้น วิเคราะห์ได้ว่า เป็นการใช้ภาวะผู้นำที่มีอยู่ในการสร้างวาทกรรมใหม่สำหรับการพัฒนาขึ้นมา อาจกล่าวได้ว่า นายกรัฐมนตรีในฐานะผู้นำประเทศ และในฐานะผู้แทนประเทศในการเจรจากับต่างประเทศ ใช้ภาวะของตนที่มีอยู่เจรจาประเด็นทางธุรกิจของประเทศที่เอื้อประโยชน์ธุรกิจของกลุ่มตนเองและพวกพ้อง ในที่นี้คือ เจรจาประเด็นเพื่อให้สิงคโปร์ร่วมลงทุนพัฒนาสนามบินเชียงใหม่ และเพื่อจัดตั้งโครงการสายการบินต้นทุนต่ำ โดยให้เหตุผลต่อประชาชนไทยว่า เป็นการพัฒนาเพื่อให้สนามบินเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางการบินในอนาคต

การกระทำของนายกรัฐมนตรีทักษิณในประเด็นเรื่องนี้ ถ้ามองอย่างเป็นกลาง ประเทศไทยก็อาจจะได้ประโยชน์ในอนาคต หากเชียงใหม่จะเป็นศูนย์กลางทางการบินในภูมิภาคอาเซียนจริงๆ แต่ในทางกลับกัน ในเมื่อประเทศสิงคโปร์ก็มีเป้าหมายที่จะเป็นศูนย์กลางทางการบินในภูมิภาคอาเซียนเช่นกัน ดังนั้นในความเป็นจริงแล้ว ประเทศสิงคโปร์ก็ย่อมจะต้องเลือกผลักดันประเทศของตนเองให้พัฒนาไปสู่เป้าหมายที่วางไว้แน่นอน แทนที่จะมาสนับสนุนประเทศไทย เพราะฉะนั้น การที่นายกรัฐมนตรีทักษิณกล่าวอ้างในเรื่องการเจรจากับประเทศสิงคโปร์ อาจไม่เป็นความจริงทุกประเด็น อาจมีบางประเด็นที่บิดเบือนเจตนารมณ์ของตนเองในส่วนผลประโยชน์ส่วนตนและพวกพ้อง ซึ่งไม่ได้สื่อออกมาต่อสาธารณชนนั่นเอง

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 3 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเรื่อง “เศรษฐศาสตร์การเมืองว่าด้วยการбинต้นทุนต่ำ” ในครั้งนี้ ได้ใช้แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

- 3.1 ทฤษฎีผู้นำ (Elite Model)
- 3.2 แนวคิดเกี่ยวกับอำนาจ
- 3.3 ตัวแบบกลุ่ม
- 3.4 แนวคิดเรื่อง รัฐกับนักธุรกิจในระบบตลาด: ทศนะของ Lindblom
- 3.5 แนวคิดเกี่ยวกับ “การคอร์รัปชันที่ผิดกฎหมายกับการคอร์รัปชันในเชิงจริยธรรม”
- 3.6 การคอร์รัปชันเชิงนโยบาย
- 3.7 แนวคิดเรื่อง นายทุนอิทธิพล
- 3.8 แนวคิดผลประโยชน์ทับซ้อน หรือความขัดแย้งกันระหว่างผลประโยชน์ส่วนตัวและผลประโยชน์ส่วนรวม (Conflict of Interests)¹
- 3.9 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

3.1 ทฤษฎีผู้นำ (Elite Model)

ทฤษฎีผู้นำ มองว่า นโยบายมาจากการกำหนดของชนชั้นนำในสังคม นโยบายจึงสะท้อนความต้องการและรักษาผลประโยชน์ของชนชั้นนำในสังคมมากกว่าจะสนองต่อคนส่วนใหญ่ ทฤษฎีนี้มีรากฐานอยู่บนแนวความคิดเรื่องการแบ่งชั้นทางสังคม (social stratification) อันเป็นแนวความคิดทางสังคมวิทยา ซึ่งให้คำอธิบายลักษณะทางสังคมมนุษย์ว่าเป็นสังคมที่มีลักษณะความไม่เสมอภาคในลักษณะต่างๆ กัน การแบ่งชั้นทางสังคมจึงหมายถึงการจัดคนในสังคมออกเป็นกลุ่มที่มีความไม่เสมอภาคกัน หรือลดหลั่นกันตามฐานตำแหน่งที่ไม่เท่าเทียมกัน ในด้านอำนาจ ทรัพย์สิน การประเมินค่าทางสังคม และความพึงพอใจในด้านจิตใจ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งว่า ความไม่เสมอภาคทางสังคมที่นำไปสู่การแบ่งคนเป็นชนชั้น

¹ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, โครงการศึกษาความขัดแย้งระหว่างผลประโยชน์ส่วนตนและผลประโยชน์ส่วนรวม (conflict of interests) (กรุงเทพ: 2546), หน้า 15-20.

ดังกล่าวนี้เป็นเพราะเกิดความไม่เสมอภาคในด้าน อำนาจ ทรัพย์สิน การประเมินค่าทางสังคม และความพึงพอใจในด้านจิตใจ อย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างรวมกัน²

การแบ่งชั้นทางสังคมเป็นเรื่องที่สังคมกำหนดขึ้นมาโดยแท้ ไม่ว่าจะสังคมนั้นๆ จะแบ่งคนเป็นกี่ชั้นก็ตาม จะมีคนกลุ่มน้อยหรือจำนวนน้อยเป็นสัดส่วนน้อยนิดของคนในสังคมทั้งหมดเท่านั้นที่ถูกจัดว่าเป็นชนชั้นสูงสุดของสังคม เป็นกลุ่มคนที่เปรียบเทียบกับปลายแหลมของรูปประมิต ถ้าประมิตทั้งอันหมายถึงคนทั้งหมดในสังคม คนจำนวนน้อยนี้เองมีอำนาจมากที่สุด ร่ำรวยที่สุด หรือร่ำรวยมีทรัพย์สินมากกว่าคนกลุ่มอื่นๆ ซึ่งอาจกล่าวว่าเป็นกลุ่มคนที่ครอบงำการใช้อำนาจและการตัดสินใจของสังคมเอาไว้ในมือ คนกลุ่มน้อยเป็นผู้ควบคุมการตัดสินใจในนโยบายของสังคมเอาไว้ โดยคนกลุ่มนี้มักจะรวมตัวกันเหนียวแน่น มีผลประโยชน์ร่วมกัน พูดภาษาเดียวกัน รวมตัวกันเป็นชนชั้นปกครอง (ruling class) มีอุดมการณ์ร่วมกัน มีความเชื่อและโลกทัศน์แบบเดียวกัน และที่สำคัญที่สุดชนชั้นนี้ปกครองและใช้อำนาจเพื่อประโยชน์ของกลุ่มตนเอง

คนกลุ่มน้อยที่อยู่อดประมิตของอำนาจและทรัพย์สินดังกล่าวนี้ เรียกได้ว่าเป็นชนชั้นนำ (elite) เปรียบได้กับผู้นำรัฐบาล คือ ทักษิณ ชินวัตร และพวกพ้อง เป็นกลุ่มคนที่ใช้อำนาจและตัดสินใจแทนประชาชนในชุมชนหรือสังคม อาศัยความได้เปรียบเข้าถึงหรือเข้าควบคุมการตัดสินใจของสังคมและชุมชนเอาไว้ ซึ่งอำนาจตัดสินใจดังกล่าว ก็คืออำนาจปกครอง นั่นเอง

อำนาจและทรัพย์สินมักเป็นของคู่กัน คนที่มีอำนาจมักใช้อำนาจแสวงหาทรัพย์สิน คนมีทรัพย์สิน หรือร่ำรวยมักใช้ทรัพย์สินเป็นฐานแสวงหาอำนาจ กรณีทักษิณ ชินวัตร นักธุรกิจใหญ่ในประเทศไทย ฐานะร่ำรวยมหาศาล แม้ไม่เป็นนายกรัฐมนตรีก็ใช้ชีวิตอย่างสะดวกสบาย แต่สังเกตได้ว่า คนที่มีพร้อมทุกอย่างแบบทักษิณ ชินวัตร มีความจำเป็นอะไรที่จะต้องเข้าสมัครรับเลือกตั้งและได้รับเลือกตั้งเป็นนายกรัฐมนตรีในที่สุด ในเมื่อผลตอบแทนในส่วนของการได้แต่ละเดือนของนายกรัฐมนตรีเป็นเงินเพียงเล็กน้อยเท่านั้น ผู้วิจัยมองว่า ด้วยความที่ทักษิณ เป็นเจ้าของทรัพย์สินมากมายอยู่แล้ว เขาแต่เพียงอำนาจในสังคมหากไม่มีตำแหน่งทางการเมือง ดังนั้นเป็นไปได้ว่าการเข้ามารับตำแหน่งทางการเมืองในฐานะนายกรัฐมนตรีนั้น ก็เพื่อที่จะกุมอำนาจในการตัดสินใจไว้ที่ตนเองและกลุ่มพวกพ้องอาจเพื่อผลประโยชน์ต่อประชาชนดั่งนโยบายต่างๆ ที่นำมาสนองความต้องการของประชาชนและเพื่อผลประโยชน์ต่อตนเองและพวกพ้องที่มหาศาลกว่า กล่าวคือ ทั้งสองอย่าง คือ อำนาจและทรัพย์สินเอื้ออำนวยต่อกันและกัน นอกจากอำนาจและทรัพย์สินแล้ว ยังมีปัจจัยอื่นๆ อีกที่ส่งเสริมให้คนเป็นชนชั้นนำ คือ ความเคารพนับถือ ทักษะ ความ

² ระดม วงษ์น้อย, แนวความคิด เรื่องชนชั้นนำและการศึกษาโครงสร้างอำนาจชุมชน (กรุงเทพฯ: ศูนย์วิจัยคณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2527), หน้า 6 – 7.

เชี่ยวชาญ ความรู้ ฯลฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ถ้าปัจจัยนั้นมีลักษณะเฉพาะเจาะจงแล้ว ปัจจัยนั้นจะมีลักษณะส่งเสริมบุคคลให้ได้รับการยอมรับเป็นชนชั้นนำก็ต่อเมื่อได้รับการยอมรับจากคนในสังคม³

สรุปแนวคิดชนชั้นนำได้ว่า ตัวแบบนี้มีความเชื่อพื้นฐานว่า ในสังคมประกอบด้วยชนชั้นนำที่มีจำนวนน้อย และประชาชนที่มีจำนวนมาก แต่นโยบายจะออกมาจากผู้นำ กล่าวคือแนวทางสะท้อนค่านิยมที่เลือกสรรแล้วของกลุ่มผู้นำ ดังที่นักทฤษฎีประชาธิปไตยพยายามเอ่ยอ้างถึง โดยแท้จริงแล้วมันสะท้อนค่านิยม และความชอบของกลุ่มผู้นำ

ในสังคมไทยหลายๆ นโยบายก็เป็นไปตามแบบผู้นำซึ่งรวมทั้งนโยบายประชานิยมต่างๆ ล้วนแต่เกิดจากการริเริ่มและการตัดสินใจของผู้นำ และประชาชนเป็นผู้บริโภคนโยบายโดยไม่ได้มีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบาย เช่น การประกาศเลิกควบคุมอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำ ซึ่งไม่ผ่านกระบวนการกลั่นกรองทางรัฐสภา แต่มาจากความต้องการของกลุ่มผู้นำเอง และมีข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการร่วมทุนกับมาเลเซียในการจัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำในเวลาอันรวดเร็ว ซึ่งก่อนหน้านี้ในประเทศไทยยังไม่เคยมี เนื่องจากต้นทุนการดำเนินงานของธุรกิจการบินค่อนข้างสูง และผู้ให้บริการก็จะกระจุกตัวอยู่กับกลุ่มคนที่ค่อนข้างมีฐานะ ดังนั้นจึงไม่ใช่คนส่วนใหญ่ในสังคมไทย แต่ถ้าหากเป็นสายการบินต้นทุนต่ำ ซึ่งเน้นจุดขายด้านราคาที่คนทั่วไปในสังคมสามารถจะรับบริการได้แล้ว จะขัดแย้งกับอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำที่เคยกำหนดไว้เป็นอย่างมาก ฉะนั้นเมื่อมีประกาศยกเลิกการควบคุมอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำแล้ว ก็ทำให้ผู้ประกอบการธุรกิจการบินสามารถจะลดค่าบริการให้ต่ำที่สุดเพื่อดึงดูดให้คนส่วนใหญ่ในสังคมเข้ามาใช้บริการเพื่อแลกกับความรวดเร็วในการเดินทาง โดยที่ผู้ประกอบการเองก็จะไม่เดือดร้อนจากค่าบริการที่ต่ำมาก เพราะผู้ประกอบการเองก็จะลดต้นทุนในส่วนอื่นลงนั่นเอง

ตัวแบบนี้เชื่อว่าประชาชนโดยทั่วไปไม่สนใจใยดีกับความเป็นไปของบ้านเมืองมากนัก ไม่ใส่ใจในกิจกรรมต่างๆ ของรัฐบาลอย่างลึกซึ้ง จริงจังนัก นอกจากนี้ยังมักจะได้รับข่าวสารต่างๆ เกี่ยวกับกิจกรรมของรัฐบาล และความเป็นไปของบ้านเมืองไม่ทั่วถึง และละเอียดถี่ถ้วนพอ⁴ กลุ่มผู้นำเป็นผู้หล่อหลอมทัศนคติและความเห็นของประชาชน นโยบายจึงสะท้อนความเห็นและความชอบของกลุ่มผู้นำเป็นสำคัญ ข้าราชการและเจ้าหน้าที่อื่นๆ ของรัฐที่ไม่ได้อยู่ในกลุ่มผู้นำจึงมีหน้าที่เพียงนำความคิดเห็นของกลุ่มผู้นำไปปฏิบัติให้เป็นจริง นโยบายสาธารณะจึงมีลักษณะการพัฒนาจากบนลงล่าง คือ จากกลุ่มผู้นำไปสู่ประชาชนตลอดเวลา

³ เรื่องเดียวกัน, หน้า 10.

⁴ ศุภชัย ยาวะประภาส, นโยบายสาธารณะ (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548), หน้า 8.

3.2 แนวคิดเกี่ยวกับอำนาจ

Steven Lukes⁵ กล่าวไว้ว่า การศึกษาแนวคิดเรื่องอำนาจนั้น โดยแก่นแท้แล้วคือ การสร้างข้อถกเถียงให้เพิ่มขึ้นมาอย่างไม่มีที่สิ้นสุด

Max Weber⁶ มองว่าอำนาจนั้นคือ ความสัมพันธ์ทางสังคม โดยเขาให้ความหมายของคำว่าอำนาจว่าคือ ความเป็นไปได้ที่บุคคลหรือกลุ่มที่สามารถจะลู่ลวงตามเจตนาของตนได้ ถึงแม้ว่าจะมีผู้ต่อต้านเจตนานั้นก็ตาม ดังนั้นจะเห็นได้ว่าแนวคิดเรื่องอำนาจของ Weber นั้นเกี่ยวข้องกับเจตนา (intention) และความขัดแย้ง (conflict) โดยคำว่า “เจตนา” นั้นสะท้อนให้เห็นถึงการที่คนที่ใช้อำนาจมีความตระหนัก มีการใช้เหตุผล รวมถึงมีการคำนวณสถานการณ์ก่อนที่จะทำสิ่งหนึ่งสิ่งใด เพื่อที่จะบรรลุเป้าหมายของตนเอง ส่วนคำว่า “ความขัดแย้ง” นั้น จะเกี่ยวข้องกับ การขัดแย้งในผลประโยชน์ระหว่างคนสองคน คือ การที่ ก มีอำนาจเหนือ ข นั้นคือ การที่ ก สามารถมีชัยชนะเหนือการต่อต้านของ ข ได้ ดังนั้นแนวคิดเรื่องอำนาจของ Weber จะเป็นแบบผู้ที่ใช้อำนาจมีความตระหนักในการต่อสู้เพื่อให้ได้มาซึ่งผลประโยชน์ และถ้าไม่ได้ก็เสีย (zero-sum game) ในผลประโยชน์ของตน

แนวคิดเรื่องอำนาจของสำนักสังคมนิยมวิพากษ์ แสดงให้เห็นถึงความชัดเจนและละเอียดอ่อนในการวิเคราะห์อำนาจ โดยแยกเป็น การใช้อำนาจ (exercise of power) และการครอบครองอำนาจ (possession of power)

เมื่อแนวคิดนี้ถูกนำมาใช้ในสังคมศาสตร์ อำนาจในสังคมจะอยู่ในความสัมพันธ์ทางสังคม ที่เป็นพื้นฐานที่แท้จริง ในการทำให้เกิดโครงสร้างของความสัมพันธ์ของพฤติกรรมที่เกิดขึ้น อำนาจในสังคมคือการที่มนุษย์ครอบครองขีดความสามารถในการกระทำสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ซึ่งเป็นผลมาจากโครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคม ที่ตัวมนุษย์เองเข้าไปมีส่วนร่วม แม้โครงสร้างทางสังคมทำให้คนๆ นั้นครอบครองคุณสมบัติเฉพาะที่ทำให้เกิดการครอบครองอำนาจตามมา แต่ในขณะเดียวกันโครงสร้างทางสังคมก็เป็นทรัพยากรที่มนุษย์สามารถดึงเอาไปใช้ตามขีดความสามารถของตนเองที่มีมาจากโครงสร้างทางสังคมนั้นๆ

ในกรณีศึกษาสายการbinต้นทุนต่ำนั้น มองได้ว่าทักษิณในฐานะผู้นำรัฐบาลซึ่งมีอำนาจในการกำหนดนโยบายตามอำนาจที่เกิดขึ้นอันเป็นผลมาจากโครงสร้างทางสังคม โดยโครงสร้างทางสังคมเป็นตัวเกื้อหนุนให้ทักษิณอยู่ในตำแหน่งที่ครอบครองอำนาจในการออกนโยบาย

⁵ Steven Lukes, *Power: A Radical View* (London: Macmillan, 1974), p.9.

⁶ Weber, Max, *Philosophy and methodology of social sciences* (London: Sage, 2005), 57 – 59.

ในกรณีของทักษิณแล้ว เขาเป็นผู้ที่มีอำนาจทั้งในทางการเมืองและอำนาจเงิน ซึ่งถือว่าเป็นอำนาจที่มหาศาลมากสำหรับบุคคลที่ดำรงตำแหน่งอยู่ในฐานะผู้นำรัฐบาล ในทางกลับกัน หากมองถึงกลุ่มคนอื่น ๆ ในสังคม อาทิเช่น นักธุรกิจใหญ่ นักการเมืองที่มีชื่อเสียง คนเหล่านี้จะมีอำนาจเพียงอย่างเดียวอย่างหนึ่ง จึงดำเนินการใดๆ ตามเจตนาได้ยากกว่า ดังนั้นในการออกนโยบายของทักษิณจึงง่ายที่จะดำเนินการให้เป็นไปตามเจตนาของตนให้มากที่สุด แต่ไม่ใช่ปฏิเสธส่วนรวมเสียทีเดียว แต่เป็นการบังคับใช้นโยบายที่ถ้ามองเผินๆ แล้วจะเห็นว่า เป็นนโยบายที่มุ่งสนองผลประโยชน์ของประชาชนรากหญ้าเป็นใหญ่ ซึ่งถ้าพิจารณาให้รอบคอบจริงๆ แล้วนโยบายของทักษิณส่วนใหญ่ก็มักจะเอื้อประโยชน์ต่อตนเองเป็นสำคัญ ปรากฏการณ์นี้จึงอาจกล่าวได้ว่า เป็นนโยบายของทักษิณที่เป็นประเด็นผลประโยชน์ทับซ้อนก็คงไม่ผิด เช่น กรณีที่ทักษิณเปิดสายการบินต้นทุนต่ำขึ้นในประเทศไทยหลังจากมีนโยบายเปิดเสรีในหลายๆ ด้านนั้น เกิดข้อสงสัยได้ว่า ทักษิณทำไปเพื่อเอื้อประโยชน์แก่กลุ่มทุนของตนเองอย่างชัดเจน เนื่องจากหากได้ศึกษาโครงสร้างของสายการบินต้นทุนต่ำซึ่งมีทักษิณเป็นหุ้นส่วนแล้ว นั่นคือสายการบินแอร์เอเชียแล้ว จะเห็นได้ว่า ทักษิณเป็นผู้มีหุ้นส่วนใหญ่ในสายการบินนี้ ซึ่งก่อนหน้านี้ที่เคยมีเอกชนบางรายมีประสงค์จะเปิดสายการบินต้นทุนต่ำขึ้นมา แต่ก็ไม่ได้รับการสนองใดๆ และแล้วสายการบินต้นทุนต่ำก็มาเกิดขึ้นในยุคของรัฐบาลทักษิณนี่เอง โดยเฉพาะกลุ่มทุนทักษิณก็เป็นเจ้าของสายการบินต้นทุนต่ำที่ถือว่าเป็นคู่แข่งสำคัญของสายการบินไทยเสียด้วย ดังนั้นผู้วิจัยจึงมองว่า ทักษิณสร้างนโยบายสายการบินต้นทุนต่ำที่มีผลประโยชน์ทับซ้อนทั้งของตนเองและของประชาชนขึ้นมา หรือเรียกอีกอย่างว่า เป็นการคอร์รัปชั่นเชิงนโยบาย เพราะทุกคนทราบดีว่า โครงการระดับสายการบินเช่นนี้ย่อมต้องใช้ทุนมหาศาล แต่ผลประโยชน์ตอบแทนก็มหาศาลเช่นกัน

3.3 ตัวแบบกลุ่ม (Group Model)

ตัวแบบนี้มีความเชื่อพื้นฐานว่า นโยบายสาธารณะเป็นผลผลิตที่สะท้อนดุลยภาพของการดิ้นรนแข่งขันระหว่างกลุ่มต่างๆ ในสังคม ตัวแบบนี้เป็นผลสืบทอดมาจากความคิดของเดวิด ทรูแมน⁷ (David Truman) และ อาร์เธอร์ เบนท์เลย์⁸ (Arthur Bentley) ที่เชื่อว่า หัวใจของการเมืองก็คือ การต่อสู้แข่งขันกันระหว่างกลุ่มต่างๆ ในสังคม เพื่อที่จะมีอิทธิพลเหนือการกำหนดนโยบายสาธารณะ หน้าที่ของระบบการเมืองที่สำคัญที่สุดคือ การประสานความขัดแย้ง

⁷ Truman, David B., *The governmental process: political interests and public opinion* (Berkeley: University of California, 1993), 223.

⁸ Bentley, Arthur Fisher, *The Process of government* (Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1967), 307.

ระหว่างกลุ่ม โดยการ (1) ตั้งกติกาการแข่งขันระหว่างกลุ่ม (2) แสวงหาช่องทางในการ ประนีประนอมและประสานดุลยภาพระหว่างผลประโยชน์ของกลุ่มต่างๆ (3) กำหนดคู่ทางในข้อ 2 ในรูปของนโยบายสาธารณะ และ (4) นำนโยบายสาธารณะในข้อ 3 ไปปฏิบัติ

ตามตัวแบบนี้โยบายมีการเคลื่อนไหวตัวตามการเปลี่ยนแปลงอิทธิพลของกลุ่ม ในสังคม และนโยบายจะเป็นผลจากการต่อรองระหว่างกลุ่มต่างๆ ในสังคม ขณะที่รัฐบาลจะทำหน้าที่เป็นตัวกลางในการเจรจาต่อรองระหว่างกลุ่ม เป็นตัวกำหนดกติกาในการแข่งขันระหว่างกลุ่ม กลุ่มแต่ละกลุ่มจะมีอำนาจมากแค่ไหนขึ้นอยู่กับ ขนาดของกลุ่ม ทรัพยากรของกลุ่ม ภาวะผู้นำ ความใกล้ชิดกับผู้กำหนดนโยบาย และความเหนียวแน่นของการรวมกลุ่ม

ดุลยภาพของการดิ้นรนแข่งขันจะถูกกำหนดโดยอิทธิพลสัมพัทธ์ของแต่ละ กลุ่ม กลุ่มที่มีอิทธิพลสัมพัทธ์สูงจะมีอำนาจในการกำหนดดุลยภาพสูงตามไปด้วย อิทธิพลสัมพัทธ์ นี้กำหนดโดยจำนวนสมาชิกในกลุ่ม ฐานะทางเศรษฐกิจของกลุ่ม ความเข้มแข็งในการจัดองค์การ ผู้นำกลุ่ม ความใกล้ชิดกับผู้ที่มีอำนาจตัดสินใจกำหนดนโยบาย และความสมัคสมานสามัคคี ภายในกลุ่ม การเปลี่ยนแปลงใดๆ ในนโยบายสาธารณะจะเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงอิทธิพล สัมพัทธ์ของแต่ละกลุ่ม ผู้กำหนดนโยบายจะทำหน้าที่เสมือนกรรมการห้ามมวยหม้อคอยชูมือให้กลุ่ม ที่ชนะ และบันทึกการพ่ายแพ้ของกลุ่มที่แพ้ ประสานประโยชน์เหล่านี้ออกมาในรูปของนโยบาย สาธารณะ

กรณีตัวอย่างประเทศไทยยุครัฐบาลทักษิณนั้น มีคำตอบชัดเจนอยู่แล้วว่า ผู้มี บทบาทในการกำหนดนโยบายของรัฐบาลทักษิณ คือ พรรคไทยรักไทย และถือเป็นครั้งแรกของ ประเทศไทยที่พรรคการเมืองเข้ามามีบทบาทในการกำหนดนโยบาย จากเดิมในประวัติศาสตร์ เมืองไทย กลุ่มที่มีบทบาทในการกำหนดนโยบายมากที่สุด คือ กลุ่มข้าราชการ โดยเฉพาะ ข้าราชการที่เป็นขุนนางนักวิชาการ ส่วนประชาชนแทบไม่มีบทบาทในการกำหนดนโยบายแต่อย่าง ใด

ผู้มีบทบาทในการกำหนดนโยบายก็คือ ชนชั้นนำในพรรคไทยรักไทย ทำใ้ นโยบายที่ออกมาเป็นการตัดสินใจเลือกตอบสนองผลประโยชน์ของพรรค (ที่ประกอบด้วยกลุ่ม ธุรกิจขนาดใหญ่) มากกว่าตอบสนองต่อความต้องการของประชาชน

ประเด็นนี้ทำให้เกิดปัญหาที่เรียกว่า การคอร์รัปชันทางนโยบาย ซึ่งในหลายๆ นโยบายดูเหมือนว่าทำเพื่อประชาชน เช่น นโยบายประชานิยม แต่เป็นนโยบายที่แฝงไปด้วย ผลประโยชน์ทับซ้อนเช่นกัน (โดยเฉพาะผลประโยชน์ที่จะมาจากการได้คะแนนสนับสนุนจาก ประชาชน) ตัวอย่างนโยบายของรัฐบาลทักษิณ ที่เป็นนโยบายที่ถูกกำหนดโดยชนชั้นนำในพรรค

ไทยรักไทยหรือการขับเคลื่อนนโยบายเกิดจากกลุ่มทุนในพรรค และตัดสินใจโดยเลือกให้คุณค่ากับผลประโยชน์ของกลุ่มทุนมากกว่าผลประโยชน์ของประชาชน คือ กรณีรัฐบาลประกาศเลิกควบคุมอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำ ส่งผลต่อธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำที่เกิดขึ้นตามมาในประเทศไทย นั่นเอง

3.4 รัฐกับนักธุรกิจในระบบตลาด : ทักษะของ Lindblom⁹

งานของ Lindblom นอกจากจะเป็นการศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างรัฐบาลกับระบบตลาดแล้ว ยังมุ่งศึกษาเปรียบเทียบด้านเศรษฐกิจการเมืองระหว่างระบบตลาดกับระบบเศรษฐกิจอื่นๆ อีกด้วย

ในทักษะของ Lindblom นั้น รัฐบาลกับนักธุรกิจใหญ่มีความสัมพันธ์และพึ่งพิงกันอย่างใกล้ชิด แต่ความสัมพันธ์ดังกล่าวหาได้อยู่บนฐานะที่เท่าเทียมกันไม่ ส่วนใหญ่ฝ่ายนักธุรกิจมักจะมีอิทธิพลครอบงำนโยบายของรัฐบาล และมีอำนาจต่อรองในประเด็นต่างๆ สูงกว่ารัฐบาล สาเหตุหลักที่ทำให้นักธุรกิจมีอำนาจครอบงำรัฐบาลได้ ก็คือตัวสถานะของนักธุรกิจเองซึ่งอยู่ในตำแหน่งที่มีอภิสิทธิ์ (privileged position) ในสังคมตะวันตกที่มีระบอบการปกครองแบบประชาธิปไตย ซึ่ง Lindblom เรียกว่า การปกครองโดยคนหมู่มาก (polyarchy) ขณะเดียวกันก็มีเศรษฐกิจเป็นระบบตลาด

นักธุรกิจในสังคมประชาธิปไตยทุนนิยมค่อนข้างจะมีอภิสิทธิ์ในแง่ต่างๆ ที่เป็นเช่นนี้ได้ เนื่องจากบรรดานักธุรกิจและผู้บริหารบริษัทขนาดใหญ่ มีหน้าที่ส่วนรวมซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของรัฐบาล อาทิ การมีงานทำของประชาชน เสถียรภาพทางเศรษฐกิจและความเจริญเติบโตของรายได้ของประชาชน เป็นต้น จะบรรลุเป้าหมายได้มากน้อยแค่ไหนนั้นอยู่ใต้การควบคุมของธุรกิจเอกชนเป็นส่วนใหญ่ โดยทั่วไปรัฐบาลเองไม่ได้อยู่ในฐานะที่ทำอะไรได้มากนัก ทั้งนี้เพราะในระบบตลาดหรือระบบทุนนิยมนั้น ผู้บริหารบริษัทขนาดใหญ่ทั้งหลายเป็นผู้ตัดสินใจกำหนดแนวทางในประเด็นต่างๆ ที่มีผลกระทบต่อความเป็นอยู่ของคนในสังคม เช่น เทคโนโลยีในด้านอุตสาหกรรม รูปแบบการจัดระเบียบในการทำงาน แหล่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรม โครงสร้างของตลาด ระดับของการลงทุนและการจ้างงาน ฯลฯ การตัดสินใจในเรื่องเหล่านี้มีผลทำให้ผลงานทางด้านเศรษฐกิจ (economic performances) ของรัฐบาลดีขึ้นหรือเลวลงก็ได้ ซึ่งจะมีผลต่อความชอบธรรมและเสถียรภาพทางการเมืองของรัฐบาลโดยตรง ในเมื่อความสำเร็จหรือล้มเหลวของรัฐบาลในเรื่องต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นการสร้างงาน การรักษาระดับราคา การจัดหาสินค้าอุปโภคบริโภคให้เพียงพอกับความต้องการของประชาชน หรือความเติบโตทางเศรษฐกิจ ถูกกำหนดโดย

⁹ Peter D. Lindblom, *Combinations and connections: a handbook for composition* (Cambridge, Mass: Winthrop Perb, 1977), pp 180 – 188.

นักธุรกิจใหญ่ๆ เสียแล้ว จึงไม่ใช่เรื่องแปลกที่รัฐบาลต้องเกรงใจและคอยเอาอกเอาใจบรรดาผู้บริหารของบริษัทขนาดใหญ่ทั้งหลายอยู่เสมอ เพราะความอยู่รอดทางการเมืองของรัฐบาล ส่วนหนึ่งอยู่ในเงื้อมมือของบุคคลเหล่านั้น ผลที่ตามมาคือ รัฐบาลจะพยายามคอยดูแลช่วยเหลือกิจการต่างๆ ของธุรกิจเอกชนให้ดำเนินไปด้วยดี และพร้อมเสมอที่จะตอบสนองของความต้องการด้านต่างๆ ของธุรกิจเอกชนให้ดำเนินไปด้วยดี นอกเหนือไปจากการได้รับการเอาใจใส่ และตอบสนองความต้องการจากรัฐบาลเป็นอย่างดีแล้ว ในหลายกรณี นักธุรกิจใหญ่ๆ มักจะมีส่วนร่วมในการพิจารณากำหนดนโยบายต่างๆ ของรัฐอีกด้วย ทั้งนี้ ก็โดยการได้รับเชิญให้เข้าร่วมเป็นกรรมการในหน่วยงานบางอย่างของรัฐนั่นเอง หากมองกรณีของรัฐบาลทักษิณ ชินวัตร แล้ว ในส่วนของรัฐบาลกับนักธุรกิจค่อนข้างจะเป็นกลุ่มเดียวกัน เนื่องจากผู้นำรัฐบาลก็เป็นนักธุรกิจผู้ยิ่งใหญ่ในสังคม ประกอบกับเมื่อได้รับตำแหน่งทางการเมืองก็ถือว่าเป็นตำแหน่งที่ลงตัว ทำให้มีทั้งทรัพย์สินและอำนาจควบคู่กันไป ทำให้มักไปเกิดข้อขัดแย้งระหว่างกลุ่มรัฐบาลและกลุ่มนักธุรกิจ ดังนั้นผลประโยชน์ที่กลุ่มคนกลุ่มนี้ได้รับจึงมากมายมหาศาล ผลประโยชน์ของประชาชนส่วนใหญ่ในสังคมจึงถูกมองข้ามไป

สำหรับอภิสิทธิ์ที่นักธุรกิจได้รับจากรัฐนั้น สามารถแจกแจงได้หลายประการ แต่ที่สำคัญคือ การที่เจ้าหน้าที่ของรัฐและรัฐบาลมักจะปรับนโยบายของรัฐให้เข้ากับความต้องการของธุรกิจเอกชน และการที่รัฐบาลมักจะมอบอำนาจหน้าที่ของรัฐบางอย่างให้แก่ธุรกิจ¹⁰ ในแง่แรกจะเห็นได้ชัดว่า รัฐบาลและเจ้าหน้าที่ของรัฐในประเทศทุนนิยมโดยทั่วไป ยินดีและพร้อมที่จะแก้ไขเปลี่ยนแปลงแผนนโยบายและระเบียบปฏิบัติของรัฐให้เป็นประโยชน์ต่อธุรกิจเอกชน หรือผ่อนผันและยกเว้นกฎเกณฑ์บางอย่างให้แก่ธุรกิจใหญ่ เช่น ในประเทศไทย กรณีการเกิดขึ้นของสายการบินต้นทุนต่ำในยุครัฐบาลทักษิณ นั้น เป็นผลสืบเนื่องมาจากการประกาศยกเลิกการควบคุมอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำโดยไม่ผ่านคณะรัฐมนตรีแต่อย่างใด ซึ่งไม่เคยเกิดขึ้นในประเทศไทย เนื่องจากหากต้องผ่านคณะรัฐมนตรี เป็นขั้นตอนที่ล่าช้าเกินไปตามแบบของระบบราชการนั่นเอง หลังจากนั้นไม่นานก็เกิดสายการบินต้นทุนต่ำยักษ์ใหญ่ซึ่งเป็นการร่วมทุนระหว่างมาเลเซียและกลุ่มทุนของบริษัทที่มีชื่อผู้นำรัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้นส่วนรายใหญ่อยู่นั่นเอง จึงมองได้ว่า กฎเกณฑ์ประเด็นค่าโดยสารที่ถูกยกเลิกเอื้อต่อการเปิดตัวของธุรกิจการบินต้นทุนต่ำของผู้นำรัฐบาลโดยตั้งใจเกินไปหรือไม่ และจุดขายของสายการบินเอกชนรายนี้ก็อยู่ที่ราคาที่ต่ำมากหากเปรียบเทียบกับสายการบินเอกชนรายอื่นๆ อันที่จริงรัฐบาลมีอิทธิพลในการกำหนดค่าบริการของสายการบินได้ แต่ในที่นี้คือกำหนดค่าบริการของสายการบินแห่งชาติ¹¹ ซึ่งก็คือการบินไทย แต่หากเป็นการกำหนดราคาของสายการบินเอกชนรายอื่นๆ ก็ไม่ใช่อำนาจหน้าที่ของรัฐบาล แต่จากประเด็นค่า

¹⁰ Ibid., pp 180 – 188.

¹¹ บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, หน้า 308.

โดยสารข้างต้น ก็สามารถวิเคราะห์ได้ในส่วนหนึ่งว่า เป็นการใช้อำนาจที่สามารถกำหนดกฎเกณฑ์หรือปรับเปลี่ยนนโยบายในเรื่องอัตราค่าโดยสาร เพื่อเอื้อให้สายการบินต้นทุนต่ำที่มุ่งเน้นจุดขายที่ราคาต่ำมากๆ สามารถเกิดขึ้นได้

แต่ทั้งนี้ อนุสรณ์ ลิมมณี¹² ก็กล่าวว่า ไม่ได้หมายความว่า นักธุรกิจจะได้รับทุกสิ่งทุกอย่างที่ตนเรียกร้องต้องการจากรัฐเสมอไป โดยทั่วไปรัฐบาลจะตอบสนองต่อข้อเรียกร้องของธุรกิจเอกชน ในลักษณะที่เห็นว่าพอที่จะจูงใจให้นักธุรกิจดำเนินกิจการไปได้อย่างดี ไม่ใช่ยินดีจะทำทุกสิ่งที่คนเหล่านั้นปรารถนา ในแง่ที่สองนั้น ในหลายประเทศจะพบว่ารัฐบาลได้แต่งตั้งให้นักธุรกิจมีตำแหน่งอยู่ในหน่วยงานบางอย่างของรัฐทั้งอย่างเป็นทางการและไม่เป็นทางการ เช่น ในสหรัฐอเมริกา ได้แต่งตั้งนักธุรกิจเป็นที่ปรึกษาของหน่วยงานของรัฐในเรื่องนโยบายต่างๆ ไป และบางกรณีก็มอบอำนาจให้มีฐานะเป็นเหมือนเจ้าหน้าที่ของรัฐที่ไม่ได้รับเงินเดือนจากรัฐบาล เป็นต้น

3.5 แนวคิดการคอร์รัปชันที่ผิดกฎหมายกับการคอร์รัปชันในเชิงจริยธรรม

ในการเข้ามาดำรงตำแหน่งทางการเมืองนั้น นักการเมืองจะได้รับมอบหมายอำนาจเพื่อที่จะปฏิบัติหน้าที่ในการบริหารประเทศ อำนาจดังกล่าวได้แก่ อำนาจในการกำหนดนโยบายทางด้านเศรษฐกิจและสังคม อำนาจในการกำหนดงบประมาณแผ่นดิน ตลอดจนอำนาจในการแต่งตั้งบุคลากรระดับสูงให้เข้ามาปฏิบัติหน้าที่ในหน่วยงานของรัฐและรัฐวิสาหกิจ

การใช้อำนาจในการบริหารประเทศดังกล่าว ย่อมส่งผลกระทบต่อกลุ่มบุคคลต่างๆ ในสังคมอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

อนึ่ง ในการใช้อำนาจทางการบริหารเพื่อเอื้อผลประโยชน์ให้แก่ธุรกิจของตนเองของผู้บริหารประเทศ อาจมีลักษณะเจาะจงหรือไม่เจาะจงกับธุรกิจของรัฐมนตรีหรือพวกพ้อง ตัวอย่างเช่น ในกรณีที่ครอบครัวของนายกรัฐมนตรีหรือรัฐมนตรีถือหุ้นในบริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์เป็นจำนวนมาก ก็อาจมีการออกนโยบายเพื่อการกระตุ้นตลาดหลักทรัพย์โดยการเสนอให้มีการปรับลดภาษีนิติบุคคลสำหรับบริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ หรือการใช้เงินงบประมาณหรือเงินทุนจากแหล่งอื่นๆ ในการกระตุ้นตลาดหุ้นเพื่อที่จะพยุงราคาหุ้น เป็นต้น มาตรการดังกล่าวจะเอื้อประโยชน์ให้แก่บริษัททุกรายที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์รวมถึงบริษัทที่ครอบครัวหรือญาติของรัฐมนตรีเป็นเจ้าของด้วย การกำหนดนโยบายเพื่อเอื้อประโยชน์

¹² อนุสรณ์ ลิมมณี, ทัศนวิสัยเศรษฐกิจการเมืองยุคปัจจุบัน (กรุงเทพฯ: ภาควิชาการปกครอง คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2547), หน้า 121 – 123.

ให้แก่ธุรกิจ ในลักษณะที่ไม่เจาะจงดังกล่าว ทำให้นโยบายของรัฐบาลอาจไม่ตกเป็นเป้าของการวิพากษ์วิจารณ์ของสาธารณชนและสื่อมวลชน และอาจทำให้มีผู้ประกอบการรายอื่นที่ได้รับ “ผลประโยชน์ได้” ให้การสนับสนุนด้วย

ในทางตรงกันข้าม การใช้อำนาจทางนโยบายเพื่อเอื้อผลประโยชน์ที่เฉพาะเจาะจงกับบริษัทที่ผู้บริหารประเทศมีผลประโยชน์ให้แก่ธุรกิจ ในวงที่กว้างมากขึ้นซึ่งทำให้มีข้ออ้างเกี่ยวกับผลประโยชน์ส่วนรวมมากขึ้น แต่ไม่ว่าจะเป็นการเอื้อผลประโยชน์แก่ธุรกิจในรูปแบบใดก็ตาม นโยบายที่มุ่งผลประโยชน์ส่วนตัวเป็นหลักล้วนเป็นการก่อความเสียหายต่อประเทศชาติทั้งสิ้น

ทั้งนี้ บางคนอาจมองว่าการกำหนดนโยบายที่เอื้อต่อภาคธุรกิจไม่จำเป็นต้องเป็นการคอร์รัปชันเสมอไป การส่งเสริมอุตสาหกรรมอาจมีเหตุผล หากการส่งเสริมดังกล่าวทำให้เกิดการจ้างงาน ทำให้ประชาชนมีรายได้ รัฐได้ภาษีเพิ่มขึ้น มีการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่อง ฯลฯ ทำให้นโยบายการส่งเสริมหรือให้การคุ้มครองอุตสาหกรรมมีมิติของสาธารณะมิใช่ในนโยบายที่จะเอื้อผลประโยชน์ทางธุรกิจให้แก่ผู้ประกอบการไม่กี่รายเท่านั้น แต่ผู้เขียนกลับมองว่าเป็นการคอร์รัปชันเชิงนโยบายที่เมื่อฝ่ายการเมืองตัดสินใจโครงการหรือดำเนินนโยบายใดแล้วต่อมาส่งผลให้ตนเองหรือพวกพ้องได้รับประโยชน์ โดยไม่อาจเอาผิดทางกฎหมายได้ ซึ่งการคอร์รัปชันแบบนี้มีลักษณะคล้ายคลึงกับการคอร์รัปชันที่เกิดจากการทับซ้อนของผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นมากมายในสังคม

แต่ทั้งหมดนี้เป็นเพียงการ “คาดคะเน” เท่านั้น โดยในทางปฏิบัติมีน้อยครั้งมากที่จะมีระบบการติดตามเพื่อประเมินว่า หลังจากที่ได้รับเงินช่วยเหลือภาคธุรกิจแล้ว ธุรกิจได้สร้างรายได้ให้กับประชาชนและรัฐคุ้มค่ากับเงินที่ลงทุนไปหรือไม่ หรือเป็นการสูญเปล่า การที่ผู้กำหนดนโยบายไม่ต้อง “รับผิดชอบ” ต่อเงินงบประมาณที่ใช้ไปเป็นช่องโหว่ทำให้สามารถเกิดการทุจริตคอร์รัปชัน ในกรณีที่ผู้บริหารประเทศจงใจกำหนดนโยบายที่เอื้อผลประโยชน์ให้กับบริษัทเอกชนเพื่อแลกกับสินบน

การคอร์รัปชันทางนโยบายนี้ยังมีความหมายรวมถึงการกระทำสัญญาข้อผูกพันใดๆ ที่ทำให้รัฐเสียเปรียบคู่สัญญาเอกชนที่นักการเมืองมีส่วนได้เสียหรือที่เป็นของญาติหรือพวกพ้องด้วยทั้งทางตรงและทางอ้อม เช่น ในกรณีของการทำสัญญาที่กำหนดให้รัฐต้องรับประกันความเสี่ยงทางธุรกิจของคู่สัญญาเอกชนในกรณีของการรับซื้อกระแสไฟฟ้าจากบริษัทเอกชนที่อนุญาตให้ผู้ผลิตไฟฟ้าเอกชนสามารถปรับราคาไฟฟ้าที่รัฐวิสาหกิจรับซื้อให้สูงขึ้นตามความผันผวนของค่าเงินบาท เป็นต้น หรือในกรณีของ “ค่าโง่ทางด่วน” ซึ่งทำให้รัฐต้องชดเชยบริษัทก่อสร้างเอกชนเป็นวงเงินมหาศาลจากความล่าช้าของโครงการ

ในประเด็นเหล่านี้หากฝ่ายบริหารมิได้เป็นผู้มีส่วนได้เสียในธุรกิจที่ได้รับผลประโยชน์ แต่เป็นการ “รับเงินใต้โต๊ะ” ก็จะเป็นการคอร์รัปชันที่ผิดกฎหมาย แต่หากไม่มีการ “รับ

เงินได้โต๊ะ” แต่นายกรัฐมนตรี หรือรัฐมนตรีมีญาติที่มีหุ้นส่วนในธุรกิจที่เป็นคู่สัญญาของรัฐ แม้ไม่มีความผิดทางกฎหมายแต่เป็นการทำผิดจรรยาบรรณของผู้บริหารประเทศ

3.6 การคอร์รัปชันเชิงนโยบาย

คอร์รัปชันเชิงนโยบาย คือ การคดโกงอย่างถูกกฎหมาย โดยอาศัยกระบวนการนิติบัญญัติ สร้างกลไกที่ทำให้ตน หรือกลุ่มพวกตนได้ประโยชน์ สังเกตได้จากเรื่องของสายการบินต้นทุนต่ำหรือ Low Cost Airline ซึ่งกลุ่มชินไปร่วมทุนกับเอเชียแอร์ไลน์ของมาเลเซีย นั่นค่อนข้างจะเป็นเรื่องแปลกประหลาดมากกว่า ตลาดยังไม่ได้เปิดเสรีให้มีการแข่งขันกันเลยในช่วงนั้น ประมาณต้นเดือนพฤศจิกายน 2546 แต่อยู่ๆ ก็ประกาศขึ้นมาว่าจะทำโลว์คอสต์แอร์ไลน์ แล้วหลังจากนั้นภายในเดือนเดียวกัน กระทรวงคมนาคมโดยรัฐมนตรีสุริยะถึงได้ออกมาประกาศเลิกควบคุมค่าโดยสารขั้นต่ำ เพราะถ้าไม่เลิกคุมค่าโดยสารขั้นต่ำ ก็จะทำโลว์คอสต์แอร์ไลน์ไม่ได้ คือกล่าวได้ว่าเอกชนประกาศก่อนแล้วกฎระเบียบของรัฐก็แก้ตามมา จึงมองได้ว่าเป็นการใช้อำนาจทางการเมืองที่ตนมีอยู่ในการเอื้อประโยชน์ต่อธุรกิจของตนเอง หรืออาจเรียกได้ว่าเป็นการคอร์รัปชันเชิงนโยบายหรือไม่

การคอร์รัปชันเชิงนโยบายต่างกับประชานิยมตรงที่ ประชาชนมีเป้าหมายหลักอยู่ที่คะแนนเสียงสูงสุด ส่วนคอร์รัปชันเชิงนโยบายนั้นมีเป้าหมายที่ความมั่งคั่งของพวกพ้องสูงสุด ซึ่งจะสังเกตได้อย่างง่ายๆ ว่า หลังจากที่เข้าสู่ช่วงรัฐบาลทักษิณแล้ว มีนโยบายออกมาซึ่งเอื้อต่อกลุ่มผลประโยชน์ทางธุรกิจของทักษิณและพวกพ้องทั้งสิ้น กลุ่มทุนที่เป็นกลุ่มชินซึ่งทราบกันดีว่าทักษิณมีหุ้นส่วนใหญ่อยู่ รวยขึ้นๆ เพราะก่อนหน้านี้กลุ่มชินก็มีธุรกิจเกี่ยวกับการสื่อสารและคมนาคมมากมายอยู่แล้ว แต่เมื่อมีอำนาจในการกำหนดนโยบาย จึงง่ายต่อการจัดทำนโยบายที่เอื้อต่อกลุ่มผลประโยชน์ของตนที่ชัดเจนมากขึ้น

การคอร์รัปชันเชิงนโยบายในยุคของรัฐบาลทักษิณนั้น มีรูปแบบใหม่ที่เป็นการคอร์รัปชันล่วงหน้า คือ เนื่องจากการที่สามารถอยู่ในอำนาจได้นาน จึงทำให้สามารถคอร์รัปชันได้ล่วงหน้า ด้วยการลงทุนในบางกิจการไว้ก่อน แล้วกำหนดนโยบายภายหลัง คอร์รัปชันโดยกฎหมาย ด้วยการออกกฎหมายให้เอื้อต่อธุรกิจของพรรคพวก อย่างเช่น การประกาศเลิกควบคุมค่าโดยสารขั้นต่ำก่อน แล้วจึงแก้กฎระเบียบของรัฐตามมาทีหลัง ดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น

กรณีที่เกิดขึ้นและมีลักษณะสอดคล้องกับการคอร์รัปชันเชิงนโยบายในยุครัฐบาลทักษิณนั้นมีมากมาย เช่น

- กรณีที่รัฐบาลไทยมีท่าทีค่อนข้างอ่อนข้อกับรัฐบาลพม่า ต่อการใช้นโยบายปราบปรามชนกลุ่มน้อยของรัฐบาลพม่า ที่ส่งผลกระทบต่อบริเวณชายแดนไทยด้านตะวันตกอย่าง

ต่อเนื่อง ในปี 2546 ได้ปรากฏข้อเท็จจริงว่า มีบริษัทในเครือรัฐบาลไปร่วมดำเนินธุรกิจกับบุตรชายของนายกรัฐมนตรีพม่า

- กรณีการผลักดันนโยบายแปรสัญญาสัมปทานโทรคมนาคมในปี 2546 ที่ได้รับการคัดค้านในเบื้องต้นว่ารัฐจะเสียประโยชน์ ปรากฏว่ามีซีอีโอของบริษัทโทรศัพท์มือถือแห่งหนึ่ง เสนอผลการวิจัยต่อวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร โดยระบุว่ารัฐไม่เสียประโยชน์ เพราะเป็นการแปรสัญญาโดยเปลี่ยนรูปแบบจากการจ่ายส่วนแบ่งรายได้ให้รัฐ เป็นการจ่ายในรูปของภาษีสรรพสามิต ในปีเดียวกันรัฐบาลก็ได้ออกพระราชกำหนดฯ เพื่อดำเนินการตามข้อเสนอของงานวิจัยดังกล่าว

- กรณีที่รัฐบาลมีนโยบายพัฒนาสายการบินต้นทุนต่ำ และได้สนับสนุนงบประมาณจำนวนมากในการฝึกนักบินและแอร์โฮสเตส เพื่อให้สายการบินเอกชนได้ใช้บุคลากร โดยไม่ต้องลงทุน จนได้รับการวิพากษ์วิจารณ์ว่าเป็นการเอื้อประโยชน์แก่พวกพ้องหรือไม่ ซึ่งประเด็นสุดท้ายเป็นประเด็นที่ผู้เขียนสนใจที่จะศึกษาให้ลึกซึ้งยิ่งขึ้นในขณะนี้

อาจกล่าวได้ว่า คอร์ปชั่นมีรูปแบบเฉพาะของแต่ละสังคมซึ่งจะไปตามลักษณะของสังคม เศรษฐกิจ วัฒนธรรม และการเมือง นอกจากนี้ รูปแบบของคอร์ปชั่นยังมีการเปลี่ยนแปลงไปตามยุคสมัยไม่หยุดนิ่ง และมีความซับซ้อนมากยิ่งขึ้นเป็นลำดับ

ในปี 2542 องค์การสหประชาชาติ รายงานว่า รูปแบบของการคอร์ปชั่นมีมากมาย เช่น การละเมิดระเบียบราชการเพื่อแสวงหาผลประโยชน์ส่วนตัว การจ่ายเงินสนับสนุนให้แก่ผู้มีหน้าที่ออกกฎหมาย หรือ การเบี่ยงเบนทรัพยากรของรัฐให้เป็นไปเพื่อผลประโยชน์ส่วนตัว เป็นต้น สำหรับในประเทศไทยแบบแผนการคอร์ปชั่นในปัจจุบันก็มีหลายรูปแบบเช่นกัน คือ คอร์ปชั่นอาจจะมีขนาดเล็กเป็นครั้งคราว หรือคอร์ปชั่นขนาดใหญ่อย่างเป็นระบบ เช่น คอร์ปชั่นเชิงนโยบายและคอร์ปชั่นแบบบูรณาการ

ที่ผ่านมา พ.ต.ท.ทักษิณ ถูกวิพากษ์วิจารณ์ว่าเป็นผู้มีผลประโยชน์ส่วนได้เสียจากการที่รัฐบาลใช้อำนาจกำกับดูแล บริหารจัดการ กำหนดนโยบายที่ก่อให้เกิดผลประโยชน์ทางตรงหรือทางอ้อมแก่บริษัทธุรกิจที่ตนเองและครอบครัวมีผลประโยชน์ส่วนตัวอยู่ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง บริษัทในเครือชินคอร์ป ซึ่งก็หมายถึง การดำเนินธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำด้วย

3.7 แนวคิดเรื่อง นายทุนอิทธิพล¹³

รูปแบบของการเข้าสู่อำนาจรัฐและใช้อำนาจของกลุ่มทุนและนักการเมืองในย่านเอเชียอาคเนย์มีอยู่ด้วยกัน 3 รูปแบบ ดังนี้

1. จากนักการเมืองกลายเป็นนายทุน (Politicians – Turned - Capitalists)

สำหรับประเทศไทย อาจจะสามารถกล่าวได้ว่าแทบไม่มีจากนักการเมืองมาเป็นนายทุนเลย แต่ที่มาเลเซียมีอยู่บ้าง เช่น Tan Sri Hagi Mohamed Moah Bin Omar เคยเป็นนักการเมืองมาก่อน ก่อนที่เขาจะผันตัวเองมาเป็นนักธุรกิจ ภายหลังที่บุตรชายขึ้นเป็นนายกรัฐมนตรี เขาจึงเป็นนายทุนคนสำคัญภายใต้นโยบายเศรษฐกิจใหม่ (New Economic Policy) ซึ่งเป็นช่วงเปลี่ยนผ่านประเทศ

นอกจากนี้ ยังมี Bin Syed Mohamed ซึ่งเคยเป็นนักการเมืองอีกคนหนึ่งผันตัวเองมาเป็นนายทุนที่ประสบความสำเร็จในมาเลเซีย เพราะผลจากความสัมพันธ์อันดีกับผู้นำรัฐบาล ทำให้เขากลายเป็นนายทุนชั้นนำของประเทศอย่างรวดเร็ว หรือแม้พรรคการเมืองอย่าง UMNO ก็เกี่ยวข้องกับธุรกิจจำนวนมาก

ส่วนที่ฟิลิปปินส์มี Jose Laurel ที่ผันจากการเป็นนักการเมืองมาเป็นนักธุรกิจ เป็นเจ้าของธนาคารชั้นนำของฟิลิปปินส์ และมี Romen Durano อีกคนที่มีรูปแบบเดียวกับนาย Laurel หรือ Durano ประสบความสำเร็จในการทำธุรกิจอย่างมากจนถึงการสิ้นสุดแห่งอำนาจของมาร์กอส

2. จากนายทุนกลายเป็นนักการเมือง (Capitalists – Turned - Politicians)

นายทุนที่กลายเป็นนักการเมืองมีมากและเป็นรูปแบบที่เห็นชัดเจนภายใต้การเมืองที่มีการเลือกตั้งหรือแม้แต่การเมืองที่มีรัฐบาลทหาร มักจะมีนายทุนเข้ามามีบทบาทอยู่เสมอ เช่น

บทบาทแรก เป็นผู้อยู่เบื้องหลัง ทำหน้าที่ให้การสนับสนุนเงินทุนแก่พรรคการเมืองต่างๆ เมื่อพรรคการเมืองที่ตนสนับสนุนได้รับการเลือกตั้งเข้ามาเป็นรัฐบาล นายทุนกลุ่มนี้จะมีความได้เปรียบในด้านการทำธุรกิจ เพราะสามารถรับรู้ข้อมูลข่าวสารภายใน (Insider) และมีโอกาสเสนอนโยบายที่เป็นประโยชน์แก่ธุรกิจของตนก่อนคู่แข่ง

รวมถึงโอกาสที่จะได้รับตำแหน่งรัฐมนตรีเป็นการต่างตอบแทน ซึ่งบทบาทของนายทุนแบบนี้มีมากในภาวะการเมืองที่มีทหารปกครองประเทศ หรือการเมืองที่รัฐบาลมีอำนาจเบ็ดเสร็จ

¹³ ประจักษ์ นำประสานไทยและรัตพงษ์ สอนสุภาพ, THAKSINO's MODEL ปฏิรูปความมั่งคั่งสู่ฐานอำนาจใหม่ (กรุงเทพฯ: บริษัท สุทธิเจริญรุ่งเรือง, 2546), หน้า 10-13.

บทบาทที่สอง นายทุนมีบทบาทนำในทางการเมือง คือ นายทุนที่ประสบความสำเร็จจากการดำเนินธุรกิจแล้วผันตัวตนเองมาเป็นนักการเมืองโดยจัดตั้งพรรคการเมืองและรวมกลุ่มนักธุรกิจจากภาคธุรกิจต่างๆ เพื่อเสนอทางเลือกใหม่ในการแก้ปัญหาของประเทศและต้องการที่จะแปรนโยบายที่ตนเชื่อว่าทำได้หรือนโยบายเพื่อการหาเสียงไปสู่การปฏิบัติในรูปของนโยบายของรัฐบาล

เงื่อนไขที่สองนี้จะเกิดขึ้นก็ต่อเมื่อเป็นการเมืองที่มีการเลือกตั้งหรือการเมืองแบบประชาธิปไตย ดังนั้นความต้องการที่จะเข้าสู่อำนาจรัฐของกลุ่มนายทุนไม่เพียงต้องการเป็นผู้ตัดสินใจนโยบาย (Making Decision) เท่านั้น แต่ยังรวมถึงการกำหนดนโยบายสาธารณะที่มีผลต่อเศรษฐกิจ การเมืองและสังคมด้วย

นายทุนที่หันมาเป็นนักการเมืองมีปริมาณเพิ่มขึ้นตามลำดับ เช่น ฟิลิปปินส์ มี Fernando Lopez จากนายทุนที่มีธุรกิจขนาดใหญ่จำนวนมาก และผันตัวตนเองมาเป็นนักการเมืองสังกัดพรรค Nacionalista และได้รับเลือกตั้งจนมีตำแหน่งเป็นถึงรองประธานาธิบดีในสมัยประธานาธิบดีมาร์กอส

ขณะที่มาเลเซียก็มี Kee Yong Mee เป็นเจ้าของธุรกิจอสังหาริมทรัพย์และเงินทุนหลายแห่ง รวมถึงกรรมการกลางสมาคมชาวจีน – มาเลเซีย (Malaysia – China Association: MCA) ได้รับแต่งตั้งให้เป็นสมาชิกวุฒิสภา เขากล่าวว่า ทั้งการเมืองและธุรกิจเป็นสิ่งที่ต้องอยู่คู่กัน

ส่วนที่อินโดนีเซีย มีนายทุนที่ผันตัวมาเป็นนักการเมืองนั้นไม่มาก เนื่องจากเป็นผลจากการผูกขาดของระบบเผด็จการทหารในอินโดนีเซียที่มีมาอย่างยาวนานและเกินกว่ากลุ่มนายทุนอิสระจะเติบโตได้

สำหรับประเทศไทย กลุ่มนายทุนได้เข้ามามีบทบาททางการเมืองมากขึ้นตามลำดับภายหลังที่ระบอบทหารเริ่มหมดอำนาจลงหลังปี พ.ศ. 2516 ได้ลดลง แต่ยังคงมีอิทธิพลและบทบาททางการเมืองอยู่สูงมาก

ทั้งนี้ กลุ่มนายทุนและนักธุรกิจได้เข้ามามีบทบาททางการเมืองในคณะรัฐบาลเพิ่มขึ้นตามลำดับ เช่น รัฐบาลเปรม 1 มีสัดส่วนของนักธุรกิจในคณะรัฐมนตรีร้อยละ 46¹⁴ จนถึงรัฐบาลเปรม 3 นักธุรกิจยังคงรักษาสภาพของตนไว้อย่างมั่นคงในสัดส่วนระดับเดียวกัน และเพิ่มสูงขึ้นตามลำดับ นับตั้งแต่รัฐบาลชาติชาย จนถึงรัฐบาลทักษิณ

นอกจากนี้ นายทุนนักธุรกิจจำนวนมากก็เข้ามามีบทบาททางการเมืองในฐานะ ส.ส. และ ส.ว. เพิ่มขึ้นตามลำดับ อันเป็นผลมาจากประกาศใช้รัฐธรรมนูญปี พ.ศ. 2540 ได้

¹⁴ รัฐบาลไทย, คณะรัฐมนตรีคณะที่ 42, [Online] Available: <http://www.cabinet.thaigov.go.th>. [29/09/07].

เป็นปัจจัยสำคัญทำให้นายทุนนักธุรกิจประกาศหันหลังให้กับบทบาทผู้ที่อยู่เบื้องหลังนักการเมือง โดยพลิกบทบาทมาเป็นผู้นำทางการเมืองแทนอย่างชัดเจน เช่น การตั้งพรรคไทยรักไทยของ พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร และกลุ่มธุรกิจชั้นนำของประเทศ

3. นายทุนอื่นๆ ที่มีเส้นสายในวงราชการ (Others – Government Connection Capitalists)

เป็นกลุ่มนายทุนที่ได้รับสิทธิพิเศษจากรัฐบาลเพื่อให้ความช่วยเหลือ เช่น นายชิน โสภณพานิช ได้รับความช่วยเหลือทางการเงินจากรัฐบาลทหาร ช่วงก่อนปี พ.ศ. 2516 ซึ่งนายทุนรูปแบบนี้จะมีเส้นสายสัมพันธ์อันดีกับผู้นำทางการเมือง ผู้นำกองทัพและข้าราชการระดับสูง ซึ่งมีอำนาจตัดสินใจและพิจารณาให้สิทธิพิเศษและผลประโยชน์แก่ตน

3.8. แนวคิดผลประโยชน์ทับซ้อน หรือความขัดแย้งกันระหว่างผลประโยชน์ส่วนตัวและผลประโยชน์ส่วนรวม (Conflict of Interests)

นพนนท์ วรรณเทพสกุล อาจารย์คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ให้คำนิยามว่า “ปัญหาการทับซ้อนของผลประโยชน์ คือ การทับซ้อนการทับซ้อนของผลประโยชน์ของบุคคลที่มี 2 สถานะในเวลาเดียวกัน คือ ตำแหน่งสาธารณะ (นายกรัฐมนตรี รัฐมนตรี ข้าราชการ) และตำแหน่งในบริษัทเอกชน ซึ่งบุคคลดังกล่าวอาจมีความโน้มเอียงใช้อำนาจ และตำแหน่งสาธารณะเพื่อแสวงหาผลประโยชน์ส่วนตัว หรือแสวงหาผลประโยชน์ให้กลุ่มพวกพ้องของตนเอง ทั้งทางตรงและทางอ้อม¹⁵

ผลประโยชน์ทับซ้อนแบ่งรูปแบบได้ดังนี้¹⁶

1. การคอร์รัปชันเชิงนโยบาย

ผู้บริหารประเทศอาจจะออกนโยบายต่างๆ ที่เอื้อต่อธุรกิจของครอบครัวญาติพี่น้อง บุคคลใกล้ชิด หรือพันธมิตรทางธุรกิจ รัฐบาลทักษิณถูกกล่าวหาว่าออกนโยบายเศรษฐกิจและการคลังต่างๆ เพื่อให้เกิดการขยายตัวในการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่

¹⁵ นพนนท์ วรรณเทพสกุล. “ทุจริตเชิงโครงสร้าง”, *ประชาชาติธุรกิจ* 28(3647, 2548): 7

¹⁶ Bidhya Bowornwathana. *BIG BUSINESS MEN AT HELM: THE POLITICS OF INTEREST IN THAILAND*, 2005.

2. การให้การอุปถัมภ์

ผู้บริหารประเทศมอบตำแหน่งข้าราชการให้แก่ญาติและเพื่อน รวมทั้งการให้สัมปทาน ซึ่งในสมัยนายกรัฐมนตรีทักษิณ ชินวัตร นั้น ได้มอบตำแหน่งสำคัญๆ ทางรัฐบาลให้แก่ญาติ เพื่อน หลายคน เช่น การให้ พล.ต.อ. เปรี้ยวพันธ์ พี่ชายภริยา ขึ้นเป็น รอง ผบ.ตร. เป็นต้น

3. สินบน

ผู้บริหารประเทศอาจให้ค่าตอบแทนที่ผิดกฎหมายเพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนกับสิทธิพิเศษที่จะได้รับ ซึ่งอาจให้แก่ตนเองหรือบุคคลในครอบครัวก็ได้

4. การขโมย

ผู้บริหารประเทศอาจใช้สินทรัพย์ของรัฐในทางที่ผิด ใช้ตำแหน่งสาธารณะเพื่องานของตนเองหรือใช้ผู้ใต้บังคับบัญชาเพื่องานของตนเอง เป็นต้น เช่น การใช้โอกาสในการเยือนต่างประเทศระหว่างดำรงตำแหน่งเพื่อทำข้อตกลงทางธุรกิจให้กับบริษัทตนเอง

5. การรู้ข้อมูลภายใน

ผู้ที่ดำรงตำแหน่งสาธารณะอาจใช้ประโยชน์จากการรู้ข้อมูลภายในเพื่อประโยชน์ตนเอง เช่น ทราบว่ารัฐบาลจะมีแผนพัฒนาที่ดินในบริเวณใด ก็จะไปซื้อที่ดินตรงนั้นไว้ก่อน

6. การแปรรูปรัฐวิสาหกิจ

สถานการณ์นี้เกี่ยวเนื่องกับการที่คนในครอบครัวและเพื่อนของผู้บริหารประเทศมีสิทธิพิเศษในการเข้าไปซื้อหุ้นจำนวนมากในราคาที่ต่ำกว่าก่อนที่จะเปิดให้ประชาชนเข้าซื้อหุ้น

7. การประมุขงานของรัฐ

ครอบครัว เพื่อน พรรคพวก รวมทั้งพันธมิตรทางธุรกิจจะชนะงานประมูลต่างๆ ของรัฐ โดยเฉพาะเมื่อกลุ่มเพื่อนของนายกรัฐมนตรีชนะการประมูลโครงการใหญ่ๆ ของรัฐ เช่น โครงการก่อสร้างหรือซื้ออาวุธของทหาร

8. การขายสินทรัพย์ของรัฐ

ผู้บริหารประเทศอาจพยายามเคลื่อนย้ายสินทรัพย์ของรัฐมาสู่ตนเอง เช่น การพยายามเปลี่ยนกฎหมายที่ดินเพื่อให้ชาวนาสามารถขายที่ดิน สปก. ได้ เพื่อให้ตนเองสามารถเข้าไปซื้อจากชาวนาได้

9. การแข่งขันกับกิจการรัฐ

ในฐานะเป็นผู้บริหารประเทศ ต้องจัดการองค์กรของรัฐให้ดีขึ้น แต่ในฐานะนักธุรกิจจำเป็นที่ต้องมีการขยายธุรกิจซึ่งอาจจะเกิดการแข่งขันทับหน่วยงานของรัฐ เช่น การเปิดสายการบินต้นทุนต่ำ แอร์ เอเชีย ของบริษัท ชิน คอร์ปอเรชั่น แข่งขันกับการบินไทย

10. การให้สิทธิพิเศษ

สถานการณ์นี้เกิดขึ้นเมื่อข้าราชการของรัฐให้สิทธิพิเศษแก่บริษัทในครอบครัวของผู้บริหารประเทศ เช่น กรมสรรพากรอาจหาวิธีที่ช่วยให้บริษัทของนักธุรกิจใหญ่ๆ เสียภาษีน้อยลง

การแสวงหาผลประโยชน์นั้นน่าจะมาจากช่องทางในอำนาจบริหารดังนี้คือ¹⁷

สำหรับช่องทางในการแสวงหาผลประโยชน์ทางธุรกิจของผู้บริหารประเทศมีหลากหลายแต่ช่องทางหลักได้แก่

1) การใช้อำนาจในการตรากฎหมายโดยผ่านสมาชิกพรรคที่เป็นสมาชิกรัฐสภา

การบัญญัติกฎหมายเป็นวิธีการหนึ่งในการเอื้อผลประโยชน์ให้แก่ธุรกิจของผู้บริหารประเทศ ในประเด็นนี้หากผู้บริหารประเทศมีผลประโยชน์ทางธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายที่มีการพิจารณาในสภาแล้ว อาจมีการเปลี่ยนแปลงกฎหมายไปในลักษณะที่เอื้อผลประโยชน์ให้แก่ตนเองหรือพวกพ้องได้

ในทางกลับกัน ในกรณีที่รัฐบาลไม่ได้รับประโยชน์ใดๆ จากกฎหมายที่มีการเสนอเข้ามา ก็อาจใช้เสียงข้างมากในสภาผู้แทนราษฎรในการที่จะให้สภาลงมติ “ไม่เห็นชอบ” กับร่าง พ.ร.บ. ในวาระแรกคือวาระหลักการแล้ว ซึ่งถือว่าเป็นการสิ้นสุด

2) การใช้อำนาจในการออกกฎเกณฑ์ของฝ่ายบริหารโดยผ่านคณะกรรมการ

กฎหมายในยุคสมัยนี้มีความซับซ้อนในเชิงเทคนิคมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม กฎเกณฑ์ทางการค้า หรือกิจการโทรคมนาคมก็ดี ทำให้มีการร่างกฎหมายในลักษณะที่ให้อำนาจแก่ฝ่ายปกครองในการกำหนดรายละเอียดของสารบัญญัติของกฎหมายมากขึ้น เพราะฝ่ายปกครองเป็นผู้ที่มีความคุ้นเคยกับประเด็นต่างๆ ที่เป็นสาระสำคัญของกฎหมายมากกว่า แต่ในอีกมุมมองหนึ่งที่ฝ่ายนิติบัญญัติมอบอำนาจอย่างกว้างขวางให้กับฝ่ายบริหารแสดงถึงการที่สมาชิกสภาละเลยที่จะ “ทำการบ้าน” แต่กลับถ่ายโอนงานให้ผู้ที่บังคับใช้กฎหมายเป็นผู้กำหนดเองเสมือนกับการเขียนเช็คเปล่า (blank cheque) ให้กับฝ่ายปกครอง ซึ่งหลายครั้ง พระราชกฤษฎีกา กฎกระทรวง หรือกฎอื่นๆ ที่กำหนดขึ้นมามีลักษณะที่ไม่สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของกฎหมายแม่บททำให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้

¹⁷ อัมมาร สยามวาลาและคณะ, รายงานโครงการวิจัยการติดตามประเมินผลบังคับใช้รัฐธรรมนูญ เรื่อง การเมืองและผลประโยชน์ทางธุรกิจภายใต้รัฐธรรมนูญ พ.ศ. 2540 (กรุงเทพฯ: สถาบันพระปกเกล้า, 2546), หน้า 7-14.

3) การใช้อำนาจในการจัดสรรงบประมาณหรือทรัพยากรของรัฐ

ปีหนึ่งรัฐบาลมีงบประมาณในการใช้จ่ายเกือบล้านๆ บาท ซึ่งงบประมาณนี้ฝ่ายบริหารอาจผันไปให้แก่ธุรกิจของตนเองได้โดยการใช้อำนาจในการกำหนดนโยบาย โดยเฉพาะในกรณีของการจัดซื้อจัดจ้างในโครงการก่อสร้าง

แต่ในบางกรณี การเอื้อผลประโยชน์ทางธุรกิจจะแนบเนียนมากกว่าในกรณีศึกษาที่กล่าวมาโดยเป็นไปในลักษณะของการจัดสรรงบประมาณในการสนับสนุนส่งเสริมอุตสาหกรรมที่ผู้บริหารประเทศและครอบครัวได้รับผลประโยชน์โดยตรงซึ่งไม่พัวพันกับการทุจริตคอร์รัปชันในลักษณะดังกล่าวอยู่นอกเงื้อมมือของกฎหมาย

4) การใช้อำนาจตามตำแหน่งในคณะกรรมการที่มีหน้าที่กำหนดมาตรการส่งเสริมธุรกิจ

นโยบายอุตสาหกรรมเป็นนโยบายที่เปิดช่องให้ผู้ที่มีอำนาจในการบริหารประเทศแสวงหาผลประโยชน์ทางธุรกิจส่วนตัวได้อย่างถูกกฎหมายและอย่างแนบเนียนที่สุด ทั้งนี้เพราะนโยบายอุตสาหกรรมมุ่งเน้นที่จะให้การส่งเสริมหรือคุ้มครองอุตสาหกรรมภายในประเทศ โดยการให้เงินอุดหนุนจากรัฐ การให้สิทธิพิเศษทางด้านภาษี การให้สัมปทานผูกขาดหรือการให้การคุ้มครองโดยการจำกัดการแข่งขันในตลาดและจากสินค้านำเข้าโดยการเพิ่มกำแพงภาษี เป็นต้น ตัวอย่างของคณะกรรมการที่อาจเอื้อประโยชน์ทางธุรกิจให้แก่บริษัทบางกลุ่มหรือบางบริษัท ได้แก่ คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนซึ่งมีอำนาจในการให้สิทธิพิเศษด้านภาษี คณะกรรมการส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมซึ่งมีอำนาจในการจัดสรรเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ หรือ คณะกรรมการบรรษัทบริหารสินทรัพย์ไทยซึ่งมีอำนาจในการปรับลดหนี้ เป็นต้น

นายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีมักมีส่วนเกี่ยวข้องกับคณะกรรมการที่มีอำนาจหน้าที่ในการส่งเสริมอุตสาหกรรมหรือธุรกิจหลายคณะ ไม่ว่าจะเกี่ยวข้องโดยตรงจากการเป็นประธานกรรมการโดยตำแหน่งหรือโดยอ้อมจากการมีอำนาจแต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการ โดยทั่วไปแล้วโครงสร้างของคณะกรรมการในประเทศไทยจะประกอบไปด้วยข้าราชการประจำกระทรวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้แทนเอกชน และผู้ทรงคุณวุฒิในจำนวนที่ค่อนข้างจำกัด ข้าราชการประจำเองก็อยู่ภายใต้กรอบอำนาจของรัฐมนตรี ส่วนผู้แทนจากภาคธุรกิจและผู้ทรงคุณวุฒิที่ได้รับการคัดเลือกก็มักจะเป็นผู้ที่มีสายสัมพันธ์ทางธุรกิจกับนักการเมือง ทำให้นักการเมืองสามารถกำหนดทิศทางและแนวนโยบายไปในลักษณะที่เอื้อผลประโยชน์แก่ตนเองได้นอกจากนี้แล้วองค์ประกอบของคณะกรรมการโดยทั่วไปจะไม่มีตัวแทนขององค์กรเอกชน นักวิชาการหรือผู้บริโภคที่มีได้มีผลประโยชน์ทางธุรกิจและเป็นอิสระจากฝ่ายการเมืองอย่างแท้จริงหรือถ้ามีก็จะเป็นเพียงส่วนน้อยมากที่สามารถพลิกผันการตัดสินใจของกรรมการได้

ดังนั้น หากรัฐมนตรีหรือครอบครัวมีส่วนได้เสียกับธุรกิจที่ได้รับการส่งเสริม ย่อมเป็นที่ครหาได้ว่า เป็นการใช้อำนาจบริหารในการแสวงหาผลประโยชน์ทางธุรกิจส่วนตัว เช่น ในกรณีที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนซึ่งนายกรัฐมนตรีเป็นประธานและรัฐมนตรีกระทรวง อุตสาหกรรมเป็นรองประธานกรรมการ มีการเปลี่ยนแปลงกฎเกณฑ์การส่งเสริมการลงทุนเพื่อให้ สิทธิพิเศษกับบริษัทโดยดำซึ่งมีบริษัทในเครือที่เป็นผู้ร่วมลงทุนในบริษัทผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ของ รัฐมนตรีและเป็นผู้รับซื้อชิ้นส่วนรถยนต์ด้วย แม้จะไม่ใช่ว่าใหญ่ก็ตาม

5) การใช้อำนาจตามตำแหน่งผ่านคณะกรรมการที่มีหน้าที่ควบคุมกำกับดูแล ธุรกิจ

ธุรกิจโดยทั่วไปสามารถแสวงหากำไรได้โดยการใช้สิทธิกรรมในการประกอบ ธุรกิจที่ผิดกฎหมาย เช่น การปั่นหุ้น การหลบเลี่ยงภาษีนิติบุคคลโดยการตบแต่งบัญชีเป็นเท็จ หรือ การก่อกวนคู่แข่งในตลาด หรือการใช้อำนาจผูกขาดในการกำหนดราคาสินค้าที่สูงเกินควร เป็นต้น

โดยทั่วไปในประเทศที่พัฒนาแล้ว หน่วยงานที่กล่าวมาทั้งหมดนี้จะมี สถานภาพเป็นองค์กรอิสระ ซึ่งหมายถึงอิสระจากฝ่ายบริหารนั่นเอง เพื่อที่จะให้หน่วยงานเหล่านี้ สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างเป็นกลาง โดยปราศจากการแทรกแซงของอำนาจทางการเมือง แต่ใน กรณีของประเทศไทย หน่วยงานเหล่านี้ยังคงสังกัดกระทรวงหรือสำนักนายกรัฐมนตรีโดยมีรัฐมนตรี หรือนายกรัฐมนตรีเป็นประธานกรรมการโดยตำแหน่ง หรือที่คณะรัฐมนตรีเป็นผู้มีอำนาจแต่งตั้ง กรรมการ ด้วยเหตุนี้จึงไม่สามารถหลีกเลี่ยงจากการแทรกแซงทางการเมืองได้

6) การใช้อำนาจในการแต่งตั้งผู้บริหารของหน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจ และ ข้าราชการประจำ

การที่รัฐมนตรีและ ครม. มีอำนาจในการแต่งตั้งหรือถอดถอนพนักงาน เจ้าหน้าที่ของรัฐ ทำให้ฝ่ายบริหารสามารถเข้ามาแทรกแซงการบริหารประเทศ ไม่เพียงแต่ในระดับ นโยบายแต่ในระดับของการปฏิบัติซึ่งเป็นหน้าที่ของข้าราชการประจำอีกด้วย ทั้งนี้ หาก กระบวนการสรรหาและแต่งตั้งหรือถอดถอนเจ้าหน้าที่ของรัฐไม่มีความโปร่งใสแล้ว อาจเป็น ช่องทางให้ภาคการเมืองกดดันให้เจ้าหน้าที่ของรัฐกระทำหรือละเว้นการกระทำตามหน้าที่ได้ โดยเฉพาะในกรณีของหน่วยงานของรัฐที่มีภารกิจเกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ทางธุรกิจมาก เช่น กรมสรรพากรและกรมศุลกากร เป็นต้น

3.9. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการที่รัฐบาลไทยได้ปรับปรุงนโยบายการบินประจำภายในประเทศให้เปิดเสรียิ่งขึ้นโดยเปิดโอกาสให้สายการบินเอกชนบินทับเส้นทางบินของบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ โดยให้เหตุผลว่า เดิมประเทศไทยมีผู้ให้บริการการบินประจำภายในประเทศเพียงรายเดียว คือ บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นสายการบินของรัฐ รัฐบาลจึงมีนโยบายสนับสนุนสายการบินของไทยที่มีใช้สายการบินของรัฐ ให้ดำเนินการเสริมบริการโดยไม่ให้มีการแข่งขันกับสายการบินของรัฐ โดยการแบ่งเส้นทางบินเพื่อให้บริการระหว่างสายการบินของรัฐและของเอกชนไว้อย่างชัดเจน ซึ่งนโยบายดังกล่าวได้ส่งเสริมให้กิจกรรมการบินของภาคเอกชนได้พัฒนาขึ้นโดยลำดับ จึงเหมาะสมที่จะปรับปรุงนโยบายการบินภายในประเทศของไทยให้เปิดเสรีมากขึ้น แต่เนื่องจากปัจจุบันศักยภาพและขีดความสามารถของแต่ละสายการบินแตกต่างกันมาก ดังนั้นการเปิดบินเสรีโดยไม่มีเงื่อนไขหรือมาตรการใดๆ มารองรับอาจทำให้เกิดผลเสียต่อประเทศได้

จากแนวนโยบายของรัฐบาลที่เปิดบินเสรีภายในประเทศในทุกเส้นทางบิน แนวคิดในการจัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทยจึงเกิดขึ้นเพื่อให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการดำเนินธุรกิจการบินภายในประเทศและสามารถรองรับความต้องการของประชาชนในการเดินทางทางอากาศที่ขยายตัวมากขึ้น แต่จากการศึกษาของนิสิตปริญญาโท เรื่อง “แนวทางการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงการบริหารและการจัดการของ บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อรองรับนโยบายการเปิดเสรีทางการบินภายในประเทศจากผลกระทบด้านการจัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำ” นั้น ก็แสดงให้เห็นว่า จากการเปิดเสรีทางการบินภายในประเทศอันส่งผลให้เกิดการจัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำขึ้นมานั้น มีผลต่อการดำเนินงานของบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นสายการบินของรัฐ เป็นอย่างมาก โดยเฉพาะการสูญเสียส่วนแบ่งทางการตลาดในเที่ยวบินภายในประเทศ และการเสียสิทธิการบินให้กับสายการบินต้นทุนต่ำด้วย¹⁸

การเริ่มต้นของสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทย ทำให้เกิดประเด็นใหม่ๆ ในสังคมมากมาย อันเนื่องมาจากในยุคนั้นเป็นช่วงของรัฐบาลทักษิณ ซึ่งอาจเรียกได้ว่า รัฐบาลนายทุน เนื่องจากทักษิณเป็นเจ้าของธุรกิจมากมาย รวมไปถึงธุรกิจสื่อสารและโทรคมนาคมด้วย เมื่อข้อเท็จจริงปรากฏว่า บริษัท Air Asia Aviation ซึ่งดำเนินการเกี่ยวกับธุรกิจการบินต้นทุนต่ำนั้น

¹⁸ สุภาพร ศกุนวาณิชย์, “แนวทางการปรับเปลี่ยนรูปแบบการบริหารและการจัดการของ บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อรองรับนโยบายการเปิดเสรีทางการบินภายในประเทศจากผลกระทบด้านการจัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำ”, (เอกสารวิจัยรัฐประศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547), หน้า 1 – 10.

เป็นการร่วมทุนระหว่างกลุ่มชินคอร์ปกับบริษัท Air Asia Aviation ของมาเลเซีย ซึ่งเป็นที่รู้กันดีว่ากลุ่มชินคอร์ปเป็นกลุ่มธุรกิจในเครือของทักษิณ เมื่อทักษิณ ซึ่งเป็นนายกรัฐมนตรีขณะนั้น เข้ามาเป็นหุ้นส่วนใหญ่ของธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำภายในประเทศไทย จึงถูกตั้งคำถามว่าเป็นการใช้อำนาจหน้าที่เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับธุรกิจส่วนตัวหรือไม่ หรือเรียกว่าผลประโยชน์ทับซ้อน (Conflict of Interest) โดยในส่วนของประเด็นนี้นั้น มีข้อมูลของนักวิชาการ สื่อมวลชน องค์กรประชาชน จำนวนมากยืนยันไปในทางเดียวกันว่า มีการดำเนินนโยบายและมาตรการทางเศรษฐกิจของรัฐบาลในหลายด้านที่ก่อให้เกิดความขัดแย้งด้านผลประโยชน์ (Conflict of Interest) ระหว่างผลประโยชน์ของสาธารณชนกับผลประโยชน์ของเจ้าของ/ ผู้มีตำแหน่งทางการเมือง เครือญาติหรือพรรคพวกของผู้มีตำแหน่งทางการเมือง รวมไปถึงประเด็นที่กลุ่มชินคอร์ปร่วมลงทุนในบริษัท สายการบินแอร์เอเชีย และใช้อำนาจหน้าที่เอื้อประโยชน์ให้โดยทำให้การบินไทยซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจที่เป็นสายการบินแห่งชาติเป็นฝ่ายเสียประโยชน์ รวมทั้งส่งผลกระทบต่อการพัฒนาประเทศให้เจริญเติบโตช้าลง พัฒนาไปอย่างไม่มั่นคงและไม่ยั่งยืน¹⁹

ผลประโยชน์ทับซ้อนเป็นเรื่องใหม่ที่ยังมองไม่เห็นหรือพิสูจน์ได้ยากมากสำหรับสังคมไทย เมื่อเทียบกับการทุจริตคอร์รัปชันรูปแบบเก่าๆ เช่น การยกยอบงบประมาณ ซึ่งปกติก็หาหลักฐานพิสูจน์ได้ยากอยู่แล้ว โดยเฉพาะประชาชนส่วนใหญ่ที่มีพื้นฐานการศึกษา ความรู้ความเข้าใจจำกัด มักจะคิดว่า นักการเมืองที่มีพื้นเพมาจากการทำธุรกิจน่าจะมีสิทธิในการทำมาหากินโดยสุจริตเท่ากับประชาชนอื่นๆ โดยไม่ตระหนักว่า นักการเมืองที่มีตำแหน่งทางการเมืองแล้ว ยังคงมีหุ้นหรือครอบครองถือหุ้นในธุรกิจอยู่นั้น ในทางสากลแล้วเขาถือว่ามีผลประโยชน์ทับซ้อน ซึ่งมีโอกาสนำไปสู่การทุจริตคอร์รัปชันได้ง่าย และต้องมีมาตรการป้องกันเป็นการเฉพาะ²⁰ ซึ่งการทุจริตมักจะเริ่มต้นตั้งแต่กระบวนการกำหนดนโยบาย จนกระทั่งกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ

หากจะกล่าวถึงกระบวนการกำหนดนโยบายของรัฐบาลทักษิณที่ถูกมองว่าเป็นผลประโยชน์ทับซ้อนนั้น นโยบายเปิดเสรีทางการบินที่ส่งผลให้เกิดสายการบินต้นทุนต่ำขึ้นนั้นก็เป็นเรื่องที่หลายฝ่ายในสังคมให้ความสนใจ โดย อนุรักษ ศรีสุระ²¹ ได้ให้ข้อสรุปจากการศึกษาการนำนโยบายไปปฏิบัติกรณีนโยบายการบินเสรีภายในประเทศไว้ว่า ข้อดีของสายการบินต้นทุน

¹⁹ วิทยากร เชียงกุล, นโยบายของรัฐบาลด้านเศรษฐกิจ: การทับซ้อนของผลประโยชน์ทางธุรกิจ (Conflict of Interest) สถาบันวิจัยและพัฒนาสถาบันพระปกเกล้า (กรุงเทพฯ: บริษัท เอ พี กราฟิค ดีไซน์และการพิมพ์ จำกัด, 2549), หน้า 4-11.

²⁰ เรื่องเดียวกัน, 2548, หน้า 7.

²¹ อนุรักษ ศรีสุระ, “การนำนโยบายไปปฏิบัติ: ศึกษาเฉพาะกรณีนโยบายการบินเสรีภายในประเทศ”, (วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (รัฐศาสตร์) มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2547), หน้า 91 – 93.

ต่ำอยู่ที่โอกาสในการแข่งขันอย่างเสรีของสายการบิน และการที่ประชาชนเดินทางด้วยเครื่องบินในราคาที่ถูกลง แต่อย่างไรก็ตาม รัฐบาลไม่ควรละเลยข้อควรระวังบางประการเพื่อป้องกันมิให้เกิดปัญหาต่างๆ ตามมาในอนาคต ได้แก่ คุณภาพและมาตรฐานในเรื่องของความปลอดภัยและการบริการ ซึ่งไม่ควรที่จะเน้นราคาถูกลงอย่างเดียว รวมทั้งรัฐบาลควรสนับสนุนให้สายการบินต้นทุนต่ำเปิดบริการในเส้นทางรองและเส้นทางย่อยมากขึ้น เพื่อให้ผู้บริโภคมีทางเลือกมากขึ้นด้วย อาจกล่าวได้ว่า สายการบินต้นทุนต่ำมีผลต่อความสำเร็จของการใช้นโยบายการเปิดบินเสรี ซึ่งหากมีการบริหารจัดการและดูแลอย่างเป็นระบบ จะทำให้ภาคเอกชนเข้าสู่การให้บริการทางการบินอย่างมีประสิทธิภาพ และประชาชนเองก็จะได้รับประโยชน์จากนโยบายดังกล่าวด้วย ในขณะเดียวกันก็ควรตระหนักถึงปัญหาที่อาจเกิดขึ้นได้ โดยเฉพาะการแข่งขันอย่างดุเดือดด้านราคา รัฐจึงควรมหามาตรการมารองรับการให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำ เนื่องจากประชาชนให้ความสำคัญในด้านราคาค่าโดยสาร และความปลอดภัยในการเดินทาง เป็นปัจจัยหลักในการเลือกใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ²² สายการบินต้นทุนต่ำจึงควรมุ่งเน้น ปรับปรุง พัฒนา และรักษามาตรฐานการให้บริการโดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารเป็นสำคัญ นอกจากนี้ผู้ประกอบการยังจำเป็นที่จะต้องสื่อสารให้ผู้โดยสารได้รับรู้เกี่ยวกับนโยบายการดำเนินงานด้านความปลอดภัยของบริษัทอย่างทั่วถึง เพื่อให้ผู้โดยสารไว้วางใจ และเกิดความมั่นใจในการเดินทางกับสายการบินต้นทุนต่ำมากขึ้น ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะช่วยกระตุ้นและส่งเสริมให้มีการเดินทางทางเครื่องบินมากขึ้นในอนาคต ทำให้เกิดการขยายตัวของนักท่องเที่ยวกลุ่มต่างๆ มากขึ้น โดยเฉพาะกลุ่มตลาดกลางและกลุ่มตลาดล่างที่มีงบจำกัดในการเดินทาง ช่วยขยายการท่องเที่ยวและการเดินทางในส่วนภูมิภาคสำหรับเมืองท่องเที่ยวหลัก เมืองรอง และจังหวัดใกล้เคียง และด้วยราคาค่าโดยสารที่ต่ำลง ยังส่งผลดีต่อธุรกิจท่องเที่ยวอื่นๆ เช่น บริษัทตัวแทนท่องเที่ยว บริษัทจัดนำเที่ยว หรือธุรกิจโรงแรมในการเสนอขายรายการท่องเที่ยว ส่งผลให้เกิดการเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศมากขึ้น ช่วยสนับสนุนการเติบโตของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวไทย ก่อให้เกิดการขยายตัวของภาคธุรกิจท่องเที่ยวและธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เป็นตัวกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศ ทำให้เกิดการหมุนเวียนของเงินตราและการกระจายรายได้ไปสู่ประชาชนในท้องถิ่นต่างๆ รวมถึงระดับรากหญ้า อีกทั้งทำให้เกิดการแข่งขันในภาคธุรกิจคมนาคมขนส่งมากขึ้น ทั้งในด้านราคา คุณภาพและการบริการ ที่ธุรกิจต่างๆ ต้องมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงและพัฒนาประสิทธิภาพขององค์กรให้ดีขึ้นเพื่อการแข่งขัน ซึ่งจะส่งผลดีต่อผู้บริโภค และการท่องเที่ยวโดยส่วนรวม ในระยะยาวสายการบินต้นทุนต่ำจะมีบทบาทในการกระจายการท่องเที่ยวไปสู่ภูมิภาคต่างๆ ของประเทศได้มากขึ้น จะส่งผลให้เกิดการเพิ่มและการขยายตัวของนักท่องเที่ยวต่างประเทศในกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียง

²² วรรัตน์ วรรณะพาหุณ, “ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเดินทางโดยใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ”, (ผลงานวิจัย คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2548), หน้า 72 – 76.

เจียงใต้ และหากประเทศไทยเป็นฐานการบินของสายการบินต้นทุนต่ำในอาเซียน ก็จะมีส่วนช่วยผลักดันและส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินและการท่องเที่ยวของเอเชียในอนาคต ดังนั้นเพื่อการพัฒนาธุรกิจการบินของประเทศไทยให้เติบโตต่อไป หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง อาจกำหนดหรือวางแนวทางให้สายการบินทั่วไปและสายการบินต้นทุนต่ำไม่ให้เป็นในเส้นทางที่ทับซ้อนกันมากนักในบางเส้นทางที่มีความต้องการมาก เพื่อจัดเส้นทางและเที่ยวบินให้แข่งขันกันได้ได้อย่างเหมาะสมและสมดุลระหว่างสายการบินและลูกค้า สิ่งสำคัญที่สุดคือ รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องคำนึงถึงผลกระทบที่จะตามมา พร้อมทั้งหามาตรการหรือแนวทางรองรับที่เหมาะสมต่อไป²³



สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

²³ อัครวิน แสงพิบูล, “สายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airline) กับการส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศ”, ฐานเศรษฐกิจ (11 – 13 ธันวาคม 2546): 15.

บทที่ 4 ผลการวิจัย

การศึกษาวินิจฉัยเรื่อง “เศรษฐกิจการเมืองว่าด้วยการбинต้นทุนต่ำ” สามารถนำเสนอผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย โดยเป็นผลที่ได้มาจากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview) กับผู้ให้สัมภาษณ์ระดับผู้บริหารของสายการบินต้นทุนต่ำทั้ง 3 แห่ง ดังนี้ (1) ผู้อำนวยการฝ่ายการตลาด สายการบินนกแอร์ (2) ประธานกรรมการบริหาร สายการบินไทยแอร์เอเชีย และ (3) Corporate Planning Manager สายการบินโอเรียนท์ไทย (วันทูโก) ประกอบกับข้อมูลจากเอกสารต่างๆ (Secondary Data) ที่เกี่ยวข้องกับองค์กร รายละเอียดดังต่อไปนี้

ผลการสัมภาษณ์ผู้บริหารทั้ง 3 สายการบิน ไม่ได้มีการกล่าวถึงประเด็นที่เกี่ยวกับการเมืองอย่างตรงไปตรงมา ให้ความเห็นค่อนข้างไปในแนวทางเดียวกันว่า ภาวะการแข่งขันทางธุรกิจเป็นไปตามกฎเกณฑ์ทางธุรกิจทั่วไป มีเพียงผู้บริหาร 1 ท่าน ให้ข้อคิดเห็นว่า “ไม่ว่าใครก็แล้วแต่ ย่อมให้สิทธิหรือให้ความสำคัญกับคนที่เรารู้จักหรือสนิทสนมมากกว่าเป็นเรื่องธรรมดา”

จากบทสัมภาษณ์ ตั้งข้อสังเกตได้ว่า ผู้บริหารสายการบินต้นทุนต่ำที่มีความเห็นค่อนข้างแตกต่างไปจากรายอื่น เช่น ประเด็นเรื่องสิทธิพิเศษหรือความไม่เท่าเทียมกันในการให้บริการนั้น เป็นสายการบินที่ไม่ได้มีหุ้นส่วนหรือผู้ใกล้ชิดอยู่ในรัฐบาลเลย ก็คือสายการบินวันทูโก ส่วนอีก 2 ราย ค่อนข้างมีความคิดเห็นไปในทิศทางเดียวกัน และสันนิษฐานได้ว่า ทั้ง 2 ราย มีความสัมพันธ์อันดีต่อกันอย่างลึกซึ้ง อาจเป็นเพราะ ไทยแอร์เอเชีย เป็นสายการบินต้นทุนต่ำที่ถึงแม้จะเข้ามาแข่งขันกับกิจการของรัฐบาลคือ การบินไทย แต่ก็ถือว่า ผู้นำรัฐบาลคือ นายกรัฐมนตรีทักษิณเป็นผู้มีอำนาจยิ่งใหญ่ในทางการเมือง มีสัมพันธ์ใกล้ชิดและดูแลธุรกิจนี้อยู่ ส่วนนกแอร์ก็เป็นกิจการของการบินไทย ซึ่งถือว่าเป็นกิจการหนึ่งของรัฐ ซึ่งเปิดกิจการมาเพื่อกลับไปแย่งชิงส่วนแบ่งทางการตลาดในส่วนของกลุ่มผู้บริโภคสายการบินต้นทุนต่ำกลับคืนมาจากไทยแอร์เอเชียนั่นเอง ดังนั้น การที่ทั้งสองสายการบินคือไทยแอร์เอเชียและนกแอร์มีความสัมพันธ์อันดีต่อกัน ก็น่าจะเป็นเรื่องธรรมดา และจากการสัมภาษณ์ก็มักจะได้ยินทั้งสองสายการบินกล่าวถึงกันและกันในแง่ที่ว่า มีการติดต่อพูดคุยกันตลอดเวลาในเรื่องธุรกิจเชิงประนีประนอมต่อกัน

ผู้ศึกษาสันนิษฐานว่า การเกิดขึ้นของสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทยนั้น เป็นผลจากนโยบายเสรีการบินในยุคของรัฐบาลทักษิณ เนื่องจากก่อนหน้านี้สายการบินวันทูโกเคยจะเปิดสายการบินต้นทุนต่ำมานานแล้ว เพียงแต่ติดอยู่ที่นโยบายทางการบินที่ยังไม่เอื้ออำนวยและนั่งเท่าที่ควร จนกระทั่งมาถึงยุครัฐบาลทักษิณที่นโยบายเสรีการบิน เอื้อต่อการเปิดให้เอกชนสามารถเข้ามาแข่งขันในธุรกิจการบินได้อย่างเสรี ขึ้นอยู่กับความสามารถและเงินทุนของผู้ประกอบการ

นั้นๆ โดยการขอเข้าประกอบธุรกิจการบินก็เป็นไปตามขั้นตอนของกระทรวงคมนาคมและกรมการขนส่งทางอากาศดังจะกล่าวถึงในส่วนต่อไป

สรุปประเด็นการเกิดขึ้นของสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทย เกิดจากสาเหตุดังต่อไปนี้

1. การเปิดน่านฟ้าเสรีของรัฐบาลไทยที่เปิดเสรีให้เอกชนสามารถบินทับเส้นทางบินของสายการบินไทยได้
2. การยกเลิกการกำหนดเพดานราคาขั้นต่ำของราคาตั๋วโดยสาร ทำให้สายการบินต่างๆ สามารถขายตั๋วโดยสารในราคาที่ต่ำได้
3. การยกเลิกกฎข้อบังคับในการลงทุนของบริษัทต่างชาติในธุรกิจการบิน ที่จากเดิมจะต้องเป็นบริษัทของคนไทยถือหุ้นไม่ต่ำกว่าร้อยละ 70 เหลือเพียงไม่ต่ำกว่าร้อยละ 51 ซึ่งในส่วนนี้ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม สุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ¹ ได้ให้เหตุผลเกี่ยวกับการสนับสนุนการเปิดสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทยของรัฐบาลว่า “รัฐบาลต้องการดึงสายการบินที่มีประสบการณ์และมีศักยภาพเข้ามาเปิดให้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในเมืองไทยให้มากที่สุด เพราะจะทำให้เศรษฐกิจเกิดการหมุนเวียนส่งเสริมให้คนไทยสามารถเดินทางภายในประเทศโดยเครื่องบินได้ในราคาต่ำ และเป็นส่วนกระตุ้นเศรษฐกิจในภูมิภาคให้ประชาชนเกิดรายได้อีกด้วย โดยสายการบินเอกชนภายในประเทศรวมทั้งการบินไทยก็ต้องเตรียมปรับตัวเพื่อเข้าสู่การแข่งขันที่เสรีนี้ด้วย”

ทั้งสามสาเหตุข้างต้น ล้วนเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นหลังจากที่ พ.ต.ท. ดร. ทักษิณ ชินวัตร ได้รับเลือกตั้งให้ดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรีซึ่งมีอำนาจทางการบริหารสูงสุดของประเทศ

รายละเอียดจากการสัมภาษณ์ผู้บริหารเกี่ยวกับสายการบินต้นทุนต่ำ 3 ส่วน ผู้เขียนขอกล่าวถึงรายละเอียดในส่วนที่ 2 และส่วนที่ 3 เนื่องจากส่วนที่ 1 เป็นข้อมูลส่วนบุคคล รายละเอียดดังนี้

¹ “ปลดล็อกหุ้นไทยเหลือ 51% ตั้งสายการบินต้นทุนต่ำ”, Bangkok Bizweek, (19 ธันวาคม 2546)

4.1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับการเกิดขึ้นของสายการบินต้นทุนต่ำ

4.1.1 สายการบินนกแอร์ (Nok Air)

- ข้อมูลทั่วไปขององค์กร

สายการบินนกแอร์เป็นสายการบินต้นทุนต่ำที่ดำเนินงานโดย บริษัทสายการบินนกแอร์ จำกัด ซึ่งตั้งอยู่ ณ ชั้น 17 อาคารวีเจนาการ์ เลขที่ 183 ถนนสาทรใต้ แขวงยานนาวา เขตสาทร กรุงเทพมหานคร มีทุนจดทะเบียน 400 ล้านบาท โดยผู้ถือหุ้นรายใหญ่คือ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นร้อยละ 39 ของจำนวนหุ้นทั้งหมด นอกจากนั้น ยังมีผู้ถือหุ้นหลักอีกหลายราย อาทิเช่น สำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ (ในนามของบริษัท ทูลดาวัลย์ จำกัด) ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) เป็นต้น โดยบริษัทมีพนักงานทั้งสิ้นประมาณ 700 คน (ณ วันที่ 12 กรกฎาคม 2550) และมีนายพาทิศารสิน ดำรงตำแหน่ง ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร เปิดให้บริการเที่ยวบินแรกในวันที่ 23 กรกฎาคม 2547²

สายการบินนกแอร์ เกิดขึ้นเนื่องจากเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม พ.ศ. 2547 ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบตามข้อเสนอของกระทรวงคมนาคมในการให้บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินโครงการสายการบินราคาประหยัด โดยมีการจัดตั้งบริษัทใหม่ คือ บริษัท สกาย เอเชีย จำกัด เพื่อดำเนินการให้บริการภายในชื่อสายการบินนกแอร์ โดยว่าจ้างนักบินจากบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และกองทัพอากาศ แอร์โอสเตสที่ว่าจ้างจากบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งในขณะนั้นบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ให้เหตุผลในการจัดตั้งว่า เนื่องจากการเปิดเสรีธุรกิจการบิน ทำให้มีเอกชนหลายรายสนใจเข้าดำเนินธุรกิจสายการบินเพิ่มขึ้น และการแข่งขันด้านราคาต่ำโดยสวามีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น ดังนั้นเพื่อเป็นการรองรับการแข่งขันและเป็นการปกป้องฐานลูกค้าของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จึงเสนอให้จัดตั้งสายการบินดังกล่าวขึ้น

พาทิศารสิน³ ได้ระบุถึงวิสัยทัศน์ของสายการบินนกแอร์ว่า “สายการบินนกแอร์ จะทำให้การเดินทางทางอากาศไม่เป็นการเดินทางที่หรูหราและมีราคาแพงสำหรับคนไทยอีกต่อไป ด้วยเหตุนี้ประชาชนชาวไทยจะมีคุณภาพชีวิตที่ดีทัดเทียมกับประเทศที่เจริญแล้วอื่นๆ ประชาชนชาวไทยจะมีความอบอุ่นในครอบครัวมากขึ้น เนื่องจากไปมาหาสู่กันบ่อยครั้งขึ้น และเขาเหล่านั้น

² บริษัท การบินไทย จำกัด มหาชน, รายงานประจำปี 2547 (กรุงเทพฯ: บริษัท การบินไทย, 2548), หน้า 22 – 27.

³ สายการบินนกแอร์, ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับสายการบิน, [Online] Available: [http://www.nokair.com.\[10/04/05\]](http://www.nokair.com.[10/04/05])

จะได้มีโอกาสค้นพบความสวยงามของประเทศไทยโดยไม่มีข้อจำกัดทางด้านค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่สูงมาเหมือนในอดีตอีกต่อไป”

- ข้อมูลทางด้านผลิตภัณฑ์

สายการบินนกแอร์เป็นสายการบินต้นทุนต่ำที่ให้บริการทั้งเส้นทางบินภายในประเทศ (Domestic) และระหว่างประเทศ (International) โดยให้บริการผู้โดยสารด้วยเครื่องบินชนิดโบอิง 737 – 400 จำนวน 3 ลำ ซึ่งสามารถขนส่งผู้โดยสารได้สูงสุด 150 - 156 ที่นั่งต่อเที่ยวบิน เซสน่า 208 แกรนด์ คาราวาน ซึ่งสามารถขนส่งผู้โดยสารได้สูงสุด 11 – 12 ที่นั่งต่อเที่ยวบิน และในส่วนนี้ พาที สารสิน⁴ ได้ให้เหตุผลถึงการเลือกใช้เครื่องบินรุ่นนี้ว่า “โบอิง 737 เป็นเครื่องบินขนาดกลางที่ไม่เล็กหรือใหญ่เกินไป ซึ่งเหมาะกับธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ เพราะจำนวนผู้โดยสารจะมากที่สุดที่ 150 – 156 ที่นั่ง ซึ่งพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ประมาณ 3 คนน่าจะให้บริการได้ทั่วถึง และสะดวกในการลำเลียงผู้โดยสารขึ้นและลงเครื่องบินด้วย เพราะผู้โดยสารไม่มากเกินไปไม่ต้องเสียเวลานาน สายการบินต้นทุนต่ำส่วนใหญ่จึงเลือกใช้”

ส่วนข้อมูลเกี่ยวกับเส้นทางบินของสายการบินนกแอร์นั้น มีเส้นทางบิน รวมทั้งสิ้น 15 เส้นทางบินด้วยกัน ได้แก่ กรุงเทพฯ - เชียงใหม่, กรุงเทพฯ - อุดรธานี, กรุงเทพฯ - หาดใหญ่, กรุงเทพฯ - ภูเก็ต, กรุงเทพฯ - นครศรีธรรมราช, กรุงเทพฯ - ตรัง, กรุงเทพฯ - เลย, กรุงเทพฯ - กระบี่, เชียงใหม่ - อุดรธานี, เชียงใหม่ - แม่ฮ่องสอน และเส้นทางบินใหม่อีก 5 เส้นทางบิน ได้แก่ ภูเก็ต - หาดใหญ่, เชียงใหม่ - ปาย, เชียงใหม่ - เชียงราย, เชียงใหม่ - แพร่ และกรุงเทพฯ - หัวหิน และ เส้นทางบินระหว่างประเทศ 1 เส้นทางบิน ได้แก่ กรุงเทพฯ - บังกอลอร์

- ข้อมูลด้านราคา

ราคาค่าโดยสารโดยทั่วไปของเครื่องบินนั้นจะแบ่งออกเป็น 2 ส่วนใหญ่ๆ คือ (1) ค่าใช้บริการจริง (Actual Cost) และ (2) ค่าใช้จ่ายที่เป็นต้นทุนแฝง (Hidden Cost) ซึ่งจะประกอบด้วยภาษีสนามบิน (Airport Tax), ภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT), ค่าประกันภัยในการเดินทางทางอากาศ และค่าบริการในการจำหน่ายตั๋วโดยสาร⁵ ซึ่งโดยทั่วไปแล้วสายการบินปกติจะใช้ราคาสุทธิ (Net Price) ซึ่งเป็นราคาที่รวมทั้ง 2 ส่วนไว้เรียบร้อยแล้ว ในการโฆษณาและแจ้งแก่ผู้โดยสาร แต่ใน

⁴ “สวัสดิ์นกแอร์ So far so good”, ผู้จัดการ (มีนาคม 2547): 119 – 121.

⁵ สมยศ วัฒนากมลชัย, ธุรกิจสายการบิน (กรุงเทพฯ: แผนกตำราและคำสอน, มหาวิทยาลัยกรุงเทพ, 2547), หน้า 48 –

กรณีของสายการบินต้นทุนต่ำนั้น มักจะใช้เพียงแค่ส่วนแรกหรือค่าใช้บริการจริงเป็นราคาในการโฆษณาเท่านั้น พร้อมกับทำหมายเหตุไว้ข้างท้ายว่าราคาที่แจ้งนี้ไม่รวมต้นทุนแฝงอื่นๆ

สำหรับวิธีในการกำหนดราคาของสายการบินต้นทุนต่ำนั้นจะแตกต่างจากสายการบินปกติ โดยจะกำหนดราคาไม่ให้แพงกว่าราคาของคู่แข่ง แต่จะไม่ขึ้นนโยบายด้านการลดราคาให้ต่ำมากเกินไปใช้ เนื่องจากมีข้อบังคับหลายอย่าง เช่น กลุ่มผู้บริโภคเป้าหมายมีกำลังซื้อที่น้อยกว่า หรือมีข้อบังคับในการเปลี่ยนแปลงตัวโดยสารที่มากกว่า ในส่วนนี้ พาที สารสิน⁶ อธิบายว่า เนื่องจากสายการบินต้นทุนต่ำแต่ละสายการบินมีความแตกต่างกันในเรื่องของรูปแบบในการดำเนินงานอยู่มาก ดังนั้นรูปแบบของการกำหนดราคาจึงแตกต่างกันออกไปและไม่มีรูปแบบตายตัว แต่สามารถแบ่งอย่างคร่าวๆ ได้ 3 วิธี คือ (1) การกำหนดราคาแบบแบ่งระดับราคา ซึ่งวิธีนี้จะมีเกณฑ์ที่มากำหนดราคาอยู่ 2 ประการ

ประการแรก คือ ระยะเวลาในการซื้อตั๋ว (นับตั้งแต่วันที่ซื้อจนถึงวันเดินทาง) ถ้ามีระยะเวลานานหรือซื้อล่วงหน้าเป็นเวลานานๆ ตั๋วก็จะมีราคาต่ำกว่าตั๋วที่ซื้อใกล้วันเดินทาง

ประการที่สอง คือ จำนวนที่นั่งว่างที่เหลือในเที่ยวบินนั้นๆ เช่น ถ้าเที่ยวบินนั้นมีที่นั่งเหลือมากราคาตั๋วก็จะต่ำกว่าเที่ยวบินที่มีที่นั่งว่างเหลือน้อย (เปรียบเทียบ ณ วันและเวลาเดียวกัน) (2) การกำหนดราคาแบบราคาเดียว เป็นการกำหนดราคาแบบเดียวกันกับสายการบินปกติ คือตั๋วจะมีราคาเท่ากันทุกที่นั่ง (ในชั้นเดียวกัน) ไม่ว่าจะซื้อในวันและเวลาใด และมีที่นั่งเหลือน้อยเท่าใด และ (3) การกำหนดราคาแบบผสม คือ เลือกใช้ทั้ง 2 วิธีผสมกัน โดยอาจจะเลือกใช้แต่ละวิธีในแต่ละเส้นทางบิน หรือในแต่ละช่วงเวลา เป็นต้น

อัตราค่าโดยสารของสายการบินนกกแอร์จะมีราคาไม่เท่ากันในแต่ละวันและในแต่ละที่นั่ง เพราะใช้ระบบคอมพิวเตอร์เป็นตัวกำหนดราคาหรือใช้การตั้งราคาแบบ dynamic pricing หรือการตั้งราคาแบบระดับราคาลดลงแบบขั้นบันไดตามโครงสร้างเวลาเหมือนสายการบินแอร์เอเชีย ตัวอย่างเช่น ราคากลางค่าโดยสารของวัน ณ ขณะนี้อยู่ที่ราคา 1,000 บาท แต่คนที่จองที่นั่งล่วงหน้าก่อนอาจซื้อได้ในราคา 500 บาทต่อที่นั่ง ส่วนคนที่ซื้อตั๋วในวันที่เดินทางอาจต้องจ่าย 1,500 บาทต่อที่นั่ง

⁶ “Alternative Airlines: Call them the competitors”, มาร์เก็ตเธียร์ (ตุลาคม 2547): 64 – 90..

- กลุ่มผู้บริโภคเป้าหมาย (Target Consumer)

สำหรับสายการบินนกแอร์แล้ว จะไม่ได้เน้นกลุ่มผู้บริโภคเป้าหมายที่กว้างขวางมากนัก เพราะเชื่อว่ากลุ่มผู้บริโภคระดับล่าง ยังไม่มีพฤติกรรมที่จะเดินทางโดยเครื่องบิน ดังนั้นจึงเน้นไปที่กลุ่มผู้บริโภคระดับกลางขึ้นไปที่เคยใช้สายการบินปกติอยู่แล้ว แต่ต้องการประหยัดค่าใช้จ่ายลง ในขณะที่ได้รับการบริการไม่ต่างจากเดิมมากนัก ในส่วนนี้ ปิ่นยศ พิบูลสงคราม⁷ อธิบายถึงกลุ่มลูกค้าเป้าหมายของสายการบินนกแอร์ว่า “ถ้ายึดรายได้และพฤติกรรมเป็นหลัก กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของเราจะเป็นกลุ่มผู้บริโภคระดับกลางไปจนถึงระดับสูง ที่มักจะคำนึงถึงความประหยัดและปลอดภัยเป็นสำคัญ โดยอาจจะเป็นคนเดินทางโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อติดต่อธุรกิจหรือเพื่อเดินทางท่องเที่ยวก็ได้ เราคิดว่าลูกค้าของเราเป็นกลุ่มใหม่ที่ well-educated มีความคิดที่ทันสมัย สังเกตได้จากพฤติกรรมที่มักจะใช้อินเทอร์เน็ตในการหาข้อมูลในการเดินทาง เปรียบเทียบค่าโดยสาร หรือแม้แต่ใช้ซื้อตั๋วโดยสาร ใช้บัตรเครดิตในการซื้อสินค้า เป็นคนที่กล้าเสี่ยง ชอบความสนุกสนาน และชอบทดลองสิ่งใหม่ๆ อยู่เสมอ นอกจากนั้นสิ่งที่กลุ่มเป้าหมายของเรามีแตกต่างจากคู่แข่งก็คือ เป็นคนที่มองโลกในแง่ดี สนุกสนาน เหมือนกับสายการบินของเรา”

ตารางที่ 4.1 ผลการดำเนินงานช่วงปีงบประมาณ 2545 – 2549 ของสายการบินนกแอร์

งบกำไรขาดทุน (หน่วย: บาท)	2545	2546	2547	2548	2549
รายได้หลัก	ยังไม่เปิด	ยังไม่เปิด	0.00	ไม่มีข้อมูล	ไม่มี
รวมรายได้	ดำเนินการ	ดำเนินการ	8,679.45	งบการเงิน/ ข้อมูลไม่	ข้อมูลงบ การเงิน/ ข้อมูลไม่
ต้นทุนขาย			0.00	ครบถ้วน	ข้อมูลไม่ ครบถ้วน
กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น			0.00		
ค่าใช้จ่ายในการขายและ บริการ			26,850.00		
รวมรายจ่าย			26,850.00		
กำไร (ขาดทุน) ก่อนดอกเบี้ยและภาษี			-18,170.55		
ดอกเบี้ยจ่าย			0.00		

⁷ สัมภาษณ์ ปิ่นยศ พิบูลสงคราม, ผู้อำนวยการฝ่ายการตลาด สายการบินนกแอร์, 12 กรกฎาคม 2550.

งบกำไรขาดทุน (หน่วย: บาท)	2545	2546	2547	2548	2549
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษี	ยังไม่เปิด	ยังไม่เปิด	-18,170.55		
ภาษีเงินได้	ดำเนินการ	ดำเนินการ	0.00		
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ			-18,170.55		

ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

4.1.2 สายการบินไทยแอร์เอเชีย (Thai Air Asia Airline)

- ข้อมูลทั่วไปขององค์กร

สายการบินไทยแอร์เอเชียเป็นสายการบินต้นทุนต่ำที่ดำเนินงานโดย บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด (แต่เดิมใช้ชื่อว่า บริษัท แอร์เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด) ซึ่งเป็นการร่วมทุนของ 2 ประเทศ คือ (1) บริษัท ชินคอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) ของประเทศไทย และ (2) บริษัท แอร์เอเชีย (Air Asia Sdn Bhd.) ของประเทศมาเลเซีย ซึ่งเป็นผู้ดำเนินการสายการบินแอร์เอเชีย สายการบินต้นทุนต่ำของประเทศไทยนั้นเอง บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2546 มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่ ชั้น 9 อาคารจันทมาศ เลขที่ 89/170 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงตลาดบางเขน เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร มีทุนจดทะเบียนทั้งสิ้น 400 ล้านบาท และสัดส่วนของการถือหุ้น บริษัทชินคอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นทั้งสิ้นร้อยละ 51 ของจำนวนหุ้นทั้งหมด และบริษัทแอร์เอเชีย (มาเลเซีย) ถือหุ้นทั้งสิ้นร้อยละ 49 ของจำนวนหุ้นทั้งหมด มีนายทัศนัย แบลเวลด์ ดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหาร⁸ และในขณะนี้ บุญยกุล ปลั่งศิริ⁹ ได้กล่าวถึงเหตุผลที่บริษัท ชินคอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) เข้ามาลงทุนในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำว่า “บริษัทชินฯ มีนโยบายที่จะกระจายการลงทุนในธุรกิจใหม่ๆ (Diversification) ที่มีศักยภาพและอัตราการเจริญเติบโตสูงนอกเหนือจากธุรกิจโทรคมนาคม และสาเหตุที่ทำให้ธุรกิจการบิน เนื่องจากเห็นว่า ตลาดในประเทศไทยมีศักยภาพในการให้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ จากจำนวนประชากรที่มีมากถึง 65 ล้านคน ประกอบกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่มีการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งในอนาคต ประเทศไทยจะเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคนี้ ดังนั้น การให้บริการสายการบินต้นทุนต่ำจะให้โอกาสกับประชาชนส่วนใหญ่ของประเทศให้สามารถเดินทางด้วยเครื่องบินที่ประหยัด สะดวกและรวดเร็ว อีกทั้งยังช่วยพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมในส่วนภูมิภาค

⁸ แบบแสดงข้อมูลประจำปีบริษัท ชินคอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน), 2547

⁹ “เปิดแนวคิด 3 ธุรกิจใหม่ของชินเกมรุกในเชิงผลประโยชน์อื่นๆ”, *Commercial World* (มกราคม 2547): 64 - 67.

และภาพรวมของประเทศไทยให้ดีขึ้น” จากเหตุผลดังกล่าวทำให้สายการบินไทยแอร์เอเชียมีการดำเนินการ โดยเปิดให้บริการเที่ยวบินแรกในวันที่ 8 ธันวาคม 2546

ส่วนข้อมูลเกี่ยวกับเส้นทางบินของสายการบินไทยแอร์เอเชียนั้น มีเส้นทางบินภายในประเทศ รวมทั้งสิ้น 9 เส้นทางบินด้วยกัน ได้แก่ กรุงเทพฯ - เชียงใหม่, กรุงเทพฯ - เชียงราย, กรุงเทพฯ - หาดใหญ่, กรุงเทพฯ - ภูเก็ต, กรุงเทพฯ - กระบี่, กรุงเทพฯ - สุราษฎร์ธานี, กรุงเทพฯ - นราธิวาส, กรุงเทพฯ - อุดรธานี และ กรุงเทพฯ - อุบลราชธานี และเส้นทางบินใหม่อีก 2 เส้นทางบิน ได้แก่ กรุงเทพฯ - นครศรีธรรมราช, และกรุงเทพฯ - ขอนแก่น (เปิดให้บริการ 15 ส.ค. 50) และเส้นทางบินระหว่างประเทศรวมทั้งสิ้น 9 เส้นทางบิน ได้แก่ กรุงเทพฯ - สิงคโปร์, กรุงเทพฯ - ฮานอย, กรุงเทพฯ - เซี่ยะเหมิน, กรุงเทพฯ - ย่างกุ้ง, กรุงเทพฯ - ลังกาวิ, กรุงเทพฯ - มาเก๊า (กวางโจว), กรุงเทพฯ - ปีนัง, กรุงเทพฯ - พนมเปญ และ กรุงเทพฯ - เซินเจิ้น

- ข้อมูลด้านราคา (Price)

สายการบินต้นทุนต่ำมีวิธีการกำหนดราคาที่แตกต่างกันออกไปดังเช่นที่ได้กล่าวไว้ในตอนต้น สำหรับสายการบินไทยแอร์เอเชียจะเลือกใช้การกำหนดราคาแบบแบ่งระดับราคา ซึ่งมีเกณฑ์ที่ใช้กำหนดราคา 2 ประการ คือ ระยะเวลาในการซื้อตั๋วและจำนวนที่นั่งว่างที่เหลือในเที่ยวบินนั้นๆ ซึ่งอย่างไรก็ตาม ราคานี้ยังไม่รวมถึงต้นทุนแฝง (Hidden Cost) ได้แก่ ภาษีสนามบิน, ภาษีมูลค่าเพิ่ม, ค่าประกันภัยในการเดินทางทางอากาศ และ ค่าใช้บริการในการซื้อตั๋ว ที่ผู้บริโภคจะต้องชำระเพิ่มอีกด้วย ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นว่าสายการบินไทยแอร์เอเชียมีการกำหนดราคาคคล้ายกับนกแอร์คือ ใช้วิธีการกำหนดราคาแบบแบ่งระดับราคาเหมือนกัน แต่จะมีระดับราคาน้อยกว่าเพียงแค่ 5 ระดับเท่านั้น โดยใช้เวลาในการซื้อตั๋วและจำนวนที่นั่งที่เหลือในเที่ยวบินนั้นเป็นเกณฑ์ (ถ้าซื้อล่วงหน้าเป็นเวลานานประกอบกับถ้าในเที่ยวบินนั้นยังมีที่ว่างเป็นจำนวนมากก็จะได้ราคาตั๋วโดยสารที่ถูก) ในขณะที่สายการบินนกแอร์มีการแบ่งไว้ 11 ระดับ

“ราคาของเรานั้นจะตั้งไว้ต่ำๆ ก่อน โดยจะแบ่งเป็น 5 ระดับ ให้ผู้บริโภคเห็นว่าราคาของเราต่ำที่สุดในตลาด แต่ทั้งนี้ราคาที่ต่ำก็จะมีจำนวนจำกัด ใครซื้อก่อนก็ได้ก่อน เพราะตามหลักระดับราคาก็ต้องขึ้นอยู่กับระยะเวลาในการซื้อและที่นั่งที่เหลือในเที่ยวบินนั้นๆ แต่ตั้งแต่เปิดให้บริการมา ตั๋วราคาถูกของเราจะถูกซื้อหมดตั้งแต่วันแรกๆ ที่เปิดขายแล้ว อาจจะเป็นเพราะว่าของดีราคาถูกใครๆ ก็อยากได้ แต่พอถึงวันเวลาเดินทางจริงๆ แล้ว ผู้โดยสารไปไม่ได้ก็จะต้องทำการเปลี่ยนแปลงตั๋วซึ่งเราก็จะได้รายได้ในส่วนค่าธรรมเนียมในการเปลี่ยนแปลงและส่วนต่างของ

ราคาตัวเพิ่มขึ้นอีกด้วย”¹⁰ ซึ่งจากคำกล่าวนี้แสดงให้เห็นถึงจุดขายของไทยแอร์เอเชียว่าจะเน้นไปที่ราคาที่ดีที่สุดในตลาด

- **กลุ่มผู้บริโภคเป้าหมาย (Target Consumer)**

สายการบินไทยแอร์เอเชียจะเน้นกลุ่มผู้บริโภคที่ค่อนข้างกว้าง (Mass) ซึ่งเป็นชนชั้นกลางที่มีอยู่ทั่วประเทศ ในส่วนนี้ ปกรณ์ พันธุ์ทวี¹¹ อธิบายว่า “Target Consumer ของเราเป็นคนส่วนใหญ่ในประเทศตั้งแต่ระดับกลางถึงระดับล่าง เป็นคนไทยที่มีรายได้ปานกลางระดับปีไม่จำเป็นต้องมีการศึกษาหรือหน้าที่การงานสูง กลุ่มอายุค่อนข้างกว้าง ตั้งแต่ 20 ปีขึ้นไป โดยจะแบ่งกลุ่มเป้าหมายตามพฤติกรรมการเดินทาง ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม คือ (1) กลุ่มผู้บริโภคที่ไม่เคยเดินทางโดยเครื่องบินมาก่อนเลย ซึ่งปกติจะเดินทางด้วยวิธีอื่นๆ เช่น รถโดยสารประจำทางหรือรถไฟ ซึ่งสำหรับกลุ่มนี้ทางสายการบินของเราจะต้องพยายามเปลี่ยนทัศนคติให้ผู้บริโภคกลุ่มนี้เข้าใจว่าการเดินทางด้วยเครื่องบินนั้นไม่ได้มีราคาแพงเสมอไป ตามสโลแกนที่เป็นจุดขายของเรา “ใครๆ ก็บินได้” (2) กลุ่มผู้โดยสารที่เดินทางโดยเครื่องบินเป็นประจำอยู่แล้วแต่ต้องการประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เราจะต้องสร้างความเข้าใจกับคนกลุ่มนี้ถึงบริการที่แอร์เอเชียมีให้และสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับค่าโดยสารของสายการบินที่ต่ำกว่าสายการบินปกติ และ (3) กลุ่มผู้บริโภคที่แทบจะไม่เดินทางไปไหนเลย อาจจะเป็นชาวบ้านตามจังหวัดต่างๆ เราจะพยายามกระตุ้นให้คนกลุ่มนี้เดินทางท่องเที่ยวไปยังสถานที่ต่างๆ ในเมืองไทยว่ายังมีสถานที่ที่น่าไปอีกมาก และเสนอแนวทางในการเดินทางด้วยเครื่องบินที่มีราคาประหยัด”

ตารางที่ 4.2 ผลการดำเนินงานช่วงปีงบประมาณ 2545 – 2549 ของสายการบินไทยแอร์เอเชีย

งบกำไร ขาดทุน (หน่วย: บาท)	2545	2546	2547	2548	2549
รายได้หลัก	ยังไม่เปิด	0.00	1,347,994,806.00	2,488,559,813.00	ไม่มี
รวมรายได้	ดำเนินการ	298,498.00	1,351,535,737.00	2,621,289,625.00	ข้อมูล งบ
ต้นทุนขาย		0.00	1,388,104,147.00	2,252,097,994.00	
กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น		0.00	-40,109,341.00	236,461,819.00	การเงิน/

¹⁰ สัมภาษณ์ ทศพล แบลเว็ลด์, ประธานกรรมการบริหาร สายการบินไทยแอร์เอเชีย, 14 สิงหาคม 2550.

¹¹ เรื่องเดียวกัน.

งบกำไรขาดทุน (หน่วย: บาท)	2545	2546	2547	2548	2549
ค่าใช้จ่ายในการ ขายและบริการ	ยังไม่ เปิด	20,221,178.00	208,099,760.00	261,436,459.00	ข้อมูล ไม่ ครบ- ถ้วน
รวมรายจ่าย	ดำเนิน	20,221,178.00	1,607,523,798.00	2,513,534,453.00	
กำไร (ขาดทุน) ก่อนดอกเบี้ยและ ภาษี	การ	-19,922,680.00	-255,988,061.00	107,755,172.00	
ดอกเบี้ยจ่าย		1,217,766.00	48,903.00	251,006.00	
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษี		-21,140,446.00	-256,036,964.00	107,504,166.00	
ภาษีเงินได้		0.00	0.00	0.00	
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ		-21,140,446.00	-256,036,964.00	107,504,166.00	

ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

4.1.3 สายการบินวันทูโก (One Two Go Airline)

- ข้อมูลทั่วไปขององค์กร

สายการบินวันทูโกเป็นสายการบินต้นทุนต่ำที่ดำเนินงานโดย บริษัท โอเรียนท์ไทย แอร์ไลน์ จำกัด ซึ่งแต่เดิมเป็นผู้ให้บริการสายการบินโอเรียนท์ไทย ที่เปิดให้บริการมาตั้งแต่ปี 2533 เริ่มต้นดำเนินธุรกิจสายการบินในประเทศกัมพูชา จนกระทั่งปี พ.ศ. 2537 จึงย้ายฐานทางธุรกิจเข้ามาเริ่มต้นเปิดเส้นทางการบินภายในประเทศไทยโดยใช้จังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นศูนย์กลาง โดยเป็นสายการบินที่ให้บริการทางการบินหลายประเภท ได้แก่ การขนส่งผู้โดยสาร (Passenger) ทั้งเส้นทางบินภายในประเทศ (Domestic) และเส้นทางบินระหว่างประเทศ (International) การให้บริการขนส่งสินค้า (Cargo Service) รวมถึงการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ (Charter Flight) แต่ภายหลังเมื่อรัฐบาลไทยได้เปิดเสรีทางการบินในปี 2545 ทางบริษัทจึงได้ก่อตั้งสายการบินใหม่เพิ่มมาจากเดิม โดยเป็นการให้บริการแบบสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางบินในประเทศและระหว่างประเทศ ใช้ชื่อว่า “สายการบินวันทูโกบายโอเรียนท์

ไทย (One Two Go by Orient Thai)” ซึ่งก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2546 ซึ่งถือว่าเป็นสายการบินต้นทุนต่ำสายการบินแรกที่ดำเนินงานโดยคนไทย

บริษัทโอเรียนท์ไทย แอร์ไลน์ จำกัด ตั้งอยู่ ณ 18 ถนนรัชดาภิเษก แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร โดยเป็นบริษัทที่คนไทยเป็นเจ้าของและดำเนินการโดยคนไทย ทุกขั้นตอน มีนายอุดม ตันติประสงศ์ชัย เป็นประธานเจ้าหน้าที่บริหารและดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการควบคู่กันไปด้วย โดยอุดม ตันติประสงศ์ชัย¹²กล่าวถึงวิสัยทัศน์ของสายการบินวันทูโกว่า “สายการบินวันทูโกจะเป็นสายการบินของคนไทยที่ให้บริการที่มีคุณภาพในราคาที่ประหยัดแก่ประชาชนชาวไทย เพื่อให้เกิดความสะดวกในการเดินทางทางอากาศและส่งผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศไทย”

- ข้อมูลด้านราคา (Price)

การกำหนดราคาของสายการบินวันทูโกจะแตกต่างจากคู่แข่งอีก 2 ราย อย่างเห็นได้ชัด เพราะวันทูโกใช้ราคาเป็นจุดเด่นเช่นเดียวกับสายการบินไทยแอร์เอเชีย แต่ไม่ใช่ในแง่ของราคาที่ต่ำที่สุดในตลาด แต่จะเป็นการตั้งราคาแบบราคาเดียว หมายถึง ราคาค่าโดยสารที่มีราคาเดียวทุกที่นั่งทุกเที่ยวบินทุกวันในเส้นทางเดียวกัน ไม่ว่าจะซื้อเมื่อไหร่หรือไม่ว่าจะเหลือที่นั่งในเที่ยวบินมากน้อยแค่ไหนก็ตาม และราคาที่แจ้งกับผู้บริโภคหรือราคาที่ใช้ในโฆษณานั้นเป็นราคาสุทธิ (Net Price) คือ เป็นราคาที่บวกต้นทุนส่วนเพิ่ม (Hidden Cost) ต่างๆ ไว้แล้ว โดยเชื่อว่าจะได้รับการเชื่อถือจากผู้บริโภคมากกว่า ซึ่งเป็นการปรับตำแหน่งทางการตลาดของเดิมจาก Low Cost Airline มาเป็น Low Fare Airline โดยวางราคาต่ำกว่าราคาของการบินไทย แต่ราคาสูงกว่าสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airline)

“สาเหตุที่เราเลือกตั้งราคาแบบนี้ ก็เพราะเราเชื่อว่าราคาตัวของ Low-cost ในเมืองไทย (กรณีเส้นทางบิน กรุงเทพฯ-เชียงใหม่) น่าจะอยู่ประมาณ 1,200-1,600 บาท การที่สายการบินอื่นโฆษณาว่า มีตัวราคา 99, 199 หรือแม้แต่ 599 บาท นั้น ในความเป็นจริงแทบจะเป็นไม่ได้เลย เนื่องจากที่นั่งที่มีราคาต่ำแบบนี้มีแค่ไม่กี่ที่นั่งในแต่ละเที่ยวบิน และพอผู้โดยสารตัดสินใจจะซื้อจริงๆ ก็เจอกับ Hidden Cost เพิ่มขึ้นไปอีก ทำให้ไม่ได้ราคาตัวตามที่โฆษณาไว้ ซึ่งจะทำให้ผู้โดยสารรู้สึกไม่ดีกับ Low-cost ทั้งหมด วันทูโกคิดว่าราคาที่เราตั้งไว้เป็นราคาที่คำนวณมาดี

¹² สายการบินวันทูโก, ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับสายการบิน [Online] Available : <http://www.onetwo-go.com,10/04/05>.

แล้วว่าโอเคกับทั้งเราและผู้โดยสาร แต่ในช่วงแรกๆ ของการเปิดดำเนินการ เราก็ต้องยอมขาดทุนก่อน เพื่อให้ผู้บริโภคทดลองใช้และเป็นการแข่งขันกับคู่แข่งที่เล่นเรื่องราคาต่ำเป็นหลัก”¹³

การกำหนดราคาของสายการบินวัน ทุ โโก ถือเป็นการใช้ราคามาเป็นตัวกำหนดไม่ให้ราคาของสายการบินไทย แอร์ เอเชีย และสายการบินนกแอร์ไม่สามารถขยับขึ้นสูงมากได้ เพราะหากกำหนดราคาสูงขึ้นไปในระดับเดียวกันหรือใกล้เคียงกับสายการบินวัน ทุ โโก ผู้โดยสารอาจเปลี่ยนการใช้บริการสายการบินไทย แอร์ เอเชีย และสายการบินนกแอร์ มาใช้บริการสายการบินวัน ทุ โโก แทนที่ เนื่องจากเครื่องบินของสายการบินวัน ทุ โโก มีขนาดใหญ่กว่า สามารถบรรทุกผู้โดยสารได้เป็นจำนวนมากกว่า ซึ่งจากเครื่องบินที่ใหญ่กว่ามีผลทางจิตวิทยาต่อผู้โดยสารระดับหนึ่ง เนื่องจากผู้โดยสารบางกลุ่มมองว่าเครื่องบินที่ใหญ่กว่าหมายถึงการเดินทางที่ปลอดภัยกว่า

- กลุ่มผู้บริโภคเป้าหมาย (Target Consumer)

สายการบินวันทุโกมีกลุ่มเป้าหมายที่ค่อนข้างแตกต่างจาก 2 สายการบินคู่แข่ง โดยจะเน้นกลุ่มลูกค้าที่ไม่ได้วางแผนการเดินทางล่วงหน้า และเป็นผู้โดยสารที่มีพฤติกรรมซื้อตั๋วโดยสารในวันเดินทาง (Go-show Passenger) จากความคิดเห็นของ เกรียงศักดิ์ ตั้งวิจิตรสกุล¹⁴ สามารถสรุปได้ว่ากลุ่มผู้บริโภคเป้าหมายของสายการบินวันทุโกสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่มใหญ่ๆ คือ กลุ่มที่เป็นกลุ่มเป้าหมายหลักขององค์กร คือ เป็นกลุ่มผู้โดยสารที่เดินทางโดยเครื่องบินเป็นประจำอยู่แล้ว และมีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อการติดต่อธุรกิจ อย่างเช่น คนที่เดินทางไปทำงานที่เชียงใหม่และเดินทางกลับบ้านที่กรุงเทพฯ เป็นประจำ โดยกลุ่มนี้จะเป็นกลุ่มที่เดินทางเป็นประจำอยู่แล้ว และไม่มีภารกิจตัวล่วงหน้า และเป็นกลุ่มนักเรียนนักศึกษาที่ต้องไปเรียนตามต่างจังหวัด เป็นต้น ส่วนกลุ่มที่สองจะเป็นกลุ่มเป้าหมายรอง จะเป็นกลุ่มที่มีจุดประสงค์ในการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว เนื่องจากสายการบินวันทุโก มีเส้นทางไปยังเมืองที่เป็นศูนย์กลางของการท่องเที่ยวทั่วประเทศ เช่น เชียงใหม่ เชียงราย หรือหาดใหญ่ แต่อย่างไรก็ตาม ลักษณะของกลุ่มลูกค้าของสายการบินวันทุโกจะเป็นวัยรุ่นหรือวัยทำงานที่มีรายได้ระดับกลางขึ้นไป มีรายได้พอประมาณ รักความสะดวกสบาย ไม่ชอบอะไรที่ยุ่งยาก เป็นคนที่มีความคิดทันสมัยแต่ก็รักในความเป็นไทยแฝงอยู่ด้วย

¹³ สัมภาษณ์ เกรียงศักดิ์ ตั้งวิจิตรสกุล, ผู้อำนวยการฝ่ายการวางแผนองค์กร สายการบินวันทุโก, 18 กรกฎาคม 2550.

¹⁴ เรื่องเดียวกัน.

ตารางที่ 4.3 ผลการดำเนินงานช่วงปีงบประมาณ 2545 – 2549 ของสายการบินวันทูโก (โอเรียนท์ ไทย)

งบกำไรขาดทุน (หน่วย: บาท)	2545	2546	2547	2548	2549
รายได้หลัก	277,978,810.07	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล
รวมรายได้	278,090,364.93	งบการเงิน/ ข้อมูลไม่ ครบถ้วน	งบการเงิน/ ข้อมูลไม่ ครบถ้วน	งบการเงิน/ ข้อมูลไม่ ครบถ้วน	งบการเงิน/ ข้อมูลไม่ ครบถ้วน
ต้นทุนขาย	182,284,730.14	ข้อมูลไม่ ครบถ้วน	ข้อมูลไม่ ครบถ้วน	ข้อมูลไม่ ครบถ้วน	ข้อมูลไม่ ครบถ้วน
กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น	95,694,079.93				
ค่าใช้จ่ายในการ ขายและบริการ	52,066,032.33				
รวมรายจ่าย	234,350,762.47				
กำไร (ขาดทุน) ก่อนดอกเบี้ยและ ภาษี	43,739,602.46				
ดอกเบี้ยจ่าย	17,832.57				
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษี	43,721,769.89				
ภาษีเงินได้	0.00				
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	43,721,769.89				

ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

หมายเหตุ: ผลการดำเนินงานของทั้ง 3 สายการบินต้นทุนต่ำมีข้อมูลไม่ครบถ้วนทุกปีงบประมาณ ดังนั้นจึงเป็นอุปสรรคต่อการนำผลการดำเนินงานมาเปรียบเทียบกันในแต่ละปีงบประมาณ รวมถึงเปรียบเทียบกับผลการดำเนินงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ด้วย

หากวิเคราะห์จากข้อมูลผลประกอบการของทั้ง 3 สายการบินต้นทุนต่ำเท่าที่มีการเปิดเผยนั้นพบว่า ในช่วงแรกของการเริ่มประกอบการ บริษัทต้องประสบกับภาวะขาดทุนอย่างหนักเนื่องจากการต้องใช้กลยุทธ์ปรับลดต้นทุนและขายในราคาถูกลง แต่เมื่อดำเนินกิจการผ่านช่วง 1 ปีเป็นต้นไป บริษัทจะเริ่มเข้าสู่ภาวะคุ้มทุน และได้กำไรเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ แต่กำไรจะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับปริมาณผู้โดยสารเป็นตัวแปรสำคัญ สังเกตได้จากผลประกอบการของสายการบินไทยแอร์เอเชีย ซึ่งใช้กลยุทธ์ราคาต่ำกว่าบริษัทอื่นๆ ประสบภาวะขาดทุนอย่างมหาศาลในช่วงเริ่มต้น

กิจการคือต้นปี 2547 แต่เมื่อเข้าสู่ปีงบประมาณ 2548 สายการบินไทยแอร์เอเชีย ก็เริ่มดำเนินกิจการพร้อมผลประกอบการกำไรสูงขึ้นเรื่อยๆ อันเนื่องมาจากปริมาณผู้โดยสารที่เลือกใช้บริการสายการบินไทยแอร์เอเชียที่เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งเป็นเหตุผลจากการโฆษณาที่เน้นราคาต่ำโดยสารที่ถูกลงกว่าผู้ประกอบการรายอื่นๆ นั่นเอง

4.2 ข้อมูลเจาะลึกเกี่ยวกับการเกิดขึ้นและดำเนินกิจการสายการบินต้นทุนต่ำ

สำหรับในส่วนนี้ ผู้บริหารทั้ง 3 สายการบิน มีความเห็นไปในแนวทางเดียวกัน ที่ว่าผู้ที่ต้องการประกอบธุรกิจการบินหรือกิจการค้าขายในการเดินอากาศของประเทศไทย จะต้องกรอกคำร้องขออนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ แล้วยื่นต่อกระทรวงคมนาคม โดยผ่านกรมการขนส่งทางอากาศ เมื่อได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแล้ว ก็ต้องพิจารณาถึงเส้นทางบินที่จะให้บริการขนส่งทางอากาศ ซึ่งเส้นทางบินแบ่งออกเป็นเส้นทางบินภายในประเทศ และเส้นทางบินระหว่างประเทศ เมื่อได้พิจารณาเลือกเส้นทางบินแล้ว ก็ต้องพิจารณาเลือกเครื่องบินหรืออากาศยานอันเป็นพาหนะที่จะให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศที่เหมาะสมกับเส้นทางบินที่จะให้บริการ จากนั้นก็ต้องนำอากาศยานที่เลือกแล้วไปจดทะเบียนอากาศยานเพื่อให้ได้ใบสมรรถนะเดินอากาศ และต้องให้เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานมีใบอนุญาตอีกด้วย ทั้งยังต้องมีผู้ควบคุมอากาศยานในการบินแต่ละเที่ยวด้วย¹⁵

นอกจากนั้น ผู้บริหารทั้ง 3 ท่าน ค่อนข้างเน้นย้ำในประเด็นเกี่ยวกับต้นทุนการเข้าประกอบกิจการว่า ถ้าหากนายทุนท่านใดหรือกลุ่มใดที่สนใจธุรกิจทางด้านการบิน แต่อาจมีทุนไม่มากพอ ก็ค่อนข้างจะเข้าประกอบกิจการลำบาก เนื่องจากธุรกิจการบินต้องใช้เงินทุนในการประกอบการสูงมาก แต่ในที่นี้ทั้ง 3 บริษัทไม่เปิดเผยตัวเลขผลการดำเนินงานตั้งแต่เริ่มดำเนินกิจการมาจนถึงปัจจุบันต่อสาธารณชน

ดังนั้น ผู้ศึกษาจึงมีความเห็นเกี่ยวกับประเด็นการเข้าประกอบการสายการบินต้นทุนต่ำ ดังนี้

1) ในเบื้องต้นของการเข้าประกอบการสายการบินต้นทุนต่ำของบริษัท ไทยแอร์เอเชีย ก็ถูกตั้งข้อสังเกตว่า สถานภาพของสายการบินต้นทุนต่ำแห่งนี้หมิ่นเหม่เข้าข่ายผิด พ.ร.บ.เดินอากาศ พ.ศ. 2497 ที่ระบุว่า ยานอากาศไทยต้องมีคนไทยถือหุ้นรวมกันไม่น้อยกว่า 51% และต้องหยุดบินทันที ถ้าไม่ใช่สัญชาติไทย กล่าวคือ สายการบินไทยแอร์เอเชียได้สิทธิพิเศษที่ได้รับการปฏิบัติจากกรมการขนส่งทางอากาศอย่างนุ่มนวล เมื่อปรากฏว่า สัดส่วนผู้ถือหุ้นเกินกว่า 49%

¹⁵ บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, ธุรกิจการบิน, หน้า 85.

เป็นของเทมาเส็กหลังจากครอบครัวชินวัตรตัดสินใจขายหุ้นให้เมื่อวันที่ 23 มกราคม 2549¹⁶ ซึ่งถือ ว่าทำผิด พ.ร.บ. เติบโตอากาศ พ.ศ. 2497 ที่ระบุว่า การจดทะเบียนอากาศยานไทยต้องมีผู้ถือหุ้น คนไทยถือหุ้นรวมกันไม่ต่ำกว่า 51% ซึ่งตามข้อบังคับต้องหยุดบินทันที แต่กรมการขนส่ง ทางอากาศได้ผ่อนปรน กระทั่งบริษัทแก้ไขโครงสร้างการลงทุนใหม่ โดยลดส่วนเงินลงทุนของ ชินคอร์ปออก แล้วตั้งบริษัทชื่อ เอเชีย เอวิเอชันขึ้นมาเสีย จากนั้นดึงชินคอร์ปเข้ามาถือหุ้นใน บริษัทที่จัดตั้งใหม่แทน ซึ่งเท่ากับเป็นการถือหุ้นทางอ้อม โดยมีพันธมิตรใหม่เพิ่มขึ้นมาอีกหนึ่งราย และเป็นกฎเกณฑ์สำคัญที่ทำให้สายการบินไทยแอร์เอเชียมีความเป็นไทยตามกฎหมายโดย สมบูรณ์ แต่ ณ ปัจจุบัน ยังไม่มีคำตอบที่แน่ชัดว่า โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัท เอเชีย เอวิเอชัน จำกั เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดเกี่ยวกับคุณสมบัติของ ผู้ขอประกอบกิจการค้าขายใน การเดินอากาศและคุณสมบัติของผู้ขอทะเบียนอากาศยานตาม พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 หรือไม่ ขณะนี้อยู่ระหว่างการตรวจสอบของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ถ้าเหตุการณ์เช่นนี้เกิดขึ้นกับกลุ่มผู้ประกอบการสายการบินต้นทุนต่ำรายอื่น ที่ไม่ใช่กลุ่มชินคอร์ปหรือกลุ่มทุนที่ใกล้ชิดกับนายกรัฐมนตรีกักชิดซึ่งเป็นผู้นำประเทศ กรมการขนส่งทางอากาศคงต้องปฏิบัติตามข้อบังคับอย่างเคร่งครัดคือ หยุดบินทันที คงไม่มีการผ่อนปรนและปฏิบัติอย่างนุ่มนวลเช่นเดียวกับสายการบินไทยแอร์เอเชีย

2) การที่นายกรัฐมนตรีกักชิดเข้าประกอบกิจการธุรกิจการบินต้นทุนต่ำได้อย่าง ง่ายดายและรวดเร็ว นั้น ประกอบด้วยเหตุผลหลัก 2 ประการ ได้แก่ ประการแรกก็คือ ท่านเป็นผู้มี อำนาจการเงิน ที่หนาแน่นและมั่นคง ซึ่งตรงกับคุณสมบัติของนักธุรกิจที่สนใจที่จะประกอบกิจการ ทางด้านการบินที่ต้องใช้เงินทุนมหาศาล บวกกับประการที่สองคือ ท่านมีอำนาจทางการเมืองใน ในฐานะผู้นำประเทศ ที่มีอำนาจในการออกกฎเกณฑ์ ปรับเปลี่ยนระเบียบต่างๆ รวมทั้งนำพาประเทศ ไปในทิศทางที่เห็นว่าเหมาะสม ในการผลักดันนโยบายเพื่อการพัฒนาให้ประเทศไทยก้าวเข้าสู่ การเป็นศูนย์กลางการบินและการท่องเที่ยว

ประเด็นนโยบายทางด้านการบินนั้น เป็นเรื่องละเอียดอ่อน มีความสำคัญต่อ เศรษฐกิจ การเมือง และสังคมของประเทศอย่างมาก โดยเฉพาะการขยายตัวทางการค้าและ การท่องเที่ยว ดังนั้นอิทธิพลของรัฐบาลต่อธุรกิจสายการบินจึงมีมากเช่นกัน อันได้แก่ มีอิทธิพลใน การเข้าถือหุ้นเป็นเจ้าของสายการบินแห่งชาติ อิทธิพลในการกำหนดนโยบายธุรกิจการบินของ ประเทศ อิทธิพลในการส่งเสริมธุรกิจการบิน อิทธิพลในการเลือกเครื่องบิน อิทธิพลในการเลือก เส้นทางบินของสายการบินแห่งชาติ และอิทธิพลในการกำหนดค่าบริการสายการบิน ดังนั้น ด้วยอิทธิพลที่รัฐบาลพึงมีต่อธุรกิจการบิน จึงเอื้อให้นายกรัฐมนตรีกักชิดในฐานะผู้นำรัฐบาลมี

¹⁶ กรมการขนส่งทางอากาศ, ซึ่งแจ้งจากกรมการขนส่งทางอากาศ เรื่องสถานะภาพของสายการบินไทยแอร์เอเชีย ฉบับที่ 20/2550 [Online] Available: [http:// th-foods.blogspot.com](http://th-foods.blogspot.com) , 2/07/07.

อำนาจที่จะใช้สิทธิพลกำหนดกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เอื้อต่อการเกิดสายการбинต้นทุนต่ำขึ้นในประเทศ ไทย ซึ่งมีกลุ่มธุรกิจคนใกล้ชิดและพวกพ้องเป็นหุ้นส่วนทางธุรกิจอยู่ ได้ง่าย จะเห็นได้ว่าในกรณีนี้ ผู้นำประเทศไม่ได้ปฏิเสธผลประโยชน์ของประชาชนเสียทีเดียว แต่ก็มองไปถึงประเด็นผลประโยชน์ ในส่วนของตนเองและพวกพ้องด้วยอีกทางหนึ่ง (ซึ่งเป็นไปได้ที่จะมากมายมหาศาล) ผู้ศึกษา ขอเรียกประเด็นที่เกิดขึ้นดังกล่าวนี้ว่า เป็นการคอร์รัปชั่นเทา (Grey Corruption) ซึ่งหมายถึง การกระทำคอร์รัปชั่น ซึ่งบางส่วนในสังคมโดยเฉพาะพวกผู้นำเห็นว่าเป็นการกระทำผิด แต่ ประชาชนทั่วไปยังสองจิตสองใจอยู่มากกับประเด็นเช่นนี้¹⁷

อย่างไรก็ตาม ก็ยังมีผู้ประกอบการเอกชนหลายรายที่ได้รับอานิสงส์จาก การผลักดันให้เกิดสายการ_binต้นทุนต่ำครั้งนี้ด้วย เช่น สายการ_binวันทูโก ซึ่งมีนายอุดม ตันติประสงค์ชัย เป็นเจ้าของกิจการ 100% และยอมรับว่า เขาต่อสู้กับธุรกิจการ_binมาสิบกว่าปี เพิ่งได้มาลิ้มตาอ้าปากจริงๆ ก็ในปี 2546 ที่นายทศ ทักษิณ ได้เปิดเสรี¹⁸ แต่ยังมีข้อหนักใจที่สุด อย่างกรณีโอเรียนท์ไทยฯ ก็คือ การไม่ตรงต่อเวลา อันเป็นเพราะสาเหตุของการปฏิบัติที่มี การแบ่งชั้นกัน เริ่มจากเคาน์เตอร์เช็คอินที่กรุงเทพฯ นามสกุลผมไม่ดังนี่รับ “ตันติประสงค์ชัย” จะไปเปลี่ยนเป็น “ตันติชินวัตร” ก็ไม่ใช่¹⁹

ในส่วนนี้อุดม ขยายความว่า ไม่ได้มีการมาสั่งการหรือบังคับขู่เข็ญอะไร แต่อยู่ที่ ระบบราชการไทย ที่มักจะดูว่า อันนี้ของใคร มีเงาของใครอยู่ข้างหลัง ก็จะประจบประแจงก่อน นอกจากนั้น ก็ยังมีความเห็นเพิ่มเติมจากสายการ_binวันทูโกอีกว่า ในส่วนของพื้นที่ลงจอด เครื่องบิน อาจมิได้เปรียบเสียเปรียบบ้าง ต้องยอมรับว่าความสัมพันธ์ส่วนตัวมีส่วนกับ การให้บริการก่อน/หลัง ต้องมีการปฏิบัติกับคนที่รู้จักดีกว่าหรือปฏิบัติให้ก่อน²⁰

จากประเด็นเรื่องระบบราชการไทยนั้น ผู้ศึกษามองว่า เป็นระบบที่ฝังรากลึก มานาน เห็นแก่พวกพ้องตนเองเป็นใหญ่ ขอบประจบสอพลอผู้ใหญ่อำนาจ มี การติดสินบน การปฏิบัติงานไม่โปร่งใสและตรวจสอบยาก

3) ประเด็นสืบเนื่องต่อการเข้าประกอบการธุรกิจสายการ_binต้นทุนต่ำ

3.1) การใช้อำนาจในฐานะผู้นำรัฐบาลในการกำหนดนโยบายสาธารณะเพื่อ เอื้อประโยชน์แก่ธุรกิจตนเองและพวกพ้อง เช่น เลิกควบคุมอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำ อันเอื้อต่อ การเกิดขึ้นของธุรกิจการ_binต้นทุนต่ำที่ผู้นำรัฐบาลเป็นหุ้นส่วนอยู่ด้วย

¹⁷ Heidenheimer, Arnold J., Johnston, Michael and LeVine, Victor T., *Political corruption: a handbook* (New Brunswick, N.J.: Transaction Pub, 1989), pp.1007 – 1014.

¹⁸ อุดม ตันติประสงค์ชัย, บรรยายปิดการสัมมนาหัวข้อ “กลยุทธ์ฝ่าวิกฤติโอเรียนท์ไทย แอร์ไลน์ส”, 16 ตุลาคม 2547.

¹⁹ เรื่องเดียวกัน.

²⁰ สัมภาษณ์ เกรียงศักดิ์ ตั้งจิตตรสกุล, ผู้อำนวยการฝ่ายการวางแผนองค์กร สายการ_binวันทูโก, 18 กรกฎาคม 2550.

3.2) การใช้อำนาจในฐานะผู้นำอันยอมล่งวงรู้ข้อมูลของรัฐบาล แต่กลับใช้ข้อมูลนั้นเพื่อแข่งขันทางธุรกิจกับกิจการของรัฐบาลอันเป็นผลประโยชน์ของสาธารณะ ทั้งสองประเด็นมีส่วนสนับสนุนให้การเกิดขึ้นของสายการบินต้นทุนต่ำ โดยเฉพาะในส่วนที่ผู้นำมีความเกี่ยวพันด้วย เป็นไปอย่างง่ายดายมากขึ้นและรวดเร็วยิ่งขึ้น

ส่วนประเด็นอื่นๆ ในส่วนของการสัมภาษณ์ผู้บริหารนั้น แนวความคิดค่อนข้างเป็นไปในแนวทางเดียวกัน คือ รัฐบาลไม่ได้มีผลต่อการดำเนินกิจการมากมาย ควบคุมในเชิงนโยบายมากกว่า เช่น แบ่งแยกประเภทสายการบิน สายหลัก สายรอง และสายย่อย การโฆษณา ต้องผ่านเซ็นเซอร์ เป็นต้น ในส่วนของค่าธรรมเนียมสนามบิน ทุกสายการบินก็ต้องรับผิดชอบเหมือนกันในอัตราเดียวกัน ดังนี้

ค่าใช้สนามบิน (Landing and Parking Charges) ซึ่งเรียกเก็บจากสายการบิน ที่มาใช้ท่าอากาศยานทั้ง 5 แห่งของท่าอากาศยานไทยฯ ไม่ว่าจะ เป็นสายการบินต้นทุนต่ำ หรือสายการบินทั่วไป จัดเก็บในอัตราเดียวกัน ตามข้อบังคับคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 61²¹

- เครื่องบินโบอิง 747-400 น้ำหนัก 395 ตัน คิดค่าลงจอดครั้งละ 48,950 บาท โบอิง 737 น้ำหนัก 148 ตัน คิดครั้งละ 17,760 บาท ส่วนที่มีการแก้ไขใหม่ตามมติคณะกรรมการท่าอากาศยานไทยฯ เพื่อส่งเสริมเที่ยวบินแบบต้นทุนต่ำ ก็คือ อัตราค่าบริการใช้สะพานเทียบเครื่องบิน (งวง) กล่าวคือ หากสายการบินใดใช้บริการสะพานเทียบฯ ครั้งละไม่เกิน 1 ชั่วโมง 15 นาที จะเสียค่าใช้จ่ายอัตราปกติ ระหว่าง 1,800 – 3,500 บาท แต่หากใช้ระยะเวลาจอดเทียบ ครั้งละ ไม่เกิน 40 นาที จะคิดค่าบริการเพียงครึ่งหนึ่งของการจอดเทียบแต่ละครั้ง

ปกติเที่ยวบินแบบโลว์คอสต์ไม่เน้นการบรรทุกสัมภาระ หรือให้ผู้โดยสารเปลี่ยนเครื่อง ทำให้สามารถขนถ่ายผู้โดยสารได้เร็ว แต่ถ้าทำเวลาไม่ได้ตามที่กำหนด เราจะคิดค่าบริการเท่ากันกับสายการบินอื่น จึงแทบไม่มีอะไรได้เปรียบ”²²

4.2.1 การวิเคราะห์ภาพรวมของธุรกิจสายการบินนกแอร์ (SWOT Analysis)

จากการวิเคราะห์ภาพรวมของธุรกิจสายการบินนกแอร์ โดยใช้ปัจจัยภายใน (จุดแข็งและจุดอ่อนในมุมมองของ ปีนยศ พิบูลสงคราม สามารถสรุปออกมาได้ดังตารางที่ 4.4

²¹ คณะกรรมการการบินพลเรือน, “ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ๖๑ ว่าด้วยค่าธรรมเนียมการใช้นสนามบินของผู้โดยสารออกจากสนามบิน ค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยาน และค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน ณ สนามบินอนุญาต หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน”, 22 กันยายน 2549.

²² สัมภาษณ์ บัญชา ปัดตนนาภรณ์, วิชาการกรรมการผู้จัดการใหญ่ ท่าอากาศยานไทยฯ ใน ไทยรัฐ (28 ตุลาคม 2548), 3.

ตารางที่ 4.4 การวิเคราะห์ภาพรวมธุรกิจของสายการบินนกแอร์

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
<ul style="list-style-type: none"> ● มีสายการบินไทยเป็นสายการบินแม่ทำให้ผู้โดยสารให้ความเชื่อถือในด้านความปลอดภัยและมาตรฐานการให้บริการ ● มีระบบสารสนเทศที่ทันสมัย ทำให้ง่ายต่อการใช้บริการ เช่น ระบบ e-ticketing ในการจองตั๋วผ่านระบบอินเทอร์เน็ตและระบบ Call Center ที่มีประสิทธิภาพ ● ใช้เครื่องบินเก่าของสายการบินไทยมาดัดแปลง ทำให้ลดค่าใช้จ่ายในส่วนของการลงทุนด้านเครื่องบินและการตกแต่งเครื่องบินได้ ● ใช้สีม่วงเป็นหนึ่งในสีหลักในการทาลำเครื่องบิน ทำให้เสียค่าใช้จ่ายน้อย เพราะเป็นสีที่สายการบินไทยมีอยู่แล้ว ● การใช้สัญลักษณ์เป็นรูปปากนกและระบายลวดลายบนตัวเครื่องบินเป็นรูปตัวนก ทำให้ง่ายต่อการจดจำ ● ไม่ได้มุ่งเน้นที่ราคาเป็นหลัก ทำให้มีภาพลักษณ์ที่ดีกว่าคู่แข่ง 	<ul style="list-style-type: none"> ● เข้าสู่ตลาดเป็นรายสุดท้ายเมื่อเทียบกับคู่แข่ง ทำให้เสียเปรียบในการทำการตลาดในช่วงแรกและทำให้คู่แข่งได้ลูกค้าส่วนหนึ่งไป ● เนื่องจากมีสายการบินไทยเป็นสายการบินแม่ ทำให้ถูกมองว่าเป็น Fake Low-cost Airlines ● มีราคาโดยรวมที่สูงกว่าคู่แข่งรายอื่น ● มีจำนวนของเครื่องบินน้อยกว่าคู่แข่ง ● มีให้บริการเฉพาะเส้นทางบินในประเทศเท่านั้น ไม่มีเส้นทางบินระหว่างประเทศเช่นเดียวกับคู่แข่ง ● สำหรับชาวต่างชาติบางคน การใช้ชื่อ "Nok" ออกเสียงคล้ายกับคำว่า "Knock" ซึ่งมีความหมายไม่ดีเมื่อนำมาใช้กับสายการบิน ● การกำหนดราคาแบบระดับราคาเป็นหลัก ทำให้ผู้บริโภคที่ซื้อตั๋วราคาสูงกว่ารู้สึกว่าคุณเอาเปรียบ ● การที่มีวัฒนธรรมขององค์กรที่สนุกสนานและใช้รูปการ์ตูนเป็น

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
<ul style="list-style-type: none"> ● มีช่องทางในการซื้อตั๋วโดยสารที่หลากหลาย ● มีช่องทางในการชำระเงินที่สะดวกกับผู้บริโภค เช่น เคาท์เตอร์เซอร์วิส ตู้เอทีเอ็มของธนาคารไทยพาณิชย์และธนาคารกรุงไทย ● มีวัฒนธรรมองค์กรที่เป็นกันเองและสนุกสนาน ทำให้รู้สึกดีในสายตาของผู้บริโภค ● การที่ใช้ชื่อภาษาไทยว่า “นก” ทำให้สะท้อนถึงความเป็นไทยขององค์กรในสายตาของผู้บริโภคชาวไทย ● กิจกรรมทางการตลาดต่างๆ เช่น “Nok Hunt” สามารถสร้างทัศนคติที่ดีกับองค์กรได้ ● ในกรณีที่มีผู้โดยสารน้อยไม่คุ้มกับค่าใช้จ่ายในการเดินทาง สามารถโอนถ่ายผู้โดยสารไปยังเที่ยวบินของสายการบินไทยในเวลาใกล้เคียงกันได้ ทำให้ประหยัดต้นทุนในการเดินทางได้มาก 	<ul style="list-style-type: none"> ● สัญลักษณ์ อาจถูกมองว่าไม่เป็น Professional ● มีน้ำหนักสัมภาระที่อนุญาตค่อนข้างน้อย ● ต้องยืนยันเช็คอินก่อนขึ้นเครื่องอย่างน้อย 30 นาที ● มีค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนแปลงตั๋วโดยสารค่อนข้างสูง (500 บาท)

4.2.2 การวิเคราะห์ภาพรวมของธุรกิจของสายการบินไทยแอร์เอเชีย (SWOT Analysis)

จากการวิเคราะห์ภาพรวมของธุรกิจโดยใช้ปัจจัยภายใน (จุดแข็งและจุดอ่อน) ในมุมมองของ ทศพล แบลเวลด์²³ สามารถสรุปออกมาได้ดังตารางที่ 4.5

ตารางที่ 4.5 การวิเคราะห์ภาพรวมของธุรกิจของสายการบินไทยแอร์เอเชีย

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
<ul style="list-style-type: none"> ● มีราคาที่ต่ำกว่าคู่แข่งรายอื่นในตลาด ● มีรายการส่งเสริมการขายที่หลากหลาย และมีเพิ่มขึ้นตลอดเวลา ● มีเส้นทางบินให้ผู้บริโภคเลือกมากกว่าคู่แข่ง ทั้งเส้นทางบินในประเทศและระหว่างประเทศ ● มีระบบสารสนเทศจากสายการบินแอร์เอเชียที่มีความทันสมัย ● ใช้รูปแบบดำเนินงานเดียวกันกับสายการบินแอร์เอเชีย (มาเลเซีย) ทำให้ง่ายต่อการปฏิบัติและมีต้นแบบให้ดูเป็นตัวอย่าง ● มีช่องทางการจัดจำหน่ายตั๋วโดยสารมากกว่าคู่แข่งรายอื่น ● การที่มีคำว่าแอร์เอเชียอยู่ในชื่อสายการบิน ทำให้ได้เปรียบในแง่ของการเป็นที่รู้จักของผู้บริโภคในต่างประเทศ เพราะสายการบินแอร์เอเชียเปิดให้ดำเนินการมาก่อนและมีการสร้างตราสินค้ามาอย่างต่อเนื่อง ● เครื่องบินที่ใช้ในการให้บริการเป็นเครื่องบินใหม่ 	<ul style="list-style-type: none"> ● ส่วนมากผู้โดยสารจะไม่สามารถซื้อตั๋วในราคาที่ถูกรจริง ๆ ตามที่โฆษณาได้ เพราะที่นั่งที่มีราคาถูกมักจะมีจำนวนจำกัด ทำให้ผู้บริโภคบางส่วนมีทัศนคติที่ไม่ดีกับองค์กร ● เที่ยวบินมักจะไม่ตรงต่อเวลา (Delayed) ● ไม่มีการระบุหมายเลขที่นั่งให้กับผู้โดยสารทำให้ผู้โดยสารต้องแย่งกันในการเลือกที่นั่ง ● อนุญาตให้มีน้ำหนักสัมภาระค่อนข้างน้อย ● ต้องเช็คอินก่อนขึ้นเครื่องบินกว่าสายการบินปกติ ● การใช้ราคาเป็นจุดขายและใช้คำขวัญว่า “ใครๆ ก็บินได้” ทำให้ผู้บริโภคบางกลุ่มคิดว่า มีภาพลักษณ์ไม่เหมาะสมกับตนเอง ● การซื้อตั๋วผ่าน Call Center ไม่สามารถชำระด้วยเงินสดได้

²³ เรื่องเดียวกัน, 2547, หน้า 13.

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
<ul style="list-style-type: none"> ● ใช้วิธีการเช่าเครื่องบินแทนการซื้อ ทำให้ไม่เสียต้นทุนเริ่มแรกสูงเกินไป ● การที่เป็นบริษัทในเครือ บริษัท ชินคอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) ทำให้ได้เปรียบในแง่ของ Connection ต่างๆ เช่น การขายตั๋วผ่านร้านเอไอเอสชิ้อป 	

4.2.3 การวิเคราะห์ภาพรวมของธุรกิจของสายการบินวันทูโก (SWOT Analysis)

จากการวิเคราะห์ภาพรวมของธุรกิจของสายการบินวันทูโกโดยใช้ปัจจัยภายใน (จุดแข็งและจุดอ่อน) ในมุมมองของ เกรียงศักดิ์ ตั้งวิจิตรสกุล²⁴ สามารถสรุปออกมาได้ดังตารางที่ 4.6

ตารางที่ 4.6 การวิเคราะห์ภาพรวมของธุรกิจของสายการบินวันทูโก

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
<ul style="list-style-type: none"> ● เป็นสายการบินต้นทุนต่ำที่ทำให้ดำเนินการเป็นรายแรกในประเทศไทย ทำให้ได้เปรียบคู่แข่งในช่วงแรก ● เป็นสายการบินต้นทุนต่ำสายการบินเดียวในตลาดเมืองไทยที่ตั้งราคาแบบราคาเดียว ทำให้ผู้บริโภครู้สึกดีและรับรู้ถึงความคุ้มค่า ● ใช้ความเป็นไทยในการสร้างตราสินค้า ทำให้ผู้บริโภครู้สึกดีและรับรู้ถึงความ เป็นไทยขององค์กร 	<ul style="list-style-type: none"> ● เนื่องจากมีราคาเดียวจึงเสียเปรียบในกรณีคู่แข่งทำการส่งเสริมการขายด้วยการลดราคา ● เนื่องจากมีราคาเดียว ไม่ว่าจะซื้อเมื่อไหร่ จึงกลายเป็นทางเลือกสุดท้ายในการตัดสินใจของผู้บริโภค เพราะถ้าผู้บริโภคมีการวางแผนการเดินทางที่แน่นอนอาจจะได้ตัวของสายการบินอื่นที่มีราคาถูกกว่า ● มักจะไม่ตรงต่อเวลาจากเหตุผลทางเทคนิค

²⁴ “โอเรียนท์ ปฏิวัติการบริการโลว์คอสต์ฯ ให้เลื่อนเที่ยวบิน-คืนตัว-ส่งถึงบ้าน”, กรุงเทพธุรกิจ (4 สิงหาคม 2547): 2 – 3.

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
<ul style="list-style-type: none"> ● มีประสบการณ์ในการดำเนินการเกี่ยวกับสายการบินมานานกว่าคู่แข่งรายอื่น ● มีเส้นทางบินให้เลือกหลากหลาย ทั้งเส้นทางบินในประเทศและระหว่างประเทศ ● เนื่องจากมีเครื่องบินสำหรับให้บริการหลายรุ่น ทำให้สามารถเลือกเครื่องบินที่เหมาะสมกับจำนวนผู้โดยสารในแต่ละเที่ยวบินได้ เพื่อลดต้นทุนในส่วนของน้ำมันลงได้ ● อนุญาตให้มีน้ำหนักของสัมภาระได้ 20 กิโลกรัม ซึ่งมากกว่าคู่แข่งรายอื่น 5 กิโลกรัม ● มีการให้บริการส่งตัวแบบเดลิเวอรี่ ● มีบริการเครื่องดื่มและของว่างบนเที่ยวบิน ● เนื่องจากเปลี่ยนมาจากสายการบินโอเรียนท์ไทย ทำให้ง่ายในการที่จะทำให้ผู้บริโภครับรู้มาตรฐานในการให้บริการ ● ราคาของตัวโดยสารเป็นราคาสุทธิ (Net Price) ที่รวมต้นทุนส่วนเพิ่มไว้แล้ว ● ไม่มีค่าธรรมเนียมในการเปลี่ยนแปลงตัวโดยสาร 	<ul style="list-style-type: none"> ● การใช้ความเป็นไทยมาเป็นจุดขายหรือการสื่อสารให้ผู้บริโภครู้ว่าเป็นสายการบินของคนไทยที่ดำเนินงานโดยคนไทย อาจจะทำให้ผู้บริโภครายกลุ่มคิดว่ามีมาตรฐานต่ำกว่าสายการบินที่ดำเนินงานแบบต่างชาติ ● เครื่องบินที่ใช้สำหรับให้บริการเป็นเครื่องบินเก่าที่ใช้งานมาแล้วหลายปี ● วัฒนธรรมองค์กรแบบคนไทยดำเนินงานซ้ำและมีการเมืองในองค์กร ● เว็บไซต์ของสายการบิน ยังไม่มีประสิทธิภาพและไม่สามารถสร้างความรู้สึกน่าเชื่อถือในสายตาผู้บริโภคได้เพียงพอ

ตารางที่ 4.7 เปรียบเทียบข้อมูลทางการตลาดของสายการบินต้นทุนต่ำ

ข้อมูลทางการตลาด	สายการบิน นกแอร์	สายการบินไทย แอร์เอเชีย	สายการบิน ไอเรียนท์ไทย (วันทูโก)
ข้อมูลทางด้านผลิตภัณฑ์ (Product)			
- เส้นทางบิน	16 เส้นทาง - เส้นทางบินในประเทศ 15 เส้นทาง (เชียงใหม่ อุดรธานี หาดใหญ่ ภูเก็ต นครศรีธรรมราช ตรัง เลย กระบี่ หัวหิน เชียงใหม่-อุดรธานี เชียงใหม่-ปาย เชียงใหม่-เชียงราย เชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน และเชียงใหม่-แพร่ และภูเก็ต-หาดใหญ่) - เส้นทางบินระหว่างประเทศ 1 เส้นทาง คือ บังกอลอร์	18 เส้นทาง - เส้นทางบินในประเทศ 11 เส้นทาง (เชียงใหม่ เชียงราย อุดรธานี อุบลราชธานี ขอนแก่น หาดใหญ่ ภูเก็ต กระบี่ สุราษฎร์ธานี นราธิวาส และ นครศรีธรรมราช) - เส้นทางบินระหว่างประเทศ 9 เส้นทาง (ฮานอย ลังกาวิ ย่างกุ้ง กัวลาลัมเปอร์ ปีนัง มาเก๊า (กวางโจว) เซี่ยะเหมิน สิงคโปร์ พนมเปญ	13 เส้นทาง - เส้นทางบินในประเทศ 10 เส้นทาง (เชียงใหม่ เชียงราย อุดรธานี อุบลราชธานี หาดใหญ่ ภูเก็ต นครศรีธรรมราช กระบี่ สุราษฎร์ธานี และ ภูเก็ต-หาดใหญ่) - เส้นทางบินระหว่างประเทศ 3 เส้นทาง (ฮ่องกง อินชอน และ ภูเก็ต-ฮ่องกง)
- ประเภทและจำนวนเครื่องบิน	โบอิง 737-400 จำนวน 3 ลำ	โบอิง 737-400 จำนวน 6 ลำ	โบอิง 747-300, 747-200, 757-200 และเฟอคเกอร์-100 รวมทั้งสิ้น 12 ลำ
- ประเภทของการให้บริการ	ชั้นประหยัดและชั้นธุรกิจ (นกพลัส)	ชั้นประหยัด	ชั้นประหยัด
- น้ำหนักของสัมภาระที่อนุญาต	15 กิโลกรัม	15 กิโลกรัม	20 กิโลกรัม
- อาหารว่างและเครื่องดื่ม	จำหน่าย	จำหน่าย	ให้บริการฟรี

ข้อมูลทางด้านราคา			
- วิธีการตั้งราคา	แบบผสม	แบบระดับราคา	แบบราคาเดียว
- ระดับราคา	11 ระดับ	5 ระดับ	1 ระดับ
- ค่าใช้จ่ายในส่วนต้นทุนแฝง	ไม่ได้รวมไว้ในค่าโดยสาร	ไม่ได้รวมไว้ในค่าโดยสาร	รวมไว้ในค่าโดยสารแล้ว
ข้อมูลทางด้านช่องทางการจัดจำหน่าย (Place)			
- ช่องทางการจำหน่ายตัวโดยสาร	4 ช่องทาง (Website, Call Center, เคาน์เตอร์ในสนามบินและบริษัทตัวแทนจำหน่าย)	6 ช่องทาง (Website, Call Center, เคาน์เตอร์ในสนามบิน, ร้าน AIS Shop, จุดจำหน่ายในห้าง Tesco Lotus และบริษัทตัวแทนจำหน่าย)	5 ช่องทาง (Website, Call Center, เคาน์เตอร์ในสนามบิน, สำนักงานใหญ่ และบริษัทตัวแทนจำหน่าย)
- ช่องทางการชำระเงิน	4 ช่องทาง (เงินสด, ชำระผ่านบัตรเครดิต หักบัญชีออมทรัพย์ ผ่านตู้เอทีเอ็มของ ธนาคารไทยพาณิชย์ และธนาคารกรุงไทย และชำระผ่านเซเว่นอีเลฟเว่น)	2 ช่องทาง (เงินสด และชำระผ่านบัตรเครดิต)	3 ช่องทาง (เงินสด, ชำระผ่านบัตรเครดิต และหักบัญชีออมทรัพย์ผ่านตู้เอทีเอ็มของธนาคารกรุงไทย)

เมื่อเปรียบเทียบกับคู่แข่งอย่างสายการบินไทยแอร์เอเชียและสายการบินนกแอร์แล้ว สายการบินวันทูโกมีจำนวนเส้นทางบินน้อยที่สุด คือ มีทั้งสิ้น 13 เส้นทางบิน โดยจะให้บริการด้วยเครื่องบินโบอิง 747-300, 747-200, 757-200 และเฟอคเกอร์-100 รวมทั้งสิ้น 12 ลำ ซึ่งสามารถบรรทุกผู้โดยสารได้ 150 คน/เที่ยวบิน มีบริการเพียงแค่อันเชอร์พ้อยต์เท่านั้น แต่อनुญาติให้ผู้โดยสารมีน้ำหนักของสัมภาระไม่เกิน 20 กิโลกรัมซึ่งมากกว่า 2 สายการบินแรก และให้บริการอาหารว่างและเครื่องดื่มฟรีบนเที่ยวบิน ในส่วนของราคา มีการตั้งราคาแบบราคาเดียว โดยค่าใช้จ่ายทั้งหมดรวมไว้ในค่าโดยสารแล้ว มีช่องทางการจำหน่ายตัวโดยสารทั้งสิ้น 5 ช่องทาง (เว็บไซต์, หมายเลข Call Center, จุดจำหน่ายตัวในสนามบิน สำนักงานใหญ่ และบริษัทตัวแทน

จำหน่าย) และมีช่องทางในการชำระเงินทั้งสิ้น 3 ช่องทาง (เงินสด, บัตรเครดิต และหักบัญชีออมทรัพย์ผ่านตู้เอทีเอ็มของธนาคารกรุงไทย)

สำหรับสายการบินไทยแอร์เอเชีย เป็นสายการบินต้นทุนต่ำที่ให้บริการทั้งภายในประเทศ (Domestic) และระหว่างประเทศ (International) โดยมีเส้นทางบินในประเทศ 11 เส้นทางบินและเส้นทางบินระหว่างประเทศ 9 เส้นทางบิน ดังรายละเอียดในตาราง 4.7 ให้บริการด้วยเครื่องบินโบอิง 737-300 จำนวน 6 ลำ ซึ่งสามารถบรรทุกผู้โดยสารได้ 148 คน/เที่ยวบิน มีให้บริการเฉพาะชั้นประหยัดเท่านั้น อนุญาตให้ผู้โดยสารมีน้ำหนักสัมภาระ 15 กิโลกรัมเท่ากับสายการบินนกแอร์ และมีการจำหน่ายอาหารว่างและเครื่องดื่มบนเที่ยวบินเช่นเดียวกัน ในส่วนของราคา มีการตั้งราคาแบบระดับราคา โดยแบ่งระดับของราคาออกเป็น 5 ระดับ และไม่ได้รวมค่าใช้จ่ายในส่วน of ต้นทุนแฝงไว้ในค่าโดยสาร มีช่องทางการจำหน่ายตั๋วโดยสารทั้งสิ้น 6 ช่องทาง (เว็บไซต์, หมายเลข Call Center, จุดจำหน่ายตั๋วในสนามบิน, ร้านเอไอเอสช็อป, จุดจำหน่ายตั๋วในห้าง Tesco Lotus และบริษัทตัวแทนจำหน่าย) และมีช่องทางในการชำระเงินทั้งสิ้น 2 ช่องทาง (เงินสดและบัตรเครดิต)

ในส่วน of สายการบินนกแอร์ ให้บริการทั้งภายในประเทศ (Domestic) และระหว่างประเทศ (International) โดยมีเส้นทางบินทั้งสิ้น 16 เส้นทางบิน แบ่งเป็นเส้นทางบินในประเทศ 15 เส้นทางบิน และเส้นทางบินระหว่างประเทศ 1 เส้นทางบิน ดังรายละเอียดในตาราง 4.7 และมีเครื่องบินให้บริการ 2 ประเภท ได้แก่ โบอิง 737-400 จำนวน 3 ลำ และเซลน่า 208 แกรนด์ คาราวาน มีให้บริการทั้งชั้นประหยัดและชั้นธุรกิจ (นกพลัส) อนุญาตให้ผู้โดยสารมีน้ำหนักสัมภาระ 15 กิโลกรัม และมีการจำหน่ายอาหารว่างและเครื่องดื่มบนเที่ยวบิน ในส่วนของราคา มีการตั้งราคาแบบผสม คือ เป็นการตั้งราคาแบบระดับราคา ในบางเส้นทางบิน และมีการตั้งราคาแบบราคาเดียว ในบางเส้นทางบิน อีกทั้งไม่ได้รวมเอาค่าใช้จ่ายในส่วน of ต้นทุนแฝงไว้ในค่าโดยสาร ในส่วนของช่องทางการจำหน่ายตั๋วโดยสารมีทั้งสิ้น 4 ช่องทาง (เว็บไซต์, หมายเลข Call Center, จุดจำหน่ายตั๋วในสนามบิน และบริษัทตัวแทนจำหน่าย) และมีช่องทางในการชำระเงินทั้งสิ้น 4 ช่องทาง (เงินสด, บัตรเครดิต, หักบัญชีออมทรัพย์ผ่านตู้เอทีเอ็มของธนาคารไทยพาณิชย์และธนาคารกรุงไทย และชำระผ่านร้านเซเว่นอิเลฟเว่น)

ในส่วน of การกำหนดกลุ่มผู้บริโภคเป้าหมายทั้ง 3 สายการบิน ใช้วิธีการแบ่งส่วนตลาด (Market Segmentation) วิธีเดียวกัน คือ ระดับฐานะหรือรายได้ of ผู้บริโภคเป็นตัวแบ่งตลาดสายการบินทั้งหมด โดยสายการบินต้นทุนต่ำจะเลือกกลุ่มผู้บริโภคตลาดล่าง หรือผู้บริโภคที่คำนึงถึงราคาเป็นสำคัญ สายการบินนกแอร์มองว่ากลุ่มผู้บริโภคเป้าหมายของตน

จะต้องเป็นกลุ่มที่โดยสารโดยเครื่องบินเป็นปกติอยู่แล้ว แต่ต้องการประหยัดค่าใช้จ่ายลง แต่อย่างไรก็ตาม ผู้บริโภคกลุ่มนี้ก็ยังคำนึงถึงการให้บริการที่ดีเป็นสำคัญด้วย นอกจากนี้ยังระบุว่า ผู้บริโภคเป้าหมายของสายการบินนกแอร์จะต้องเป็นคนที่ทันสมัย เปิดรับเทคโนโลยีใหม่ๆ อยู่เสมอ โดยจะเห็นได้จากพฤติกรรมการซื้อตั๋วโดยสารด้วยการหักผ่านบัตรเครดิต, การซื้อทางระบบอินเทอร์เน็ต หรือทางระบบ Call Center ยิ่งไปกว่านั้นกลุ่มผู้บริโภคเป้าหมายของสายการบินนกแอร์จะมีบุคลิกที่ร่าเริงสนุกสนานอีกด้วย

สำหรับสายการบินไทยแอร์เอเชียมีการกำหนดกลุ่มเป้าหมายที่ค่อนข้างกว้างกว่าสายการบินอื่น เนื่องจากองค์กรมีความเชื่อว่า ประชาชนทุกคนสามารถเดินทางโดยเครื่องบินได้ และได้แบ่งกลุ่มผู้บริโภคเป้าหมายออกเป็น 3 กลุ่ม ตามพฤติกรรมของการเดินทาง ได้แก่ 1) กลุ่มผู้ที่เดินทางโดยเครื่องบินเป็นประจำแต่ต้องการประหยัดค่าใช้จ่าย 2) กลุ่มผู้ที่เดินทางด้วยวิธีอื่นแต่ไม่เคยเดินทางโดยเครื่องบิน และ 3) กลุ่มผู้ที่ไม่เคยหรือแทบจะไม่เคยเดินทางไปไหนเลยไม่ว่าจะด้วยวิธีใดก็ตาม ซึ่งมักเป็นกลุ่มผู้บริโภคในต่างจังหวัด

ทางด้านสายการบินวันทูโก มีกลุ่มผู้บริโภคเป้าหมายที่ค่อนข้างใกล้เคียงกับสายการบินนกแอร์คือ เป็นผู้บริโภครที่เดินทางด้วยเครื่องบินเป็นประจำแต่ต้องการลดค่าใช้จ่ายลง แต่มีรายละเอียดของพฤติกรรมการใช้บริการที่ต่างออกไป กล่าวคือ เป็นกลุ่มผู้บริโภคที่มักจะไม่ได้วางแผนการเดินทางล่วงหน้าและผู้โดยสารที่มีพฤติกรรมการซื้อตั๋วโดยสารในวันเดินทาง (Go – show Passenger) เนื่องจากราคาตั๋วโดยสารของสายการบินวันทูโกนั้นเป็นราคาที่คงที่ แต่ถ้าพิจารณาในแง่ของเป้าหมายในการเดินทางแล้วจะสามารถแบ่งผู้บริโภคเป้าหมายของสายการบินวันทูโกได้ 2 กลุ่มย่อย คือ 1) กลุ่มผู้บริโภคที่เดินทางเพื่อติดต่อธุรกิจหรือเดินทางเพื่อการศึกษาซึ่งถือว่าเป็นกลุ่มเป้าหมายหลักของสายการบิน และ 2) กลุ่มผู้บริโภคที่เดินทางเพื่อการท่องเที่ยวซึ่งเป็นกลุ่มเป้าหมายรองของสายการบินวันทูโก

การวิเคราะห์ภาพรวมของธุรกิจ (SWOT Analysis)

ในการวิเคราะห์ภาพรวมของธุรกิจ ทั้ง 3 องค์กรมีการวิเคราะห์โดยพิจารณาใน 4 ด้าน คือ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค โดยจะเห็นได้ชัดว่าทั้ง 3 สายการบินมีความแตกต่างกันออกไปในแง่ของจุดแข็งและจุดอ่อน ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นในตารางที่ 4.8 และ 4.9 ส่วนในแง่ของโอกาสและอุปสรรค ทั้ง 3 สายการบิน พิจารณาถึงโอกาสและอุปสรรคของตนในลักษณะที่สอดคล้องกัน โดยโอกาสในการทำธุรกิจประเภทนี้สามารถยกตัวอย่างได้ เช่น การให้ความช่วยเหลือของรัฐบาลทางด้านการเปลี่ยนแปลงข้อบังคับเกี่ยวกับการจัดตั้งสายการบิน

นโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยวที่ช่วยกระตุ้นการเดินทางของผู้บริโภค หรือ กระแสการตื่นตัวของผู้บริโภคที่มีต่อสายการบินต้นทุนต่ำ เนื่องจากเป็นบริการประเภทใหม่และเป็นทางเลือกที่ประหยัด ส่วนอุปสรรคของการทำธุรกิจประเภทนี้ ได้แก่ การที่ผู้บริโภคบางส่วนมองว่าของที่ราคาถูกมักมีคุณภาพไม่ดี การที่ผู้บริโภคยังไม่เชื่อมั่นในความปลอดภัยเนื่องจากการเดินทางด้วยเครื่องบิน ความปลอดภัยเป็นประเด็นสำคัญในการตัดสินใจใช้บริการ หรือ การที่ระบบอินเทอร์เน็ตที่เป็นช่องทางการขายตั๋วโดยสารที่สำคัญของสายการบินต้นทุนต่ำนั้นยังไม่ได้ได้รับความไว้วางใจในกลุ่มผู้บริโภคคนไทยเท่าที่ควร เป็นต้น ดังนั้นผู้ประกอบการสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทยจึงต้องคำนึงถึงสภาพแวดล้อมของตลาด ซึ่งสามารถสรุปออกเป็น 2 ด้าน ได้แก่ โอกาส (Opportunity) และ อุปสรรค (Threat) ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

โอกาส (Opportunity)

- รัฐบาลให้โอกาสค่อนข้างมาก ด้วยการเปิดเสรีทางอากาศ ยกเลิกเพดานราคาของราคาตั๋วโดยสาร และเปลี่ยนแปลงข้อบังคับเรื่องการถือหุ้นของบริษัทต่างชาติในธุรกิจสายการบินของไทย

- ผู้บริโภคให้ความสนใจค่อนข้างมากเพราะถือเป็นทางเลือกใหม่ในการเดินทาง
- กระแสของสายการบินต้นทุนต่ำกำลังเป็นที่นิยมในทุกๆ ภูมิภาคของโลก
- ได้รับผลดีจากนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวของรัฐบาล ทำให้มีการเดินทางโดยสายการบินภายในประเทศสูงขึ้น

- เศรษฐกิจโดยรวมของประเทศมีแนวโน้มว่าจะดีขึ้น ทำให้คนเดินทางท่องเที่ยวมากขึ้น

อุปสรรค (Threat)

- เป็นสินค้าใหม่ในตลาด ผู้บริโภคบางส่วนยังขาดความมั่นใจในการทดลองใช้ โดยเฉพาะการเดินทางโดยเครื่องบิน ผู้บริโภคมักจะให้ความสำคัญกับความปลอดภัยเป็นสำคัญ จึงไม่ยอมเสี่ยงกับสินค้าใหม่ๆ

- ผู้บริโภคบางส่วนยังรู้สึกว่าของที่ราคาถูกมักมีคุณภาพไม่ดี
- ภาพรวมในสายตาของผู้บริโภคอาจจะยังไม่ดีนัก เนื่องจากสายการบินต้นทุนต่ำมักให้บริการไม่ตรงต่อเวลา ทำให้ผู้บริโภคบางส่วนคิดว่าสายการบินต้นทุนต่ำไม่มีคุณภาพ
- รัฐบาลยังมีการควบคุมทางอ้อมในเรื่องของการทำมาตรฐาน AOC การกำหนดทุนจดทะเบียน และการกำหนดวงเงินประกัน

- การซื้อสินค้าผ่านระบบอินเทอร์เน็ตของคนไทยยังไม่เป็นที่นิยมมากนัก เนื่องจากผู้บริโภคคิดว่ายังไม่มีความปลอดภัยเท่าที่ควร
- มีการแข่งขันกันสูงทั้งคู่แข่งภายในประเทศและคู่แข่งจากต่างประเทศ

ถึงแม้ว่าสายการบินต้นทุนต่ำจะมีประโยชน์ในหลายๆ ด้าน และมีส่วนช่วยในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศไทยได้ แต่การดำเนินงานของสายการบินต้นทุนต่ำของไทยนั้น กำลังจะพบคู่แข่งที่สำคัญก็คือ สายการบินต้นทุนต่ำของประเทศสิงคโปร์ ซึ่งมีเป้าหมายที่จะเป็นศูนย์กลางของสายการบินต้นทุนต่ำของเอเชีย โดยมีการเตรียมการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารสำหรับสายการบินต้นทุนต่ำโดยเฉพาะแห่งแรกในเอเชีย เพิ่มขึ้นมาภายในท่าอากาศยานแห่งชาติสิงคโปร์ (ท่าอากาศยานชางงี) โดยประเทศสิงคโปร์กำหนดรูปแบบของท่าอากาศยานนี้ไว้ว่าจะต้องมีความทันสมัย ไม่หรูหราแต่สะดวกสบายน่าสนใจ และง่ายต่อการใช้งาน ซึ่งตรงตามรูปแบบของแนวคิดต้นทุนต่ำ²⁵ ดังนั้นสายการบินต้นทุนต่ำจะต้องให้ความสำคัญกับคู่แข่งภายนอกประเทศอย่างเช่น สิงคโปร์นี้ด้วย เพื่อให้สายการบินต้นทุนต่ำของประเทศไทยประสบความสำเร็จอย่างเต็มที่

ตารางที่ 4.8 เปรียบเทียบ**จุดแข็ง**ของสายการบินต้นทุนต่ำ

สายการบินนกแอร์	สายการบินไทยแอร์เอเชีย	สายการบินโอเรียนท์ไทย (วันทูโก)
1. ได้เปรียบในแง่ของความน่าเชื่อถือและมาตรฐานในการบริการ เพราะมีการบินไทยเป็นสายการบินแม่ 2. มีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัย	1. มีราคาในภาพรวมที่ต่ำกว่าคู่แข่ง 2. มีรายการส่งเสริมการขายที่หลากหลาย 3. มีเครื่องบินและเส้นทางบินมากกว่าคู่แข่ง 4. มีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัย	1. ตั้งราคาแบบราคาเดียว ทำให้ผู้โดยสารได้รับตัวโดยสารที่มีราคาคงที่ 2. ใช้ความเป็นไทยมาเป็นจุดขาย ทำให้มีภาพลักษณ์ที่ดี 3. มีประสบการณ์ในการให้บริการสายการบินมากกว่าคู่แข่ง

²⁵ “Singapore VS Thai : Who will be the center of low”, มาร์เก็ตเธียร์, (ตุลาคม 2547)

สายการบินนกแอร์	สายการบินไทยแอร์เอเชีย	สายการบินโอเรียนท์ไทย (วันทูโก)
<p>3. ใช้เครื่องบินเก่าของการบินไทยทำให้ประหยัดในแง่ของต้นทุน</p> <p>4. สัญลักษณ์และลวดลายจดจำได้ง่าย</p> <p>5. ไม่เน้นจุดขายที่ราคาทำให้มีภาพลักษณ์ที่ดี</p> <p>6. มีช่องทางการชำระเงินที่หลากหลาย</p> <p>7. มีวัฒนธรรมองค์กรและบรรยากาศการทำงานสนุกสนานทำให้มีภาพลักษณ์ที่ดี</p> <p>8. ในกรณีที่มีผู้โดยสารน้อยในบางเที่ยวบินหรือมีเหตุขัดข้อง สามารถส่งผู้โดยสารให้เดินทางโดยสายการบินไทยได้</p>	<p>5. มีระบบการทำงานที่เป็นมาตรฐานเหมือนบริษัทแม่ในประเทศมาเลเซีย</p> <p>6. เปิดให้บริการเป็นรายแรก</p> <p>7. มีช่องทางจำหน่ายตั๋วโดยสารที่หลากหลาย</p> <p>8. มีชื่อเสียงเป็นที่รู้จักในต่างประเทศ</p> <p>9. ใช้เครื่องบินใหม่</p> <p>10. เป็นบริษัทในเครือชินคอร์ปอเรชั่น ทำให้มีข้อดีในแง่ของการติดต่อประสานงาน เช่น การใช้ฐานข้อมูลของผู้ใช้บริการระบบโทรศัพท์ของ AIS มาเป็นฐานข้อมูลร่วม</p>	<p>4. มีเครื่องบินมากกว่าคู่แข่ง</p> <p>5. มีเส้นทางบินที่หลากหลาย</p> <p>6. อนุญาตให้มีน้ำหนักสัมภาระมากกว่าคู่แข่ง</p> <p>7. มีการให้บริการส่งตัวแบบ Delivery</p> <p>8. มีให้บริการอาหารว่างและเครื่องดื่มฟรี</p> <p>9. คิดค่าใช้จ่ายส่วนที่เป็นต้นทุนแฝงรวมไปกับค่าตั๋วโดยสาร</p> <p>10. ไม่มีค่าธรรมเนียมในการเปลี่ยนแปลงตั๋วโดยสาร</p>

ตารางที่ 4.9 เปรียบเทียบจุดอ่อนของสายการบินต้นทุนต่ำ

สายการบินนกแอร์	สายการบินไทยแอร์เอเชีย	สายการบินโอเรียนท์ไทย (วันทูโก)
<p>1. เข้าสู่ตลาดเป็นรายท้ายสุด ทำให้เสียส่วนแบ่งทางการตลาดในช่วงแรกไป</p> <p>2. ถูกมองว่าเป็น Fake Low-cost เพราะเป็นบริษัทลูกของสายการบินไทย</p>	<p>1. การเน้นจุดขายที่ราคาทำให้ อาจ ถูกมองว่าไม่มีคุณภาพ</p> <p>2. การกำหนดกลุ่มผู้บริโภคนเป้าหมายที่กว้างและใช้สโลแกน “ใครๆ ก็บินได้”</p>	<p>1. มีราคาเดียวทำให้กลายเป็นทางเลือก</p> <p>2. มักจะไม่ตรงต่อเวลา</p> <p>3. การที่เน้นจุดขายที่ความเป็นไทย อาจทำให้ผู้บริโภคนบางคนไม่เชื่อมั่นในมาตรฐานการให้บริการ</p>

สายการบินนกแอร์	สายการบินไทยแอร์เอเชีย	สายการบินโอเรียนท์ไทย (วันทูโก)
<p>ทำให้ผู้บริโภครายบางส่วนคิดว่าไม่มีราคาต่ำอย่างแท้จริง</p> <p>3. ในภาพรวมแล้วมีราคาที่สูงกว่าคู่แข่ง</p> <p>4. มีเครื่องบินน้อยกว่าคู่แข่ง</p> <p>5. มีค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนแปลงตั๋วโดยสาร</p> <p>6. “Nok” ออกเสียงคล้ายกับคำว่า “Knock” ซึ่งมีความหมายไม่ดีสำหรับสายการบิน</p> <p>7. การที่กำหนดราคาแบบระดับราคาทำให้ผู้บริโภครายบางส่วนรู้สึกถูกเอาเปรียบ</p> <p>8. การเน้นความสนุกสนานในการให้บริการอาจถูกมองว่าไม่มีความเป็นมืออาชีพ</p> <p>9. น้ำหนักของสัมภาระที่อนุญาตน้อย</p> <p>10. ต้องทำการยืนยันตั๋วโดยสารนาน</p>	<p>ทำให้ผู้บริโภครายบางคนมองว่าไม่เหมาะสมกับตัวเอง</p> <p>3. มักจะไม่ตรงต่อเวลา</p> <p>4. ไม่มีหมายเลขที่นั่ง</p> <p>5. น้ำหนักของสัมภาระที่อนุญาตน้อย</p> <p>6. ต้องทำการยืนยันตั๋วโดยสารนาน</p> <p>7. การซื้อตั๋วผ่าน Call Center ไม่สามารถชำระด้วยเงินสดได้</p> <p>8. ไม่สามารถชำระด้วยการหักบัญชีออมทรัพย์ผ่านตู้เอทีเอ็มได้</p>	<p>4. ใช้เครื่องบินเก่าที่ใช้งานมาแล้วหลายปี</p> <p>5. การทำงานแบบธุรกิจครอบครัวทำให้การทำงานล่าช้า</p> <p>6. ยังมีการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศค่อนข้างน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับคู่แข่ง</p>

4.2.4 การวิเคราะห์การบินต้นทุนต่ำกับผลประโยชน์ทับซ้อน

1) การมีผลประโยชน์ส่วนตน

กลุ่มชินคอร์ปอเรชั่น จำกัด เป็นบริษัทหนึ่งของครอบครัวชินวัตรที่มีสายสัมพันธ์ใกล้ชิดกับผู้บริหารประเทศ มีหุ้นส่วน 50% ในสายการบินต้นทุนต่ำ ไทยแอร์เอเชีย อาจกล่าวได้ว่า

ผลประโยชน์ส่วนตนที่จะได้รับนั้น เป็นลักษณะผลประโยชน์ที่ติดกับบริษัทในครอบครัวของผู้ดำรงตำแหน่งทางสาธารณะ

2) การมีตำแหน่งสาธารณะและการถือประโยชน์ทางธุรกิจ

2.1) จากการที่ผู้ประกอบการธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ ไทยแอร์เอเชีย มีสายสัมพันธ์ใกล้ชิดกับผู้ดำรงตำแหน่งทางสาธารณะ ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ในการออกกฎหมาย ปรับแก้กฎระเบียบ กติกาเดิมของรัฐ หรือวางนโยบายต่างๆ ซึ่งสามารถใช้ช่องทางอำนาจบริหารเหล่านี้ที่มีออกกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เอื้อต่อกลุ่มทุนที่ตนใกล้ชิดด้วยได้

กรณีที่รัฐบาลทักษิณแก้ไขพระราชบัญญัติ (พ.ร.บ.) ประกอบกิจการโทรคมนาคม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 ขยายสัดส่วนการถือหุ้นต่างชาติ จากเดิมกำหนดไว้ 25% เป็น 49% นั้น อาจกล่าวได้ว่า เป็นการใช้อำนาจทางการเมืองเพื่อเอื้อให้ธุรกิจการบินต้นทุนต่ำไทยแอร์เอเชีย เกิดขึ้นได้ เนื่องจากแอร์เอเชีย มีมาเลเซีย เป็นหุ้นส่วนอยู่ถึง 49%

2.2) บุคคลที่ดำรงตำแหน่งเป็นผู้บริหารระดับสูงสุดของประเทศ ที่ธุรกิจไม่เคยหรือสยายปีกจากธุรกิจเดิมไปหาธุรกิจใหม่ๆ ที่มีผู้อื่นประกอบการอยู่แล้ว เพราะโดยสถานะของหน้าที่การทำงานในภาครัฐ ข้อมูลต่างๆ ย่อมไหลมาหาถ้าต้องการหรือเรียกหา (แม้ไม่เรียกหา ข้อมูลจำนวนหนึ่งก็ผ่านตาอยู่แล้ว) ไม่มาหาโดยตรงก็โดยอ้อมผ่านทางผู้ใกล้ชิด

เมื่อรัฐบาลเป็นผู้ดูแลรัฐวิสาหกิจคือการบินไทย ตัวเลขต้นทุน ค่าใช้จ่ายต่างๆ ของการบินไทย และข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวกับการโดยสารทางอากาศ เป็นเรื่องที่ไม่ลับสำหรับรัฐบาล ถ้ามีการนำข้อมูลเช่นนี้ไปใช้ในอีกกิจการหนึ่ง ที่เข้ามาเป็นคู่แข่ง ในแง่ธุรกิจเป็นเรื่องผิดจรรยาบรรณ และถ้านำไปใช้เพื่อการขยายธุรกิจของตนเอง ก็เป็นเรื่องผลประโยชน์ทับซ้อนที่ชัดเจนมาก เพราะได้ใช้ข้อมูลที่ทำให้ได้เปรียบเหนือคู่แข่ง ซึ่งเป็นเอกชนด้วยกันที่ไม่มีข้อมูลเช่นนั้น

และบัดนี้ สายการบินต้นทุนต่ำ กำลังแข่งขันโดยตรงกับการบินไทยเรื่องการหาหุ้นส่วนและการได้รับอนุญาตให้เปิดเส้นทางการบินเข้ามาในประเทศ

ผู้อยู่ในตำแหน่งสาธารณะ มีหน้าที่ดูแลกิจการของประเทศ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นไม่ว่าตนจะมีส่วนร่วมในการตัดสินใจหรือไม่อย่างไร แต่ก็ได้ประโยชน์กับธุรกิจส่วนตัวหรือในกลุ่มในขณะเดียวกัน ก็จะทำให้บริษัทที่เป็นของคนไทยทั้งชาติ ที่รัฐบาลมีหน้าที่ดูแลแทน อ่อนแอลง ถ้าบานปลายไป อาจจะเป็นการทำลายธุรกิจที่ประเทศเป็นเจ้าของได้ด้วย

นี่คือความขัดแย้งในบทบาทระหว่างการเป็นผู้ถือหุ้นบริษัทเอกชนกับการเป็นตัวแทนของประชาชนที่รับหน้าที่ดูแลและบริหารรัฐวิสาหกิจ

4.2.5 วิเคราะห์ผู้ดำรงตำแหน่งสาธารณะกับผลประโยชน์ทับซ้อน

4.2.5.1 สาเหตุของปัญหาผลประโยชน์ทับซ้อนในประเทศไทย

ปัญหาผลประโยชน์ทับซ้อน เกิดจากพัฒนาการทางการเมืองเปลี่ยนไป ที่นักการเมืองและนักธุรกิจเป็นคนละคนกัน นักธุรกิจต้องพึ่งพิงนักการเมือง โดยการให้สินบนต่างๆ เพื่อให้ให้นักการเมืองช่วยเหลือสนับสนุนธุรกิจของตน ซึ่งในบางครั้งสิ่งที่นักธุรกิจต้องการนั้น มิได้รับการตอบสนองจากนักการเมืองทุกครั้งเสมอไป และนักธุรกิจเองก็ต้องใช้จ่ายเงินจำนวนมากเพื่อเป็นสินบนแก่นักการเมือง ในปัจจุบันนักธุรกิจจึงใช้วิธีการเข้ามาเล่นการเมืองเอง เพื่อให้ตนเองสามารถเข้ามาเป็นผู้กำหนดนโยบายและออกกฎหมายต่างๆ ในสังคมได้ และที่สำคัญคือทำให้ข้าราชการต่างๆ ต้องปฏิบัติตามคำสั่ง²⁶ และเมื่อนักธุรกิจได้อำนาจรัฐแล้ว ที่จะสามารถกำหนดนโยบายต่างๆ ให้กับสังคมก็จะมีความเป็นไปได้ที่จะมีการกำหนดนโยบายสาธารณะที่กลุ่มทุนที่ตนเองมีความใกล้ชิดได้ประโยชน์จากนโยบายนั้นๆ ด้วย จึงก่อให้เกิดปัญหาผลประโยชน์ทับซ้อนขึ้น และกลุ่มทุนเหล่านี้ที่มีความใกล้ชิดกับรัฐบาลก็จะสามารถกุมอำนาจเหนือกลุ่มทุนอื่นๆ เพราะมีทั้งอำนาจรัฐและอำนาจทุน และกลุ่มทุนเหล่านี้ก็จะมีแนวโน้มที่จะทำให้ธุรกิจของตนเองได้ประโยชน์จากนโยบายรัฐอย่างยั่งยืน เพื่อให้สามารถนำกำไรนั้นย้อนกลับมาให้พรรคการเมืองที่สนับสนุนตน ก่อให้เกิดเป็นลักษณะ “ระบอบธุรกิจการเมือง” ที่กลุ่มทุนจะได้ประโยชน์จากนโยบายรัฐเพื่อให้ธุรกิจของตนเองมีความยั่งยืน และได้เปรียบคู่แข่ง และในขณะเดียวกันก็จะนำกำไรนั้นมาสนับสนุนพรรคการเมืองที่สนับสนุนตน ซึ่งพรรคการเมืองนั้นๆ อาจนำเงินเหล่านั้นมาใช้เพื่อสร้างความได้เปรียบทางการเมือง เช่น การซื้อตัว ส.ส. จากพรรคอื่น เป็นต้น²⁷

ปัญหาผลประโยชน์ทับซ้อนเกิดขึ้นเมื่อการกำหนดนโยบายพัฒนาทางเศรษฐกิจ สังคม หรือการตัดสินใจทางการเมือง ถูกแทรกแซงด้วยผลประโยชน์เฉพาะของบริษัทธุรกิจเอกชน ทำให้ผลที่ออกมาคือ นโยบายหรือมาตรการที่ให้ผลประโยชน์กับบริษัทธุรกิจเอกชนบางราย บางกลุ่ม ผลประโยชน์ทับซ้อนเป็นรูปแบบใหม่ของการทุจริตคอร์รัปชัน พบมากในยุคที่รัฐเข้าไปมีบทบาทในการพัฒนาเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น และการหาประโยชน์จากธุรกิจในโลกสมัยใหม่ มีความซับซ้อนเพิ่มขึ้น มีลักษณะแตกต่างจากการทุจริตคอร์รัปชันรูปแบบเก่า คือ กฎหมายอาจจะเอาผิดไม่ได้หรือกฎหมายอาจยังล้าสมัย มีช่องโหว่อยู่ แต่สหประชาชาติ องค์การเพื่อความร่วมมือและพัฒนาทางเศรษฐกิจ (OECD) และประเทศส่วนใหญ่ถือว่า เป็นเรื่องผิดจริยธรรมและขัดต่อหลัก

²⁶ สัมภาษณ์ พิชญ์ พงศ์สวัสดิ์, อาจารย์คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 12 มกราคม 2549.

²⁷ สัมภาษณ์ พายัพ พะยอมยนต์, อาจารย์พิเศษคณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 12 กุมภาพันธ์ 2549.

ความเป็นธรรมและระบบการบริหารงานที่ดี (Good Governance) และถือเป็นรูปแบบหนึ่งของการทุจริตคอร์รัปชัน²⁸

4.2.5.2 ผลประโยชน์ทับซ้อนกรณีสายการบินต้นทุนต่ำไทยแอร์เอเชีย

กรณีที่ บมจ. ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ซึ่งดำเนินธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำที่ชินคอร์ปเข้าไปร่วมทุนกับแอร์เอเชียในปี พ.ศ. 2547 นั้น การร่วมทุนดังกล่าว คงไม่เป็นที่โจษจรรยกันมากมาย หากไม่มีการอำนวยความสะดวกอย่างยิ่งให้กับสายการบินน้องใหม่รายนี้ เริ่มจากการแก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติการเดินอากาศ ปี พ.ศ. 2497 มาตรา 31 เรื่องการนำเครื่องบินมาจดทะเบียนไทยหรือสายการบินสัญชาติไทยเพื่อให้มีสิทธิในการใช้สิทธิการบินของไทยเพื่อดำเนินธุรกิจการบิน ซึ่งของเดิมกำหนดว่าบริษัทที่มีสิทธิคนไทยจะต้องถือหุ้น 70% และต่างชาติ 30% แต่มีการปรับใหม่เป็นให้คนไทยถือหุ้น 51% ก็พอ ที่เหลืออีก 49% ให้ต่างชาติถือ

นอกจากนี้ยังมีการแก้ไขข้อบังคับต่างๆ ที่บังเอิญทำให้ ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินธุรกิจได้คล่องตัวขึ้น ยกเลิกเงื่อนไขการกำหนดราคาค่าโดยสารขั้นต่ำออกไป ซึ่งสอดคล้องกับลักษณะธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำของไทยแอร์เอเชีย ที่เปิดตัวต้นปี พ.ศ. 2547 ด้วยแคมเปญตัวราคา 99 บาท ทั้งๆ ที่เดิมรัฐมีการกำหนดเงื่อนไขราคาค่าโดยสารไว้ว่า สายการบินต่างๆ ที่มีเส้นทางบินที่มีระยะทางเกินกว่า 200 กิโลเมตร จะต้องขายตั๋วโดยสารมาตรฐานต่อกิโลเมตรขั้นต่ำอยู่ที่ 3.82 บาทต่อกิโลเมตร และอัตราค่าโดยสารมาตรฐานขั้นสูงอยู่ที่ 6.82 บาทต่อกิโลเมตร

หลังจากไทยแอร์เอเชียบินได้ระยะสั้นๆ คณะกรรมการของบริษัทท่าอากาศยานไทยหรือ ทอท. ก็มีคำสั่งให้ปรับรูปแบบการคิดราคาค่าบริการใช้สะพานเทียบเครื่องบิน ให้แก่สายการบินต่างๆ ที่ทำการจอดเทียบสะพานเวลาไม่เกิน 40 นาที ให้เสียค่าบริการเพียงครึ่งหนึ่งของการจอดเทียบ 1 ครั้ง ซึ่งการแก้ไขนี้ก็ถือว่าเอื้อให้ไทยแอร์เอเชียสามารถลดต้นทุนค่าใช้จ่ายในการดำเนินธุรกิจได้ แทนจากเดิมที่การจอดสะพานเทียบเครื่องบินจะกำหนดไว้ว่า ถ้าไม่เกิน 1 ชั่วโมงจะต้องเสียค่าบริการเต็ม ซึ่งจะแตกต่างกันตามแบบของเครื่องบิน อาทิ เครื่องบินแบบโบอิง 737 จะเสียค่าใช้จ่ายอยู่ที่ 1,800 บาท²⁹

ผลประโยชน์มหาศาลที่เกิดขึ้นแล้ว และกำลังจะเพิ่มขึ้น ส่วนหนึ่งอาจเป็นเพราะความสามารถในเชิงธุรกิจ แต่สังคมจะเชื่อหรือไม่ว่า โอกาสในการพัฒนาศักยภาพด้านธุรกิจนั้น จะไม่เป็นผลมาจากการส่งหรือรับลูกในเชิงนโยบายของภาคการเมืองที่บริษัทดังกล่าวมีสาย

²⁸ วิทยากร เชียงกูร, “เปิดวิจัย “ผลประโยชน์ทับซ้อน” ท่า “เศรษฐกิจ-สังคม” อ่อนแอวิกฤต” [Online] Available : <http://www.parliament.go.th>, 02/08/06.

²⁹ “ชายเหมา “ชินคอร์ป” บทพิสูจน์ ผลประโยชน์ทับซ้อน “มีจริง”” [Online] Available : <http://www.ftawatch.org/news>, 11/10/07.

สัมพันธ์อย่างแนบแน่นในระบบครอบครัวกับผู้นำรัฐบาลที่มีอำนาจในการออกกฎหมาย กำหนดนโยบายและกำกับดูแลกิจการดังกล่าว การทำงานเพื่อพิทักษ์ผลประโยชน์ส่วนรวมกับการทำงานเพื่อปกป้องผลประโยชน์ส่วนครอบครัว เป็นโจทย์ใหญ่ที่สุดที่รัฐบาลนี้ยังไม่อาจสร้างความกระจ่าง สร้างบรรทัดฐาน หรือการไม่มีผลประโยชน์ทับซ้อนได้เลย สภาพการณ์ดังกล่าวสะท้อนให้เห็นชัดแล้วว่า นายกรัฐมนตรีในฐานะผู้นำการบริหารประเทศไทยนั้นมีผลประโยชน์ทับซ้อนในเชิงธุรกิจ (Conflict of Interest) หรือมีส่วนได้ส่วนเสียระหว่างผลประโยชน์ส่วนครอบครัวกับผลประโยชน์ของประเทศอย่างชัดเจน และนำไปสู่ความคลางแคลงใจของสังคมต่อการเข้าไปทำงานอันอาจจะเอื้อประโยชน์ทั้งในเชิงนโยบายและการปฏิบัติต่อกลุ่มบริษัทเครือญาติของตนเอง เพราะเข้าข่ายเป็นระบบวงศ์วานญาติเครือ (Cronyism)³⁰ ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการสร้างระบบธรรมรัฐที่โปร่งใส เป็นประชาธิปไตย หรือกระทั่งระบบตลาดเสรี เพราะระบบที่เป็นอยู่ในปัจจุบันนั้น ถ้าวัดว่าอิงแอบกับความเป็น “อำนาจนิยมอุปถัมภ์ ทุนนิยมอภิสิทธิ์” ที่คนกลุ่มน้อยที่ใกล้ชิดอำนาจรัฐ มีกำลังทรัพย์มาก เข้าผูกขาดการดำเนินกิจการ สร้างหรือกำหนดกติกา ปิดกั้นการแข่งขัน และไม่สนใจการมีส่วนร่วมของภาคสังคมในการเข้าร่วมตัดสินใจ และจัดการทรัพยากรของชาติเพื่อประโยชน์สาธารณะให้เป็นไปตามเจตนารมณ์รัฐธรรมนูญ

ความสำเร็จของธุรกิจในกลุ่มชินดังกล่าว ย่อมปฏิเสธไม่ได้ว่า ส่วนหนึ่งมาจาก “แรงส่ง” ของนโยบายรัฐและมาตรการจากหน่วยงานของรัฐที่บังเอิญออกมาเป็นคุณอย่างพอดีพอดี เป็นไปได้ว่า หากไม่มีนโยบายหรือมาตรการเหล่านี้ กองทุนเทมาเส็ก ก็ไม่มีวันที่จะทุ่มเทเงินมหาศาลเข้ามาอุปถัมภ์ของ พ.ต.ท. ดร. ทักษิณ ชินวัตร ผู้ก่อตั้งอาณาจักรธุรกิจแห่งนี้อย่างแน่นอน ข้อสรุปดังกล่าวย่อมเป็นการพิสูจน์ได้ว่า เป็นไปได้ที่ปัญหาเรื่องผลประโยชน์ทับซ้อน ไม่ใช่แค่คำกล่าวหาเท่านั้น แต่อาจมีอยู่จริงๆ

4.2.5.3 ประเด็นที่น่าเป็นห่วงของปัญหาผลประโยชน์ทับซ้อน

จากการที่ปัญหาผลประโยชน์ทับซ้อนนั้นเป็นการกระทำที่ไม่ผิดกฎหมาย หากเพียงแต่เป็นการใช้ช่องทางอำนาจบริหารของผู้ที่ดำรงตำแหน่งสาธารณะในทางที่เอื้อประโยชน์ต่อกลุ่มที่ตนใกล้ชิดด้วย เช่น ธุรกิจครอบครัว เป็นต้น จึงเกิดเป็นปัญหาผลประโยชน์ทับซ้อนระหว่างผลประโยชน์สาธารณะและประโยชน์ส่วนตัว ดังนั้น ปัญหาผลประโยชน์ทับซ้อนจึงตั้งอยู่

³⁰ คณะทำงานสภาประชาชน, ระบบสื่อสารภายใต้ชินคอร์ปฯ ผลประโยชน์ทับซ้อนที่มีอาจปฏิเสธ. [Online] Available : http://www.thaico.net/b_pnews/asc_29mar46_1.htm, 11/10/07.

บนพื้นฐานจริยธรรม (ethic) ของผู้ดำรงตำแหน่งสาธารณะนั่นเองว่าจะทำอย่างไรให้การตัดสินใจดำเนินนโยบายสาธารณะตั้งอยู่บนพื้นฐานความเป็นกลาง³¹

อย่างไรก็ตาม ในบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญ พ.ศ. 2540 และกฎหมายอื่นๆ ที่มีอยู่ในปัจจุบันไม่มีข้อบังคับทางกฎหมายเกี่ยวกับแนวทางปฏิบัติของนักการเมืองที่มีปัญหาการทับซ้อนของผลประโยชน์ในการใช้อำนาจกำหนดนโยบายโดยตรง ซึ่งรัฐธรรมนูญ มาตรา 77 กำหนดว่า

มาตรา 77 รัฐต้องจัดให้มีแผนพัฒนาการเมือง จัดทำมาตรฐานทางคุณธรรมและจริยธรรมของข้าราชการการเมือง ข้าราชการ และพนักงาน หรือ ลูกจ้างอื่นของรัฐ เพื่อป้องกันการทุจริตหรือประพฤติมิชอบ และเสริมสร้างประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่

ซึ่งได้มีการออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยมาตรฐานทางคุณธรรมและจริยธรรมของข้าราชการการเมือง พ.ศ. 2543 มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2543 ระเบียบดังกล่าวกำหนดคุณธรรมและจริยธรรมของข้าราชการการเมืองไว้รวมทั้งสิ้น 23 ข้อ ซึ่งมียกข้อกำหนดเกี่ยวกับปัญหาการทับซ้อนของผลประโยชน์ส่วนตนและผลประโยชน์ส่วนรวม 2 ข้อ ดังนี้

- 1) ต้องไม่ใช้สถานะหรือตำแหน่งการเป็นข้าราชการการเมืองไปแสวงหาผลประโยชน์ที่มีควรได้โดยชอบด้วยกฎหมาย สำหรับตนเองหรือผู้อื่น ...
- 2) ... ต้องไม่นำข้อมูลข่าวสารอันเป็นความลับของราชการที่ได้มาระหว่างอยู่ในตำแหน่งหน้าที่ไปใช้เพื่อประโยชน์แก่องค์กรเอกชนที่ตนทำงานภายหลังพ้นตำแหน่งหน้าที่ราชการแล้ว ภายในกำหนดเวลา 3 ปี จากวันที่ดำรงตำแหน่ง

ซึ่งจะเห็นได้ว่าการกำหนดข้อปฏิบัติดังกล่าวนั้นเป็นเพียงในลักษณะมาตรฐานทางคุณธรรมและจริยธรรม หากไม่ปฏิบัติ รัฐมนตรีก็ไม่มีผิดใดๆ³²

ดังนั้นการมีจริยธรรมของผู้ดำรงตำแหน่งทางสาธารณะจึงถือเป็นประเด็นสำคัญของปัญหาผลประโยชน์ทับซ้อนที่จะทำอย่างไรให้การเมืองและธุรกิจแยกออกจากกันได้ ซึ่งในต่างประเทศจะมีความเคร่งครัดถึงจริยธรรมในการทำงานมาก การตรวจสอบทางจริยธรรมสามารถดูได้ใน 3 ลักษณะคือ 1. ผิดกฎหมายหรือไม่ 2. ถ้าถูกกฎหมายแล้วเป็นธรรมกับคนรอบข้างหรือคนในรุ่นหลังหรือไม่ และ 3. จะเป็นอย่างไรถ้าการกระทำดังกล่าวถูกพาดข่าวทางหน้าหนังสือพิมพ์และคนรอบข้างรับรู้ ซึ่งถ้าหากผู้ที่ดำรงตำแหน่งสาธารณะมิได้ให้ความสำคัญกับ

³¹ อัมมาร สยามวาลาและคณะ, รายงานโครงการวิจัยการติดตามประเมินผลบังคับใช้รัฐธรรมนูญ เรื่อง การเมืองและผลประโยชน์ทางธุรกิจภายใต้รัฐธรรมนูญ พ.ศ. 2540, หน้า 22 - 24.

³² เรื่องเดียวกัน, หน้า 28.

จริยธรรมในการทำงานแล้ว ก็อาจมีความเป็นไปได้ที่การตัดสินใจในนโยบายต่างๆ จะไม่มี
ความเป็นกลาง และถึงแม้มีกฎกำหนดไว้ ก็อาจหาทางเบี่ยงเบนไปได้³³

การขาดจริยธรรมทางการเมือง นับได้ว่ามีความสำคัญยิ่งต่อการพัฒนา
การเมืองไทย เนื่องจากในปัจจุบันมีนักธุรกิจเข้ามาสวมบทบาททางการเมืองมากขึ้น ซึ่งตามหลัก
ของการทำธุรกิจนั้น ต้องมุ่งเน้นกำไรสูงสุด (private interest) แต่สำหรับการเข้ามาบริหารประเทศ
นั้น ต้องยึดหลักผลประโยชน์สาธารณะ (public interest) เพราะฉะนั้นนักธุรกิจการเมืองจึง
จำเป็นต้องคำนึงถึงผลประโยชน์ส่วนรวมมากกว่าผลประโยชน์ส่วนตน นอกจากนี้ ปัญหา
ผลประโยชน์ทับซ้อนยังส่งผลกระทบต่อสังคมโดยรวม อาทิเช่น นักธุรกิจกลุ่มอื่นๆ ที่ทำงานอยู่บน
พื้นฐานความสุจริต แต่มิได้อยู่ในกลุ่มเดียวกับกลุ่มทุนใกล้ชิดรัฐบาล จะมิได้รับความเป็นธรรม ซึ่งจะ
ส่งผลให้นักธุรกิจดังกล่าวหันเข้าหารัฐบาลมากขึ้น ก่อให้เกิดการรวมตัวของกลุ่มทุนภายใต้
การบริหารของรัฐบาล ซึ่งเมื่อประชาธิปไตยมีความใกล้ชิดกับกลุ่มทุนมาก การกำหนดนโยบาย
ต่างๆ อาจเอื้อต่อกลุ่มทุนในรัฐบาลด้วย และทำให้การออกนโยบายต่างๆ ได้ประโยชน์กับคนเพียง
บางกลุ่มเท่านั้น

4.2.5.4 ความเชื่อมโยงของปัญหาคอร์รัปชันและปัญหาผลประโยชน์ทับซ้อน

ปัญหาผลประโยชน์ทับซ้อนเข้าข่ายปัญหาคอร์รัปชัน เนื่องจากการใช้อำนาจ
ของตนเพื่อให้ได้มาซึ่งผลประโยชน์ส่วนตน อย่างไรก็ตามปัญหาผลประโยชน์ทับซ้อนมี
ความสลับซับซ้อนกว่าปัญหาคอร์รัปชันแบบเดิมของนักการเมืองและข้าราชการที่ผิดกฎหมาย
เนื่องจากปัญหาผลประโยชน์ทับซ้อนนั้นเป็นการแสวงหาผลประโยชน์ส่วนตนจากนโยบาย
สาธารณะ หรือกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่รัฐกำหนดออกมา ซึ่งการกำหนดนโยบายสาธารณะ หรือ
กฎเกณฑ์ต่างๆ ของรัฐนั้นเป็นอำนาจบริหารของผู้ที่ดำรงตำแหน่งสาธารณะ เช่น นายกรัฐมนตรี
หรือรัฐมนตรีอยู่แล้ว เพราะฉะนั้น ปัญหาผลประโยชน์ทับซ้อนจึงเป็นการแสวงหาผลประโยชน์ส่วน
ตนที่ผิดจริยธรรม แต่ไม่ผิดกฎหมาย จึงนับเป็นการคอร์รัปชันรูปแบบใหม่เป็นการคอร์รัปชัน
เชิงโครงสร้าง ที่ฝ่ายการเมืองกำหนดโครงการใดๆ หรือดำเนินนโยบายใดๆ แล้วส่งผลให้ตนเองหรือ
บุคคลใกล้ชิด หรือพวกพ้องได้ประโยชน์ โดยไม่อาจเอาผิดทางกฎหมายได้ จนมีผู้กล่าวว่า
การคอร์รัปชันในปัจจุบันได้เปลี่ยนจากลักษณะบุปเฟต์ คาบิเนต เป็น แกรนด์ ดินเนอร์คาบิเนต ที่
การคอร์รัปชันสมัยก่อนเกิดกับการคอร์รัปชันเพียงในลักษณะการติดสินบน แต่ในปัจจุบัน

³³ สัมภาษณ์ วันชัย มีชาติ, อาจารย์คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 12 กุมภาพันธ์ 2549.

การคอร์ปชั่นเปลี่ยนไปในลักษณะที่กว้างขวางขึ้น และเกี่ยวกับนโยบายหรือกฎเกณฑ์ในสังคมที่จะมีผลกับประชาชนโดยส่วนรวม³⁴

4.2.5.5 แนวทางแก้ไขปัญหาคอร์ปชั่นที่ซับซ้อน

1) แก้ไขรัฐธรรมนูญเพื่อปฏิรูปทางการเมือง ให้ประชาชนมีสิทธิและอำนาจในการจัดตั้งองค์กรที่เป็นฝ่ายประชาชนหรือฝ่ายเป็นกลาง เป็นอิสระ มีขีดความสามารถที่จะตรวจสอบและถอดถอนนักการเมืองและเจ้าหน้าที่ของรัฐได้เพิ่มขึ้น

เดิมที่เชื่อกันว่า หากประเทศเป็นประชาธิปไตย มีการแบ่งแยกอำนาจบริหาร ตุลาการ และนิติบัญญัติอย่างชัดเจน อำนาจทั้งสามประการนี้จะคอยตรวจสอบซึ่งกันและกัน ทำให้แต่ละฝ่ายไม่สามารถใช้อำนาจเพื่อแสวงหาผลประโยชน์ส่วนตนได้ หากความเชื่อนี้เป็นจริง ทำไมประเทศไทยซึ่งเป็นประชาธิปไตยจึงล้มเหลวในการแก้ไขปัญหาคอร์ปชั่นที่ซับซ้อน ก่อนจะตอบคำถามนี้ ต้องทราบหลักการสำคัญสี่ประการที่ป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาการแสวงหาผลประโยชน์จากอำนาจหน้าที่ ได้แก่ 1) ความโปร่งใส 2) ความรับผิดชอบ 3) ความเป็นกลาง และ 4) ความซื่อสัตย์ หลักการนี้ถูกเสนอขึ้นมาเนื่องจากการจะหานักการเมืองที่ทำงานอย่างโปร่งใส มีความรับผิดชอบ รู้จักวางตัวเป็นกลาง มีความซื่อสัตย์สุจริตมาดำรงตำแหน่งสำคัญทางการเมืองทุกตำแหน่งคงเป็นเรื่องยาก³⁵ ดังนั้น ตามหลักการนี้ การปฏิรูปการเมืองควรเริ่มจากการทำให้หลักการความโปร่งใสและความรับผิดชอบเป็นจริงขึ้นมาก่อน เพราะเมื่อการเมืองโปร่งใส ทุกคนสามารถตรวจสอบการทำงานของผู้ดำรงตำแหน่งได้ทุกเรื่อง มีกฎหมายกำหนดไว้อย่างชัดเจนเกี่ยวกับความรับผิดชอบ เมื่อเกิดความโปร่งใสขึ้นในการทำงาน ถึงแม้จะมีผลประโยชน์ที่ซับซ้อนมากมายเพียงใด นักการเมืองก็จะถูกบังคับให้อยู่ในกรอบ วางตัวเป็นกลาง และประพฤติตัวอย่างซื่อสัตย์สุจริตไม่ว่าจะสมัครใจหรือไม่ก็ตาม

สำหรับประเทศไทยนั้น ยังไม่มีความชัดเจนจากพรรคการเมืองว่า แต่ละพรรคมีนโยบายปฏิรูปการเมืองที่เป็นรูปธรรมอย่างไร เราจึงไม่ควรฝากความหวังไว้กับพรรคการเมืองอย่างเดียว สิ่งสำคัญคือ ควรเพิ่มบทบาทของภาคประชาชน องค์กรอิสระ และส่งเสริมให้สื่อวางตัวเป็นกลาง ตรวจสอบการทำงานของนักการเมืองและพรรคการเมืองของทุกพรรคอย่างเข้มข้น และประชาชนทุกคนควรตรวจสอบอยู่เสมอว่า ผู้แทนของเราเอาเสียงของเราไปใช้อย่างไร ถ้านำไปใช้

³⁴ สุริยะใส กตะศิลา, “บทบาทกลุ่มทุนธุรกิจในบริบทสังคมการเมืองไทย”, ใน ธรรมาภิบาลกับคอร์ปชั่นในสังคมไทย (กรุงเทพฯ: สถาบันวितถิตน์, 2546), หน้า 220 - 226.

³⁵ เกียรติอนันต์ ล้วนแก้ว, หน้าต่างความคิด: ผลประโยชน์ที่ซับซ้อน โจทย์สำคัญของการปฏิรูปการเมือง. [Online] Available : <http://www.bangkokbiznews.com>, 11/10/07.

ในทางที่ไม่ถูกต้อง เราย่อมมีสิทธิหักท้วง หากไม่มีการแก้ไข ก็ไม่ควรเลือกผู้แทนเหล่านี้อีกเลยในการเลือกตั้งครั้งต่อไป

2) ตราพระราชบัญญัติตั้งองค์กฤษฎีกาเพิ่มขึ้น เช่น องค์กฤษฎีกาข้อมูลข่าวสาร องค์กฤษฎีกาเพื่อความโปร่งใส และปฏิรูปกระบวนการได้มาซึ่งคณะกรรมการองค์การ ควรให้ได้คนที่ เป็นกลาง เป็นอิสระจากพรรคการเมืองจริงๆ

3) ปฏิรูปและบังคับใช้กฎหมายให้ผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมืองและครอบครัว ต้องโอนหุ้นให้ทรัสต์ และห้ามผู้มีตำแหน่งทางการเมืองเข้าไปเกี่ยวข้องกับที่จะเอื้อประโยชน์ให้บริษัทที่ ตนถือหุ้นอยู่ด้วย

4) ออกกฎหมายกำหนดให้ผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง ข้าราชการระดับสูงและ คู่สมรส รายงานและเปิดเผย (Disclosure) สถานการณ์เป็นเจ้าของทรัพย์สินตอนเริ่มเข้ารับ ตำแหน่ง และหลังจากพ้นตำแหน่ง หรือต้องรายงานทุกปี

5) การใช้หลักให้ผู้เกี่ยวข้องงดเว้น (Recusal) การเข้าร่วมพิจารณาเพื่อป้องกัน ผลประโยชน์ทับซ้อน เช่น ถ้าคณะกรรมการของหน่วยงานรัฐกำลังพิจารณาว่าจะจ้างบริษัทที่ บริक्षाเอกชนหรือให้บริษัทเอกชนเข้ามาประมูลรับงาน และมีกรรมการบางคนที่มีหรือเคยมี ความสัมพันธ์กับบางบริษัท กรรมการผู้นั้นต้องงดเว้นไม่เข้าร่วมการพิจารณาครั้งนั้น เป็นต้น³⁶

4.2.6 วิเคราะห์ผลดี – ผลเสีย ของสายการบินต้นทุนต่ำต่อเศรษฐกิจ การเมือง และ สังคม ไทย

ธุรกิจการบินมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจ การเมือง และสังคมของประเทศเป็น อย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขยายตัวของการค้าและการท่องเที่ยวของประเทศต่างๆ ในโลก ทำให้ประเทศต่างๆ ได้รับผลประโยชน์จากธุรกิจการบินทั้งทางตรงและทางอ้อมมากมาย เนื่องจาก ธุรกิจการบินได้มีส่วนช่วยในการขนส่งผู้โดยสารที่เป็นนักธุรกิจและนักท่องเที่ยวมาทางอากาศ ปัจจุบันนักท่องเที่ยวต่างประเทศที่มาท่องเที่ยวในประเทศไทยจะมากับการขนส่งทางอากาศถึง 90% ในขณะที่เดียวกันนักธุรกิจก็ใช้การขนส่งทางอากาศในการติดต่อค้าขายกับต่างประเทศเพิ่มขึ้น และอาศัยธุรกิจการบินในการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศอีกด้วย ทั้งนี้เพราะธุรกิจการบินมีความได้เปรียบด้านความเร็วในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า สามารถไปถึงที่หมายได้อย่าง รวดเร็ว ประหยัดเวลา และสะดวกในการเดินทาง จึงได้รับความนิยมจากผู้ใช้บริการมาก โดยเฉพาะธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ

³⁶ วิทยากร เชียงกูร, “เปิดวิจัย “ผลประโยชน์ทับซ้อน” ทำ “เศรษฐกิจ-สังคม” อ่อนแอวิกฤต” [Online] Available :

การที่ประเทศไทยมีการตื่นตัวในเรื่องสายการบินต้นทุนต่ำกันมากก็เนื่องมาจากประโยชน์ของสายการบินต้นทุนต่ำต่อเศรษฐกิจ การเมือง และสังคมไทยที่มีอยู่หลายประการ ซึ่งสรุปได้ดังนี้³⁷

1. การที่ประเทศไทยนอกจากจะมีสายการบินแห่งชาติ เป็นสายการบินหลักแล้วยังมีสายการบินต้นทุนต่ำที่เปิดดำเนินการเพิ่มขึ้นอีกมากมายนั้น ย่อมแสดงถึงความสามารถในด้านการบินพาณิชย์ อันเป็นการเชิดชูชื่อเสียงและศักดิ์ศรีของประเทศในปรากฏในสายตามชาวโลก
2. เป็นผลดีต่อดุลการชำระเงินของประเทศ ที่แม้ว่าสายการบินต้นทุนต่ำจะทำรายได้เข้าประเทศไม่มากนักเมื่อเทียบกับรายได้ประชาชาติ แต่ด้านดุลการชำระแล้ว นับว่ามีความสำคัญมาก เพราะสายการบินต้นทุนต่ำที่เกิดขึ้นจะได้ดุลการชำระเงินในรูปของค่าโดยสารและค่าระวางเป็นเงินตราต่างประเทศจากผู้ให้บริการต่างชาติ อีกทั้งประหยัดเงินตราต่างประเทศสำหรับผู้ให้บริการที่เป็นชาติเดียวกันด้วย นับเป็นการช่วยดุลการชำระเงินของประเทศได้อย่างมาก
3. ช่วยส่งเสริมการค้า เนื่องจากสายการบินจะช่วยขนส่งนักธุรกิจไปติดต่อการค้ากับต่างประเทศ และนำนักธุรกิจจากต่างชาติเข้ามาติดต่อกับประเทศไทย รวมทั้งติดการค้าภายในประเทศ เช่น การจัดงานแสดงสินค้าเอ็กซ์โปในประเทศไทย สายการบินจะนำนักธุรกิจไปชมสินค้าที่คาดว่าจะสั่งเข้าหรือส่งออกได้ อีกทั้งขนส่งสินค้าไปแสดงในงานให้ด้วย และเมื่อสามารถทำการค้าขายได้ ก็ยังช่วยขนส่งสินค้าไปยังประเทศคู่ค้าด้วย
4. ช่วยส่งเสริมการลงทุนภายในประเทศไทย การลงทุนเป็นสิ่งสำคัญในทางเศรษฐกิจทำให้เกิดการจ้างงาน อันเป็นการเพิ่มรายได้และความกินดีอยู่ดีให้กับประชาชน ฉะนั้นรัฐบาลของประเทศต่างๆ จึงพยายามส่งเสริมการลงทุนในประเทศให้มากขึ้น สายการบินต้นทุนต่ำมีส่วนช่วยการลงทุนทั้งทางตรงและทางอ้อม กล่าวคือ การลงทุนทางตรงนั้นสายการบินเป็นผู้ลงทุนในกิจการบริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศ จำต้องลงทุนด้านต่างๆ พร้อมทั้งมีการจ้างงานมากมายเพื่อประสิทธิภาพการให้บริการ นอกจากนี้ยังนำนักลงทุนจากต่างประเทศเข้ามาศึกษาหาหนทางเพื่อลงทุนในประเทศของตนอันเป็นการส่งเสริมการลงทุนทางอ้อมอีกด้วย
5. เป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศไทย เนื่องจากธุรกิจการท่องเที่ยวเป็นตัวขับเคลื่อนเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ ช่วยสร้างงาน สร้างรายได้และกระจายรายได้สู่ชุมชน เป็นที่มาของรายได้และเงินตราต่างประเทศ อีกทั้งยังมีผลทวีคูณ (Multiplier Effects) ที่จะทำให้เศรษฐกิจส่วนอื่นๆ ขยายตัวตามไปด้วย เช่น โรงแรม ภัตตาคาร ร้านอาหารของที่ระลึก เป็นต้น การที่จะมีนักท่องเที่ยวต่างชาติมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศนั้นๆ ฉะนั้นการมีสายการบินของประเทศหลายๆ สายการบิน ก็ย่อมช่วยในการโฆษณาและ

³⁷ บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, เรื่องเดียวกัน, หน้า 304 – 308.

ประชาสัมพันธทางการท่องเที่ยวให้นักท่องเที่ยวต่างชาติเข้ามา มากๆ อันจะทำให้เพิ่มรายได้ให้แก่ สายการบินนั้นๆ และยังช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวของชาติด้วย

6. เป็นการบริการเส้นทางด้านการเมือง เมื่อมีสายการบินของประเทศหลายๆ สายการบิน ก็สามารถเปิดเส้นทางไปยังต่างประเทศที่มีสัมพันธอันดี หรือเปิดเส้นทางบินไปยัง อาณานิคมเพื่อผลประโยชน์ทางการเมือง แม้ว่าเส้นทางดังกล่าวอาจจะไม่คุ้มทุนในการดำเนินการ บ้างก็ตาม

7. เป็นแหล่งประกอบอาชีพและฝึกวิชาชีพเฉพาะ ธุรกิจการบินเป็นแหล่งประกอบ อาชีพแห่งหนึ่งซึ่งมีพนักงานเป็นจำนวนมากและเป็นอาชีพเฉพาะที่ต้องฝึกความชำนาญเป็น พิเศษ ฉะนั้นพนักงานของธุรกิจการบินล้วนได้รับการคัดเลือกและผ่านการฝึกฝนจนเกิดความ ชำนาญงาน นับเป็นการผลิตและพัฒนาบุคลากรในอาชีพสาขาต่างๆ ในกับประเทศด้วย

8. สามารถช่วยสนับสนุนรัฐบาลและเอกชนในการประชาสัมพันธและแก้ปัญหา ดุกเฉินได้ ธุรกิจการบินมีส่วนช่วยสนับสนุนรัฐบาลในการเผยแพร่ศาสนา วัฒนธรรม การกีฬา การศึกษา ตลอดจนการเมืองระหว่างประเทศตามที่ส่วนราชการ องค์การ สมาคม ได้ติดต่อขอ ความร่วมมือเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ อีกทั้งมีส่วนช่วยแก้ปัญหาดุกเฉินเมื่อรัฐบาลร้องขอมา เช่น นำเครื่องอุปโภคบริโภคไปช่วยผู้ประสบอุทกภัยตามภาคต่างๆ หรือนำนักการเมืองออก นอกประเทศในภาวะวิกฤต เป็นต้น

9. สามารถช่วยขยายตลาดการบินในประเทศได้ โดยจะช่วยเปลี่ยนรูปแบบของ การเดินทางในประเทศเป็นการเดินทางด้วยเครื่องบิน จากเดิมที่เดินทางด้วยรถไฟ หรือรถประจำ ทาง หรือแม้กระทั่งเพิ่มจำนวนเที่ยวบินของการเดินทางขึ้นเนื่องจากความสะดวกรวดเร็ว และราคา ที่ประหยัด ซึ่งผู้โดยสารเหล่านี้ส่วนหนึ่งจะถูกส่งต่อไปยังสายการบินไทยเพื่อเดินทางต่อไปใน เส้นทางที่สายการบินต้นทุนต่ำไม่ได้ครอบคลุม

10. ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนา ปรับปรุง และมีการใช้ท่าอากาศยานภูมิภาคมาก ขึ้น ตลอดจนพัฒนาท่าอากาศยานภูมิภาคที่มีศักยภาพในสู่การเป็นศูนย์กลางการบิน (Hub) เนื่องจากสายการบินต้นทุนต่ำจะทำให้เกิดแรงจูงใจให้ผู้โดยสารจากประเทศต่างๆ ในภูมิภาค เดินทางมายังประเทศไทยมากขึ้น เมื่อมีจำนวนผู้ใช้บริการขนส่งทางอากาศมากขึ้นแล้ว ผลประการ หนึ่งที่จะเกิดขึ้นก็คือ การใช้ท่าอากาศยานหรือสนามบินภูมิภาคมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากมี การสนับสนุนให้มีการเปิดบริการในเส้นทางรองและเส้นทางย่อยมากขึ้น จะทำให้จำนวนผู้ใช้ สนามบินภูมิภาคเพิ่มขึ้นทั้งสนามบินที่มีผู้ใช้บริการมากอยู่แล้วและในสนามบินที่มีผู้ใช้บริการน้อย การที่มีผู้ใช้บริการสนามบินเพิ่มขึ้นส่งผลต่อการพัฒนาและปรับปรุงสนามบินให้มีคุณภาพและ มาตรฐานสูงขึ้น รวมทั้งส่งผลต่อความเจริญของท้องถิ่นในด้านต่างๆ เช่น ด้านธุรกิจและ การท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น ในกรณีของสนามบินภูมิภาคที่อยู่ใกล้แหล่งธุรกิจหรือแหล่งท่องเที่ยว และยังมีผลต่อการพัฒนาสนามบินภูมิภาคดังกล่าวไปสู่การเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค

ศูนย์กลางการบิน (Hub) หมายถึง สถานที่ที่มีจำนวนเที่ยวบินขึ้นลงมาก และมีปริมาณคนโดยสารหรือสินค้าผ่าน และเข้าหรือออกสูง โดยทั่วไปสามารถจำแนกออกได้เป็นหลายประเภท ศูนย์กลางการบินขนาดใหญ่เป็นสนามบินที่มีคนโดยสารหรือสินค้าเดินทางผ่านเพื่อต่อเที่ยวบินไปยังจุดอื่นๆ ในปริมาณสูง ส่วนใหญ่เป็นสนามบินที่มีที่ตั้งภูมิศาสตร์เหมาะแก่การเป็นชุมทางของเที่ยวบินและของการเดินทาง โดยทั่วไปมีสายการบินที่ให้บริการต่อไปยังเส้นทางระยะไกลมากกว่าหนึ่งสายการบิน³⁸

จากคำจำกัดความข้างต้นแสดงให้เห็นว่า องค์ประกอบสำคัญที่ใช้ในการตัดสินว่าจะสนับสนุนสนามบินภูมิภาคแห่งใดเป็นศูนย์กลางการบิน ได้แก่ จำนวนสายการบินจำนวนเที่ยวบินขึ้นหรือลง จำนวนจุดในเครือข่ายการบินที่เชื่อมโยงไปยังศูนย์ จำนวนคนโดยสารขาเข้าหรือออกหรือผ่าน จำนวนสินค้า และจำนวนไปรษณีย์ภัณฑ์เข้าหรือออกหรือผ่าน โดยปัจจัยที่เอื้อต่อการเป็นศูนย์กลางการบินได้แก่³⁹

10.1 สถานที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ สถานที่ตั้งที่เหมาะสมคือ อยู่ในจุดที่สามารถเชื่อมโยงไปยังจุดต่างๆ โดยรอบได้สะดวก ในระยะทางที่ไม่ไกลเกินไป และใช้ระยะเวลาในการเดินทางไม่มากเกินไป

10.2 สนามบิน สนามบินที่ใช้เป็นศูนย์กลางการบินต้องมีความพร้อม มีขีดความสามารถในการรองรับเครื่องบิน จำนวนเที่ยวบิน จำนวนผู้โดยสาร และจำนวนสินค้าได้เพียงพอต่อความต้องการ ตลอดจนมีบริการพื้นฐานที่เพียงพอต่อการอำนวยความสะดวก ได้แก่ หลุมจอดเครื่องบิน น้ำมัน คริวการบินหรืออาหาร คลังสินค้า ด้านศุลกากรด่านตรวจคนเข้าเมือง ด้านกักกันโรค สิ่งอำนวยความสะดวกและให้ความปลอดภัยกับผู้โดยสารผ่าน (Transit) ในสนามบิน ที่จอดรถ และบริการรับ – ส่ง เข้าเมือง

10.3 ภาครัฐกิจ การท่องเที่ยว และการส่งออกหรือนำเข้าสินค้า เป็นผู้ใช้บริการของสนามบินที่มีส่วนสนับสนุนให้สนามบินเป็นศูนย์กลางการบิน

10.4 สายการบิน การที่สายการบินใดเลือกใช้สนามบินใดเป็น Hub Airport ของตน ย่อมเป็นปัจจัยเกื้อหนุนส่วนหนึ่งในการพัฒนาสนามบินเป็นศูนย์กลางการบินสำหรับสายการบินอื่นๆ ได้

10.5 นโยบายการบินและมาตรการส่งเสริมอื่น ทั้งของภาครัฐและเอกชน การที่มีการใช้สนามบินภูมิภาคมากขึ้น ตลอดจนพัฒนาสนามบินภูมิภาคที่มีศักยภาพไปสู่การเป็นศูนย์กลางการบิน น่าจะก่อให้เกิดประโยชน์ ดังนี้

³⁸ กระทรวงคมนาคม, การส่งเสริมให้ท่าอากาศยานภูมิภาคเป็นศูนย์กลางการบิน และสนับสนุนอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว (กรุงเทพฯ: กระทรวงคมนาคม, 2545), หน้า 6.

³⁹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 7.

10.5.1 กระตุ้นให้เกิดการพัฒนาศักยภาพด้านธุรกิจการบินของประเทศมากขึ้นเนื่องจากทุกฝ่ายต้องพยายามสร้างคุณภาพและมาตรฐานเพื่อให้สามารถแข่งขันในตลาดการบินที่ขยายตัวขึ้น

10.5.2 เกิดการขยายตัวในธุรกิจด้านต่างๆ มากขึ้น เนื่องจากการขนส่งทางอากาศจะมีราคาถูกลง ทำให้ช่วยลดต้นทุนการดำเนินการได้ และช่วยให้ประหยัดเวลามากขึ้น

10.5.3 มีโอกาสในการพัฒนาสนามบินภูมิภาคของไทยไปสู่การเป็นศูนย์กลางการบินภูมิภาคในระดับระหว่างประเทศ เนื่องจากสนามบินภูมิภาคของไทยสามารถเชื่อมโยงกับจุดต่างๆ ของโลกได้

11. ประโยชน์ต่อประชาชนโดยตรงคือ การเปิดโอกาสให้ประชาชนมีโอกาสเดินทางด้วยเครื่องบินมากขึ้น การแข่งขันของสายการบินต้นทุนต่ำด้วยกันเอง ทำให้ราคาค่าโดยสารทางอากาศถูกลง เนื่องจากสายการบินจะต้องใช้กลยุทธ์ราคาเพื่อหาลูกค้ามาใช้บริการสายการบินของตนมากที่สุด และยังครอบคลุมเส้นทางทั่วประเทศ ราคาของการเดินทางด้วยเครื่องบินที่ไม่ได้แตกต่างกันกับการเดินทางด้วยวิธีอื่น แต่ช่วยประหยัดเวลาได้มากกว่า น่าจะสามารถจูงใจให้ประชาชนใช้บริการมากขึ้น จากเดิมที่คนส่วนใหญ่จะรู้สึกว่าการเดินทางด้วยเครื่องบินเป็นเรื่องไกลตัว เนื่องจากต้องใช้ค่าใช้จ่ายสูง

นอกจากนั้นยังส่งผลให้ผู้ประกอบการจำเป็นต้องพัฒนามาตรฐานและคุณภาพของตนในทุกๆ ด้าน เนื่องจากตลาดการบินไม่ใช่ตลาดผูกขาดอีกต่อไป และผู้ที่ตัดสินใจตัดสินใจซื้อบริการคือ ประชาชนผู้ใช้บริการ

12. ส่งเสริมธุรกิจ SMEs ทั่วประเทศ เนื่องจากจะเปิดโอกาสให้นักธุรกิจรายย่อยในท้องถิ่นต่างๆ ได้มีโอกาสได้เดินทางอย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ในราคาประหยัดเพื่อติดต่อธุรกิจรวมถึงการทำกิจกรรมต่างๆ

13. ทำให้เกิดการท่องเที่ยวแบบภายในวันเดียว (Day Trip) โดยเฉพาะในแหล่งท่องเที่ยวยอดนิยมอย่างเช่น เชียงใหม่ เชียงราย หรือภูเก็ต เพราะสายการบินต้นทุนต่ำสามารถลดเวลาในการเดินทางลงได้⁴⁰

ในขณะเดียวกัน การกำเนิดของสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทยก็ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งผู้โดยสารในประเทศปัจจุบัน ทั้งนี้กลุ่มผู้ประกอบการที่จะได้รับผลกระทบโดยตรง รวมทั้งจะต้องปรับกลยุทธ์ธุรกิจเพื่อรักษาส่วนแบ่งตลาด ได้แก่

⁴⁰ ชาญชัย วรกุลยากุล และ วรินทร์ หงสกุล, “ใครเป็นเลิศด้านศูนย์กลางการบินใน ASEAN”, วารสารส่งเสริมการลงทุน (มีนาคม 2547): 29 – 32

1. ธุรกิจสายการบินที่ให้บริการภายในประเทศอยู่ในปัจจุบัน อันได้แก่ การบินไทย สายการบินแห่งชาติของประเทศไทย ซึ่งเป็นกิจการของรัฐ โดยในส่วนของ การลงทุนจำนวนมหาศาลนั้น ก็เป็นภาษีของประชาชนไทย ต้องเผชิญกับภาวะการแข่งขันที่รุนแรงจากสายการบินต้นทุนต่ำทั้งในเส้นทางภายในประเทศและเส้นทางระหว่างประเทศ แม้ว่าลักษณะผู้โดยสารของสายการบินต้นทุนต่ำจะเป็นคนละตลาดกับการบินไทย แต่ก็มีผลกระทบต่อส่วนแบ่งตลาดและเกิดการตัดราคากันในบางเส้นทาง⁴¹ ส่งผลให้ผลการดำเนินงานในช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. 2547 เป็นต้นมา มีกำไรก่อนหักภาษีเงินได้จากการประกอบการลดลงจากปีก่อนๆ อย่างเห็นได้ชัด และมีแนวโน้มว่ากำไรถึงแม้จะเพิ่มขึ้นตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2549 เป็นต้นไป แต่ก็เพิ่มขึ้นในอัตราที่ลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงก่อนจะมีสายการบินต้นทุนต่ำเกิดขึ้น ดังนั้น หากผลกำไรลดลง ผลประโยชน์ตอบแทนสู่ประชาชนที่เสียภาษีก็ย่อมน้อยลงด้วย งบประมาณรัฐบาลที่จะนำไปพัฒนาเศรษฐกิจ สังคมไทย ให้เจริญเติบโตก็ย่อมลดน้อยลงตามไปด้วย ถึงแม้ว่าบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จะบอกว่า สายการบินต้นทุนต่ำแย่งส่วนแบ่งตลาดไปบางส่วน แต่น่าจะส่งผลดีต่อบริษัทโดยรวมมากขึ้น เนื่องจากมูลค่าตลาดโดยรวมโตขึ้น และบริษัท ก็เชื่อว่าการแข่งขันที่เกิดจากสายการบินต้นทุนต่ำจะไม่รุนแรงดังที่เกิดขึ้นในประเทศสหรัฐอเมริกาหรือในยุโรปเนื่องจากธุรกิจสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบในภูมิภาคนี้มีลักษณะดังนี้ (1) คิดอัตราค่าโดยสารค่อนข้างต่ำอยู่แล้ว (2) ค่าใช้จ่ายด้านพนักงานมีสัดส่วนไม่มากเมื่อเทียบกับต้นทุนทั้งหมด (3) สิทธิการบินมีจำกัด (4) ขาดแคลนกำหนดเวลาการใช้สล็อตบิน (Time Slot) ในสนามบินที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น เช่น ที่ญี่ปุ่น (5) ในภูมิภาคนี้มีสนามบินรองที่คิดค่าบริการลงจอดในราคาถูกลงหน่อยแห่ง ทำให้สายการบินต้นทุนต่ำไม่สามารถลดต้นทุนการให้บริการได้มากนักก็ตาม แต่หากวิเคราะห์เหตุผลในการจัดตั้งสายการบินนกแอร์ ขึ้นมา ก็เพื่อเป็นการรักษาส่วนแบ่งของตลาดผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางในราคาประหยัด ซึ่งบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จะไม่แข่งขันในด้านราคา แต่จะเน้นการให้บริการแบบเต็มรูปแบบ ซึ่งก็หมายความว่า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ก็ต้องได้รับผลกระทบจากการเกิดขึ้นของสายการบินต้นทุนต่ำ โดยเฉพาะไทยแอร์เอเชีย อยู่ไม่น้อยเลยไม่อย่างนั้นคงไม่ร่วมมือกับกลุ่มพันธมิตรจัดตั้งสายการบินนกแอร์ขึ้นมาอย่างแน่นนอน ดูตัวเลขจากตาราง 4.10

⁴¹ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน), “รายงานประจำปี 2548”, หน้า 50.

ตาราง 4.10 ผลการดำเนินงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในรอบ 5 ปี

	2549	2548	2547	2546	2545
จำนวนเครื่องบิน	82	84	83	81	81
ปริมาณชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชม.)	324,366	304,535	304,325	279,654	281,286
ปริมาณการผลิต (ล้านตัน-กม.)	10,269	9,791	9,686	8,870	8,752
ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน-กม.)	7,001	6,565	6,478	5,850	6,027
อัตราส่วนการบรรทุก (%)	68.2	67.1	66.9	66.0	68.9
จำนวนผู้โดยสาร (000)	18,574	18,133	19,540	17,048	18,315
ปริมาณที่นั่ง (ล้านที่นั่ง-กม.)	71,594	69,843	69,830	63,826	63,198
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านคน-กม.)	53,989	49,931	50,633	44,396	46,571
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (%)	75.4	71.5	72.5	69.6	73.7
ปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กม.)	3,780	3,492	3,401	3,125	3,064
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กม.)	2,048	1,986	1,839	1,780	1,771
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%)	54.2	56.9	54.1	57.0	57.8
จำนวนพนักงาน (คน)	26,488	25,876	25,884	25,531	25,516
กำไรก่อนหักภาษีเงินได้ (ล้านบาท)	12,822	9,906	14,284	17,431	14,416

ที่มา: บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ในกรณีของการบินไทย ซึ่งเป็นสายการบินแห่งชาติด้วยนั้น ปัจจุบันมีอัตราค่าโดยสารมาตรฐานที่สูงกว่าสายการบินต้นทุนต่ำถึง 2 เท่า (อาทิ ค่าโดยสารชั้นประหยัดระหว่างกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ของการบินไทยปัจจุบันอยู่ที่ประมาณ 2,760 บาทต่อเที่ยว ในขณะที่ค่าโดยสารของแอร์ เอเชีย อยู่ที่ประมาณ 1,657 บาทต่อเที่ยว)* การบินไทยจึงไม่อยู่ในฐานะที่จะแข่งขันทางราคาได้ แม้ว่าจะยังคงเป็นทางเลือกให้กับผู้โดยสารที่เน้นความสะดวกสบายและบริการที่แตกต่าง ในขณะที่สายการบินเอกชนอื่นๆ ที่ให้บริการในประเทศอยู่ในขณะนี้ เช่น โอเรียนท์ ไทย แอร์ไลน์ส, บางกอก แอร์เวย์ส,

* ข้อมูล ณ วันที่ 15 กันยายน 2549

พีบีแอร์, ภูเก็ตแอร์ไลน์ส, แอร์ อันตามัน อาจผสมผสานกลยุทธ์ด้านราคามาใช้ร่วมกับกลยุทธ์ด้านบริการ แม้ว่า การปรับลดราคาก็ยังมีข้อจำกัดด้านต้นทุน

ยิ่งไปกว่านั้น การกำเนิดของสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทยโดยผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์อย่างแอร์ เอเชีย ได้ทำให้ภาวะการแข่งขันในธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทางอากาศร้อนระอุขึ้นมาทันที การรุกตลาดของแอร์เอเชียได้ทำให้ผู้ประกอบการสายการบินหลายราย ต้องฉีกตัวมาจัดตั้งโลว์คอสต์แอร์ไลน์สในเครือเพื่อจะปกป้องส่วนแบ่งตลาดของตนไว้ ผู้ประกอบการสายการบินในประเทศบางรายที่ก่อนหน้านี้ได้มีแผนจะให้บริการแบบโลว์คอสต์อยู่แล้ว จึงต้องรีบเปิดตัวบริการสายการบินต้นทุนต่ำของตนสู่ตลาดทันที ซึ่งแม้กลยุทธ์การตลาดเพื่อโปรโมทบริการใหม่นี้อาจหมายถึงการขาดทุนในระยะแรกก็ตาม ทั้งนี้สายการบินโอเรียนท์ไทยแอร์ไลน์สได้จัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำในเครือชื่อ วัน-ทู-โก (One-Two-Go) เริ่มให้บริการในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2546 เริ่มจากเส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ด้วยอัตราค่าโดยสารโปรโมชั่นที่ 999 บาทต่อเที่ยว จากนั้นมีแผนจะทยอยเปิดให้บริการในเส้นทางอื่นๆ อาทิ ภูเก็ต เชียงราย อุตรดิตถ์ ขอนแก่น อุบลราชธานี ฯลฯ ในปีถัดไปโดยจะเช่าเครื่องบินโบอิง 757 มาให้บริการ

นอกจากนี้ สายการบินพีบีแอร์ก็เปิดให้บริการโลว์คอสต์ภายใต้ชื่อ ไดเอ็ต เจ็ต (Diet Jet) โดยจะทดลองให้บริการเป็นเวลา 4 เดือนตั้งแต่เดือนธันวาคม พ.ศ. 2546 ด้วยการปรับเส้นทางและเที่ยวบินที่มีอยู่เดิม รวมทั้งใช้เครื่องบินที่มีอยู่ของพีบีแอร์บางส่วนมาให้บริการ เริ่มจากเส้นทางกรุงเทพฯ-กระบี่ อัตราค่าโดยสารเริ่มต้นที่ 555 บาทต่อเที่ยวแต่ต้องจ่ายเงินล่วงหน้า 15 วัน และ 909 บาทต่อเที่ยวโดยจ่ายเงินล่วงหน้า 7 วัน ทั้งนี้ยังไม่รวมค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ ภายใต้เงื่อนไขที่บริษัทกำหนด และอัตราค่าโดยสารราคาต่ำนี้จะมีจำนวนจำกัดเพียงไม่กี่ที่นั่งในแต่ละเที่ยวบิน ในขณะที่การบินไทยก็ได้มีแผนจะจัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำมาระยะหนึ่งแล้ว โดยได้ทำการศึกษาตลอดจนดำเนินการเพื่อจัดหาพันธมิตรร่วมทุน โดยที่การบินไทยจะถือหุ้นระหว่างร้อยละ 25-49

2. กิจการที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางบก อันได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย และธุรกิจรถทัวร์ปรับอากาศ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง บริษัทขนส่ง จำกัด ก็ได้รับผลกระทบจากการให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำเช่นกัน จากตารางสถิติการรถไฟ (ดูตารางที่ 4.11) ปีงบประมาณ 2544 – 2548 จำนวนผู้โดยสารลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะช่วงปีงบประมาณ 2546 – 2547 ลดลงถึง 6.02% จากเดิมปีพ.ศ. 2546 จำนวนผู้โดยสาร 54,130 (พันคน) ลดลงเหลือ 50,873 (พันคน) ในปี พ.ศ. 2547⁴² โดยเป็นผลมาจากมีผู้โดยสารทางบกส่วนหนึ่งที่แต่เดิมนิยมโดยสารรถไฟหรือรถทัวร์ปรับอากาศ อาจจะไปให้บริการทางอากาศของสายการบินต้นทุนต่ำแทน เนื่องจากความแตกต่างของราคากระหว่างการเดินทางทางบกกับการเดินทางด้วยเครื่องบิน

⁴² การรถไฟแห่งประเทศไทย, สถิติการรถไฟ ปีงบประมาณ 2544 – 2548.

จะลดลง ทั้งนี้อัตราค่าโดยสารของสายการบินต้นทุนต่ำ ยกตัวอย่างในกรณีเส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่จะอยู่ที่ประมาณ 1,000 บาทต่อเที่ยว ซึ่งต่ำกว่าค่าโดยสารรถไฟตู้นอนปรับอากาศชั้นหนึ่งที่ราว 1,200 บาทต่อเที่ยว และแม้ว่าค่าโดยสารสายการบินต้นทุนต่ำที่ประมาณ 1,000 บาทต่อเที่ยวนี้จะสูงกว่าค่าโดยสารรถไฟตู้นอนปรับอากาศชั้นสองหรือค่าโดยสารรถทัวร์ปรับอากาศ (วีไอพี 24 ที่นั่ง) ที่มีราคาประมาณ 600-700 บาทต่อเที่ยวในเส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่เหมือนกันก็ตาม แต่ระยะเวลาที่ใช้เดินทางด้วยรถไฟหรือรถทัวร์ ดังนั้นจุดเด่นด้านความรวดเร็วด้วยราคาที่ไม่แพงนักอาจจะเป็นปัจจัยดึงดูดให้คนจำนวนไม่น้อยหันไปใช้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำ อย่างไรก็ตามสายการบินก็มีข้อจำกัดที่สามารถให้บริการเฉพาะเส้นทางระหว่างจังหวัดหลักๆ ที่มีสนามบินเท่านั้น ในขณะที่รถไฟและรถทัวร์ยังคงเป็นระบบขนส่งพื้นฐานสำหรับผู้โดยสารในประเทศเพราะสามารถเข้าถึงพื้นที่ต่างๆ ของประเทศได้มากกว่า ในทำนองเดียวกัน การเข้ามาของสายการบินต้นทุนต่ำจะเป็นการผลักดันให้กิจการขนส่งผู้โดยสารทางบกต้องปรับตัวและปรับแผนการตลาดเพื่อรับมือกับคู่แข่งหน้าใหม่ ควบคู่ไปกับการปรับปรุงบริการ ตัวอย่างเช่น ในกรณีของการรถไฟแห่งประเทศไทยอาจต้องทำการเจาะตลาดกลุ่มลูกค้าที่นิยมการเดินทางท่องเที่ยวที่มีการชมทัศนียภาพสองข้างทาง (Niche Market) ไปด้วย พร้อมๆ ไปกับการบริการที่สะดวกสบายเป็นต้น ดังนั้น ในแง่ของผู้บริโภคแล้ว การกำเนิดของสายการบินต้นทุนต่ำและการแข่งขันในการให้บริการจึงเท่ากับเป็นการเพิ่มทางเลือกให้ผู้บริโภคหรือผู้เดินทางที่จะได้รับประโยชน์จากการแข่งขันด้านราคาและคุณภาพของบริการจากผู้ประกอบการทั้งที่เป็นผู้ประกอบการในธุรกิจสายการบินและผู้ประกอบการกิจการขนส่งผู้โดยสารทางบก อย่าง รถไฟและรถทัวร์

ตาราง 4.11 ตารางสถิติการรถไฟ ปีงบประมาณ 2544 – 2548

รายการ	2544	2545	2546	2547	2548
ระยะทางที่เปิดเดินรถ (กม.)	4,044	4,044	4,044	4,035	4,035
ความยาวของทางรถไฟ (กม.)	4,880	4,880	5,382	5,334	5,334
สถานีรถไฟ					
สถานี	454	455	455	453	441
ที่หยุดรถ	165	165	163	166	175
จำนวนรถ (คัน)					
รถจักรไอน้ำ	5	5	5	5	5
รถดีเซล	281	279	279	278	278
รถดีเซลราง	285	249	248	248	248
รถโดยสาร	1,238	1,241	1,239	1,239	1,244
รถสินค้า	7,901	7,426	7,312	6,900	6,693

รายการ	2544	2545	2546	2547	2548
รวมรายได้ (พันบาท)	7,827,904	8,076,912	8,655,668	8,635,746	8,389,302
รายได้จากการโดยสาร	3,826,890	3,895,935	4,025,748	3,931,904	3,869,830
รายได้จากการบรรทุกสินค้า	1,872,041	1,932,592	2,074,837	2,203,436	2,123,104
รายได้อื่นๆ	2,128,973	2,248,385	2,555,083	2,500,406	2,396,368
จำนวนคนโดยสาร (พันคน)	56,325	55,748	54,130	50,873	49,671
ชั้น 1	119	130	129	124	120
ชั้น 2	4,650	4,866	4,633	4,391	4,427
ชั้น 3	51,556	50,752	49,368	46,357	45,124
กิโลเมตรผู้โดยสาร (ล้านกม.)	10,321	10,378	10,251	9,332	9,052
สินค้าที่บรรทุก (พันตัน)	9,607	9,917	11,356	13,796	12,784
ประเภทเหมาคัน	9,590	9,898	11,335	13,774	12,759
หีบห่อ	17	19	21	22	25

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 4.12 เปรียบเทียบอัตราค่าโดยสารและระยะเวลาเดินทางของการขนส่งผู้โดยสารประเภทต่างๆ

เส้นทางหลัก/ ค่าโดยสารและ เวลาเดินทาง โดยเฉลี่ยต่อเที่ยว	สายการบิน ต้นทุนต่ำ* (อัตรา โดยเฉลี่ย)	สายการบิน ปกติ* (ชั้นประหยัด)	รถไฟตู้นอน ปรับอากาศ (อัตราโดยเฉลี่ย)	รถโดยสาร/รถทัวร์ (ปรับอากาศ) 24 ที่นั่ง/32 ที่นั่ง
กรุงเทพฯ-เชียงใหม่	900-1,000 บาท 1 ชั่วโมง 10 นาที	2,170 บาท 1 ชั่วโมง 10 นาที	ชั้นหนึ่ง 1,223 บาท ชั้นสอง 681 บาท 11 ชั่วโมง	470 บาท 625 บาท 10 ชั่วโมง
กรุงเทพฯ-ภูเก็ต	1,200 บาท 1 ชั่วโมง 20 นาที	2,625 บาท 1 ชั่วโมง 20 นาที	ชั้นหนึ่ง 1,149 บาท ชั้นสอง 648 บาท 11 ชั่วโมง (ลงที่สุราษฎร์ธานี)	567 บาท 755 บาท 13 ชั่วโมง

เส้นทางหลัก/ ค่าโดยสารและ เวลาเดินทาง โดยเฉลี่ยต่อเที่ยว	สายการบิน ต้นทุนต่ำ* (อัตรา โดยเฉลี่ย)	สายการบิน ปกติ* (ชั้นประหยัด)	รถไฟ鈍นอน ปรับอากาศ (อัตราโดยเฉลี่ย)	รถโดยสาร/รถทัวร์ (ปรับอากาศ) 24 ที่นั่ง/32 ที่นั่ง
กรุงเทพฯ-หาดใหญ่	1,300 บาท 1 ชั่วโมง 30 นาที	2,990 บาท 1 ชั่วโมง 30 นาที	ชั้นหนึ่ง 1,364 บาท ชั้นสอง 745 บาท 14 ชั่วโมง	624 บาท/ 830 บาท 13 ชั่วโมง

* ยังไม่รวมค่าภาษีและประกันภัย

ที่มา: ผู้ศึกษารวบรวมข้อมูลจากเว็บไซต์ของสายการบินต่างๆ การรถไฟแห่งประเทศไทย และ
กรมการขนส่งทางบก

หากเปรียบเทียบผลประกอบการของสายการบินไทยแอร์เอเชีย กับบริษัท
การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในปีงบประมาณ 2548 จากตาราง 4.2 และ 4.10 แล้ว (ไม่สามารถ
เปรียบเทียบกับสายการบินนกแอร์และวันทูโกได้ เนื่องจากไม่เปิดเผยผลประกอบการใน
ปีงบประมาณ 2548) จะเห็นว่า จากเดิมที่สายการบินไทยแอร์เอเชีย ขาดทุนอย่างมหาศาลใน
ปีงบประมาณ 2547 แต่กลับประสบผลสำเร็จโดยได้รับกำไรเพิ่มขึ้นอย่างมากในปีงบประมาณ
2548 ซึ่งใช้เวลาเพียงแค่ 1 ปีในการดำเนินงาน ในทางกลับกัน บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)
กลับมีผลประกอบการกำไรลดลงอย่างมากในปีงบประมาณ 2548 เมื่อเปรียบเทียบกับ
ปีงบประมาณ 2547 ซึ่งมีการเริ่มดำเนินกิจการสายการบินต้นทุนต่ำขึ้นในประเทศไทย ดังนั้นจึง
วิเคราะห์ได้ว่า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เสียส่วนแบ่งทางการตลาดให้แก่ธุรกิจ
สายการบินต้นทุนต่ำอย่างมาก (โดยเฉพาะจากสายการบินไทยแอร์เอเชีย วิเคราะห์จากข้อมูล
ผลประกอบการเท่าที่สามารถค้นหาได้) จนต้องมีการปรับกลยุทธ์ทางการตลาดและร่วมทุนกับ
พันธมิตรเปิดสายการบินนกแอร์ขึ้นมาแย่งชิงส่วนแบ่งทางการตลาดของตลาดผู้โดยสารที่ต้องการ
เดินทางในราคาประหยัดกลับคืนมา

จากรายละเอียดเกี่ยวกับสายการบินต้นทุนต่ำข้างต้น แสดงให้เห็นว่า
ผลอย่างเป็นรูปธรรมของการนำนโยบายการเปิดบินเสรีภายในประเทศไปปฏิบัติ ข้อดีของสายการ
บินต้นทุนต่ำอยู่ที่โอกาสในการแข่งขันอย่างเสรีของสายการบิน และการที่ประชาชนมีโอกาส
เดินทางด้วยเครื่องบินในราคาที่ถูกลง อย่างไรก็ตาม ผู้ศึกษาคิดว่ามีข้อควรระวังบางประการที่ควร
คำนึงถึงเพื่อป้องกันมิให้ก่อให้เกิดปัญหาในอนาคต

ประการแรก การให้บริการสายการบินต้นทุนต่ำเปิดโอกาสให้มีการแข่งขันอย่างเสรีในเรื่องของราคาตัวเครื่องบิน สิ่งที่รัฐต้องคำนึงถึงเป็นอันดับแรก คือ คุณภาพและมาตรฐานในเรื่องของความปลอดภัยและการบริการ นายวีระกาญจน์ สุขบุญกุล ผู้จัดการกองประสานงานการโดยสาร บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) กล่าวถึงข้อควรระวังในเรื่องของ Low Cost Airlines ว่า “ควรกำหนดให้มีกฎหมายหรือมาตรการคุ้มครองผู้บริโภคด้วย ไม่ควรเน้นที่ราคาถูกลงอย่างเดียว แต่บริการไม่ดี จองที่แล้วก็ไม่ได้ ต้องมีบทลงโทษผู้ประกอบการด้วย” รัฐจึงควรศึกษาหามาตรการป้องกันในเรื่องดังกล่าว เพราะเท่าที่ผ่านมามีปัญหาในเรื่องของการบริการเกิดขึ้น ซึ่งหากมีปัญหาดังกล่าวเกิดขึ้นบ่อยๆ จะทำให้เกิดปัญหาขาดความเชื่อมั่นในบริการของสายการบินต้นทุนต่ำ นอกจากนี้ การแข่งขันด้านราคาอย่างรุนแรงอาจส่งผลให้บางสายการบินไม่สามารถอยู่รอดได้ รัฐจึงควรพิจารณาว่าจะให้ความช่วยเหลือหรือสนับสนุนอย่างไรให้สายการบินที่มีความพร้อมแต่ไม่สามารถสู้เรื่องราคาได้ สามารถดำเนินกิจการต่อไปได้โดยไม่ขาดทุน เพราะหากสายการบินเอกชนไม่สามารถดำเนินกิจการได้ ส่งผลให้ผู้ประกอบการน้อยลงจะก่อให้เกิดปัญหาการผูกขาดได้ในอนาคต

ประการที่สอง ควรสนับสนุนให้สายการบินต้นทุนต่ำเปิดบริการในเส้นทางรองและเส้นทางย่อยมากขึ้นนอกเหนือจากเส้นทางบินหลัก เพราะในเส้นทางบินหลัก การแข่งขันมีความรุนแรงมาก รัฐควรสนับสนุนให้ผู้ให้บริการอยู่ได้ทั้งการบริการแบบธรรมดาและแบบต้นทุนต่ำ เพราะจากข้อมูลพบว่า การเปิดให้บริการการบินต้นทุนต่ำส่งผลกระทบต่อสายการบินที่ไม่ได้ให้บริการต้นทุนต่ำ เช่น ภูเก็ต แอร์ไลน์ บางกอก แอร์เวย์ หรือแม้แต่การบินไทยเองที่มีผู้โดยสารลดลง⁴³ และนอกจากการแข่งขันด้านราคา ควรสนับสนุนให้มีการแข่งขันด้านบริการด้วย นอกจากนี้การสนับสนุนให้สายการบินต้นทุนต่ำเปิดให้บริการในเส้นทางรองและเส้นทางย่อยน่าจะช่วยให้เกิดการขยายตัวของธุรกิจด้านการบินมากขึ้น ทั้งการใช้สนามบินภูมิภาคและจำนวนผู้โดยสาร

กล่าวโดยสรุป สายการบินต้นทุนต่ำมีผลต่อความสำเร็จของการใช้นโยบายการเปิดบินเสรี กล่าวคือ หากมีการบริหารจัดการและดูแลอย่างเป็นระบบ จะทำให้ภาคเอกชนเข้าสู่การให้บริการทางการบินอย่างมีประสิทธิภาพ และประชาชนเองก็จะได้รับประโยชน์จากนโยบายดังกล่าวด้วย ในขณะเดียวกัน ก็ควรตระหนักถึงปัญหาที่อาจเกิดขึ้นได้ โดยเฉพาะการแข่งขันอย่างดุเดือดด้านราคา รัฐจึงควรหามาตรการมารองรับการให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำ

⁴³ บริษัท การบินไทย จำกัด มหาชน, หน้า 4.

บทที่ 5 สรุปผลและข้อเสนอแนะ

การศึกษาวิจัยเรื่อง “เศรษฐกิจศาสตร์การเมืองว่าด้วยการบินต้นทุนต่ำ” แบ่งการนำเสนอผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย ดังรายละเอียดตามที่ได้กล่าวไปแล้วนั้น สามารถสรุปผล และสรุปข้อเสนอแนะต่างๆ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

สรุปผลการวิจัย

การเกิดขึ้นของสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทยนั้นมีสาเหตุในการก่อตั้ง 3 ประการ คือ

1. การเปิดน่านฟ้าเสรีของรัฐบาลไทยที่เปิดเสรีให้เอกชนสามารถบินทับเส้นทางบินของสายการบินไทยได้ จากที่สายการบินวันทูโกเคยจะเปิดสายการบินต้นทุนต่ำมาก่อนหน้านี้ ติดอุปสรรคที่นโยบายทางการบินที่ยังไม่เอื้ออำนวยและไม่แข็งเท่าที่ควร จนกระทั่งมาถึงยุครัฐบาลทักษิณที่นโยบายเสรีการบิน เอื้อต่อการเปิดให้เอกชนสามารถเข้ามาแข่งขันในธุรกิจการบินได้อย่างเสรี ขึ้นอยู่กับความสามารถและเงินทุนของผู้ประกอบการนั้นๆ โดยการขอเข้าประกอบธุรกิจการบินก็เป็นไปตามขั้นตอนของกระทรวงคมนาคมและกรมการขนส่งทางอากาศ คือผู้ที่ต้องการประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศในประเทศไทย จะต้องดำเนินการขออนุญาตประกอบการค้าในธุรกิจการบินให้ถูกต้องตามกฎหมาย หลังจากนั้นค่อยให้บริการธุรกิจการบินในเส้นทางที่เห็นว่าเหมาะสมและสามารถแข่งขันกับธุรกิจการบินอื่นได้

2. การยกเลิกการกำหนดเพดานราคาขั้นต่ำของราคาตั๋วโดยสาร ทำให้สายการบินต่างๆ สามารถขายตั๋วโดยสารในราคาที่ต่ำได้

3. การยกเลิกกฎข้อบังคับในการลงทุนของบริษัทต่างชาติในธุรกิจการบิน ที่จากเดิมจะต้องเป็นบริษัทของคนไทยถือหุ้นไม่ต่ำกว่าร้อยละ 70 เหลือเพียงไม่ต่ำกว่าร้อยละ 51 ซึ่งในส่วนนี้ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม สุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ¹ ได้ให้เหตุผลเกี่ยวกับการสนับสนุนการเปิดสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทยของรัฐบาลว่า “รัฐบาลต้องการดึงสายการบินที่มีประสบการณ์และมีศักยภาพเข้ามาเปิดให้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในเมืองไทยให้มากที่สุด เพราะจะทำให้เศรษฐกิจเกิดการหมุนเวียนส่งเสริมให้คนไทยสามารถเดินทางภายในประเทศโดยเครื่องบินได้ในราคาต่ำ และเป็นส่วนกระตุ้นเศรษฐกิจในภูมิภาคให้ประชาชนเกิดรายได้อีกด้วย

¹ “ปลดล็อกหุ้นไทยเหลือ 51% ดึงสายการบินต้นทุนต่ำ”, Bangkok Bizweek, (19 ธันวาคม 2546)

โดยสายการบินเอกชนภายในประเทศรวมทั้งการบินไทยก็ต้องเตรียมปรับตัวเพื่อเข้าสู่การแข่งขันที่เสรีนี้ด้วย”

ในส่วนของ การดำเนินการหลังจากขอประกอบการในธุรกิจการบินเป็นที่เรียบร้อยแล้วนั้น สันนิษฐานได้ว่า มีการเลือกปฏิบัติสำหรับสายการบินที่มีความใกล้ชิดกับนายกรัฐมนตรีทักษิณ ซึ่งเป็นผู้นำรัฐบาล อยู่มาก แต่ไม่มีหลักฐานปรากฏชัดเจน ผู้ศึกษาสรุปจากการพูดคุยสัมภาษณ์ระดับผู้บริหารสายการบินและเอกสารทางวิชาการที่รวบรวมไว้ และสันนิษฐานได้อีกว่าสายการบินนกแอร์ กับไทยแอร์เอเชีย น่าจะมีความสัมพันธ์อันดีต่อกันอย่างลึกซึ้ง อาจเป็นเพราะเป็นสายการบินต้นทุนต่ำที่ถึงแม้จะเข้ามาแข่งขันกับกิจการของรัฐบาลคือ การบินไทย แต่ก็ถือว่าผู้นำรัฐบาลคือนายกรัฐมนตรีทักษิณเป็นผู้มีอำนาจยิ่งใหญ่ในทางการเมือง มีสัมพันธ์ใกล้ชิดและดูแลธุรกิจนี้อยู่ ส่วนนกแอร์ก็เป็นกิจการของการบินไทย ซึ่งถือว่าเป็นกิจการหนึ่งของรัฐ ซึ่งเปิดกิจการมาเพื่อกลับไปแย่งชิงส่วนแบ่งทางการตลาดในส่วนของกลุ่มผู้บริโภคนกแอร์ สายการบินต้นทุนต่ำ กลับคืนมาจากไทยแอร์เอเชียนั่นเอง ดังนั้น การที่ทั้งสองสายการบินคือไทยแอร์เอเชียและนกแอร์ มีความสัมพันธ์อันดีต่อกัน ก็น่าจะเป็นเรื่องธรรมดา และจากการสัมภาษณ์ก็มักจะได้ยินทั้งสองสายการบินกล่าวถึงกันและกันในแง่ที่ว่า มีการติดต่อพูดคุยกันตลอดเวลาในเรื่องธุรกิจเชิงประนีประนอมต่อกัน

การที่นายกรัฐมนตรีทักษิณเข้าประกอบกิจการธุรกิจการบินต้นทุนต่ำได้อย่างง่ายดายและรวดเร็ว นั้น ผู้ศึกษาเห็นว่าประกอบด้วยเหตุผลหลัก 2 ประการ ได้แก่ ประการแรกก็คือ ท่านเป็นผู้มีอำนาจการเงิน ที่หนาแน่นและมั่นคง ซึ่งตรงกับคุณสมบัติของนักธุรกิจที่สนใจที่จะประกอบกิจการทางการบินที่ต้องใช้เงินทุนมหาศาล บวกกับประการที่สองคือ ท่านมีอำนาจทางการเมืองในฐานะผู้นำประเทศ ที่มีอำนาจในการออกกฎเกณฑ์ ปรับเปลี่ยนระเบียบต่างๆ รวมทั้งนำพาประเทศไปในทิศทางที่เห็นว่าเหมาะสม ในการผลักดันนโยบายเพื่อการพัฒนาให้ประเทศไทยก้าวเข้าสู่การเป็นศูนย์กลางการบินและการท่องเที่ยว

ประเด็นนโยบายทางการบินนั้น เป็นเรื่องละเอียดอ่อน มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจ การเมือง และสังคมของประเทศอย่างมาก โดยเฉพาะการขยายตัวทางการค้าและการท่องเที่ยว ดังนั้นอิทธิพลของรัฐบาลต่อธุรกิจสายการบินจึงมีมากเช่นกัน อันได้แก่ มีอิทธิพลในการเข้าถือหุ้นเป็นเจ้าของสายการบินแห่งชาติ อิทธิพลในการกำหนดนโยบายธุรกิจการบินของประเทศ อิทธิพลในการส่งเสริมธุรกิจการบิน อิทธิพลในการเลือกเครื่องบิน อิทธิพลในการเลือกเส้นทางบินของสายการบินแห่งชาติ และอิทธิพลในการกำหนดค่าบริการสายการบิน ดังนั้น ด้วยอิทธิพลที่รัฐบาลพึงมีต่อธุรกิจการบิน จึงเอื้อให้นายกรัฐมนตรีทักษิณในฐานะผู้นำรัฐบาลมีอำนาจที่จะใช้อิทธิพลกำหนดกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เอื้อต่อการเกิดสายการบินต้นทุนต่ำขึ้นในประเทศไทย ซึ่งมีกลุ่ม

ธุรกิจคนใกล้ชิดและพวกพ้องเป็นหุ้นส่วนทางธุรกิจอยู่ได้ง่าย จะเห็นได้ว่าในกรณีนี้ ผู้นำประเทศไม่ได้ปฏิเสธผลประโยชน์ของประชาชนเสียทีเดียว แต่ก็มองไปถึงประเด็นผลประโยชน์ในส่วนของตนเองและพวกพ้องด้วยอีกทางหนึ่ง (ซึ่งเป็นไปได้ที่จะมากมายมหาศาล) ผู้ศึกษาขอเรียกประเด็นที่เกิดขึ้นดังกล่าวนี้ว่า เป็นการคอร์รัปชันเทา (Grey Corruption) ซึ่งหมายถึง การกระทำคอร์รัปชันซึ่งบางส่วนในสังคมโดยเฉพาะพวกผู้นำเห็นว่าเป็นการกระทำผิด แต่ประชาชนทั่วไปยังสองจิตสองใจอยู่มากกับประเด็นเช่นนี้²

อย่างไรก็ตาม ก็ยังมีผู้ประกอบการเอกชนหลายรายที่ได้รับอานิสงส์จากการผลักดันให้เกิดสายการบินต้นทุนต่ำครั้งนี้ด้วย เช่น สายการบินวันทู แต่ยังมีข้อห่วงใยจากสาเหตุของการปฏิบัติที่มีการแข่งขันกันในการปฏิบัติหรือเลือกปฏิบัติ เช่น เคาน์เตอร์เช็คอินที่กรุงเทพฯ ของวันทูโกจะอยู่ไกลมาก มองเห็นได้ยาก เป็นต้น ในส่วนของพื้นที่ลงจอดเครื่องบิน ก็ได้เปรียบเสียเปรียบบ้าง ต้องยอมรับว่าความสัมพันธ์ส่วนตัวมีส่วนกับการให้บริการก่อน/ หลัง ต้องมีการปฏิบัติกับคนที่รู้จักดีกว่าหรือปฏิบัติให้ก่อน³ ซึ่งเป็นเรื่องระบบราชการไทย ที่ฝังรากลึกมานาน มีการเลือกปฏิบัติแก่พวกพ้องตนเองเป็นใหญ่ ชอบประจบสอพลอผู้ใหญ่อำนาจ มีการติดสินบนการปฏิบัติงานไม่โปร่งใสและตรวจสอบยาก

ในส่วนของค่าธรรมเนียมสนามบินนั้น ทุกสายการบินต้องรับผิดชอบเหมือนกัน ในอัตราเดียวกัน ดังนี้

ค่าใช้สนามบิน (Landing and Parking Charges) ซึ่งเรียกเก็บจากสายการบินที่มาใช้ท่าอากาศยานทั้ง 5 แห่งของท่าอากาศยานไทยฯ ไม่ว่าจะ เป็นสายการบินต้นทุนต่ำ หรือสายการบินทั่วไป จัดเก็บในอัตราเดียวกัน ตามข้อบังคับคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 61

ปกติเที่ยวบินแบบโลว์คอสต์ไม่เน้นการบรรทุกสัมภาระ หรือให้ผู้โดยสารเปลี่ยนเครื่อง ทำให้สามารถขนถ่ายผู้โดยสารได้เร็ว แต่ถ้าทำเวลาไม่ได้ตามที่กำหนด เราจะคิดค่าบริการเท่ากับสายการบินอื่น จึงแทบไม่มีอะไรได้เปรียบ"⁴

สำหรับในส่วนของข้อมูลสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทยนั้น สายการบินแรกที่เปิดให้บริการ คือ สายการบินโอเรียนท์ไทยซึ่งได้เปลี่ยนตัวเองจากสายการบินปกติเป็นสายการบินต้นทุนต่ำ โดยใช้ชื่อว่าสายการบินวันทูโก บายโอเรียนท์ไทย (One Two Go by Orient Thai) ต่อมาสายการบินไทยแอร์เอเชีย (Thai Air Asia) ซึ่งเกิดจากการร่วมหุ้นระหว่างสายการบิน

² Heidenheimer, Arnold J., Johnston, Michael and LeVine, Victor T., Political corruption: a handbook (New Brunswick, N.J.: Transaction Pub, 1989), pp.1007 – 1014.

³ สัมภาษณ์ เกรียงศักดิ์ ตั้งวิจิตรสกุล, ผู้อำนวยการฝ่ายการวางแผนองค์กร สายการบินวันทูโก, 18 กรกฎาคม 2550.

⁴ สัมภาษณ์ บัญชา บัตตนาภรณ์, รัชการกรรรมการผู้จัดการใหญ่ ท่าอากาศยานไทยฯ ใน ไทยรัฐ (28 ตุลาคม 2548),

แอร์เอเชียของประเทศมาเลเซียและกลุ่มชินคอร์ปอเรชั่นก็ได้เปิดให้บริการเที่ยวบินต้นทุนต่ำขึ้นเช่นกัน และจากการที่มีการเข้ามาแย่งส่วนแบ่งทางการตลาดของเส้นทางบินภายในประเทศ ทำให้สายการบินไทยต้องจัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำของตนเองขึ้นมาเพื่อแข่งขันในตลาดนี้ด้วยโดยใช้ชื่อว่า สายการบินนกแอร์ (Nok Air)

ถึงแม้ว่าประเทศไทยจะเปิดตลาดเสรีในด้านการบินพาณิชย์ แต่รัฐบาลก็ยังมีการควบคุมทางอ้อม โดยรองอธิบดี กรมการขนส่งทางอากาศ นายชัยศักดิ์ อังคสุวรรณ⁵ ให้ความเห็นว่า “การที่ธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำในเมืองไทยมีการเติบโตอย่างมากจากนโยบายเปิดเสรีการบิน กระทรวงคมนาคมจึงมีมาตรการควบคุมสายการบินเหล่านี้ด้วยการกำหนดทุนจดทะเบียน 200 ล้านบาท และมีเงินประกันภัยขึ้นต่ำ 5,000 ล้านบาท อีกทั้งยังให้ความสำคัญเรื่องความปลอดภัย โดยต้องจัดทำมาตรฐาน AOC (Air Operation Certificate) และมีเจ้าหน้าที่ดูแลอย่างใกล้ชิด เนื่องจากขณะนี้จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำเพิ่มขึ้นตลอดเวลา”

สรุป ผลดี-ผลเสีย ของสายการบินต้นทุนต่ำต่อเศรษฐกิจ การเมือง และสังคมไทย

ผลดี

1. ผลดีต่อธุรกิจการบินของประเทศ
2. ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนา ปรับปรุง และมีการใช้ท่าอากาศยานภูมิภาคมากขึ้น ตลอดจนพัฒนาท่าอากาศยานภูมิภาคที่มีศักยภาพไปสู่การเป็นศูนย์กลางการบิน (Hub)
3. ทำให้เกิดการขยายตัวด้านการคมนาคมทางอากาศ
4. สนับสนุนอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว นำไปสู่การกระจายรายได้และการจ้างงาน
5. ประโยชน์ต่อประชาชนโดยตรง

ผลเสีย

1. การเลิกให้รัฐบาลผูกขาดกิจการการบิน รัฐบาลย่อมจะต้องเสียรายได้และประโยชน์จากการผูกขาดหรือจากค่าสัมปทาน เพราะการผูกขาดโดยรัฐบาล สามารถทำให้คิดราคาค่าบริการสูงๆ ได้ และให้บริการคุณภาพต่ำลง เพราะจะได้ลดต้นทุนให้ต่ำที่สุดได้

⁵ อุตฯ การบินร้องรัฐคุมเข้ม”โลว์คอสท์” ھرวันเปิดเสรีอาจล้มละลายทั้งระบบ, ผู้จัดการรายวัน, (15 มกราคม 2548)

2. กิจการที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางบก อันได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย และธุรกิจรถทัวร์ปรับอากาศ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง บริษัทขนส่ง จำกัด ก็ได้รับผลกระทบจากการให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำ คือ สูญเสียรายได้จากการถูกแย่งชิงส่วนแบ่งการตลาด

3. สายการบินเล็กๆ ที่มีจุดขายคือ เส้นทางระยะสั้นๆ เช่นเดียวกับสายการบินต้นทุนต่ำ เช่น PB Air, Phuket Air หรือ Air Andaman ฯลฯ ได้รับผลกระทบจากการเข้ามาตีตลาดของสายการบินต้นทุนต่ำโดยการนำกลยุทธ์ทางด้านราคา จึงต้องปรับกลยุทธ์มากมายเพื่อจะปกป้องส่วนแบ่งตลาดของตนไว้ ไม่ว่าจะเป็นการปรับเส้นทางและเที่ยวบินที่มีอยู่เดิม รวมไปถึงการเปิดให้บริการสายการบินต้นทุนต่ำด้วยอีกหนทางหนึ่ง

ข้อจำกัดในการวิจัย

การศึกษาวิจัยเรื่อง “เศรษฐกิจศาสตร์การเมืองว่าด้วยการบินต้นทุนต่ำ” มีข้อจำกัดในการวิจัย ดังนี้

ประการแรก สำหรับการเก็บข้อมูลในส่วนของการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview) ซึ่งกลุ่มผู้ให้สัมภาษณ์ในการวิจัยครั้งนี้ เป็นบุคคลที่รับผิดชอบการวางแผนและควบคุมทางการตลาดทั้งหมดขององค์กร มีตำแหน่งอยู่ในระดับผู้อำนวยการฝ่าย และระดับผู้จัดการฝ่าย การนัดเวลาเพื่อขอทำการสัมภาษณ์จึงค่อนข้างลำบาก เนื่องจากผู้ให้สัมภาษณ์ติดภาระงานและการประชุมเป็นประจำจึงไม่ค่อยมีเวลาให้เข้าสัมภาษณ์ ซึ่งทำให้การรวบรวมข้อมูลเพื่อนำมาวิเคราะห์ผลการศึกษา ต้องใช้ระยะเวลาค่อนข้างนาน นอกจากนี้ข้อมูลบางส่วนที่สำคัญ เช่น ผลการดำเนินงานและประกอบการ รวมทั้งงบประมาณที่ใช้ทั้งหมด เป็นความลับ ยังไม่มีการเปิดเผยต่อสาธารณชน เช่น ต้นทุนการดำเนินงาน ผลกำไร/ขาดทุน การจัดสรรสถานที่ลงจอด หรือตารางเวลาบิน เป็นต้น จึงทำให้สามารถรายงานผลได้เพียงบางส่วนเท่านั้น

ประการที่สอง ข้อมูลของสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทยมีการเปลี่ยนแปลงบ่อยครั้ง จึงทำให้สืบสนในข้อมูลบางส่วน เช่น พื้นที่หรือตารางบิน หรือแม้กระทั่งผู้บริหารในบางส่วนขององค์กร เป็นต้น

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยในอนาคต

จากข้อจำกัดในการวิจัยที่กล่าวมานั้น ผู้วิจัยจึงเสนอแนวทางสำหรับการศึกษาวิจัยครั้งต่อไป ดังนี้

การศึกษาครั้งต่อไปอาจทำการศึกษาวิจัยโดยการเก็บข้อมูลด้วยวิธีการที่แตกต่างออกไป เช่น การใช้การวิจัยเชิงคุณภาพด้วยการทำ Focus Group หรือ การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth interview) กับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้บริโภคด้วย หรือการศึกษาในอนาคตอาจจะศึกษาแนวคิดของประชาชนในต่างจังหวัดด้วย เนื่องจากถือเป็นกลุ่มเป้าหมายของสายการบินต้นทุนต่ำเช่นกัน

ประเด็นที่ควรศึกษาวิจัยในอนาคต

ควรจะมีการศึกษาเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ ที่มีสายการบินต้นทุนต่ำหลายสาย เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา มาเลเซีย เป็นต้น

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

กองบรรณาธิการหนังสือพิมพ์ผู้จัดการรายวัน. บินไทยรวมมือเอกชนประเดิมเปิดเสรีในประเทศ.

ผู้จัดการรายวัน. (16 มิถุนายน 2546): 4.

กองบรรณาธิการหนังสือพิมพ์ผู้จัดการรายวัน. เอกชนเสนอที่จีหยุดบินในประเทศ ชื่นแข่งกันตาย
ทั้งคู่-คมนาคมเมินัดถกวิธีอื่นแทนวันนี้. ผู้จัดการรายวัน. (21 มีนาคม 2546): 4.

กองบรรณาธิการหนังสือพิมพ์มติชน. “กนก” ยกเลิกเส้นทางบินใน ปท. กำไรทันตาเป็นครั้งแรก
300 ล. มติชนรายวัน. (8 พฤษภาคม 2546): 9.

การขนส่งทางอากาศ, กรม. ชี้แจงจากกรมการขนส่งทางอากาศ เรื่องสถานการณ์ของสายการบิน
ไทยแอร์เอเชีย ฉบับที่ 20/2550. [Online]. 2550. Available from: [http://
th-foods.blogspot.com](http://th-foods.blogspot.com) [2/07/07].

การบินพาณิชย์, กรม. ระเบียบวาระการประชุมคณะกรรมการการบินพลเรือนครั้งที่ 1/2538.

การรถไฟแห่งประเทศไทย. สถิติการรถไฟ ปีงบประมาณ 2544 – 2548.

เกรียงศักดิ์ ตั้งวิจิตรสกุล. Corporate Planning Manager สายการบินวันทูโก. สัมภาษณ์,
18 กรกฎาคม 2550.

เกียรติอนันต์ ล้วนแก้ว. หน้าต่างความคิด: ผลประโยชน์ทับซ้อน ใจทศสำคัญของการปฏิรูป
การเมือง. [Online]. 2549. Available from: <http://www.bangkokbiznews.com>
[11/10/07]

ขวัญชัย วรกุลยากุล และวรินทร์ หงสกุล. ใครเป็นเลิศด้านศูนย์กลางการบินใน
ASEAN. วารสารส่งเสริมการลงทุน (มีนาคม 2547): 29-32.

ชายเหมา “ชินคอร์ป” บทพิสูจน์ ผลประโยชน์ทับซ้อน “มีจริง”. [Online]. 2550. Available from:
<http://www.ftawatch.org/news> [11/10/07]

คณะกรรมการการบินพลเรือน. ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 66.
(22 กันยายน 2549).

คณะทำงานสภาประชาชน. ระบบสื่อสารภายใต้ชินคอร์ปฯ ผลประโยชน์ทับซ้อนที่มีอาจปฏิเสธ
[Online]. 2546. Available from: http://www.thaico.net/b_pnews/ [11/10/07]

คมนาคม, กระทรวง. การส่งเสริมให้ทำอากาศยานภูมิภาคเป็นศูนย์กลางการบิน และสนับสนุน
อุตสาหกรรมท่องเที่ยว. กรุงเทพฯ: กระทรวงคมนาคม, 2545.

คมนาคม, กระทรวง. แผนหลักการขนส่ง พ.ศ. 2542 – 2549. กรุงเทพฯ: กระทรวงคมนาคม, 2542.

- คมนาคม, กระทรวง. หนังสือที่ คค. 0404/ 9783. (23 กันยายน 2538).
- คมนาคม, กระทรวง. เอกสารเผยแพร่ เรื่อง นโยบายการเปิดบินเสรีภายในประเทศ, 2543.
- ครบปี-วันทูโก VS ครบล้าน-แอร์เอเชีย. Positioning Magazine (มกราคม 2548): 48.
- ความสำเร็จของสายการบินราคาประหยัดในยุโรป. วารสารเศรษฐกิจและสังคม (มกราคม 2547): 80-81.
- แควนตัส ร่วมวงชิงเค้กโลว์คอสต์. มติชนรายวัน (14 เมษายน 2547): 19.
- จิตติศักดิ์ นันทพานิช และคณะ. ชินคอร์ป ดีลมรณะ: จุดจบระบบทักษิณ. กรุงเทพฯ: ฐานันท์, 2549.
- ชูธีภรณ์ รัตนรัตน์. ใครๆ ก็บินได้ ทศพล แบลเวิร์ต. Hi-class 236, 22 (2004): 62-63.
- ถอดรหัสลับองค์กรสายพันธุ์ใหม่ “นกแอร์”. เนชั่นสุดสัปดาห์ (กรกฎาคม 2547): 26-29.
- ทักษิณา คุณารักษ์. การส่งเสริมการท่องเที่ยว. เชียงใหม่: คณะมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2545.
- ทศพล แบลเวิร์ต. ประธานกรรมการบริหารบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด. สัมภาษณ์, 7 สิงหาคม 2550.
- ธงชัย สันติวงษ์. พฤติกรรมผู้บริโภคทางการตลาด. กรุงเทพฯ: ประชุมช่าง, 2546.
- ธีรภิติ นวรัตน์ ณ อยุธยา. การตลาดบริการ. เชียงใหม่: คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2544.
- นกแอร์-สายการบินทางเลือกใหม่ของการเดินทาง. ธุรกิจก้าวหน้า (กุมภาพันธ์ 2547): 69-70.
- นกแอร์-แอร์เอเชีย สงครามครองเวหา. Strategy and Management (ตุลาคม 2547): 92-95.
- นพนันท์ วรรณเทพสกุล. ทฤษฎีเชิงโครงสร้าง. ประชาชาติธุรกิจ (เมษายน 2548): 7.
- นราทิพย์ ชูติวงศ์. ทฤษฎีเศรษฐศาสตร์จุลภาค. กรุงเทพฯ: คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2546.
- นิตินาฏ ราชนิยม. การแทรกแซงสื่อมวลชนของรัฐบาลทักษิณ การปฏิบัติที่สวนทางกับหลักธรรมาภิบาล. สารนิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2546.
- บริษัทการบินไทย จำกัด มหาชน. รายงานประจำปี 2547 กรุงเทพฯ: บริษัทการบินไทย, 2548.
- บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด มหาชน. รายงานประจำปี 2547. กรุงเทพฯ: ทอท, 2548.
- บางระจัน. ส่องกล้ององค์กรอิสระ. จดหมายข่าว ครบ. (ตุลาคม – ธันวาคม 2547): 43.
- บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. การจัดการธุรกิจการบิน. เชียงใหม่: คณะมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2542.
- บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. ธุรกิจการบิน. กรุงเทพฯ: ศูนย์วิชาการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2548.

- บริษัทชินคอร์ปอเรชั่น. แบบแสดงข้อมูลประจำปีบริษัท ชินคอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน), 2547.
- ประจักษ์ น้าประสานไทย และรัตพงษ์ สอนสุภาพ. THAKSINO's MODEL ปฏิรูปความมั่งคั่ง
สู่ฐานอำนาจใหม่. กรุงเทพฯ: บริษัท สุพีเรียพรีนติ้งเฮาส์, 2546.
- ประเวศ วะสี. การสร้างธรรมาภิบาลในขบวนการพัฒนา. กรุงเทพฯ: สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน,
2545.
- ปลดล็อกหุ้นไทยเหลือ 51% ตั้งสายการบินต้นทุนต่ำ. Bangkok Bizweek (19 ธันวาคม 2546): 15.
- ปิ่นยศ พิบูลสงคราม. ผู้อำนวยการฝ่ายการตลาด สายการบินนกแอร์. สัมภาษณ์, 12 กรกฎาคม
2550.
- ปิยาณี รุ่งรัตน์รัชชัย และสินชัย วงศ์ทรัพย์ดี. Alternative Airlines. มาร์เก็ตเธียร์
(ตุลาคม 2547): 52-62.
- เปิดตัวนก. [Online]. 2548. Available from: <http://www.nokair.com> [10/04/05]
- เปิดแนวคิด 3 ธุรกิจใหม่ของชินเกมรุกในเชิงผลประโยชน์อื่นๆ. Commercial World
(มกราคม 2547): 64-67.
- เผยกลยุทธ์ พีบี แอร์ แก่เกมโลว์คอสต์พันกำไรปีแรก. ข่าวหุ้น (21 มิถุนายน 2547): 14.
- พรรคดี ผ่องแผ้ว. รัฐศาสตร์: ขอบข่าย สถานภาพ และการศึกษารัฐศาสตร์. กรุงเทพฯ: สมาคม
สังคมศาสตร์แห่งประเทศไทย, 2532.
- พฤทธิสถาน ชุมพล, ม.ร.ว.. คำและความคิดในรัฐศาสตร์ร่วมสมัย. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่ง
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2546.
- พาที มากกว่าที่เห็น และความเป็น "สารสิน". เนชั่นสุดสัปดาห์ (กรกฎาคม 2547): 28.
- พ่ายัพ พะยอมยนต์. อาจารย์พิเศษคณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. สัมภาษณ์,
12 กุมภาพันธ์ 2549.
- พิชญ์ พงศ์สวัสดิ์. อาจารย์คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. สัมภาษณ์,
12 มกราคม 2549.
- พิธิษฐี แซ่เบ๊. มั่นใจบินไปกับนกแอร์ สีหพันธ์ ชุมสาย ณ อยุธยา กับ 'นกแอร์'...สายการบิน
LOW COST ที่ไม่ LOW CLASS. Hi-class 236, 22 (2004): 67.
- ไพเราะ เลิศวิราม. เมื่อใครๆ ก็บินได้. หนังสือพิมพ์ผู้จัดการรายวัน (17 พฤศจิกายน 2538): 36
- ภาสกร จันทน์พะยอม. การจัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำ. Chulalongkorn Review
(เมษายน - มิถุนายน 2546): 53-57.
- เมธินี พงษ์ประภาพพันธ์. สายการบินราคาประหยัดกับประเทศออสเตรเลีย. Logistics Thailand
(มิถุนายน 2548): 53-59.
- เมื่อใครๆ ก็บินได้. ผู้จัดการ (มีนาคม 2547): 24-26.

- ยุทธศักดิ์ คณาสวัสดิ์. การรื้อฟื้นของธุรกิจสายการบินราคาต่ำในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก.
วารสารส่งเสริมการลงทุน (มกราคม 2547): 36-37.
- รัฐบาลไทย. คณะรัฐมนตรีคณะที่ 42 [Online]. 2523. Available from:
<http://www.airasia.com> [29/09/07]
- ระดม วงษ์น้อย. แนวความคิด เรื่องชนชั้นนำและการศึกษาโครงสร้างอำนาจชุมชน. กรุงเทพฯ:
ศูนย์วิจัยคณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2527.
- Lufthansa ลดค่าตั๋ว Low cost. ผู้จัดการรายวัน (23 มิถุนายน 2547): 17.
- โลว์คอสต์แอร์ไลน์ แรงเสียดทานยุคน้ำมันแพง. ผู้ส่งออก (มิถุนายน 2547): 8-13.
- วรรัตน์ วรรณะพาหุณ. ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเดินทางโดยใช้บริการสายการบิน
ต้นทุนต่ำ. ผลงานวิจัย คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2548.
- วันชัย มีชาติ. อาจารย์คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. สัมภาษณ์, 12 กุมภาพันธ์ 2549.
- วัน-ทู-โก + Service Value. แบรนเนจ (กุมภาพันธ์ 2548): 66-67.
- วิทยากร เชียงกุล. นโยบายของรัฐบาลด้านเศรษฐกิจ: การทับซ้อนของผลประโยชน์ทางธุรกิจ
(Conflict of Interest). กรุงเทพฯ: เอ พี กราฟิค ดีไซน์และการพิมพ์, 2549.
- วิทยากร เชียงกุล. เปิดวิจัย “ผลประโยชน์ทับซ้อน” ทำ “เศรษฐกิจ-สังคม” อ่อนแอวิกฤต [Online].
2549. Available from: <http://www.parliament.go.th> [02/08/06]
- วีรกร ตรีเศศ. ‘บินได้ตั้งนกด้วยราคาถูก’. มติชนสุดสัปดาห์ (19 มีนาคม 2547): 10.
- วีระรัตน์ กิจเลิศไพโรจน์. การตลาดธุรกิจบริการ. กรุงเทพฯ: ซีเอ็ดดูเคชั่น, 2547.
- ศัลยา ประชาชาติ. ชื่อ “กลุ่มชิน” ใฝ่ (อีกแล้ว) ร่วมตั้งสายการบินคาร์โก้ รับกระแสศูนย์กลาง
การบิน. หนังสือพิมพ์มติชนรายวัน (6 พฤษภาคม 2536): 6.
- ศุภชัย ยาวะประภาษ. นโยบายสาธารณะ. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,
2548.
- สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. โครงการศึกษาความขัดแย้งระหว่างผลประโยชน์ส่วนตน
และผลประโยชน์ส่วนรวม (conflict of interest). กรุงเทพฯ: ไม่ปรากฏสถานที่พิมพ์, 2546.
- สมยศ วัฒนากมลชัย. การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพฯ: แผนกตำราและ
คำสอน มหาวิทยาลัยกรุงเทพ, 2547.
- สมยศ วัฒนากมลชัย. ธุรกิจสายการบิน. กรุงเทพฯ: แผนกตำราและคำสอน มหาวิทยาลัยกรุงเทพ, 2547.
- สมาคมนักข่าววิทยุและโทรทัศน์. รายงานพิเศษสถานการณ์สื่อในรอบปี 2545 – 2546. หนังสือ
รายงานประจำปีสมาคมนักข่าววิทยุและโทรทัศน์ไทย (มิถุนายน 2546): 97 – 98.
- สวัสดิ์นิกแอร์ So far so good. ผู้จัดการ (มีนาคม 2547): 119-121.

- สังคีต พิริยะรังสรรค์ นวลน้อย ตวีรัตน์ และนพนันท์ วรรณเทพสกุล. คอรัปชั่น: ข้าราชการ
นักการเมืองและนักธุรกิจ. กรุงเทพฯ: สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2547.
 สามารถ ราชพลสิทธิ์. โลว์คอสต์แอร์ไลน์. หนังสือพิมพ์เดลินิวส์ (14 พฤศจิกายน 2538): 9.
 สายการบินไทยแอร์เอเชีย. ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับสายการบิน [Online]. 2548. Available from:
<http://www.airasia.com> [20/04/05]
 สายการบินนกแอร์. ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับสายการบิน [Online]. 2548. Available from:
<http://www.nokair.com> [10/04/05]
 สายการบินวันทูโก. ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับสายการบิน [Online]. 2548. Available from:
<http://www.onetwo-go.com> [10/04/05]
 สายการบินราคาถูกเสริมกลยุทธ์เพิ่มส่วนแบ่งตลาด. วารสารส่งเสริมการลงทุน (มกราคม 2547):
 32-35.
 สุพรรณิ สุทธิจันทร์เดช. เรามุ่งใจในความเป็นไทย อุดม ต้นติประสงค์ชัย Low Cost สายการบิน
 ในประเทศไทย. Hi-class 236, 22 (2004): 69.
 สุภาพร ศกุนวานิชย์. แนวทางการปรับเปลี่ยนรูปแบบการบริหารและการจัดการของบริษัท
การบินไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อรองรับนโยบายการเปิดเสรีทางการบินภายในประเทศ
จากผลกระทบด้านการจัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำ. เอกสารวิจัยรัฐประศาสนศาสตร์บัณฑิต
 คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547.
 สุริยะใส กตะศิลา. บทบาทกลุ่มทุนธุรกิจในบริบทสังคมการเมืองไทย. ในจุไรรัตน์ แสนใจรักษ์,
ธรรมาภิบาลกับคอรัปชั่นในสังคมไทย, หน้า 220 – 226. กรุงเทพฯ: สถาบันวชิรทัศน์,
 2546.
 Singapore VS Thai: Who will be the center of low. มาร์เก็ตเธียร์ (ตุลาคม 2547): 5.
 หน่วยงานรัฐติดท็อปทรีแชมป์ชื่อสื่อ. มติชน (10 กุมภาพันธ์ 2548): 17.
 อนุรักษ์ ศรีสุระ. การนำนโยบายไปปฏิบัติ: ปฏิบัติเฉพาะกรณีนโยบายการบินเสรีภายในประเทศ.
วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2547.
 อนุสรณ์ ลิ้มมณี. ทฤษฎีเศรษฐกิจการเมืองยุคปัจจุบัน. กรุงเทพฯ: ภาควิชาการปกครอง
 คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2547.
 อัมมาร สยามวาลา และคณะ. รายงานโครงการวิจัยการติดตามประเมินผลบังคับใช้รัฐธรรมนูญ
เรื่องการเมืองและผลประโยชน์ทางธุรกิจภายใต้รัฐธรรมนูญ พ.ศ. 2540. กรุงเทพฯ:
 สถาบันพระปกเกล้า, 2546.
 อัศวิน แสงพิบูล. สายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airline) กับการส่งเสริมการท่องเที่ยวของ
 ประเทศ. ฐานเศรษฐกิจ (11 – 13 ธันวาคม 2546): 15.

อุตสาหกรรม "โลว์คอสต์" หนุนเปิดเสรีอาจล้มละลายทั้งระบบ. กรุงเทพธุรกิจ
(15 มกราคม 2547): 12. .

โอเรียนท์ฯ ปฏิวัติการบริการโลว์คอสต์ ให้เลื่อนเที่ยวบิน-คืนตัว-ส่งถึงบ้าน. กรุงเทพธุรกิจ
(4 สิงหาคม 2547): 7. .

Alternative Airlines: Call them the competitors. มาร์เก็ตเธียร์ (ตุลาคม 2547): 64 – 90.

ภาษาอังกฤษ

Airport & Airline Asia Pacific. THAI Aviation Research Institute (October 2003): 28.

Bentley, Arthur Fisher. The Process of government. Cambridge, Mass.: Harvard
University Press, 1967.

Easton, David. A framework for political analysis. Englewood Cliffs., N.J.: Prentice – Hall,
1965.

Gesell, Laurence E. Airline Re-regulation. Arizona: Coast Aire Publications, 1990.

Heidenheimer, Arnold J., Johnston, Michael and LeVine, Victor T. Political corruption:
a handbook. New Brunswick, N.J.: Transaction Pub, 1989.

Kerpen, P. The Low-Cost Future of Air Travel. Consumers' Research Magazine
86(9, 2003): 49- 50.

Linblom, D. Peter. Combinations and connections: a handbook for composition.
Cambridge, Mass: Winthrop Perb, 1977.

Lukes, Steven. Power: A Radical View. London: Macmillan, 1974.

Mason, K.J.. Future Trends in Business Travel Decision Making. Journal of
Air Transportation 7(1, 2002): 47-68.

Orient Thai expects slim growth this year. Bangkok Post (2005, January 22): 16.

Pusaksrikit, T. and Padkuntod, P. Air Travel Revolution. The Nation (2004, August 1):
29.

Schneiderbauer, D. and Fainsilber, O.. Impact of Low Cost Airline
(Summary of Mercer Study), Mercer Management Consulting [Online]. 2002.
Available From: <http://www.google.com> [2004 December 2]

Southwest Airline. [Online]. 2003. Available: <http://www.southwest.com> [12/07/05].

Sujatanond, W.. The Low-Down on Low-Cost Airlines. BK Magazine, 4(15, 2004):
20-21.

Truman, David B. The governmental process: political interests and public opinion.
Berkeley: University of California, 1993.

Wells, Alexander T. and Wensveen, John G. Air Transportation: A Management
Perspective. 5th ed. Belmont: Brooks/Cole-Thomson Publishing Company,
2004.

Weber, Max. Philosophy and methodology of social sciences. London: Sage, 2005.



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ก

คำร้องขออนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

คำร้องขออนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ
(แบบประจำ)

คำร้องขออนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ ต้องทำเป็นหนังสือ และยื่นต่อกรมการขนส่งทางอากาศ ตั้งอยู่เลขที่ 71 ซอยงามดูพลี ถนนพระราม 4 แขวง ทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กทม. (10120) โทรศัพท์ 02-287-0320 ต่อ 1260 หรือ 02-286-8157 โทรสาร 02-287-3139 หรือ 02-286-4624 ประกอบด้วยต้นฉบับและสำเนา รวม 3 ฉบับ โดยจะต้องมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ข้อความทั่วไป

- 1.1 ชื่อเต็มของผู้ขออนุญาต ลักษณะของผู้ขออนุญาต (บุคคลธรรมดา หรือนิติบุคคล/ ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด บริษัทมหาชนจำกัด ฯลฯ) และชื่อของสถานที่จดทะเบียนจัดตั้งตามกฎหมาย⁽¹⁾
- 1.2 ชื่อ สัญชาติ และสถานที่อยู่ของผู้ขออนุญาต กรรมการบริหาร กรรมการผู้จัดการ กรรมการ
- 1.3 สถานที่ตั้งของสำนักงานใหญ่และสำนักงานสาขา (ถ้ามี)
- 1.4 หลักฐานแสดงการจดทะเบียนของผู้ขออนุญาต
- 1.5 หลักฐานแสดงสัญชาติของผู้ขออนุญาต⁽²⁾
- 1.6 หลักฐานแสดงฐานะทางการเงินของผู้ขออนุญาตในการที่จะดำเนินบริการ
 - รายงานประจำปีครั้งสุดท้ายที่เสนอต่อผู้ถือหุ้น และงบดุล
 - หลักฐานอื่นๆ (เงินทุนจดทะเบียน⁽³⁾ จำนวนหุ้น หุ้นที่ออก ชื่อและสัญชาติของผู้ถือหุ้น)
- 1.7 รายละเอียดอื่นๆ เกี่ยวกับตัวแทนหรือสาขา

2. แผนการดำเนินการ ผู้ขออนุญาตจะต้องเสนอแผนการดำเนินงานโดยละเอียดเกี่ยวกับ

⁽¹⁾ ให้ระบุชื่อ ประเภทหรือลักษณะของผู้ขออนุญาต พร้อมทั้งแนบเอกสารหลักฐานแสดงการจัดตั้ง การจดทะเบียน วัตถุประสงค์ ผู้แทนนิติบุคคล ผู้จัดการและหรือผู้ถือหุ้นของนิติบุคคลด้วย

⁽²⁾ ผู้ขออนุญาตต้องมีคุณสมบัติจดทะเบียนอากาศยานได้ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2542 และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542

⁽³⁾ ผู้ขออนุญาตต้องมีทุนจดทะเบียนไม่ต่ำกว่า 200 ล้านบาท (ชำระเต็มมูลค่าหุ้น)

- 2.1 ประเภทการบริการที่เสนอขอ (ผู้โดยสาร สินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ อย่างใดอย่างหนึ่ง หรือรวมกัน)
- 2.2 เส้นทางบิน ความถี่ (โดยประมาณ)
- 2.3 จำนวนบุคลากร (ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศ (นักบิน๗ และภาคพื้น พนักงานประจำสำนักงานใหญ่และสำนักงานสาขา)
- 2.4 แผนการดำเนินการด้านปฏิบัติการบิน
- 2.5 สนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานที่จะใช้ ตลอดจนเครื่องวิทยุสื่อสาร
อำนวยความสะดวกภาคพื้น

3. ข้อความเศรษฐกิจ

- 3.1 รายละเอียดแสดงความต้องการของสาธารณชนและความเป็นไปได้ในการดำเนินการ
บริการ การศึกษา ความเป็นไปได้ ประโยชน์ของการบริการที่เสนอขอ ประเภท
การบริการที่ได้รับอนุญาตอยู่แล้วเพียงพอแล้วหรือไม่ การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทาง
เศรษฐกิจ
- 3.2 ประมาณการรายรับ - รายจ่ายในช่วง 5 ปีแรก ที่จะดำเนินการบริการ
- 3.3 อัตราค่าโดยสารและค่าระวางที่จะใช้เรียกเก็บ และรายละเอียดเกี่ยวกับข้อมูลที่ใช้
กำหนด

4. ข้อความเกี่ยวกับอากาศยาน

- 4.1 จำนวนอากาศยานที่จะใช้ดำเนินการบริการ แบบและจำนวนเครื่องยนต์ อัตรากำลังม้า
ของแต่ละเครื่องยนต์ น้ำหนักสูงสุดเมื่อบินขึ้น ความยาวของทางวิ่งที่ต้องการ
ความเร็วและเพดานบิน ความจุหรือจำนวนที่นั่งของอากาศยาน
- 4.2 รายละเอียดเกี่ยวกับอุปกรณ์วิทยุและเครื่องช่วยในการเดินอากาศในอากาศยาน
- 4.3 หลักฐานแสดงการได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองอากาศยานที่จะใช้ดำเนินการ
บริการ
- 4.4 แผนการซ่อมบำรุงอากาศยาน
- 4.5 หลักฐานแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับกรรมธรรม์และเงื่อนไขการประกันภัยอากาศยาน⁽⁴⁾

⁽⁴⁾ สำหรับประกันความเสียหายอันเกิดแก่ร่างกาย ชีวิต ตลอดจนทรัพย์สินของบุคคลที่สาม โดยมีวงเงินประกันภัยไม่ต่ำกว่า 5,000 ล้านบาท ต่อครั้ง, วงเงินประกันภัยสำหรับผู้โดยสารไม่ต่ำกว่า 1 ล้านบาทต่อคน และต้องต่ออายุกรรมธรรม์ก่อนวันสิ้นสุด ไม่น้อยกว่า 30 วัน

คำร้องขออนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ
(แบบไม่ประจำ)

คำร้องขออนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ ต้องทำเป็นหนังสือ และยื่นต่อกรมการขนส่งทางอากาศ ตั้งอยู่เลขที่ 71 ซอยงามดูพลี ถนนพระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กทม. (10120) โทรศัพท์ 02-287-0320 ต่อ 1260 หรือ 02-286-8157 โทรสาร 02-287-3139 หรือ 02-286-4624 โดยจะต้องมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ข้อความทั่วไป

- 1.1 ชื่อเต็มของผู้ขออนุญาต ลักษณะของผู้ขออนุญาต (บุคคลธรรมดา หรือนิติบุคคล/ ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด บริษัทมหาชนจำกัด ฯลฯ) และชื่อของสถานที่จดทะเบียนจัดตั้งตามกฎหมาย⁽¹⁾
- 1.2 ชื่อ สัญชาติ และสถานที่อยู่ของผู้ขออนุญาต กรรมการบริหาร กรรมการผู้จัดการ กรรมการ
- 1.3 สถานที่ตั้งของสำนักงานใหญ่และสำนักงานสาขา (ถ้ามี)
- 1.4 หลักฐานแสดงการจดทะเบียนของผู้ขออนุญาต
- 1.5 หลักฐานแสดงสัญชาติของผู้ขออนุญาต⁽²⁾
- 1.6 หลักฐานแสดงฐานะทางการเงินของผู้ขออนุญาตในการที่จะดำเนินบริการ
 - รายงานประจำปีครั้งสุดท้ายที่เสนอต่อผู้ถือหุ้น และงบดุล
 - หลักฐานอื่นๆ (เงินทุนจดทะเบียน⁽³⁾ จำนวนหุ้น หุ้นที่ออก ชื่อและสัญชาติของผู้ถือหุ้น)
- 1.7 รายละเอียดอื่นๆ เกี่ยวกับตัวแทนหรือสาขา

2. แผนการดำเนินการ ผู้ขออนุญาตจะต้องเสนอแผนการดำเนินงานโดยละเอียดเกี่ยวกับ

⁽¹⁾ ให้ระบุชื่อ ประเภทหรือลักษณะของผู้ขออนุญาต พร้อมทั้งแนบเอกสารหลักฐานแสดงการจัดตั้ง การจดทะเบียน ขอบวัตถุประสงค์ ผู้แทนนิติบุคคล ผู้จัดการและหรือผู้ถือหุ้นของนิติบุคคลด้วย

⁽²⁾ ผู้ขออนุญาตต้องมีคุณสมบัติจดทะเบียนอากาศยานได้ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2542 และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542

⁽³⁾ ผู้ขออนุญาตต้องมีทุนจดทะเบียนไม่ต่ำกว่า 25 ล้านบาท (ชำระเต็มมูลค่าหุ้น)

- 2.1 ประเภทการบริการที่เสนอขอ (ผู้โดยสาร สินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ อย่างใดอย่างหนึ่งหรือรวมกัน)
 - 2.2 เส้นทางบิน ความถี่ (โดยประมาณ)
 - 2.3 จำนวนบุคลากร (ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศ (นักบิน) และภาคพื้น พนักงานประจำสำนักงานใหญ่และสำนักงานสาขา)
 - 2.4 แผนการดำเนินการด้านปฏิบัติการบิน
 - 2.5 สนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานที่จะใช้ ตลอดจนเครื่องบินวิทยุสื่อสารอำนวยความสะดวกภาคพื้น
3. ข้อความเศรษฐกิจ
 - 3.1 รายละเอียดแสดงความต้องการของสาธารณชนและความเป็นไปได้ในการดำเนินการบริการ การศึกษาความเป็นไปได้ ประโยชน์ของการบริการที่เสนอขอ ประเภทการบริการที่ได้รับอนุญาตอยู่แล้วเพียงพอแล้วหรือไม่ การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจ
 - 3.2 ประมาณการรายรับ - รายจ่ายในช่วง 5 ปีแรก ที่จะดำเนินการบริการ
 - 3.3 อัตราค่าโดยสาร/ค่าเช่าเหมาลำ ค่าระวางที่จะใช้เรียกเก็บ และรายละเอียดเกี่ยวกับข้อมูลที่ใช้กำหนด
 4. ข้อความเกี่ยวกับอากาศยาน
 - 4.1 จำนวนอากาศยานที่จะใช้ดำเนินการบริการ แบบและจำนวนเครื่องยนต์ อัตรากำลังม้าของแต่ละเครื่องยนต์ น้ำหนักสูงสุดเมื่อบินขึ้น ความยาวของทางวิ่งที่ต้องการ ความเร็วและเพดานบินความจุหรือจำนวนที่นั่งของอากาศยาน
 - 4.2 รายละเอียดเกี่ยวกับอุปกรณ์วิทยุและเครื่องช่วยในการเดินอากาศในอากาศยาน
 - 4.3 หลักฐานแสดงการได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองอากาศยานที่จะใช้ดำเนินการบริการ
 - 4.4 แผนการซ่อมบำรุงอากาศยาน
 - 4.5 หลักฐานแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับกรรมธรรม์และเงื่อนไขการประกันภัยอากาศยาน⁽⁴⁾

⁽⁴⁾ สำหรับประกันความเสียหายอันเกิดแก่ร่างกาย ชีวิต ตลอดจนทรัพย์สินของบุคคลที่สาม โดยมีวงเงินประกันภัยไม่ต่ำกว่า 20 ล้านบาท ต่อครั้ง, วงเงินประกันภัยสำหรับผู้โดยสารไม่ต่ำกว่า 1 ล้านบาทต่อคน และต้องต่ออายุกรรมธรรม์ก่อนวันสิ้นสุดไม่น้อยกว่า 30 วัน

คำร้องขออนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ

(โดยใช้เฮลิคอปเตอร์)

ก. คำร้องขออนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศแบบไม่ประจำ ต้องทำเป็นหนังสือและยื่นต่อกรมการขนส่งทางอากาศ ตั้งอยู่เลขที่ 71 ซอยงามดูพลี ถนนพระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ (10120)

ข. คำร้องขออนุญาตจะต้องประกอบด้วยต้นฉบับคำร้อง 1 ฉบับและสำเนาคำร้อง 2 ฉบับ และจะต้องมีข้อความดังต่อไปนี้

1. ข้อความทั่วไป

1.1 ชื่อเต็มของผู้ขออนุญาต ลักษณะของผู้ขออนุญาต (บุคคลธรรมดา หรือนิติบุคคล/ห้างหุ้นส่วนสามัญ ห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด บริษัทมหาชนจำกัด ฯลฯ) และชื่อของสถานที่จดทะเบียนจัดตั้งตามกฎหมาย ⁽¹⁾

1.2 ชื่อ สัญชาติ และสถานที่อยู่ของผู้ขออนุญาต กรรมการบริหาร กรรมการผู้จัดการ กรรมการ (กรรมการบริหาร, กรรมการผู้จัดการ และผู้แทนนิติบุคคลจะต้องแสดงหลักฐานรายละเอียดประวัติบุคคลตามแบบพิมพ์ของกรมการขนส่งทางอากาศ)

1.2 สถานที่ตั้งของสำนักงานใหญ่ และสำนักงานสาขา (ถ้ามี)

1.3 หลักฐานแสดงการจดทะเบียนของผู้ขออนุญาต

1.4 หลักฐานแสดงสัญชาติของผู้ขออนุญาต

1.5 หลักฐานแสดงฐานะทางการเงินของผู้ขออนุญาตในการที่จะดำเนินบริการ

1.6.1 รายงานประจำปีครั้งสุดท้ายที่เสนอต่อผู้ถือหุ้น และงบดุล

1.6.2 หลักฐานอื่นๆ (เงินทุนจดทะเบียน ⁽²⁾ จำนวนหุ้น หุ้นที่ออก ชื่อและสัญชาติของผู้ถือหุ้น)

1.7 รายละเอียดอื่นๆ เกี่ยวกับตัวแทน หรือสาขา

2. แผนการดำเนินการผู้ขออนุญาตจะต้องเสนอแผนการดำเนินงานโดยละเอียดเกี่ยวกับ

2.1 ประเภทการบริการที่เสนอขอ (ผู้โดยสาร สินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ อย่างใดอย่างหนึ่งหรือรวมกัน)

⁽¹⁾ ให้ระบุชื่อ ประเภทหรือลักษณะของผู้ขออนุญาต พร้อมทั้งแนบเอกสารหลักฐานแสดงการจัดตั้ง การจดทะเบียน ขอบวัตถุประสงค์ ผู้แทนนิติบุคคล ผู้จัดการและหรือผู้ถือหุ้นของนิติบุคคลด้วย

⁽²⁾ ผู้ขออนุญาตต้องมีทุนจดทะเบียนไม่ต่ำกว่า 30 ล้านบาท (ชำระเต็มมูลค่าหุ้น)

- 2.2 เส้นทางบิน ความถี่จำนวนบุคลากร (ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศ (นักบิน) และภาคพื้น
พนักงานประจำสำนักงานใหญ่และสำนักงานสาขา)
 - 2.3 แผนการดำเนินการด้านปฏิบัติการบิน
3. ข้อความเศรษฐกิจ
- 3.4 รายละเอียดแสดงความต้องการของสาธารณชน และความเป็นไปได้ในการดำเนิน
บริการที่เสนอขออนุญาต, การศึกษาถึงความเป็นไปได้, ประโยชน์ของการบริการที่
เสนอขอ ประเภทการบริการที่ได้รับอนุญาตอยู่แล้วเพียงพอแล้วหรือไม่, การ
วิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจ
 - 3.5 ประมาณการรายรับ - รายจ่ายในช่วง 5 ปีแรก ที่จะดำเนินการบริการ
 - 3.6 อัตราค่าโดยสาร/ค่าเช่าเหมาลำและค่าระวางที่จะใช้เรียกเก็บ และรายละเอียด
เกี่ยวกับข้อมูลที่ใช้กำหนด
4. ข้อความเกี่ยวกับเฮลิคอปเตอร์⁽³⁾
- 4.1 จำนวนเฮลิคอปเตอร์ที่จะใช้ดำเนินการบริการ แบบและจำนวนเครื่องยนต์
อัตรากำลังม้าของแต่ละเครื่องยนต์ น้ำหนักสูงสุดเมื่อบินขึ้น ความเร็ว และเพดาน
บิน ความจุ (จำนวนที่นั่ง)
 - 4.2 รายละเอียดเกี่ยวกับอุปกรณ์วิทยุและเครื่องช่วยในการเดินอากาศในเฮลิคอปเตอร์
 - 4.3 หลักฐานแสดงการได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองเฮลิคอปเตอร์ที่จะใช้
ดำเนินการบริการ
 - 4.4 แผนการดำเนินการซ่อมบำรุงเฮลิคอปเตอร์
 - 4.5 หลักฐานแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมและเงื่อนไขการประกันภัย
เฮลิคอปเตอร์⁽⁴⁾
 - 4.6 สนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวสำหรับเฮลิคอปเตอร์ที่จะใช้ ตลอดจนเครื่องวิทยุ
สื่อสารอำนวยความสะดวกภาคพื้น

⁽³⁾ ผู้ขออนุญาตต้องมีคุณสมบัติจดทะเบียนอากาศยานได้ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2542 และไม่มีลักษณะต้องตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542


⁽⁴⁾ สำหรับประกันความเสียหายอันเกิดแก่ ร่างกาย ชีวิต ตลอดจนทรัพย์สินของบุคคลที่สาม โดยมีวงเงินประกันภัยไม่ต่ำกว่า 50 ล้านบาท ต่อครั้ง, วงเงินประกันภัยสำหรับผู้โดยสารไม่ต่ำกว่า 1 ล้านบาทต่อคน และต้องต่ออายุกรมธรรม์ก่อนวันสิ้นสุดไม่น้อยกว่า 1 เดือน



ภาคผนวก ข
แบบฟอร์มคำขอจดทะเบียน (แบบ ทพ.)

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แบบ ทท.

<p>[] สำนักงานกลางทะเบียนพาณิชย์ [] สำนักงานทะเบียนพาณิชย์ อำเภอ จังหวัด</p>	 ศาขोजดทะเบียน	<p style="text-align: center;">(เฉพาะเจ้าหน้าที่)</p> เลขวันที่ รับวันที่
		เลขที่คำขอเดิม ทะเบียนเลขที่
<p>ประเภทคำขอ</p> [] จดทะเบียนพาณิชย์ (ให้กรอก [1] - [8] ส่วน [9] - [12] ให้เลือกกรอกตามแต่กรณี) [] จดทะเบียนเปลี่ยนแปลงรายการ [] [] [] [] ตั้งแต่วันที่.....เป็นต้นไป (ให้กรอกเฉพาะรายการซึ่งประสงค์จะขอเปลี่ยนแปลง) [] จดทะเบียนเลิกประกอบพาณิชย์ตั้งแต่วันที่.....(ให้กรอกรายการเฉพาะใน [1] [2] และ [5])		
<p>[1] ชื่อผู้ประกอบการอายุ ปี เชื้อชาติ สัญชาติ ที่อยู่เลขที่..... หมู่ที่..... ต.รอก/ชอ..... ถนน..... ตำบล/แขวง..... อำเภอ/เขต..... จังหวัด..... โทรศัพท์..... โทรสาร.....</p> <p>[2] ชื่อที่ใช้ในการประกอบพาณิชย์ ภาษาไทย..... ภาษาต่างประเทศ (ถ้ามี).....</p> <p>[3] ชนิดแห่งพาณิชย์ รหัสสำหรับเจ้าหน้าที่</p> <p>(1) [][][][][]</p> <p>(2) [][][][][]</p> <p>(3) [][][][][]</p> <p>(4) [][][][][]</p> <p>[4] จำนวนเงินทุนที่นำมาใช้ในการประกอบพาณิชย์เป็นประจำ จำนวน..... บาท (.....)</p> <p>[5] ที่ตั้งสำนักงานใหญ่ เลขที่..... หมู่ที่..... ต.รอก/ชอ..... ถนน..... ตำบล/แขวง..... อำเภอ/เขต..... จังหวัด..... โทรศัพท์..... โทรสาร.....</p> <p>[6] ที่อยู่อาคาร อายุ ปี สัญชาติ..... ที่อยู่เลขที่..... หมู่ที่..... ต.รอก/ชอ..... ถนน..... ตำบล/แขวง..... อำเภอ/เขต..... จังหวัด..... โทรศัพท์..... โทรสาร.....</p> <p>[7] วันที่เริ่มต้นประกอบพาณิชย์ในประเทศไทย ตั้งแต่วันที่.....</p> <p>[8] วันที่ของจดทะเบียนพาณิชย์</p> <p>[9] รับโอนพาณิชย์นี้จาก สัญชาติ..... ที่อยู่เลขที่..... หมู่ที่..... ต.รอก/ชอ..... ถนน..... ตำบล/แขวง..... อำเภอ/เขต..... จังหวัด..... โทรศัพท์..... โทรสาร..... ชื่อที่ใช้ในการประกอบพาณิชย์..... โอนเมื่อวันที่..... สาเหตุที่โอน</p> <p>[10] ที่ตั้งสำนักงานสาขา เลขที่..... หมู่ที่..... ต.รอก/ชอ..... ถนน..... ตำบล/แขวง..... อำเภอ/เขต..... จังหวัด..... โทรศัพท์..... โทรสาร..... ที่ตั้งโรงเก็บสินค้า เลขที่..... หมู่ที่..... ต.รอก/ชอ..... ถนน..... ตำบล/แขวง..... อำเภอ/เขต..... จังหวัด..... โทรศัพท์..... โทรสาร.....</p>		

ตัวแทนค้าต่าง คือ ที่อยู่เลขที่ หมู่ที่

ตรอก/ซอย ถนน ตำบล/แขวง.....

อำเภอ/เขต จังหวัด โทรศัพท์ โทรสาร.....

[11] ชื่อ อาบุ เชื้อชาติ สัญชาติ ตำบลที่อยู่ และจำนวนทุนลงทุนของผู้เป็นหุ้นส่วน และจำนวนเงินทุนของห้างหุ้นส่วน

ผู้เป็นหุ้นส่วนของห้างหุ้นส่วน/ผู้เป็นหุ้นส่วนเข้าใหม่ มีจำนวนคน ดังนี้

(1) อายุปี เชื้อชาติ สัญชาติ.....

ที่อยู่เลขที่ หมู่ที่ ตรอก/ซอย.....

ถนน ตำบล/แขวง..... อำเภอ/เขต.....

จังหวัด โทรศัพท์ โทรสาร

ลงหุ้นด้วย จำนวนบาท (ลงลายมือชื่อ)

(2) อายุปี เชื้อชาติ สัญชาติ.....

ที่อยู่เลขที่ หมู่ที่ ตรอก/ซอย.....

ถนน ตำบล/แขวง..... อำเภอ/เขต.....

จังหวัด โทรศัพท์ โทรสาร

ลงหุ้นด้วย จำนวนบาท (ลงลายมือชื่อ)

(3) อายุปี เชื้อชาติ สัญชาติ.....

ที่อยู่เลขที่ หมู่ที่ ตรอก/ซอย.....

ถนน ตำบล/แขวง..... อำเภอ/เขต.....

จังหวัด โทรศัพท์ โทรสาร

ลงหุ้นด้วย จำนวนบาท (ลงลายมือชื่อ).....

[12] จำนวนเงินทุน จำนวนหุ้น และมูลค่าหุ้นของบริษัทจำกัด จำนวนและมูลค่าหุ้นที่บุคคลแต่ละสัญชาติถืออยู่

ทุนจดทะเบียนบาท แบ่งออกเป็นหุ้น มูลค่าหุ้นละบาท

สัญชาติ ถือหุ้นหุ้น สัญชาติ ถือหุ้นหุ้น

สัญชาติ ถือหุ้นหุ้น สัญชาติ ถือหุ้นหุ้น

[13] ผู้เป็นหุ้นส่วนออกหรือตาย จำนวนคน ดังนี้ (ใช้กรณียกจดทะเบียนเปลี่ยนแปลงรายการตามข้อ 11)

(1) อายุปี เชื้อชาติ สัญชาติ.....

ที่อยู่เลขที่ หมู่ที่ ตรอก/ซอย.....

ถนน ตำบล/แขวง..... อำเภอ/เขต.....

จังหวัด โทรศัพท์ โทรสาร

(2) อายุปี เชื้อชาติ สัญชาติ.....

ที่อยู่เลขที่ หมู่ที่ ตรอก/ซอย.....

ถนน ตำบล/แขวง..... อำเภอ/เขต.....

จังหวัด โทรศัพท์ โทรสาร

[14] อื่น ๆ

ข้าพเจ้าขอรับรองว่ารายการข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงลายมือชื่อ).....ผู้ประกอบการพาณิชย์

(.....)

บันทึกนายทะเบียนพาณิชย์

รับจดทะเบียน ณ วันที่

(ลงลายมือชื่อ).....นายทะเบียนพาณิชย์

(.....)



ภาคผนวก ค

รายชื่อผู้ประกอบการค้าขายในการเดินอากาศ

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รายชื่อผู้ประกอบการค้าขายในการเดินอากาศ

(48 ผู้ประกอบการฯ)

11 ก.ค. 50

ลำดับที่	ชื่อ - ที่อยู่	ประเภทบริการ
1	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (Thai Airways International Public Company Limited : TG/THA) โอนอนุญาตที่ 1/2542 กำหนด 10 ปี (1 เมษายน 2542 – 31 มีนาคม 2552) 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กทม. 10900 Tel. 02-513-0121 Fax 02-512-2258	แบบประจำและไม่ประจำทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ
2	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (Bangkok Airways Co.,Ltd. : PG) โอนอนุญาตที่ 2/2542 กำหนด 10 ปี (1 กุมภาพันธ์ 2542 - 31 มกราคม 2552) 99 หมู่ 4 ต. วิภาวดีรังสิต แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กทม. (10900) Tel. 02-265-6678 Fax 02-265-6600 Rsvn 02-265-6656 E-mail : pg@bangkok.co.th Tlx. 82654 BKP TH WWW.bangkokair.com	แบบประจำมีกำหนดทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ และแบบไม่ประจำเป็นครั้งคราว
3	บริษัท พี บี แอร์ จำกัด (PB Air Co. Ltd. : PBA/9Q) โอนอนุญาตที่ 5/2544 กำหนด 10 ปี (4 กรกฎาคม 2544 – 25 มกราคม 2552 เริ่มนับแต่ ได้รับอนุญาตให้แก้ไข เพิ่มเติมเป็นแบบประจำระหว่างประเทศ เมื่อ 4 กรกฎาคม 2544) 171 อาคารผู้โดยสารภายในประเทศ ท่าอากาศยานกรุงเทพ ห้องหมายเลข 207 ชั้น 2 ต. วิภาวดีรังสิต แขวงตลาดบางเขน เขตดอนเมือง กทม. (10210) Tel. 02-535-4312-3 Fax 0-2535-4313 591 อาคาร UBC II ชั้น 17 ต. สุขุมวิท 33 แขวงวัฒนาเหนือ เขตคลองตัน กทม. (10110) Tel. 0-2261-0271-6 Fax 0-2261-0229	แบบประจำมีกำหนดทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ และแบบไม่ประจำเป็นครั้งคราว
4	บริษัท มินิ แอเวียชั่น จำกัด (Minebea Aviation Co.,Ltd.) โอนอนุญาตที่ 5/2545 กำหนด 5 ปี (13 สิงหาคม 2545 – 12 สิงหาคม 2550) 55 อาคารเวฟเพลส ชั้น 19 ต. วิฑู แขวงสมปิ่น เขตปทุมวัน กทม. (10330) Tel 02-263-4897, 263-4126 Fax 02-265-2875	แบบไม่ประจำโดยใช้เฮลิคอปเตอร์
5	บริษัท โอเรียนท์ ไทย แอร์ไลน์ จำกัด (Orient Thai Airline Co.,Ltd. : OX/OEA) โอนอนุญาตที่ 7/2545 กำหนด 5 ปี (1 พฤศจิกายน 2545 – 31 ตุลาคม 2550) 188/70 ชั้น 17 อาคารจีเวลเลอร์เซ็นเตอร์ ถนนนเรศ แขวงสีพระยา เขตบางรัก กทม. 10500 Tel. 02-267-3210 - 5 Fax 02-267-3216	แบบประจำมีกำหนดทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ และแบบไม่ประจำเป็นครั้งคราว
6	บริษัท ไทยแอเวชัน เซอร์วิส จำกัด (Thai Aviation Services Co.,Ltd./TAS) โอนอนุญาตที่ 8/2545 กำหนด 5 ปี (16 พฤศจิกายน 2545 – 15 พฤศจิกายน 2550) 18 ไทยพาณิชย์ปาร์ค พลาซ่า เวสต์ อาคาร 2 ชั้น 8 ถนนรัชดาภิเษก วิภาวดีรังสิต แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 Tel. 0-2937-5595-8 Fax 0-2937-5599 Email : tasho@asianet.co.th	แบบไม่ประจำโดยใช้เฮลิคอปเตอร์

ลำดับที่	ชื่อ - ที่อยู่ผู้ประกอบการ	ประเภทบริการ
7	บริษัท ไรอัลสกาย จำกัด (Royal Sky Co., Ltd.) ใบอนุญาตที่ 4/2546 กำหนด 5 ปี (12 มิถุนายน 2546 – 11 มิถุนายน 2551) เลขที่ 29/3 ซอยเฉลิมพระเกียรติ 2 ต.เฉลิมพระเกียรติ 2 แขวงวัดเทพศิรินทร์ เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กทม. (10100) Tel. 02-224-8364 02-612-6249 Fax 02-224-8348 E-mail: rsc@r-net.net.th	แบบไม่ประจำ (ปีกแข็ง/เครื่องยนต์เดี่ยว)
8	บริษัท แอร์ไซเทค จำกัด (Air Scitek Ltd.) ใบอนุญาตที่ 5/2546 กำหนด 5 ปี (9 กรกฎาคม 2546 – 8 กรกฎาคม 2551) 2034/86 อีตลิ่งไทยทาวเวอร์ ชั้น 19 ต.เพชรบุรีดิศโลม แขวงบางกะปิ เขต ห้วยขวาง กทม. (11120) Tel. 02-7161767 Fax 02-7161768	แบบไม่ประจำ
9	บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด (Thai Air Asia Company Limited) ใบอนุญาตที่ 8/2546 กำหนด 5 ปี (6 พฤศจิกายน 2546 – 5 พฤศจิกายน 2551) 414 อาคารชินวัตร 1 ต. พหลโยธิน แขวงลาดยาว เขตพญาไท กทม. (10400) Tel. 02-791-4500 Fax 02-791-4501 WWW : airasia.com	แบบประจำมีกำหนดภายในประเทศ และระหว่างประเทศ และแบบไม่ประจำเป็นครั้งคราว
10	บริษัท บางกอก เอวิเอชัน เซ็นเตอร์ จำกัด (Bangkok Aviation Center Co.,Ltd.) ใบอนุญาตที่ 2/2547 กำหนด 6 ปี (12 กุมภาพันธ์ 2547 – 11 กุมภาพันธ์ 2552) 1/29 ซอยสุขุมวิท 30 (ดินตันดูมาน) ต. สุขุมวิท เขตคลองเตย กทม.(10210) Tel. 02-535-7740-2 Fax 02-532-5063	แบบไม่ประจำ
11	บริษัท ฟันฟลายอิง ไทยแอร์เซอร์วิส จำกัด (Funflying Thai air services Co.,Ltd.) ใบอนุญาตที่ 3/2547 กำหนด 5 ปี (19 กุมภาพันธ์ 2547 – 18 กุมภาพันธ์ 2552) 76/5 หมู่ที่ 13 ถนนวงแหวน ต.บางม่วง อ. บางใหญ่ จ. แนนบุรี (11140) Tel. 02-965-8709 Fax 02-965-7300 E-mail : spornypilot@thai.com	แบบไม่ประจำ
12	ห้างหุ้นส่วนจำกัดนีโอ สยาม แอร์เวย์ ใบอนุญาตที่ 6/2547 กำหนด 5 ปี (17 มีนาคม 2547-16 มีนาคม 2552) 168 หมู่ที่ 17 ซอยร่วมใจ ถนนสันคอกช้าง ตำบลรอบเวียง อำเภอเมือง เชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่	แบบไม่ประจำ (ยังไม่ดำเนินการ)
13	บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (NOK AIRLINES Co.,Ltd./DD) ใบอนุญาตที่ 8/2547 กำหนด 5 ปี (18 มิถุนายน 2547-17 มิถุนายน 2552) 140 อาคารบีบีซีพีด ชั้น 11 ต. สุขุมวิท เขตคลองเตย กทม. (10110) Tel 02-255-0998 Fax 02-255-4576	แบบประจำมีกำหนดทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ และแบบไม่ประจำเป็นครั้งคราว

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ลำดับที่	ชื่อ – ที่อยู่ผู้ประกอบการ	ประเภทบริการ
14	บริษัท ไทยฟลายอิง เซอร์วิส จำกัด (Thai Flying Services Co.,Ltd. : TFS) ใบอนุญาตที่ 9/2547 กำหนด 5 ปี (12 กรกฎาคม 2547 – 11 กรกฎาคม 2552) 171 อาคารผู้โดยสารภายในประเทศ ท่าอากาศยานกรุงเทพพ้องหมายเลข 208 ชั้น 2 ถ.วิภาวดีรังสิต แขวงตลาดบางเขน เขตดอนเมือง กทม. (10210) Tel 02-635-4936-43 Fax 02-635-4945	แบบไม่ประจำ
15	สถาบันการบินพลเรือน (Civil Aviation Training Center : CATC) ใบอนุญาตที่ 11/2547 กำหนด 5 ปี (19 สิงหาคม 2547 – 18 สิงหาคม 2552) 1032/355 ถ. พหลโยธิน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กทม. (10900) Tel 02-272-5741-4 Fax 02-272-5288	แบบไม่ประจำ
16	บริษัท สายการบินสุโขทัย แอร์เวย์ จำกัด (Sukhothai Airways Limited) ใบอนุญาตที่ 12/2547กำหนด 5 ปี (23 พฤศจิกายน 47- 22 พฤศจิกายน 52) 244/17 หมู่ที่ 3 ถนนรามคำแหง แขวงสะพานสูง เขตสะพานสูง กรุงเทพ 10240	แบบประจำที่กำหนดระหว่างประเทศ และแบบไม่ประจำเป็นครั้งคราว (สินค้า) บริษัทฟลายไทย คาร์โก แอร์ไลน์ จำกัด เปลี่ยนชื่อและที่อยู่เป็นบริษัทสายการบิน สุโขทัยแอร์เวย์ จำกัด เมื่อ 6 ม.ค.50
17	บริษัท สกาย อายส์ จำกัด (Sky Eyes Co.,Ltd.) ใบอนุญาตที่ 14/2547 กำหนด 5 ปี (24 พฤศจิกายน 2547-23พฤศจิกายน 2552) 222 ห้อง 4426 หมู่ 10 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสีกัน เขตดอนเมือง กทม. Tel 02-746-8501-4 Fax 02-746-9926 E-mail : skyeeyes@smart.co.th www.Sky-eyes.com AFTN : VTBDSEQX	แบบประจำที่กำหนดระหว่างประเทศ และแบบไม่ประจำเป็นครั้งคราว
18	บริษัท ไทยสกาย แอร์ไลน์ จำกัด (Thai Sky Airlines Co.,Ltd./TKY) ใบอนุญาตที่ 17/2547 กำหนด 5 ปี (30 ธันวาคม 2547 - 29 ธันวาคม 2552) 65/83 อาคารช่างาษาศาสตร์ ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กทม. (10320) Tel 02-612-2241-6 Fax 02-612-2240	แบบประจำที่กำหนดระหว่างประเทศ และแบบไม่ประจำเป็นครั้งคราว
19	บริษัท สยามแลนด์ ฟลายอิง จำกัด (Siamland Flying Co.,Ltd.) ใบอนุญาตที่ 2/2548 กำหนด 5 ปี (11 พฤษภาคม 2548 – 10 พฤษภาคม 2553) 171 อาคารผู้โดยสารภายในประเทศ ท่าอากาศยานกรุงเทพ ห้อง 3602 ชั้น 3 ถ.วิภาวดีรังสิต แขวงตลาดบางเขน เขตดอนเมือง กทม. (10210) Tel 02-535-4354 02-535-6784-5 Fax 02-535-4355 E-mail : ew@bkk.a-net.th www.ececutivewings.com	แบบไม่ประจำ

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ลำดับที่	ชื่อ - ที่อยู่ผู้ประกอบการ	ประเภทบริการ
20	บริษัท สិង ฟลายอิง เซอร์วิส จำกัด (Si-Chang Flying Services Co.,Ltd.) ใบอนุญาตที่ 3/2548 กำหนด 5 ปี (24 พฤษภาคม 2548 – 23 พฤษภาคม 2553) 171 อาคารผู้โดยสารภายในประเทศ ท่าอากาศยานกรุงเทพ ห้องหมายเลข 104 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงตลาดบางเขน เขตดอนเมือง กทม. (10210) Tel. 02-535-3521 02-535-4914 02-535-5672 Fax 02-535-3520	แบบไม่ประจำ เฮลิคอปเตอร์
21	บริษัท เค-ไมล์ แอร์ จำกัด (K - MILE AIR Co., Ltd.) ใบอนุญาตที่ 4/2548 กำหนด 5 ปี (24 มิถุนายน 2548 – 23 มิถุนายน 2553) เลขที่ 89 ชั้น 9 ห้อง 901 อาคารเจ้าพระยาทาวเวอร์ ซอยวิไลสวนพุด แขวงบางรัก เขตบางรัก กทม. 10310 TEL 02-6796005 ,6796015 FAX 02-6796041,6796042	แบบไม่ประจำโดยใช้อากาศยานปีกแข็ง ทำการบินรับขนส่งสินค้า
22	บริษัท สกายแอต สกายมีเดีย จำกัด ใบอนุญาตที่ 6/2548 กำหนด 5 ปี (4 พฤศจิกายน 2548 – 3 พฤศจิกายน 2553) เลขที่ 170/8-9 หมู่ที่ 3 ถนนเสรีไทย แขวงต้นเตย เขตต้นเตย กรุงเทพฯ 10230 TEL 02- 9199365-72 FAX 02-919-9251	แบบไม่ประจำ (ประเภทการบิน ลากปีกาโฉบ)
23	บริษัท วัน ทู โก แอร์ไลน์ จำกัด (One Two Go Airlines Co., Ltd.) ใบอนุญาตที่ 1/2549 กำหนด 5 ปี (18 มกราคม 2549 – 17 มกราคม 2554) 18 ถนนรัชดาภิเษก แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110 Tel. 02-229-4260 Fax 02-229-4278-9	แบบประจำที่กำหนดทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ และแบบไม่ประจำเป็นครั้งคราว
24	บริษัท ไทยฟลายอิง เฮลิคอปเตอร์ เซอร์วิส จำกัด (Thai Flying Helicopter Services Co., Ltd.) ใบอนุญาตที่ 2/2549 กำหนด 5 ปี (19 มกราคม 2549 – 18 มกราคม 2554) 172 อาคารผู้โดยสารภายในประเทศ ท่าอากาศยานกรุงเทพห้องหมายเลข 208 ชั้น 2 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสีกัน เขตดอนเมือง กทม. 10210 Tel. 02-535-4936-43 Fax 02-535-4945	แบบไม่ประจำ ใช้เฮลิคอปเตอร์ ทำการบิน
25	บริษัท ไทย โกลบอล แอร์ไลน์ จำกัด (เดิมชื่อบริษัทแอร์มาร์ค) ใบอนุญาตที่ 5/2549 กำหนด 5 ปี (19 มิ.ย.49 – 18 มิ.ย.54) 3/18 หมู่ที่ 7 ตระกหมุ่บ้านนอกเขต แขวงบางนา เขตบางนา กรุงเทพฯ Tel. 02-973-6148 Fax 02-973-6149	แบบประจำที่กำหนดระหว่างประเทศ รับขนส่งสินค้า และแบบไม่ประจำเป็นครั้งคราว รับขนส่งผู้โดยสารและสินค้า

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ลำดับที่	ชื่อ - ที่อยู่ผู้ประกอบการ	ประเภทบริการ
26	บริษัท ไทย สตาร์ แอร์ไลน์ จำกัด ใบอนุญาตที่ 7/2549 กำหนด 5 ปี (5 ก.ค. 49 – 4 ก.ค.54) 1168/71 อาคารลุมพินีทาวเวอร์ ชั้น 25 ถนนพระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขต สาทร กรุงเทพฯ Tel. 02-679-8999 Fax 02-679-8235-6 02- 679-8992	แบบประจำมีกำหนดภายในประเทศ และระหว่างประเทศ และแบบไม่ประจำเป็นครั้งคราว (ยังไม่ดำเนินการ)
27	บริษัท ฮอลิเดย์ แอร์ไลน์ จำกัด ใบอนุญาตที่ 8/2549 กำหนด 5 ปี (5 ก.ค. 2549 – 4 ก.ค. 2554) 1168/71 อาคารลุมพินีทาวเวอร์ ชั้น 25 ถนนพระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขต สาทร กรุงเทพฯ Tel. 02-679-8999 Fax 02-679-8235-6 02- 679-8992	แบบไม่ประจำระหว่างประเทศ (ยังไม่ดำเนินการ)
28	บริษัท สยาม เจนเนอรัล เอวิเอชัน จำกัด (SGA) ใบอนุญาตที่ 9/2549 กำหนด 5 ปี (30 สิงหาคม 2549-29 สิงหาคม 2554) 222 หมู่ 10 ท่าอากาศยานกรุงเทพ ต. ภิราวลีร์ลิต แขวงสีกัน เขตดอนเมือง กทม. (10210) Tel. 02-604-3302-5 ต่อ 106 Fax 02-604-3301 E-mail : info@sga.aero www : sga.aero	แบบประจำมีกำหนดภายในประเทศ และแบบไม่ประจำเป็นครั้งคราว (เพิ่มเติมสิทธิการให้บริการแบบประจำ มีกำหนดจากใบอนุญาตเดิมที่ 6/2544 ลงวันที่ 7 พ.ย. 44)
29	บริษัท เอเชีย แอร์โรสเปซ เซอร์วิส จำกัด ใบอนุญาตที่ 10/2549 กำหนด 5 ปี (30 สิงหาคม 2549 – 29 สิงหาคม 2554) 87 อาคารนายเลิศ ห้อง 402 เอ ชั้น 4 ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตยเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพมหานคร	แบบไม่ประจำ (ยังไม่ดำเนินการ)
30	บริษัท เจทโก อินเทอร์เน็ตแอส จำกัด ใบอนุญาตที่ 11/2549 กำหนด 5 ปี (4 กันยายน 2549 – 3 กันยายน 2554) 729/108 ซอยวัดจันทร์ใน ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงบางโพธิ์ เขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร	แบบไม่ประจำ ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (ยังไม่ดำเนินการ)
31	บริษัท เซาเธิร์น แอร์เวย์ จำกัด ใบอนุญาตที่ 12/2549 กำหนด 5 ปี (6 กันยายน 2549 – 5 กันยายน 2554) 16/145 ซอยโชคชัย 4 ถนนลาดพร้าว เขตลาดพร้าว กรุงเทพมหานคร	แบบไม่ประจำ (ยังไม่ดำเนินการ)
32	บริษัท อีควิตี้ โซลาร์ แอนด์ เดเวลอปเม้นท์ จำกัด ใบอนุญาตที่ 14/2549 กำหนด 5 ปี (6 พฤศจิกายน 2549 - 5 พฤศจิกายน 2551) 35/1 หมู่ที่ 8 ตำบลบางตลาด อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี	แบบไม่ประจำ โดยใช้เรือเหาะ(AIRSHIP) (ยังไม่ดำเนินการ)
33	บริษัท ไมเนอร์ เอวิเอชัน จำกัด ใบอนุญาตที่ 15/2549 กำหนด 5 ปี (ตั้งแต่ 6 พฤศจิกายน 2549 – 5 พฤศจิกายน 2554) 99 อาคารเบอร์ลีบูคเกอร์ ชั้น 18 ซอยบูรเบีย ถนนสุขุมวิท 42 แขวงพระโขนง เขตคลองเตย กรุงเทพฯ Tel. 02-679-8999 Fax 02-679-8235-6 02- 679-8992	แบบไม่ประจำ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ลำดับที่	ชื่อ - ที่อยู่ผู้ประกอบการ	ประเภทบริการ
34	บริษัท มงฟ้า จำกัด ใบอนุญาตที่ 18/2549 กำหนด 5 ปี (ตั้งแต่ 6 พฤศจิกายน 2549 - 5 พฤศจิกายน 2554) 151/40 หมู่ที่ 1 แขวงทุ่งสองห้อง เขตหลักสี่ กรุงเทพฯ Tel. 02-679-8999 Fax 02-679-8235-6 02- 679-8992	แบบไม่ประจำ โดยใช้เฮลิคอปเตอร์ (ยังไม่ดำเนินการ)
35	บริษัท เคสดีเนชั่น แอร์ จำกัด ใบอนุญาตที่ 17/2549 กำหนด 5 ปี (ตั้งแต่ 7 พฤศจิกายน 2549 - 6 พฤศจิกายน 2554) 191/36 อาคารซีทีโอ ทาวเวอร์ ชั้น 23 ถนนรัชดาภิเษก แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ	แบบไม่ประจำ
36	บริษัท ศรีราชา เอวิเอชั่น จำกัด ใบอนุญาตที่ 18/2549 กำหนด 5 ปี (ตั้งแต่ 29 พฤศจิกายน 2549 - 28 พฤศจิกายน 2554) 304 หมู่ 1 ตำบลบึง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี	แบบไม่ประจำ (ยังไม่ดำเนินการ)
37	บริษัท ฟลายอิง มีเดีย จำกัด (FLYING Media Co., Ltd.) ใบอนุญาตที่ 1/2550 กำหนด 2 ปี (10 มกราคม 2550 - 9 มกราคม 2552) เลขที่ 1558/4 ต. ประชาราษฎร์ 1 แขวงบางซื่อ เขตบางซื่อ กทม. 10800 Tel 02-933-3471	แบบไม่ประจำโดยใช้บอลลูนอากาศร้อน ทำการบิน *เติมใบอนุญาตที่ 1/2548(10ม.ค.48-9ม.ค.50) ต่ออายุอีก 2 ปี
38	บริษัท โด โด ซีเพลน จำกัด ใบอนุญาตที่ 2/2550 กำหนด 5 ปี (9 มกราคม 2550 - 8 มกราคม 2555) 90/13 หมู่ที่ 2 ตำบลบ่อหูด อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี	แบบไม่ประจำ (ยังไม่ดำเนินการ)
39	บริษัท ไทย เทรสซีเดนทร์ แอร์เวย์ส จำกัด ใบอนุญาตที่ 3/2550 กำหนด 5 ปี (16 มกราคม 2550 - 15 มกราคม 2555) 48/7-8 ถนนรัชดาภิเษก แขวงสามเสนนอก เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ	แบบประจำมีกำหนดระหว่างประเทศ และแบบไม่ประจำเป็นครั้งคราว (ยังไม่ดำเนินการ)
40	บริษัท แอร์ ฟีนิกซ์ จำกัด ใบอนุญาตที่ 4/2550 กำหนด 5 ปี (21 กุมภาพันธ์ 2550 -20 กุมภาพันธ์ 2555) 48/7-8 ถนนรัชดาภิเษก แขวงสามเสนนอก เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ	แบบประจำมีกำหนดระหว่างประเทศ และแบบไม่ประจำเป็นครั้งคราว (ยังไม่ดำเนินการ)
41	บริษัท สวิสดี แอร์เวย์ส จำกัด ใบอนุญาตที่ 5/2550 กำหนด 5 ปี (21 กุมภาพันธ์ 2550 - 20 กุมภาพันธ์ 2555) 253 ชั้นที่ 10 ถนนสุขุมวิท 21 แขวงคลองเตยเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพฯ	แบบประจำมีกำหนดระหว่างประเทศ และแบบไม่ประจำเป็นครั้งคราว (ยังไม่ดำเนินการ)
42	บริษัท เอิร์ท วินด์ แอนด์ ไฟร์ จำกัด ใบอนุญาตที่ 6/2550 กำหนด 2 ปี (27 มีนาคม 2550 - 26 มีนาคม 2552) 158/60 หมู่ที่ 6 ตำบลเชิงค้อย อำเภอค้อยสะเก็ด จังหวัดเชียงใหม่	แบบไม่ประจำ โดยใช้บอลลูนอากาศร้อนทำการบิน (ยังไม่ดำเนินการ)
43	บริษัท กูเก็ด แอร์ไลน์ จำกัด ใบอนุญาตที่ 7/2550 กำหนด 2 ปี (28 กุมภาพันธ์ 2550 - 1 มีนาคม 2552) 1198/71 อาคารลุมพินีทาวเวอร์ ชั้น 25 ถนนพระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขต สาทรกรุงเทพมหานคร	แบบประจำมีกำหนดภายในประเทศ และระหว่างประเทศ และแบบไม่ประจำเป็นครั้งคราว

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ลำดับที่	ชื่อ - ที่อยู่ผู้ประกอบการ	ประเภทบริการ
44	บริษัท ไทยคาร์โกแอร์ไลน์ จำกัด ใบอนุญาตที่ ๑/255๐ กำหนด 5 ปี (2 เมษายน 255๐ – 1 เมษายน 2555) 99 หมู่ที่ 14 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอบพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร	แบบประจำมีกำหนดภายในประเทศ และระหว่างประเทศ และแบบไม่ประจำเป็นครั้งคราว ขนส่งสินค้า (ยังไม่ดำเนินการ)
45	บริษัท ชันเฟรท โลจิสติกส์ จำกัด ใบอนุญาตที่ ๑/255๐ กำหนด 5 ปี (9 เมษายน 255๐ – 8 เมษายน 2555) 138 อาคารบุญมิตร ชั้น 11 ห้อง 7 ถนนสีลม แขวงสุริยวงค์ เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร	แบบประจำมีกำหนดระหว่างประเทศ และแบบไม่ประจำเป็นครั้งคราว (ยังไม่ดำเนินการ)
46	บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (AEROTHAI) ใบอนุญาตที่ 10/255๐ กำหนด 5 ปี (12 มิถุนายน 255๐ – 11 มิถุนายน 2555) 120 ซ.งามดูพลี ถ.นางลิ้นจี่ แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กทม. (10120) Tel 02-287-3551-41 Fax 02-287-3131	แบบไม่ประจำ บินทดสอบเครื่องช่วยการเดินอากาศ
47	บริษัท กรุงเทพเฮลิคอปเตอร์เซอร์วิสเชส จำกัด ใบอนุญาตที่ 11/255๐ กำหนด 5 ปี (ตั้งแต่ 3 พฤษภาคม 255๐ – 2 พฤษภาคม 2555) 2301/2 ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ Tel. 02-679-8999 Fax 02-679-8235-6 02- 679-8992	แบบไม่ประจำ โดยใช้เฮลิคอปเตอร์ (ยังไม่ดำเนินการ)
48	บริษัท สกายสตาร์แอร์เวย์ จำกัด ใบอนุญาตที่ 12/255๐ กำหนด 4 ปี (22 มิถุนายน 255๐ – 21 มิถุนายน 2554) 18 เอสบีซี ปาร์ค พลาซ่า อาคาร 2 ชั้น 18 ถนนรัชดาภิเษก แขวงจตุจักร เขตจตุจักร กทม. Tel. 02-937-6353 Fax. 02-937-6356 Email: info@skystarairways.com (ต่ออายุใบอนุญาตฯจากเดิมใบอนุญาตฯที่ ๑/2549 ลว. 22 มี.ย. 49)	แบบประจำมีกำหนดระหว่างประเทศ และแบบไม่ประจำเป็นครั้งคราว

กรมการขนส่งทางอากาศ (Department Of Civil Aviation)
สำนักกำกับกิจการขนส่งทางอากาศ (Air Transport Regulatory Bureau)
ส่วนการเดินอากาศภายในประเทศ (Domestic Services Branch)
โทร. 02-286-8157 โทรสาร 02-287-3139
11 ก.ค. 60 รายชื่อผู้ประกอบการ 2

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

ชื่อ – นามสกุล นางสาวชนาธิป คำสุวรรณ
วัน เดือน ปีเกิด 22 เมษายน 2522 ที่นครศรีธรรมราช

ประวัติการศึกษา

พ.ศ. 2538 – 2540 โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตปัตตานี
พ.ศ. 2542 – 2546 รัฐศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยม) สาขาการปกครอง
 คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
พ.ศ. 2546 – 2550 ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (เศรษฐศาสตร์การเมือง)
 คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประสบการณ์การทำงาน

พ.ศ. 2547 – 2549 งานจัดการเลือกตั้ง สำนักงานคณะกรรมการการเลือกตั้ง
พ.ศ. 2550 – ปัจจุบัน งานวิเทศสัมพันธ์ สำนักงานคณะกรรมการการเลือกตั้ง

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย