

แนวทางการกำกับดูแลด้านราคาในอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศของประเทศไทย

นางสาวปารมิตา อูทาสิน

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์

คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2555

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทคัดย่อและแฟ้มข้อมูลฉบับเต็มของวิทยานิพนธ์ตั้งแต่ปีการศึกษา 2554 ที่ให้บริการในคลังปัญญาจุฬาฯ (CUIR)

เป็นแฟ้มข้อมูลของนิสิตเจ้าของวิทยานิพนธ์ที่ส่งผ่านทางบัณฑิตวิทยาลัย

The abstract and full text of theses from the academic year 2011 in Chulalongkorn University Intellectual Repository (CUIR) are the thesis authors' files submitted through the Graduate School.

IN-HOUSE PRICE REGULATION ON AVIATION INDUSTRY IN THAILAND

Miss Paramita Uthasin

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Economics Program in Economics

Faculty of Economics

Chulalongkorn University

Academic Year 2012

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์

แนวทางการกำกับดูแลด้านราคาในอุตสาหกรรมการบิน
ภายในประเทศของประเทศไทย

โดย

นางสาวปารมิตา อุทาสิน

สาขาวิชา

เศรษฐศาสตร์

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

อาจารย์ ดร. เขมรัฐ เถลิงศรี

คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็น
ส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารธุรกิจ

..... คณบดีคณะเศรษฐศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ ดร. ชโยดม สรรพศรี)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

..... ประธานกรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. จูน เจริญเสียง)

..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(อาจารย์ ดร. เขมรัฐ เถลิงศรี)

..... กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(ดร. จุฬิา สุขมานพ)

ปารมิตา อุทาสิน : แนวทางการกำกับดูแลด้านราคาในอุตสาหกรรมการบิน
ภายในประเทศของไทย. (IN-HOUSE PRICE REGULATION ON AVIATION
INDUSTRY IN THAILAND) อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก: อ.ดร.เชมรัฐ เถลิงศรี,
108 หน้า.

งานวิจัยนี้เพื่อศึกษาการกำหนดแนวทางการกำกับดูแลด้านราคาที่มีความเหมาะสม
ต่ออุตสาหกรรมการบินภายในประเทศของประเทศไทย การศึกษาใช้ข้อมูลทุติยภูมิจากสถิติ
จำนวนผู้โดยสารของสายการบินจำนวน 7 สายการบิน ตามกำหนดการบินประจำฤดูหนาว
ปี 2553 และข้อมูลราคาค่าโดยสาร ในวันพุธ ที่ 15 กรกฎาคม 2554 และข้อมูลทุติยภูมิราย
ปีของปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการตั้งราคาของสายการบิน ปี พ.ศ. 2553 วิธีที่ใช้ในการประมาณ
ค่า คือ วิธี (Ordinary least squares) แบบ Log-Linear Model

ผลการศึกษาโครงสร้างตลาดอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยจากดัชนีวัดการ
กระจุกตัวของอุตสาหกรรม (HHI) พบว่า อุตสาหกรรมมีแนวโน้มการแข่งขันที่เพิ่มสูงขึ้น
หลังจากการเข้ามาของสายการบินต้นทุนต่ำและเมื่อพิจารณาค่าดัชนี HHI รายเส้นทางบินจะ
เห็นได้ว่า เส้นทางบินในประเทศไทยส่วนใหญ่มีผู้ค้าและผู้ให้บริการในระดับปานกลางหรือ
เป็นตลาดผู้แข่งขันมากมาย สำหรับการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการกำหนดราคา
ค่าโดยสาร พบว่า ปัจจัยด้านระยะทางของเส้นทางบิน ส่งผลต่อการตั้งราคาของสายการบิน
มากที่สุด ดังนั้นเมื่อโครงสร้างตลาดมีการเปลี่ยนแปลงแนวทางการกำกับดูแลในปัจจุบัน
จึงอาจไม่เหมาะสมและหากพิจารณาร่วมกับมาตรการการกำกับดูแลด้านราคาในต่างประเทศ
พบว่า ประเทศไทยอาจยังไม่พร้อมสำหรับการเปิดเสรีและการใช้กลไกตลาดเป็นตัวควบคุม
อุตสาหกรรมโดยไม่พึ่งพากลไกการกำกับดูแลจากภาครัฐ ดังนั้นแนวทางการกำกับดูแลที่
เหมาะสมควรแบ่งการกำกับดูแลเป็นสองส่วน โดยในเส้นทางบินที่มีการแข่งขันสูงวัดได้จาก
ดัชนี HHI ต่ำให้ใช้กลไกตลาดเป็นตัวกำหนดราคา ร่วมกับการใช้เครื่องมือทางกฎหมายได้แก่
พ.ร.บ.การแข่งขันทางการค้า ส่วนเส้นทางบินที่ไม่มีการแข่งขันควรใช้มาตรการกำหนดเพดาน
ราคาแต่ควรเสนอเพดานราคาแยกสายการบิน

สาขาวิชา.....เศรษฐศาสตร์..... ลายมือชื่อ.....
ปีการศึกษา.....2555..... ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก.....

5285180929 : MAJOR ECONOMICS

KEYWORDS : PRICE REGULATION / DEREGULATION / AIR FARE / AIRLINES
INDUSTRY

PARAMITA UTHASIN : IN-HOUSE PRICE REGULATION ON AVIATION INDUSTRY
IN THAILAND.

ADVISOR : KHEMARAT TALERNSRI, Ph.D., 108 pp.

The major objective of this thesis is to determine and seek explore a suitable form of price regulation to domestic air transport industry in Thailand. The study uses the secondary data of the number of passengers of 7 airlines operating for Winter Schedule of 2010, the data of fare displaying on Wednesday 15 July 2012, and the yearly primary data of 2011 of relevant factors hypothetically influencing the airfares set by the airlines. This research employs the so-called "Log-Linear Model" of Ordinary Least Square (OLS) to estimate significance of the factors determining of the airfare.

The analysis shows that the market structure of aviation industry of Thailand is becoming more competitive, especially after the entry of low cost carriers. Further, the HHI for each particular route also suggested that in most domestic routes, there are the number of services providers in the middle level which can be defined as the oligopolistic market. For the analysis of the factors affecting the establishment of an air fare, it is found that the distance of each concerned route is the most significant reason to the fare establishment. Consequently, the price regulatory rules and procedures being currently applied may not be appropriate for the market structure which has already altered. Moreover, taking into consideration the price regulatory measures in other countries, Thailand may not be ready for an air transport liberalization and lack of readiness for applying the economic concept of market force to regulate the competition in the industry without any intervention and regulation of competent authorities.

Thus, proper regulation on the establishment of air fare should be divided into two measures, in that (1) for highly competitive routes having low market concentration calculated by HHI index, the suitable regulation should be based upon the concept of market force to promote competition in the market which has to comply with existing legal measures including Trade Competition Act, 1999 and (2) for routes with low or no competition, air fare set by air operators shall rely upon rules and procedures on ceiling price which should impose the ceiling to each individual airline separately.

Field of Study :Economics..... Student's Signature

Academic Year :2012..... Advisor's Signature

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความรู้ที่ได้รับการประสิทธิ์ประสาทจากคณาจารย์คณะ เศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โดยความกรุณาอย่างที่สุดของอาจารย์ ดร.เชมรัฐ เถลิงศรี อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ที่สละเวลาอันมีค่าเพื่อชี้แนะแนวทางและมอบโอกาสในการทำ วิทยานิพนธ์มาโดยตลอด รวมทั้งขอขอบพระคุณผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.จูน เจริญเสียง ประธาน กรรมการสอบวิทยานิพนธ์ และดร.จุฬา สุขมานพ ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและ จราจร กรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ที่ให้คำแนะนำอันเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการศึกษาวิทยานิพนธ์ ฉบับนี้ นางภาวนา วงศ์พาที นักวิชาการขนส่งชำนาญการพิเศษ กรรมการบินพลเรือน ที่มอบโอกาส ในการศึกษาและให้คำปรึกษาแนะนำแหล่งข้อมูลที่เป็นประโยชน์ ตลอดจนเจ้าหน้าที่ต่างๆ ของกรม การบินพลเรือน สายการบินต่างๆ และบริษัท ท่าอากาศยานไทย (มหาชน) ในการสนับสนุนข้อมูล ในการศึกษาครั้งนี้

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยดีเนื่องจากกำลังใจจากครอบครัวและคนใกล้ชิดทุกท่าน ขอขอบพระคุณบิดา มารดา คุณน้า และน้องชาย รวมถึงเพื่อน ๆ ทุกคนและเป็นพิเศษสำหรับ คำขอบคุณสูงสุด นางสาวสรลพัชร คล่องดี นางสาวจุฑาภรณ์ นุหลินพฤกษ์ นางสาวอุมาภรณ์ รอดศิริ นางสาวธนิษฐา เกษสุวรรณ นางสาววันวิสาข์ อ่วมทอง นายกวิน เขียมตระกูล นายเกียรติพล ตันติกุล ที่คอยช่วยเหลือให้คำแนะนำที่ดีและเป็นกำลังใจให้กันเสมอมา คุณประโยชน์อันเกิดจาก วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ข้าพเจ้าขอมอบให้แต่บิดา มารดา อาจารย์ และผู้มีพระคุณทุกท่าน หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีข้อผิดพลาดประการใด ข้าพเจ้าขอน้อมรับไว้เพียงแต่ผู้เดียว

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ญ
สารบัญภาพ.....	ฎ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ที่มาและความสำคัญ.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	5
1.3 ขอบเขตของการศึกษา.....	5
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	5
1.5 โครงสร้างวิทยานิพนธ์.....	5
1.6 นิยามศัพท์เฉพาะ.....	6
บทที่ 2 กรอบแนวคิดเชิงทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	7
2.1 กรอบแนวคิดเชิงทฤษฎี.....	7
2.1.1 ทฤษฎีโครงสร้างตลาด.....	7
2.1.2 ตลาดผูกขาด.....	8
2.1.3 ตลาดผู้ขายน้อยราย.....	12
2.1.4 โครงสร้างเศรษฐกิจของการขนส่ง.....	13
2.1.5 อุปสงค์และอุปทานการขนส่ง.....	14
2.1.5.1 อุปทานของการขนส่ง.....	15
2.1.5.2 อุปสงค์ของการขนส่ง.....	16
2.1.5.3 ตลาดของกิจการขนส่ง.....	16
2.1.5.4 การกำหนดอัตราค่าบริการขนส่ง.....	16
2.1.6 การเข้าแทรกแซงกลไกราคาโดยภาครัฐบาล.....	18
2.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	22

บทที่ 3	วิธีการศึกษา.....	26
	3.1 การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างตลาดของอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศ.....	26
	3.1.1 การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	26
	3.1.2. เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา.....	27
	3.1.3. การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างตลาด.....	28
	3.2 การวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการกำหนดราคาค่าโดยสารของสายการบิน ในเส้นทางบินภายในประเทศ.....	28
	3.2.1. แบบจำลองและตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา.....	28
	3.2.2. การวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบจำลอง.....	29
	3.3 การวิเคราะห์แนวทางการกำกับดูแลด้านราคาที่เหมาะสมกับอุตสาหกรรม การบินภายในประเทศ.....	30
บทที่ 4	การศึกษาโครงสร้างตลาดและปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการตั้งราคาค่าโดยสาร ของสายการบิน.....	31
	4.1 ผลการศึกษาการโครงสร้างตลาดอุตสาหกรรมการบินในประเทศ.....	31
	4.1.1 ส่วนแบ่งการตลาดของสายการบิน.....	31
	4.1.2 ลักษณะสินค้าและการแข่งขันของอุตสาหกรรมการบิน.....	32
	4.1.3 อุปสรรคการเข้าสู่ตลาด (Barrier to Entry).....	36
	4.2 การวัดการแข่งขันของตลาดในปัจจุบันโดยใช้ดัชนีวัดการกระจุกตัว ในอุตสาหกรรมหรือ Herfindahl – Hirschman Index (HHI).....	42
บทที่ 5	ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตั้งราคาตัวโดยสารของสายการบินภายในประเทศ.....	49
	5.1 อธิบายตัวแปรและสมมติฐานการศึกษา.....	49
	5.2 ผลการประมาณค่าสัมประสิทธิ์แบบจำลองปัจจัยที่ส่งผลต่อการตั้งราคา ค่าโดยสาร ภายในประเทศของสายการบิน.....	54
บทที่ 6	ผลการศึกษามาตรการกำกับดูแลด้านราคาค่าโดยสารของอุตสาหกรรมการบิน ภายในประเทศ.....	62
	6.1 การกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ (Economic Regulation) ในอุตสาหกรรมการบิน.....	62
	6.2 มาตรการกำกับดูแลด้านราคาในปัจจุบัน.....	63
	6.3 การกำกับดูแลด้านราคาในอุตสาหกรรมการบินของต่างประเทศ.....	66

6. 4	มาตรการกำกับดูแลด้านราคาค่าโดยสารที่เหมาะสมกับอุตสาหกรรมการบิน ภายในประเทศไทย.....	79
บทที่ 7	บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	89
7.1	สรุปผลการศึกษา.....	90
7.2	ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย.....	93
7.3	ข้อจำกัดในการศึกษา และข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาเพิ่มเติมต่อไป.....	94
	รายการอ้างอิง.....	95
	ภาคผนวก.....	99
	ภาคผนวก ก.....	100
	ภาคผนวก ข.....	104
	ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	108

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 4.1	33
ตารางที่ 4.2	43
ตารางที่ 5.1	55
ตารางที่ 6.1	75
ตารางที่ 6.2	77

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 1.1 ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความต้องการใช้บริการทางอากาศของประเทศไทย ปี 2547-2550.....	1
ภาพที่ 1.2 แสดงสถิติจำนวนผู้โดยสาร ปี 2550 -2554.....	2
ภาพที่ 2.1 แสดงอุปสงค์ และรายรับส่วนเพิ่มในตลาดผูกขาด.....	9
ภาพที่ 4.1 ขั้นตอนการขออนุญาตประกอบการเดินอากาศ.....	37
ภาพที่ 6.1 แสดงทางเลือกของแนวทางการกำกับดูแลด้านราคาค่าโดยสารภายในประเทศ	81
ภาพที่ 6.2 แสดงการเปลี่ยนแปลงของเส้นทางบินที่ถูกควบคุมค่าโดยสารจากแนวทาง ในปัจจุบันกับแนวทางที่นำเสนอในการศึกษา.....	84

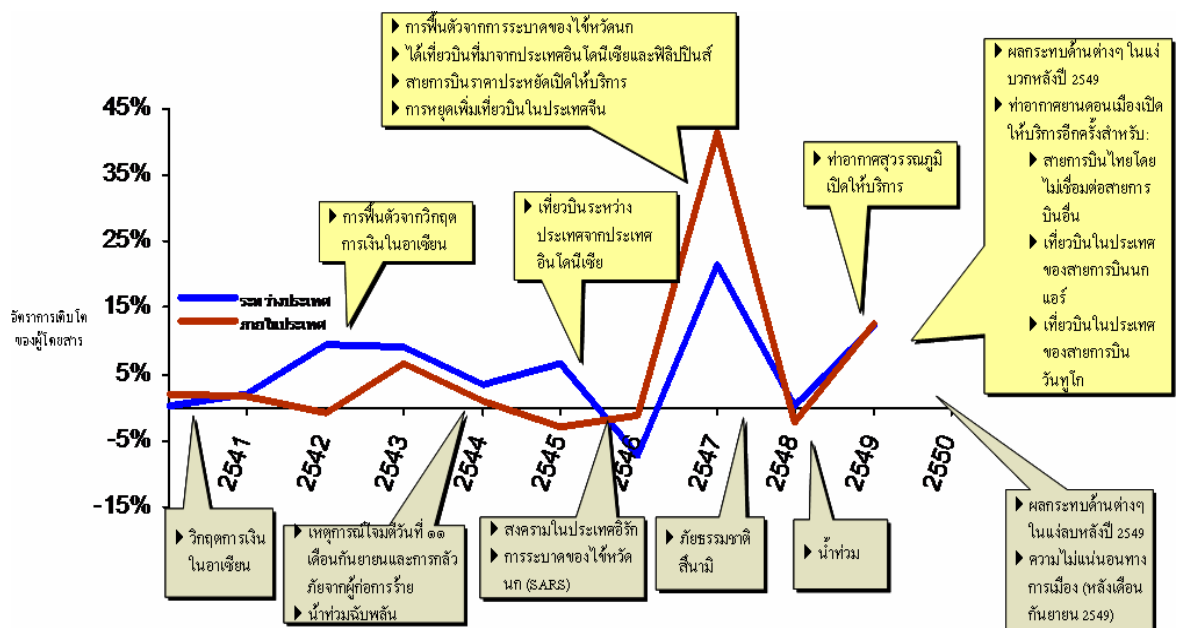
บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

การขนส่งทางอากาศเป็นหนึ่งในสาขาการขนส่งที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศซึ่งการขนส่งทางอากาศมีความได้เปรียบการขนส่งประเภทอื่นด้านความรวดเร็ว ความสะดวกสบายในการขนส่งความปลอดภัยด้วยสถิติการเกิดอุบัติเหตุต่ำและความสามารถในการเข้าถึงที่หมายภายในเวลาอันสั้นเมื่อเปรียบเทียบกับการขนส่งกับระบบอื่น แต่ทั้งนี้การขนส่งประเภทนี้ก็มีข้อจำกัดอย่างมากทั้งในด้านต้นทุนที่ต้องมีการลงทุนในต้นทุนคงที่ ได้แก่ การลงทุนในอากาศยาน อุปกรณ์ในการบำรุงรักษาสำนักงาน และอุปกรณ์ระบบต่างๆ สูง และยังมีส่วนของต้นทุนผันแปรที่ขึ้นอยู่กับค่าน้ำมันเชื้อเพลิงถึงร้อยละ 65 ทำให้สายการบินควบคุมในส่วนของต้นทุนผันแปรได้ค่อนข้างยากนอกจากนี้ยังมีข้อจำกัดอื่นๆ เช่น สภาพอากาศที่ไม่เอื้อต่อการบิน ผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจ สังคม การเมือง ที่มีการส่งผลโดยตรงกับการขยายตัวของการขนส่งทางอากาศภายในประเทศสูงจากการเข้ามาของสายการบินต้นทุนต่ำ ในปี พ.ศ.2547

ภาพที่ 1.1 ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความต้องการใช้บริการทางอากาศของประเทศไทยปีพ.ศ.2547-2550

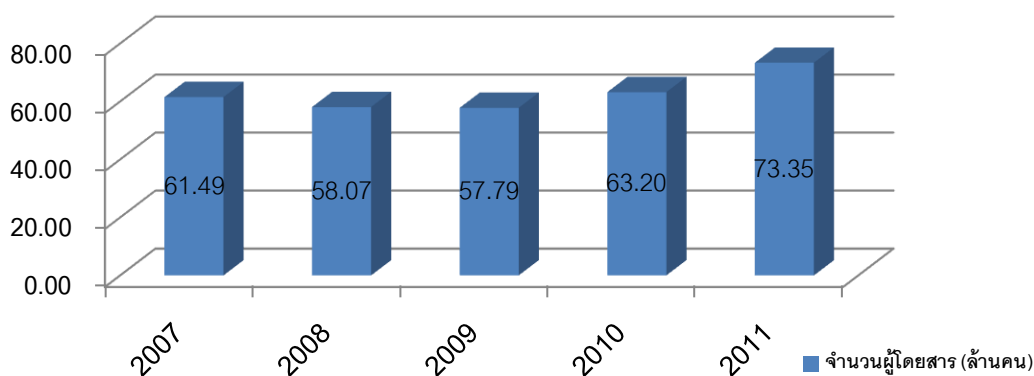


ที่มา: บริษัทบูชแอลเลน

โดยการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศสามารถแสดงได้ จากรูปที่ 1.1 แสดงให้เห็นการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศ ในช่วงปีพ.ศ. 2541-2550 และเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อการบินภายในประเทศ ยกตัวอย่างเช่น การเกิดเหตุการณ์ก่อการร้ายในสหรัฐอเมริกา เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2544 ที่เป็นจุดเริ่มต้นการลดจำนวนลงของผู้โดยสารและลดลงต่อเนื่องไปจนกระทั่งเกิดเหตุการณ์โรค SARS ที่เป็นโรคติดต่อไปทั่วโลก ในปี พ.ศ.2545 และได้กลับมาขยายตัวอีกครั้งในปี พ.ศ.2547 จากการเข้ามาของสายการบินต้นทุนต่ำที่เป็นทางเลือกใหม่ให้กับผู้บริโภคที่มีรายได้ระดับต่ำลงมาทั้งยังเป็นการขยายฐานผู้บริโภคให้กับอุตสาหกรรมการบินเพิ่มขึ้น โดยหลังจากนั้นอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศก็เริ่มขยายตัวในอัตราที่ต่ำลงนับตั้งแต่เกิดเหตุการณ์ภัยธรรมชาติสึนามิ ในปี พ.ศ.2548 และเหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมืองในปี พ.ศ. 2550

การหดตัวของอุตสาหกรรมการบินตั้งแต่ช่วงปี พ.ศ.2550 ได้รับผลกระทบต่อเนื่องจากการเผชิญวิกฤติอย่างหนักจากปัญหาราคาน้ำมันที่เริ่มสูงขึ้นอย่างมากในปี พ.ศ.2551 ส่งผลให้สายการบินไม่สามารถแบกรับภาระต้นทุนดังกล่าวไว้ได้จึงต้องปรับขึ้นค่าธรรมเนียมน้ำมัน (Fuel Surcharge) ส่งผลให้ราคาค่าโดยสารปรับตัวสูงขึ้นตามไปด้วย จำนวนผู้โดยสารทางอากาศภายในประเทศจึงลดลงถึงร้อยละ 5.6 ถึงแม้ว่าในช่วงปีหลังราคาน้ำมันจะมีทิศทางปรับลดลงอย่างมากแต่ก็ไม่ส่งผลต่ออุตสาหกรรมการบินมากนัก เนื่องจากหลายสายการบินได้ทำการประกันความเสี่ยงน้ำมันไว้ล่วงหน้า อีกทั้งการขยายตัวก็ยังไม่เพิ่มขึ้นเท่าที่ควร จากปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกาที่ส่งผลกระทบต่อเนื่องทั่วโลก ทำให้ประชาชนลังเลที่จะใช้จ่ายในสภาวะเศรษฐกิจ และปัญหาทางการเมืองที่ยังไม่มีเสถียรภาพ จึงเป็นการยากที่จะรักษาจำนวนผู้โดยสารไว้ได้

ภาพที่ 1.2 แสดงสถิติจำนวนผู้โดยสารปี 2550-2554



จากภาพที่ 1.2 แสดงสถิติจำนวนผู้โดยสารตั้งแต่ปีพ.ศ.2550-2554 โดยในปี พ.ศ.2551 ต่อเนื่อง ปี พ.ศ.2552 จำนวนผู้โดยสารทางอากาศภายในประเทศจึงลดลงถึงร้อยละ 5.6 จากปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกาที่ส่งผลกระทบต่อเนื่องทั่วโลกและปัญหาทางการเมืองภายในประเทศที่ยังไม่มีเสถียรภาพ จำนวนผู้โดยสารรวมทั้งประเทศจึงมีจำนวนลดลงแต่อย่างไรก็ตามแนวโน้มผู้โดยสารได้ปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นใน ปีพ.ศ.2553 จากภาวะเศรษฐกิจโลกและของประเทศที่เริ่มขยายตัวถึงแม้ว่าจะมีเหตุการณ์วิกฤติเศรษฐกิจในทวีปยุโรปเกิดขึ้นแต่ก็ไม่ส่งผลกระทบต่อจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเท่าใดนักเนื่องจากมีสัดส่วนจำนวนนักท่องเที่ยวจากประเทศยุโรปที่เกิดวิกฤติเดินทางเข้าประเทศไทยค่อนข้างต่ำและสัดส่วนจำนวนนักท่องเที่ยวจากจีนที่เดินทางมายังประเทศไทยเพิ่มสูงขึ้น ต่อเนื่องในปีพ.ศ.2554 จำนวนผู้โดยสารยังคงเพิ่มสูงขึ้นถึงแม้ว่าในช่วงปลายปีจะเกิดภัยพิบัติน้ำท่วมก็ตาม

นอกเหนือจากการเพิ่มลดของการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินดังที่กล่าวมาสิ่งที่มีความเปลี่ยนแปลงอย่างเห็นได้ชัดในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาคือ โครงสร้างอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศ เห็นได้จากส่วนแบ่งการตลาดในปัจจุบันของสายการบินที่เปลี่ยนแปลงไป ซึ่งแต่เดิมก่อนการเข้าสู่ตลาดของสายการบินต้นทุนต่ำในปีพ.ศ.2547 การบินไทยในฐานะสายการบินหลักของชาติถือครองส่วนแบ่งตลาดอยู่ถึงร้อยละ 86.3 นอกจากนั้นจะเป็นสายการบินของเอกชนได้แก่ สายการบินภูเก็ตแอร์ไลน์ สายการบินพีบีแอร์สายการบินโอเรียนท์ไทย และสายการบินขนาดเล็กอื่นๆของเอกชน แต่หลังจากการเข้ามาของสายการบินต้นทุนต่ำจนกระทั่งถึงปัจจุบันส่วนแบ่งการตลาดของการบินไทยก็ลดลงอย่างต่อเนื่องจนกระทั่งในปีพ.ศ.2553 ส่วนแบ่งการตลาดของการบินไทยลดลงเหลือเพียง ร้อยละ 32 พร้อมกับสายการบินของเอกชนอื่นๆที่ทยอยออกจากตลาดเนื่องจากประสบปัญหาการขาดทุน ในขณะที่สายการบินบางกอกแอร์มี ส่วนแบ่งตลาดร้อยละ15.8 นอกเหนือจากนั้นอีกกว่าร้อยละ 50 เป็นส่วนแบ่งการตลาดของสายการบินต้นทุนต่ำทั้งหมด โดยสายการบินไทยแอร์เอเชียถือครองส่วนแบ่งการตลาดกว่าร้อยละ 27 สายการบินนกแอร์และสายการบินวันทูโกมีส่วนแบ่งการตลาดร้อยละ 15.8 และ 8.4 ตามลำดับ

ภาครัฐโดยกรมการบินพลเรือนสังกัดกระทรวงคมนาคม มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงในการกำกับดูแลอุตสาหกรรมการบิน โดยในด้านการกำกับดูแลค่าโดยสาร แต่เดิมกฎหมายที่ควบคุมการกำหนดค่าโดยสาร คือ กฎกระทรวงกำหนดอัตราขั้นสูงสำหรับค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่ง ส่วนโครงสร้างและวิธีการคำนวณค่าโดยสารจะต้องผ่านการอนุมัติจาก

คณะกรรมการการบินพลเรือนก่อนมีการประกาศใช้จริง ซึ่งหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารที่ใช้ในปัจจุบัน เป็นหลักเกณฑ์ที่ได้หารือร่วมกับสายการบินตั้งแต่ปี 2542 โดยกำหนดแนวทางให้ใช้ต้นทุนรวมของสายการบินที่มีต้นทุนในการให้บริการสูงสุดเป็นเพดานค่าโดยสาร ซึ่งปัจจุบันการกำกับดูแลด้านราคาด้วยหลักเกณฑ์ดังกล่าวอาจไม่เหมาะสมกับสภาวะปัจจุบัน เนื่องจากต้นทุนที่นำมาคำนวณเป็นต้นทุนทั้งระบบของสายการบิน คือ เป็นต้นทุนรวมของทุกเส้นทางบินทั้งระยะใกล้และไกล การคำนวณต้นทุนจึงเป็นการเฉลี่ยของทุกเส้นทางบินทั้งที่หากพิจารณาจากค่าใช้จ่ายจริงที่เกิดขึ้นจะพบว่า หากทำการบินระยะใกล้จะมีต้นทุนสูงกว่าระยะไกล แต่เนื่องจากสายการบินไม่สามารถแยกต้นทุนเฉพาะในแต่ละเส้นทางได้ อีกทั้งปัจจุบันมีการให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำที่มีต้นทุนในการดำเนินงานต่ำกว่าสายการบินปกติมากและมีส่วนแบ่งตลาดจากสายการบินหลักในประเทศเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้เกิดความไม่สอดคล้องกับโครงสร้างอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศที่เปลี่ยนแปลงไป การกำหนดเพดานขั้นสูงจากต้นทุนของสายการบินที่มีต้นทุนการให้บริการสูงสุดจึงเป็นข้อได้เปรียบของสายการบินต้นทุนต่ำในการตั้งราคาในบางเส้นทาง เห็นได้จากการร้องเรียนของผู้โดยสารเกี่ยวกับการเรียกเก็บค่าโดยสารที่ไม่เป็นธรรมในหลายเส้นทางที่ไม่มีการแข่งขันที่สายการบินต้นทุนต่ำช่วยโอกาสคิดค่าโดยสารสูงกว่าต้นทุนเพื่อชดเชยราคาที่ตั้งไว้ต่ำมากในเส้นทางที่มีการแข่งขันสูง นอกจากนี้การแข่งขันด้านราคาในเส้นทางที่มีจำนวนผู้โดยสารมากจึงอาจนำไปสู่การจัดสายการบินคู่แข่งออกจากตลาดจนกระทั่งกลายเป็นการผูกขาดในอุตสาหกรรมการบินซึ่งสุดท้ายก็จะส่งผลกระทบต่อผู้บริโภคในที่สุด

การศึกษาครั้งนี้จึงทำการศึกษาเปรียบเทียบโครงสร้างอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศของไทยในอดีตกับปัจจุบันเพื่อแสดงให้เห็นถึงข้อจำกัดของแนวทางการควบคุมด้านราคาในอดีตรวมทั้งศึกษาปัจจัยในการกำหนดราคาค่าโดยสารของสายการบินและเปรียบเทียบแนวทางการกำกับดูแลด้านราคาในต่างประเทศเพื่อเป็นประโยชน์ในการกำหนดแนวทางการกำกับดูแลของภาครัฐให้มีความเหมาะสม ทั้งนี้เพื่อประโยชน์สูงสุดของผู้โดยสารและก่อให้เกิดการแข่งขันที่เป็นธรรมระหว่างสายการบินและส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาในอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศไทยต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์การศึกษา

1. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบโครงสร้างตลาดอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศของประเทศไทยในอดีตและปัจจุบัน
2. เพื่อกำหนดแนวทางการกำกับดูแลด้านราคาในอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศของประเทศไทย

1.3 ขอบเขตการศึกษา

การศึกษาในส่วนการวิเคราะห์โครงสร้างตลาดจากดัชนีชี้วัดการกระจุกตัวของตลาด (Herfindahl-Hirschman Index : HHI) จะทำการรวบรวมข้อมูลสถิติจากผู้โดยสารรายปีของสายการบินจำนวน 7 สายการบิน ใน 32 เส้นทางบิน ตามกำหนดการบินประจำฤดูหนาว 2553 (30ตุลาคม 2553 – 26มีนาคม 2554) และเปรียบเทียบโครงสร้างตลาดในอดีตเปรียบเทียบกับปัจจุบันโดยใช้ข้อมูลสถิติ ปี พ.ศ. 2545 เปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2553

การศึกษาส่วนการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการกำหนดราคาค่าโดยสารในแต่ละเส้นทางของสายการบินจะรวบรวมข้อมูลราคา ณ วันจองในวันพุธ ที่ 15 กรกฎาคม พ.ศ. 2554 และข้อมูลสถิติรายปีของปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการตั้งราคาของสายการบิน ณ ปี พ.ศ. 2553

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบการเปลี่ยนแปลงของโครงสร้างตลาดของอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยในอดีตเปรียบเทียบกับปัจจุบัน
2. สามารถกำหนดแนวทางการกำกับดูแลด้านราคาของอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศของประเทศไทย

1.5 โครงสร้างวิทยานิพนธ์

ในงานศึกษานี้ มีโครงสร้างเนื้อหาแบ่งได้ดังต่อไปนี้ ส่วนที่กล่าวไปแล้วในบทที่ 1 คือ บทนำซึ่งจะกล่าวถึงที่มาและความสำคัญ วัตถุประสงค์ ขอบเขตของงานวิจัย ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากงานวิจัยและนิยามศัพท์ ในบทที่ 2 จะกล่าวถึงกรอบแนวคิดทฤษฎีโครงสร้างตลาด ทฤษฎีอุปสงค์และอุปทาน ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลด้านราคาในอุตสาหกรรม

และการแทรกแซงในอุตสาหกรรมของภาครัฐรวมทั้งการสำรวจงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง บทที่ 3 จะอธิบายถึงระเบียบวิธีวิจัย ซึ่งประกอบด้วย แบบจำลอง วิธีการศึกษา บทที่ 4 แสดงผลที่ได้จากการศึกษาโครงสร้างตลาดอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศและแสดงให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างตลาดอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศของประเทศไทยในอดีตเปรียบเทียบกับปัจจุบัน บทที่ 5 แสดงสมมติฐานและการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการกำหนดราคา ค่าโดยสารภายในประเทศในแต่ละเส้นทางของสายการบิน แล้วนำผลที่ได้จากการศึกษาในสองบทแรกมาพิจารณาพร้อมกับการศึกษาบทที่ 6 โดยจะกล่าวถึงการวิเคราะห์แนวทางการกำกับดูแลด้านราคาที่เหมาะสมกับอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศจากข้อจำกัดจากแนวทางการกำกับดูแลที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน รวมทั้งศึกษาตัวอย่างการกำกับดูแลในต่างประเทศและในส่วนสุดท้าย บทที่ 7 เป็นการสรุปผลการศึกษานัยเชิงนโยบาย ข้อจำกัดในการศึกษาและข้อเสนอแนะสำหรับขยายผลการศึกษาค้างต่อไป

1.6 นิยามศัพท์เฉพาะ

สายการบินต้นทุนต่ำ (Low cost airlines) คือ สายการบินที่ตัดต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็นออกไปรวมทั้งพยายามรักษาระดับของต้นทุนไม่ให้สูงมากนัก เพื่อให้สามารถกำหนดค่าโดยสารได้ในอัตราที่ต่ำ เน้นปริมาณหรือรับขนคนได้มากที่สุด อาจทำได้โดยนำระบบ internet มาลดต้นทุนการให้บริการจากการไม่ต้องออกบัตรโดยสารให้ผู้โดยสารเป็นการลดขั้นตอนการมีระบบ agent commission การตัดบริการอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบิน รวมทั้งนำระบบ Crew-Utilization ได้แก่การนำลูกเรือบนเครื่องบินมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

ค่าธรรมเนียมน้ำมัน (Fuel Surcharge) คือ ค่าธรรมเนียมส่วนเพิ่มที่จะเก็บเพิ่มจากค่าโดยสารเมื่อราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้น แต่ในปัจจุบันภาครัฐไม่อนุญาตให้สายการบินภายในประเทศเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันคงเหลือเฉพาะค่าระวางระหว่างประเทศที่ยังคงอนุญาตให้จัดเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมัน

บทที่ 2

กรอบแนวคิดเชิงทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

บทนี้จะกล่าวถึงกรอบแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย ทฤษฎีโครงสร้างตลาด ทฤษฎีอุปสงค์และอุปทานของการขนส่ง ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลด้านราคาในอุตสาหกรรม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องดังนี้

2.1 กรอบแนวคิดเชิงทฤษฎี

2.1.1 ทฤษฎีโครงสร้างตลาด

Joe S. Bain (1959) เรียบเรียงโดย รศ. รัชสรรค์ โนชัย ได้วิเคราะห์โครงสร้างตลาด (Market Structure) มีผลต่อพฤติกรรมในการดำเนินงานของหน่วยธุรกิจต่าง ๆ ในอุตสาหกรรม (Conduct) หรือหน่วยธุรกิจ ไว้ดังนี้

โครงสร้าง หมายถึง ลักษณะการจัดองค์ประกอบของตลาดสินค้าใดสินค้านั้น โดยเฉพาะ ซึ่งจะเน้นถึงความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขายในตลาด ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ซื้อในตลาด และความสัมพันธ์ระหว่างผู้ซื้อกับผู้ขายในตลาด ตลอดจนความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขายรายเก่าที่มีต่อผู้ขายในตลาดรายใหม่อีกด้วย ลักษณะเหล่านี้จะชี้ให้เห็นถึงระบบการแข่งขันและตั้งราคาสินค้าในตลาดได้อย่างชัดเจน และการพิจารณาถึงโครงสร้างตลาดในลักษณะนี้จะพิจารณาได้จาก

ก) **จำนวนและขนาดของผู้ซื้อและผู้ขายในตลาด** การพิจารณาถึงจำนวนและขนาดธุรกิจของผู้ซื้อและผู้ขายในตลาดนี้ นอกจากจะพิจารณาว่าในตลาดต่าง ๆ นั้นมีจำนวนผู้ขายที่รายและแต่ละรายมีขนาดธุรกิจมากน้อยเพียงไรแล้ว สิ่งที่น่าสนใจมากอีกประการหนึ่งคือ ในจำนวนธุรกิจเหล่านี้มีธุรกิจขนาดใหญ่ที่ราย ขนาดกลางที่ราย และแต่ละประเภทมีปริมาณธุรกิจมากน้อยเพียงไร ซึ่งจะช่วยให้ทราบว่า การแข่งขันในตลาดนี้เป็นไปในลักษณะใด มีใครเป็นผู้นำและผู้ตามในตลาด และผู้ซื้อผู้ขายแต่ละรายในตลาดมีบทบาทในตลาดมากน้อยต่างกันอย่างไร สำหรับธุรกิจที่กล่าวนี้อาจพิจารณาได้จาก ปริมาณเงินทุน อุปกรณ์ รายได้หรือปริมาณธุรกิจ

ข) **ความแตกต่างของผลผลิตสินค้า (product differentiation)** หมายถึงความแตกต่างของสินค้าที่นักธุรกิจเสนอขาย ซึ่งเป็นเพียงความแตกต่างในความรู้สึกของผู้ซื้อที่มองเห็นว่า สินค้าของหน่วยธุรกิจผู้ขายแต่ละรายมีความแตกต่างกัน ผู้ซื้ออาจพิจารณาในแง่

คุณภาพ บริการ การบรรจุหีบห่อ สี สัน ตราหรือยี่ห้อ ซึ่งจากความแตกต่างในตัวสินค้าของผู้ขาย แต่ละรายนี้จะมีผลกระทบต่อถึงการกำหนดวิธีปฏิบัติและระดับการผูกขาด (degree of monopoly) ของผู้ขายรายนี้ในตลาด

ค) อุปสรรคในการเข้ามาของธุรกิจใหม่ (barrier to entry)

หมายถึงความยากง่ายที่หน่วยธุรกิจใหม่จะเข้ามาประกอบธุรกิจในตลาด (รวมไปถึงการออกไปของหน่วยธุรกิจเก่า) ทั้งนี้จะขึ้นอยู่กับแตกต่างในตัวของธุรกิจใหม่ ความได้เปรียบในด้านต้นทุนการผลิตขนาดทางเศรษฐกิจ (economy of scale) ของธุรกิจเก่า และจำนวนหน่วยธุรกิจที่มีอยู่เดิม

2.1.2 ตลาดที่มีการผูกขาดแท้จริง(Pure Monopoly)

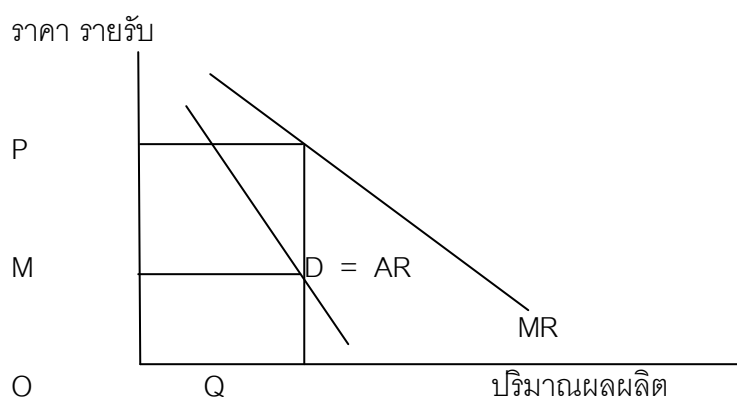
วันรักษ์ มิ่งมณีหาคิน (2552) กล่าวถึง ข้อสมมติเกี่ยวกับลักษณะสำคัญของตลาดที่มีการผูกขาดแท้จริง (Monopoly power) ดังนี้

1. มีผู้ผลิต/ผู้ขายเพียงรายเดียว เรียกว่าผู้ผูกขาด (Monopolist)
2. สินค้ามีคุณสมบัติพิเศษไม่เหมือนใคร ไม่สามารถหาสินค้าอื่นๆ มาแทนได้อย่างใกล้เคียง
3. ผู้ผลิตสามารถกีดกันไม่ให้ผู้อื่นเข้ามาผลิตแข่งขันได้

การผูกขาดเกิดขึ้นจากสาเหตุต่างๆ ดังต่อไปนี้

ผู้ผลิตหลายรายตกลงรวมตัวกันผูกขาดการผลิตโดยยุบรวมเป็นบริษัทเดียวกัน ในบางประเทศ เช่น สหรัฐอเมริกา และอังกฤษ เป็นต้น ถือว่าเป็นสิ่งผิดกฎหมาย สำหรับประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายห้ามการผูกขาดรัฐบาลออกกฎหมายให้ผูกขาดการผลิตแต่ผู้เดียว เพื่อให้เกิดประโยชน์แก่เศรษฐกิจและสังคมส่วนรวม เช่น ไฟฟ้า โทรศัพท ปรระปา เป็นต้น หรือเพื่อเป็นการควบคุมไม่ให้สร้างความเสียหายแก่ส่วนรวมจนเกินไปขนาดของกิจการต้องใหญ่มากจึงจะมีทางลดต้นทุนการผลิตให้ต่ำ (Economy of scale) กิจการบางอย่าง ถ้าไม่มีขนาดใหญ่โตจริงๆ และผลิตจำนวนมากแล้วจะไม่สามารถดำเนินไปได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีต้นทุนการผลิตต่ำ ในกรณีเช่นนี้ ผู้ผลิตใหม่จะเข้าทำการผลิตแข่งขันได้ยากมาก เพราะถ้าเป็นกิจการขนาดเล็ก ต้นทุนจะสูงมาก และจะไม่ได้รับแม้แต่กำไรปกติ แต่ถ้าเป็นกิจการขนาดใหญ่ก็ต้องลงทุนมหาศาล อุปสรรคสำคัญคือเงินลงทุนจำนวนมากซึ่งรวบรวมได้ยากเป็นเจ้าของวัตถุดิบที่สำคัญแต่ผู้เดียว ผู้ผลิตอื่นไม่มีทางที่จะผลิตแข่งขันได้ตราบดีที่ยังไม่สามารถหาวัตถุดิบอื่นมาใช้แทนได้สำเร็จการจดทะเบียนลิขสิทธิ์ตามกฎหมาย ในบางประเทศมีกฎหมายคุ้มครองลิขสิทธิ์สิ่งประดิษฐ์ผู้ประดิษฐ์จะจดทะเบียนลิขสิทธิ์สิ่งประดิษฐ์ของตนไว้

ภาพที่ 2.1 แสดงเส้นอุปสงค์และรายรับส่วนเพิ่มของการผูกขาด(Demand and Marginal Revenue)



การกำหนดราคาและปริมาณผลผลิตในระยะสั้น (Determination of Price and Output in the Short-Run)

เนื่องจากตลาดผูกขาดแบ่งเป็น 2 ประเภท คือ ตลาดผูกขาดที่ไม่มีการควบคุม และตลาดผูกขาดที่ควบคุมโดยรัฐบาล ในกรณีตลาดผูกขาดที่ไม่มีการควบคุม ผู้ผูกขาดมีอำนาจเต็มที่ในการกำหนดราคาหรือปริมาณขายอย่างใดอย่างหนึ่ง ตลาดผูกขาดที่ควบคุมโดยรัฐบาล ผู้ผูกขาดไม่มีอำนาจกำหนดราคาตามที่ต้องการ รัฐบาลจะเป็นผู้กำหนดราคา การพิจารณาราคาและผลผลิตของตลาด 2 ประเภทนี้จึงต้องแยกจากกัน

(1) ตลาดผูกขาดที่ไม่มีการควบคุม (Unregulated Monopoly)

เนื่องจากรัฐบาลปล่อยเสรีเกี่ยวกับการกำหนดราคาและจำนวนผลผลิต ดังนั้นผู้ผูกขาดจึงมีอิสระในการกำหนดราคาหรือปริมาณผลผลิต กล่าวคือ เมื่อผู้ผูกขาดกำหนดอย่างหนึ่งแล้วอีกอย่างหนึ่งตลาดจะเป็นผู้กำหนด ถ้าผู้ผูกขาดกำหนดราคา ตลาดจะเป็นผู้กำหนดปริมาณผลผลิต/ขาย ถ้าผู้ผูกขาดกำหนดปริมาณผลผลิต/ขาย ตลาดจะเป็นผู้กำหนดราคา นั่นคือผู้ผูกขาดไม่มีอำนาจกำหนดทั้งราคาและปริมาณขายพร้อมกัน

กำไรจากการผูกขาด (Monopoly Profit) ในตลาดที่มีการผูกขาด ราคาสินค้าจะสูงกว่า MC เสมอ ไม่ว่าผู้ผลิตจะมีกำไรสูงสุดหรือขาดทุนต่ำสุด และนี่เป็นสาเหตุหลักที่ทำให้การผูกขาดนำมาซึ่งการจัดสรรทรัพยากรที่ขาดประสิทธิภาพ การที่ราคาสูงกว่า MC แสดงว่ามีการนำทรัพยากรมาใช้ในการผลิตน้อยกว่าที่ผู้บริโภคต้องการ การจัดสรรทรัพยากรจะมี

ประสิทธิภาพมากที่สุดเมื่อสินค้ามีราคาเท่ากับ MC ซึ่งเป็นกรณีการแข่งขันสมบูรณ์ โดยราคาดุลยภาพอยู่สูงกว่าต้นทุนเฉลี่ย แสดงว่าผู้ผลิตได้รับกำไรเกินปกติซึ่งเป็นกำไรจากการผูกขาด (monopoly profit) กำไรนี้ถ้ามีอยู่ตลอดไปย่อมแสดงถึงความสำเร็จในการกุ่มอำนาจผูกขาด เพราะถ้าผู้ผลิตใหม่สามารถเข้ามาผลิตแข่งขันได้ กำไรเกินปกตินี้จะค่อยๆ ลดลงในที่สุดคงเหลือแต่กำไรปกติ

การขาดทุนน้อยที่สุด (Loss Minimization) อย่างไรก็ตาม ไม่ใช่ว่าผู้ผูกขาดทุกรายจะได้รับกำไรเกินปกติเสมอไป ผู้ผูกขาดบางรายอาจมีต้นทุนเฉลี่ยสูง หรือผลิตในปริมาณน้อย ในกรณีเช่นนี้ ผู้ผลิตอาจได้รับเพียงกำไรปกติ หรือหากรายรับไม่พอรายจ่ายก็อาจประสบภาวะขาดทุน ในกรณีที่ขาดทุน ผู้ผูกขาดจะผลิตต่อไปหรือเลิกผลิตในระยะสั้น ขึ้นอยู่กับรายรับเฉลี่ยสูงหรือต่ำกว่าต้นทุนแปรผันเฉลี่ย ถ้ารายรับเฉลี่ยสูงกว่าต้นทุนแปรผันเฉลี่ยก็น่าที่จะผลิตต่อไป

(2) การผูกขาดโดยมีรัฐบาลเป็นผู้ควบคุม (Regulated Monopoly) กิจกรรมบางอย่างจำเป็นต้องให้มีผู้ผลิตเพียงรายเดียวจึงจะได้ประโยชน์จากขนาดของการผลิต (economy of scale) เช่น กิจกรรมรถไฟ สายการบิน และโทรศัพท์ เป็นต้น หรือรัฐบาลสามารถป้องกันความเสียหายไม่ให้ลูกหลานในวงกว้าง เช่น ด้วยเหตุผลดังกล่าว รัฐบาลจึงออกกฎหมายรับรองการผูกขาด แต่เมื่อรัฐบาลยอมให้มีการผูกขาด รัฐบาลก็จะต้องมีหน้าที่ดูแลการตั้งราคาไม่ให้สูงเกินไปจนอาจสร้างความเดือดร้อนแก่ผู้บริโภค โดยราคาที่ทำให้เกิดการจัดสรรทรัพยากรที่เหมาะสมจึงเป็นการกำหนดราคาบนเส้น MC (MC-pricing) เรียกว่า ราคาอุดมคติ (Ideal Price)

ผลดีและผลเสียของการแข่งขันและการผูกขาด (Advantages and Disadvantages of Competition and Monopoly)

ผลดีของการแข่งขัน

1. การแข่งขันก่อให้เกิดการจัดสรรทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ เราทราบแล้วว่าทรัพยากรในสังคมหนึ่งๆ มีจำกัด ทรัพยากรทั้งหลายสามารถนำมาผลิตสินค้าและบริการได้นานาชนิด บางชนิดก็สนองความต้องการของคนกลุ่มใหญ่ บางชนิดก็สนองความต้องการของคนกลุ่มน้อย และเมื่อนำทรัพยากรอันมีอยู่จำกัดไปผลิตสินค้าหรือบริการอย่างหนึ่งแล้ว ก็หมดโอกาสที่จะผลิตอย่างอื่น เพราะการผลิตทุกอย่างมีต้นทุนค่าเสียโอกาส

2. การแข่งขันสนองความต้องการของผู้บริโภค และคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้บริโภคให้พ้นจากการเอาเปรียบของผู้ผลิตได้บ้าง

3. การแข่งขันทำให้อุตสาหกรรมต้องปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิตของตนตลอดเวลา ผู้ผลิตต้องพยายามหาทางขจัดภาวะไหล ล้นเปลือง และลดต้นทุนการผลิต

4. การแข่งขันส่งเสริมการผลิตสินค้าใหม่ๆ การนำวัตุดิบตัวใหม่มาใช้ในการผลิต และการพัฒนาเทคนิคใหม่

ผลเสียของการแข่งขัน

1. เป็นการสิ้นเปลืองทรัพยากรการผลิตอีกแบบหนึ่ง หรือมีการใช้ปัจจัยการผลิตมากมาย หลายชุดเพื่อผลิตสินค้าอย่างเดียวกัน โดยเพียงแต่ปรับปรุงดัดแปลงรูปลักษณะ สร้างความสิ้นเปลืองทรัพยากรการผลิต

2. ผู้ผลิตบางรายอาจไม่สนใจที่จะเพิ่มยอดขายโดยการปรับปรุงคุณภาพให้ดีขึ้นหรือลดต้นทุนและลดราคา แต่หันไปใช้วิธีการทุ่มโฆษณาและส่งเสริมการขาย

3. การแข่งขันในการผลิตบางอย่างเป็นอุปสรรคต่อการนำเทคโนโลยีที่เหมาะสมมาใช้ เพราะผู้ผลิตมีขนาดเล็กไป มีเงินทุนน้อย ครอบงำแบ่งตลาดในสัดส่วนที่ต่ำ ไม่อาจลดต้นทุนโดยการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต อาจต้องใช้วิธีลดคุณภาพสินค้าและ/หรือลดค่าจ้างแรงงานแทน

4. เนื่องจากผู้ผลิตแต่ละรายต้องแข่งขันกันด้วยประสิทธิภาพและราคา หากผู้ผลิตรายใดครอบครองเทคโนโลยีการผลิตที่เหนือกว่าคู่แข่ง ก็จะได้เปรียบในเชิงแข่งขัน

ผลดีของการผูกขาด

1. กิจการบางอย่างต้องอาศัยการผลิตขนาดใหญ่จึงจะลดต้นทุนการผลิตให้ต่ำลงได้ การผูกขาดช่วยให้การลงทุนมีความเป็นไปได้ หรือกิจการที่ต้องอาศัยทรัพยากรธรรมชาติหายาก เป็นวัตถุดิบ การผูกขาดช่วยให้ทางการควบคุมดูแลการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอยู่ในระดับพอเหมาะ

2. เนื่องจากการแข่งขันโดยการผลิตสินค้าซ้ำๆ กัน หรือเกือบจะเหมือนกัน สร้างความสิ้นเปลืองในการใช้ทรัพยากรการผลิต โดยมองว่าหากเปลี่ยนมาใช้ระบบการวางแผนจากส่วนกลางในการผลิตสินค้าและบริการ โดยมอบหมายให้หน่วยงานผูกขาดการผลิต ก็จะสามารถหลีกเลี่ยงความสิ้นเปลืองจากการใช้ปัจจัยหลายชุดผลิตสินค้าซ้ำๆ กัน

ผลเสียของการผูกขาด

1. การผูกขาดก่อให้เกิดการจัดสรรทรัพยากรทั้งระบบเศรษฐกิจอย่างไม่มีประสิทธิภาพ จากการวิเคราะห์ตลาดผูกขาด พบว่า ทำให้ปริมาณการผลิตน้อยกว่าที่ควรจะเป็น และราคาสูงกว่าที่ควรจะเป็น

2. ผู้บริโภคไม่ได้รับการคุ้มครองให้พ้นจากการขูดรีดของผู้ผูกขาด เพราะผู้บริโภคไม่สามารถหาซื้อสินค้าอย่างเดียวกันจากผู้ผลิตรายอื่น กำไรของผู้ผูกขาดจึงไม่ได้เกิดจากการรับใช้สังคมแต่เกิดจากการปฏิเสธที่จะรับใช้สังคม
3. การผูกขาดไม่ช่วยคุ้มครองกรรมกรพ้นจากการเอารัดเอาเปรียบของผู้ผูกขาด ยิ่งในกรณีที่หน่วยผลิตนั้นมีอำนาจผูกขาดการจ้างงานด้วย
4. ผู้ผูกขาดไม่ได้รับผลกระทบใดๆ จากความไร้ประสิทธิภาพของตน เพราะผู้ผูกขาดเป็นผู้ครองตลาดแต่เพียงผู้เดียว
5. การผูกขาดไม่ช่วยให้วิทยาการการผลิตก้าวหน้าอย่างที่ควรจะเป็น แม้ว่าผู้ผูกขาดจะอยู่ในฐานะที่จะลงทุนนำเทคโนโลยีที่เหมาะสมมาใช้
6. การผูกขาดทำให้ผู้ผูกขาดนิ่งนอนใจและขาดความกระตือรือร้นในการเพิ่มประสิทธิภาพในการลดต้นทุนและลดราคา
7. การผูกขาดมีส่วนก่อให้เกิดความไม่เสมอภาคในการกระจายรายได้ เพราะไม่มีแรงกดดันเหมือนอย่างกรณีการแข่งขัน กำไรทั้งหมด จึงตกอยู่กับผู้ผูกขาด

2.1.3 ตลาดผู้ขายน้อยราย (Oligopoly) เป็นตลาดที่มีผู้ผลิตหรือผู้ขายตั้งแต่สองรายขึ้นไปในตลาดนี้จะมีผู้ผลิตหรือผู้ขายจำนวนไม่มากนักอาจจะมี 2-5 รายซึ่งโดยปกติจะไม่มีการแข่งขันกันในด้านราคาเพราะหากแข่งขันกันด้านราคาผลสุดท้ายจะทำให้กำไรต่อหน่วยลดลงและยอดขายไม่เพิ่มขึ้นแต่จะมีการแข่งขันกันในด้านความแตกต่างกันของสินค้า

ลักษณะของตลาดผู้ขายน้อยรายมีดังนี้

1. มีผู้ขายหรือผู้ผลิตน้อยรายผู้ขายแต่ละรายมีส่วนครองตลาดมาก ดังนั้นการกระทำของผู้ขายแต่ละรายจะมีผลกระทบต่อกัน
2. ผลิตภัณฑ์ในตลาดอาจคล้ายคลึงกันหรือแตกต่างกันถ้าผลิตภัณฑ์มีลักษณะคล้ายคลึงกันจะเรียกว่าตลาดผู้ขายน้อยรายอย่างแท้จริงเช่นน้ำมันเหล็กอะลูมิเนียมซีเมนต์ ฯลฯ แต่ถ้าผลิตภัณฑ์มีลักษณะแตกต่างกันจะเรียกว่าตลาดผู้ขายน้อยรายที่ผลิตภัณฑ์แตกต่างกันเช่นรถยนต์บูหรือสบูเปียร์ ฯลฯ
3. การเข้าสู่ตลาดของผู้ขายหรือผู้ผลิตรายใหม่ทำได้ยากเนื่องจากผู้ผลิตในตลาดผู้ขายน้อยรายมีความแข็งแกร่งจึงยากที่ผู้ผลิตรายใหม่จะเข้ามาแข่งขันได้
4. ผู้ผลิตมีลักษณะเกี่ยวข้องซึ่งกันและกันในตลาดนี้ถ้าผู้ผลิตรายหนึ่งลดราคาหรือทำโฆษณาได้สำเร็จหรือมีรูปแบบสินค้าดีกว่าเดิมทำให้ยอดขายเพิ่มขึ้นซึ่งจะก่อให้เกิด

ผลกระทบต่อผู้ผลิตรายอื่นและเกิดปฏิกิริยาต่างๆตามตลาดผู้ขายน้อยรายในระยะสั้นซึ่งผู้ผลิตในตลาดนี้ก็เหมือนกับผู้ผลิตในตลาดประเภทอื่นๆที่มีโอกาสได้กำไรคุ้มทุนหรือขาดทุนได้เช่นเดียวกันแต่ในระยะยาวผู้ขายน้อยรายจะได้รับกำไรปกติหรือกำไรเกินปกติขึ้นอยู่กับว่าผู้ผลิตใหม่เข้าทำการแข่งขันมากน้อยเพียงไรถ้าสามารถเข้ามาผลิตแข่งขันได้ย่อมทำให้ได้รับกำไรเพียงปกติเท่านั้นแต่มีข้อเรื่องง่ายเนื่องจากผู้ขายน้อยรายเดิมจะรวมหัวกันกีดกันคู่แข่งรายใหม่หรือสินค้าของผู้ขายน้อยรายได้รับความนิยมนจากผู้บริโภคอาจเป็นอุปสรรคในการเข้ามาแข่งขันก็ได้ ดังนั้นผู้ผลิตน้อยรายในระยะยาวมักจะได้รับกำไรเกินปกติและแต่ละรายจะได้รับกำไรมากน้อยแตกต่างกันขึ้นอยู่กับผู้ผลิตแต่ละรายสามารถลดต้นทุนการผลิตได้มากน้อยเพียงไรเนื่องจากผู้ผลิตน้อยรายต้องขายสินค้าในราคาเดียวกันหรือราคาใกล้เคียงกัน

การกำหนดราคาในตลาดผู้ขายน้อยราย (Oligopoly)

ลักษณะของตลาดสินค้าแบบผู้ขายน้อยรายจะมีผู้ขายอยู่เป็นจำนวนน้อยตั้งแต่สองรายขึ้นไปในกรณีที่สินค้าของผู้ขายแต่ละรายมีลักษณะเหมือนกันเรียกว่า Pure Oligopoly แต่ถ้าสินค้าของผู้ขายแต่ละรายมีลักษณะที่ถูกทำให้แตกต่างกันเรียกว่า Differentiated Oligopoly

เนื่องจากสถานการณ์ของตลาดผู้ขายน้อยรายไม่มีทฤษฎีที่แน่นอนเหมือนกับตลาดแข่งขันสมบูรณ์และตลาดผูกขาดพฤติกรรมของตลาดผู้ขายน้อยรายพอจะสรุปได้เป็น 2 ประเภทด้วยกันคือ

1) พฤติกรรมที่ผู้แข่งขันไม่รวมหัวกันในการกำหนดราคาและปริมาณการผลิต ผู้ผลิตแต่ละรายจะพิจารณาจากปฏิกิริยาของคู่แข่งและนำมาเปลี่ยนแปลงนโยบายของตนเอง ตัวอย่างเช่นกรณีการกำหนดปริมาณสินค้าของคุนอทการกำหนดราคาและปริมาณการผลิตในกรณีที่เส้นอุปสงค์หักงอและกรณีการแข่งขันกันลดราคาที่เรียกว่าสงครามราคาเป็นต้น

2) พฤติกรรมที่ผู้แข่งขันรวมหัวกันกำหนดราคาและปริมาณการผลิตเพื่อแสวงหากำไรสูงสุดเรียกว่า Collusive Oligopoly เช่นการรวมหัวกันในรูปคาร์เทลโดยการทำข้อตกลงร่วมกันว่าจะไม่แข่งขันกันทางด้านราคาหรืออาจจะตกลงกันให้มีผู้นำในการกำหนดราคาผู้นำอาจเป็นหน่วยผลิตที่มีต้นทุนต่ำหรืออาจยอมให้หน่วยผลิตขนาดใหญ่เป็นผู้นำก็ได้หรืออาจให้หน่วยผลิตที่เป็นตัวออกเหตุทางเศรษฐกิจเป็นผู้นำ

2.1.4 โครงสร้างทางเศรษฐกิจของการขนส่ง

ประชิด ไกรเนตรและบุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา (2521) กล่าวถึงโครงสร้างเศรษฐกิจการขนส่งว่า การขนส่งเป็นกลุ่มของอุตสาหกรรมที่บริการขนส่งบุคคลและสิ่งของโดยจัดดำเนินการด้วยประเภทการขนส่งหลายประเภท เช่น การขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เป็นต้น ซึ่งการขนส่งแต่ละประเภทมีโครงสร้างทางเศรษฐกิจแตกต่างกัน โครงสร้างทางเศรษฐกิจหมายถึง พฤติกรรมของกิจการขนส่งแต่ละประเภท ซึ่งต้องเผชิญกับสภาพการณ์ในด้านการแข่งขันที่แตกต่างกัน ความแตกต่างนี้อาจเกิดจากสภาพธรรมชาติหรือกฎหมายข้อบังคับก็ได้ ฉะนั้นการพิจารณาโครงสร้างทางเศรษฐกิจของการขนส่ง ต้องคำนึงถึง สภาพการณ์ของอุปสงค์และอุปทาน สภาพการณ์นี้ขึ้นอยู่กับอัตราค่าบริการเป็นสำคัญ ถ้าหากหักค่าบริการของการขนส่งประเภทใดต่อการขนส่งประเภทนั้นจะมีอุปสงค์มากเมื่อมีอุปสงค์มากก็จะมีอุปทานมากเช่นกัน นอกจากนี้ สภาพการณ์ของอุปสงค์และอุปทาน อาจถูกบีบบังคับโดยธรรมชาติให้ใช้บริการขนส่งประเภทนั้นๆ เท่านั้น เช่นผู้อยู่ใกล้แม่น้ำลำคลองจะถูกจำกัดให้ใช้เฉพาะการขนส่งทางน้ำ เป็นต้น จำนวนผู้ประกอบการ โดยดูว่าจำนวนผู้ประกอบการขนส่งแต่ละประเภทมีมากน้อยเพียงใด ถ้าการขนส่งประเภทใดมีผู้ประกอบการมาก แสดงว่ามีการแข่งขันมากขนาดของผู้ประกอบการ โดยดูว่าผู้ประกอบการขนส่งแต่ละประเภทเป็นผู้ประกอบการขนาดใหญ่ หรือขนาดเล็ก หรือมีการร่วมกันดำเนินงาน ถ้าเป็นผู้ประกอบการขนาดใหญ่ต้องใช้เงินทุนจำนวนมาก กฎข้อบังคับของรัฐบาล โดยดูว่ารัฐบาลให้วากฎข้อบังคับเกี่ยวกับการขนส่งแต่ละประเภทอย่างไรมีความยากง่ายเพียงใดที่ผู้ประกอบการใหม่ๆ จะเข้าประกอบการ

2.1.5 อุปสงค์และอุปทานของการขนส่ง

นิธินันท์ วิศเวศวร (2552) กล่าวว่า “การขนส่ง” จัดเป็นแขนงหนึ่งของการบริการ ซึ่งสามารถเคลื่อนย้ายได้ มีประเภทของการบริการที่หลากหลาย (heterogeneity and profusion) และวิถีเดินทางต่างๆ (mode) ที่สามารถทดแทนกันได้

เมื่อ “การขนส่ง” หมายถึง การเคลื่อนย้ายสิ่งหนึ่งๆไม่ว่าจะเป็นคน หรือสินค้า ที่มีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่งจากสถานีดั้งทาง ไปสู่สถานี่ปลายทาง ภายในระยะเวลาหนึ่งๆ โดยสิ่งที่ถูกขนย้ายนั้นจะต้องไปถึงปลายทางด้วยความปลอดภัย สะดวกสบาย และตรงต่อเวลา ทำให้ชีวิตประจำวันของผู้ที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางจากจุดหนึ่งไปสู่อีกจุดหนึ่ง สามารถกระทำได้ด้วยวิธีการต่างๆ เช่น รถไฟฟ้า รถเมล์ รถแท็กซี่ เครื่องบิน หรือรถโดยสารอื่นๆซึ่งจะเห็นว่า แต่ละวิธีเหล่านี้สามารถทดแทนกันได้แม้จะไม่สมบูรณ์ก็ตาม ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขของการใช้

บริการของวิธีการเดินทางและการขนส่งชนิดหนึ่ง ย่อมส่ง ผลกระทบอย่างใดอย่างหนึ่งต่อตลาด การขนส่งอีกประเภท เมื่อเป็นเช่นนี้ผู้ประกอบการจึงสามารถใช้คุณภาพ หรือ ลักษณะการบริการ มาพัฒนาเป็นเครื่องมือในการแข่งขันได้และเมื่อคุณภาพดีขึ้น โอกาสที่จะกำหนดราคาให้สูงขึ้น และครองส่วนแบ่งตลาดมากขึ้นก็จะมีเพิ่มขึ้น

นอกจากผู้โดยสารจะต้องจ่ายค่าเดินทางเป็นตัวเงิน(Monetary cost) และต้นทุน ที่มีใช้ตัวเงิน (non-monetary cost) เมื่อผู้โดยสารประเมินค่าของต้นทุนทั้งที่เป็นของตัวเงินและที่ไม่ใช่ตัวเงินรวมกันเรียกว่า generalized costs of transport เพื่อนำไปใช้ในการตัดสินใจเลือกใช้ บริการหนึ่งๆแล้วผู้บริโภคที่มีเหตุมีผลย่อมจะเลือกวิธีการเดินทางที่มีต้นทุนต่ำสุด

2.1.5.1 อุปทานของการขนส่ง

ถ้าพิจารณาโครงสร้างการให้บริการขนส่งตามแนวทฤษฎีเศรษฐศาสตร์ฟังก์ชัน การผลิตเราจะเห็นว่าปัจจัยการผลิตบริการขนส่งที่สำคัญ ประกอบด้วย 2 กลุ่มหลัก คือ กลุ่มปัจจัย ที่เคลื่อนย้ายไม่ได้ คือ โครงสร้าง หรือ เครือข่ายการคมนาคมต่างๆ เช่น ถนน เส้นทางรถไฟและ สถานี ท่าจอดและกลุ่มปัจจัยที่เคลื่อนย้ายได้ คือ ยานพาหนะ และแรงงานที่เกี่ยวข้องกับการ ให้บริการและการบริหารจัดการต่างๆปัจจัยสำหรับให้บริการทั้ง 2 ส่วนข้างต้น มีนัยต่อโครงสร้าง ต้นทุนอย่างชัดเจน โดยในส่วนแรกนั้น ส่งผลให้การบริการขนส่งสาธารณะมีลักษณะของการ ประหยัดจากขนาด (economies of scale)และมีนัยสำคัญคือ ต้องให้บริการในปริมาณที่มากพอ จึงจะทำให้ต้นทุนเฉลี่ยลดลง และยังมีผลต่อการใช้ที่ดินและการเลือกบริเวณก่อสร้างด้วย ซึ่ง ต้นทุนสำคัญที่เกี่ยวข้อง คือ ต้นทุนค่าที่ดินและค่าก่อสร้างสำหรับส่วนที่สองนั้นแสดงให้เห็นว่า การประกอบกิจการขนส่งมีความเกี่ยวข้องกับต้นทุนที่สำคัญดังนี้

1. ค่ายานพาหนะ (vehicle fleet overheads) เป็นค่าใช้จ่ายต่างๆที่เกิดขึ้น จากการมีและการใช้ยานพาหนะ ซึ่งจัดเป็นปัจจัยสำคัญในการประกอบกิจการขนส่ง ค่าใช้จ่าย สำคัญประกอบด้วย ค่าซื้อ หรือค่าเช่ารถ ค่าทำความสะอาด ค่าประกันภัย ค่าจดทะเบียน ค่าจอด รถตามจุดจอดต่างๆ เป็นต้น

2. ค่าเสื่อมราคาของยานพาหนะ (vehicle capital-related costs) เนื่องจากยานพาหนะมีการเสื่อมสภาพลงไปทุกวัน และเมื่อหมดอายุการใช้งานแล้วผู้ประกอบการ ก็ต้องจัดหาพาหนะใหม่

3. ค่าพนักงาน (driver costs) ครอบคลุมค่าแรงทั้งในเวลาปกติและ การทำงานล่วงเวลา และรวมถึงสวัสดิการต่างๆที่ผู้ประกอบการจะจัดให้

4. ค่าดำเนินงานต่างๆ (operating costs) มีลักษณะแปรผันตามระยะทาง และจำนวนชั่วโมงที่ให้บริการ เช่น ค่าน้ำมัน ค่ายาง ซึ่งต้นทุนเหล่านี้จะลดลงได้ ถ้าระดับการให้บริการลดลงหรือถ้าไม่มีการให้บริการเลย ต้นทุนส่วนนี้จะไม่เกิดขึ้น

5. การบำรุงรักษายานพาหนะ (repair and maintenance costs) เช่น ค่าซ่อมบำรุงค่าเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่อง เป็นต้น

2.1.5.2 อุปสงค์ของการขนส่ง

อุปสงค์ของการขนส่งมีลักษณะเป็นอุปสงค์สืบเนื่อง (Derived demand) โดยสืบเนื่องมาจากความต้องการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ณ จุดหมายปลายทาง ดังนั้น อรรถประโยชน์ที่รับจากการดำเนินกิจกรรม ณ ปลายทางจึงเป็นปัจจัยที่กำหนดอุปสงค์ของการขนส่ง กล่าวคือแต่ละคนเดินทางเพื่อประกอบกิจกรรมต่างๆกัน ในสถานที่ต่างๆกัน ทำให้รูปแบบของการเดินทางของแต่ละคนต่างกันแม้ว่าจะอยู่ในครัวเรือนเดียวกันก็ตาม ซึ่งเราไม่สามารถแบ่งได้กว้างๆคือ อุปสงค์ของการขนส่งสินค้า และ อุปสงค์ของการขนส่งเคลื่อนย้ายบุคคล การจะประมาณอุปสงค์ของการเดินทางจึงต้องให้ความสำคัญกับข้อจำกัดของการเดินทาง เช่น เส้นทาง การคมนาคม และความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลต่างๆที่มีส่วนร่วมในการประกอบกิจกรรม เช่น ไปทำงาน ไปโรงเรียน ซึ่งทำให้การเดินทางที่เกิดขึ้นจริงในแต่ละวัน เป็นผลลัพธ์ของกระบวนการตัดสินใจที่พิจารณาโอกาส ข้อจำกัดและปัจจัยต่างๆ ด้านสภาพแวดล้อมต่างๆอย่างครบถ้วนแล้วผู้เดินทางที่มีเหตุผลย่อมต้องตัดสินใจเลือกวิธีการเดินทาง โดยหลักต้นทุนต่ำสุด ซึ่งครอบคลุมทั้งต้นทุนที่เป็นตัวเงิน อันได้แก่ ค่าบัตรโดยสาร ค่ายานพาหนะ ค่าบำรุงรักษา เป็นต้น และต้นทุนที่ไม่ใช่ตัวเงินโดยเราสามารถแบ่งต้นทุนตามช่วงของการเดินทางได้เป็น 3 กลุ่ม คือ

1. ต้นทุนที่เกิดขึ้นก่อนการเดินทาง เรียกว่า collection time cost เช่น การเดินทางจากที่พักอาศัยไปถึงสถานีรถ และการขึ้นรถ เป็นต้น
2. ต้นทุนที่เกิดขึ้นขณะเดินทาง เรียกว่า line-haul time cost เป็นต้นทุนที่เกิดในขณะที่อยู่บนยานพาหนะนั้นๆ
3. ต้นทุนที่เกิดขึ้นหลังจากออกจากยานพาหนะนั้นๆ เรียกว่า distribution Time cost เช่น เวลาการเดินทางจากสถานีปลายทางไปถึงสำนักงาน เป็นต้น

การประมาณอุปสงค์ในทางปฏิบัติ จึงสามารถกระทำได้โดยการเก็บข้อมูลการเดินทางในอดีต หรือ สำนวนความต้องการเดินทางโดยอาศัยแบบสอบถามเพื่อวิเคราะห์พฤติกรรม

การเดินทางประจำวันหรือในช่วงเวลาที่สนใจ แล้วจึงสร้างแบบจำลองเพื่ออธิบายพฤติกรรม การเดินทางดังกล่าว

2.1.5.3 ตลาดของกิจการขนส่ง

กิจการขนส่งมีอุปสรรคสำคัญหลายชนิดที่ทำให้โครงสร้างตลาดมีลักษณะ โน้มไปสู่การผูกขาดน้อยราย หรือตลาดผูกขาด เช่น

ก. โครงสร้างต้นทุนเนื่องจากธุรกิจขนส่งเป็นธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับการสร้างสาธารณูปโภค ต้นทุนส่วนนี้เป็นต้นทุนคงที่ ซึ่งไม่อาจเรียกคืน ได้ แม้ว่าจะไม่ได้ดำเนินกิจการให้บริการเลยก็ตาม ทำให้ธุรกิจจำเป็นต้องผลิตบริการออกมาใน ปริมาณมาก เพื่อให้กิจการสามารถคุ้มทุน ด้วยเหตุนี้จึงทำให้ไม่อาจมีจำนวนผู้ผลิตได้มากนักใน อุตสาหกรรมขนส่ง

ข. สาธารณูปโภคที่จำเป็น เช่น ในธุรกิจการบิน หากสายการบินใดเป็นเจ้าของ Terminal ก็จะสามารถมีอำนาจเหนือคู่แข่งได้ หรือบริษัทขนส่งที่เป็นเจ้าของที่จอดรถก็ สามารถกำหนดค่าเช่า หรือกำหนดใบอนุญาตว่าจะให้คู่แข่งจอดรถได้ที่คันเป็นต้น

ค. นโยบายของรัฐที่สนับสนุนส่งเสริมหรือกีดกันการแข่งขัน ภาครัฐอาจ เป็นผู้ที่ทำให้เกิดอุปสรรคการเข้าตลาดได้โดยการกำหนดเป็นพระราชบัญญัติ หรือกฎหมายจำกัด จำนวนผู้ประกอบการ หรือ กำหนดเขตการให้บริการ และการออกใบอนุญาต เป็นต้น ในทาง สลับกัน ภาครัฐก็สามารถลดอุปสรรคการเข้าและออกตลาดได้ด้วยการผ่อนคลายนโยบายดังกล่าว หรือดำเนินมาตรการอื่น เช่น การสนับสนุนให้ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ ให้นำคอมพิวเตอร์มาจัดการ บริหารด้วยต้นทุนที่ต่ำลงเมื่อกล่าวถึงอุตสาหกรรมการเดินทางทางอากาศ เราพบว่าตลาดการผลิต เครื่องบินจัดเป็นตลาดที่มีผู้แข่งขันน้อยราย (Oligopoly) โดยมีบริษัท Boeing และ Airbus เป็น ผู้ผลิตรายใหญ่และเป็นคู่แข่งสำคัญของซึ่งกันและกัน แต่ถ้าจะกล่าวถึงธุรกิจบริการ เช่น ธุรกิจ บริการจองตั๋วเครื่องบิน เราพบว่ามีการแข่งขันที่สูงกว่ามาก และมีแนวโน้มจะเป็นตลาด กึ่งแข่งขันกึ่งสมบูรณ์ (monopolistic competition) ได้

2.1.5.4 การกำหนดอัตราค่าบริการขนส่ง

ประชิด ไกรเนตรและบุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา(2521) อัตราค่าบริการขนส่ง คือราคาต่อหน่วยของผลผลิตในการบริการขนส่งซึ่งเป็นเครื่องกำหนดกรรมวิธีเกี่ยวกับการใช้ ทรัพยากร และเครื่องตัดสินว่า ควรผลิตบริการขนส่งอะไรอีกทั้งควรจะได้รับผลตอบแทนจาก บริการขนส่งอย่างไร การกำหนดอัตราค่าบริการจะต้องคำนึงถึงสิ่งใดต่อไปนี้ คือ ผลของอัตรา

ค่าบริการต่อการขนส่งบุคคลและสิ่งของ ผลประโยชน์ของสาธารณะ ความเพียงพอและประสิทธิภาพของการขนส่ง เพื่อให้ได้มาซึ่งอัตราค่าบริการที่ต่ำ แต่ในขณะเดียวกันต้องให้ผู้ประกอบการมีรายพออยู่ได้ ภายใต้ความซื่อสัตย์สุจริต ความประหยัด และการจัดการที่มีประสิทธิภาพ

โดยปกติอัตราค่าบริการนั้น ผู้ใช้บริการต้องให้อัตราค่าบริการมีแนวโน้มต่ำลง ยิ่งต่ำเท่าไรก็ยิ่งชอบ เพราะผู้ให้บริการประสงค์จะจ่ายเงินให้ได้ประโยชน์สูงสุด ส่วนผู้ประกอบการขนส่งก็ต้องการให้อัตราค่าบริการมีแนวโน้มสูงขึ้น ยิ่งสูงเท่าไรก็ยิ่งชอบ เพราะผู้ประกอบการขนส่งประสงค์จะได้กำไรสูงสุด ในที่สุดจะมีอัตราค่าบริการที่เหมาะสมอยู่อัตราหนึ่ง ซึ่งผู้ประกอบการสามารถคิดค่าบริการโดยผู้ให้บริการยินดีจ่ายในอัตรานั้นด้วยการกำหนดอัตราค่าบริการขนส่ง มีปัจจัยที่สำคัญ คือ

(1) อุปสงค์และอุปทานการขนส่ง

อัตราค่าบริการขนส่งกำหนดขึ้นด้วยอุปสงค์และอุปทานการขนส่ง ถ้าอุปสงค์เพิ่มขึ้นหรืออุปทานลดลง อัตราค่าบริการขนส่งจะแนวโน้มสูงขึ้น ถ้าอุปสงค์ลดลงหรืออุปทานเพิ่มขึ้น อัตราค่าบริการขนส่งจะแนวโน้มลดลง อัตราค่าบริการดุลยภาพของการขนส่งจะอยู่ที่อุปสงค์การขนส่งตัดกับอุปทานการขนส่งพอดี

(2) ต้นทุนการผลิตบริการขนส่ง

การกำหนดอัตราค่าบริการอาจใช้พื้นฐานต่างกัน วิธีอันหนึ่ง คือการกำหนดอัตราค่าบริการขนส่งบนรากฐานของต้นทุนการขนส่ง (Cost-Plus Pricing) หมายถึงอัตราค่าบริการขนส่งต่ำสุดที่เรียกเก็บในการให้บริการเป็นต้นทุนที่ถูกต้องในการประกอบการขนส่ง ส่วนอัตราที่เก็บจริง ซึ่งเหนือกว่าต้นทุนนั้น ขึ้นอยู่กับสภาพของตลาด วิธี Cost-Plus Pricing นี้ผู้ประกอบการขนส่งต้องรู้ว่า ต้นทุนการประกอบการขนส่งเป็นเท่าไร และบวกกำไรที่คิดว่าจะสมควรจะได้รับเข้าไป ก็จะได้อัตราค่าบริการขนส่งที่คิดกับผู้ให้บริการ วิธีในกรณีที่มีการแข่งขันสมบูรณ์จะมีผลเสียมาก แต่ถ้าเป็นในกรณีที่มีการผูกขาด วิธีนี้จะ กำหนดขอบเขตของการแสวงหาผลประโยชน์ของผู้ประกอบการขนส่งได้

2.1.6 การเข้าแทรกแซงกลไกราคาโดยภาครัฐบาล

ประจักษ์ ศกุนตะลักษณะ (2529) แม้ว่าจุดเน้นของนโยบายการขนส่งของรัฐในแต่ละประเทศ แต่ละช่วงของเวลาและแต่ละประเภทของการขนส่ง อาจจะมีผิดแผกแตกต่างกันไปในลักษณะสำคัญรายละเอียดต่างๆ แต่จะสรุปได้อย่างกว้างๆ ถึงขอบเขตของการแทรกแซงโดยรัฐในรูปของนโยบายการขนส่งดังต่อไปนี้

- (1) การควบคุมด้านคุณภาพของการขนส่ง
- (2) การควบคุมด้านปริมาณการขนส่ง
- (3) การควบคุมด้านองค์การของสาขาการขนส่ง
- (4) การควบคุมด้านการจัดสรรทรัพยากรในสาขาการขนส่ง

เหตุผลที่สนับสนุนการแทรกแซงของรัฐในสาขาการขนส่ง

ในโลกแห่งอุดมคติที่มีกลไกของตลาดทำหน้าที่ได้อย่างสมบูรณ์ ในการกำหนดปริมาณ คุณภาพ และราคาของบริการขนส่งโดยสนองต่อความพอใจของผู้บริโภคและอยู่ภายใต้ข้อจำกัดด้านทรัพยากร รัฐไม่มีความจำเป็นที่จะเข้าแทรกแซงในรูปของนโยบายการขนส่ง กล่าวคือ ในโลกดังกล่าว บทบาทของรัฐจะถูกจำกัดไว้เพียงแค่ว่าเป็นผู้ผลิตคนหนึ่ง และผู้บริโภคผู้หนึ่งเท่านั้น แต่ในความเป็นจริงโลกแห่งอุดมคติที่ว่าไม่มีอยู่จริง และปรากฏว่าการแทรกแซงโดยรัฐได้กลายเป็นสิ่งที่จำเป็นสำหรับสาขาการขนส่ง

โดยเราอาจสรุปเหตุผลสนับสนุนการแทรกแซงโดยรัฐสาขาการขนส่งได้ ดังต่อไปนี้

- (1) **เพื่อจำกัดควบคุมการใช้อำนาจผูกขาด** ทุกวันนี้แม้ว่าอำนาจการผูกขาดยังหลงเหลืออยู่ในกิจการขนส่งบางประเภทโดยเฉพาะการขนส่งผู้โดยสาร แต่ความก้าวหน้าทางเทคนิคได้มีส่วนช่วยลดความเป็นไปได้ของการแสวงหาประโยชน์จากการผูกขาดอย่างน้อยที่สุดก็ในประเทศพัฒนาแล้วส่วนใหญ่
- (2) **เพื่อควบคุมการแข่งขันที่มีมากเกินไป** การแข่งขันโดยไม่กฎเกณฑ์หรือข้อบังคับอาจจะจำกัดคุณภาพของบริการที่เสนอขายให้แก่ลูกค้า และจะยังผลให้เกิดความไม่มีเสถียรภาพขึ้นในอุตสาหกรรม โดยทั่วไปปัญหาไม่ได้อยู่ที่ตัวการแข่งขัน แต่อยู่ที่ตรงที่ความเป็นไปได้ว่าจะเกิดผลกระทบภายนอกที่ไม่น่าพอใจขึ้น
- (3) **เมื่อจำกัดควบคุมผลกระทบภายนอกที่ไม่น่าพอใจ** การทำหน้าที่อย่างไม่สมบูรณ์ของกลไกตลาดอาจมีผลทำให้เกิดต้นทุนบางอย่างที่มีได้รวมอยู่ในการตัดสินใจของ

ภาคเอกชนโดยตรง ในสาขาการขนส่งต้นทุนภายนอกที่สำคัญได้แก่ มลภาวะและความแออัดที่เกิดขึ้นจากการขนส่ง การเข้าแทรกแซงโดยรัฐในรูปแบบต่างๆ รวมทั้งการออกข้อบังคับเพื่อจำกัดควบคุมต้นทุนภายนอกเหล่านั้นจึงเป็นสิ่งจำเป็น

(4) เพื่อจัดหาสินค้าประเภท “สาธารณะ” (public goods) โดยเหตุที่พื้นฐานทางการขนส่ง (transport infrastructure) บางอย่าง เช่น ถนนต่างๆ มีลักษณะเป็นสินค้าสาธารณะ นั่นคือ การไม่สามารถกีดกันผู้ใดออกไปจากการใช้บริการได้ (non-excludability) และการที่ไม่มีคู่แข่ง (non-rivalness) ในการเสนออุปทานการจัดหาพื้นฐานเหล่านั้นจะไม่เกิดขึ้นอย่างพอเพียงถ้าหากไม่มีการแทรกแซงโดยรัฐ (เพราะการผูกขาดเป็นเหตุ) หรืออาจจะไม่เกิดขึ้นเลย (เพราะปัญหาเกี่ยวกับ free riders)

(5) เพื่อจัดหาพื้นฐานทางการขนส่งที่มีต้นทุนสูง ต้นทุนอันสูงลิบลิวและระยะเวลาที่ยาวนานกว่าจะเห็นผลได้ ประกอบด้ับอัตราการเสี่ยงที่อาจค่อนข้างสูง ทำให้เป็นการยากที่จะมีการก่อสร้างพื้นฐานทางการขนส่งที่มีขนาดใหญ่และมีราคาแพงมหาศาลหรือแม้แต่การทำวิจัยที่มีราคาแพงด้านวิศวกรรมกรรมการขนส่งก็ตาม

(6) เพื่อช่วยเหลือกลุ่มบุคคลที่มี “ความจำเป็น” ได้มีบริการขนส่งให้ได้อย่างพอเพียง

(7) เพื่อประสานนโยบายการขนส่งเข้าไปในนโยบายเศรษฐกิจที่มีขอบเขตกว้างกว่า การแทรกแซงโดยรัฐในสาขาการขนส่งอาจเป็นส่วนหนึ่งของกลยุทธ์ระดับมหาเศรษฐกิจศาสตร์ที่มีขอบเขตกว้างเช่นแผนการควบคุมราคาหรือแผนการลงทุนหรืออาจเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายอุตสาหกรรมก็ได้

(8) เพื่อสะท้อนให้เห็นถึงต้นทุนของทรัพยากรทางเศรษฐกิจที่แท้จริง กลไกตลาดอาจจะไม่สะท้อนให้เห็นถึงความพอใจที่แท้จริงของสังคมเกี่ยวกับเวลาที่มีการใช้ทรัพยากรเพราะฉะนั้นรัฐบาลจึงจำต้องเข้ายุ่งเกี่ยวเพื่อประกันว่าผู้ทำการตัดสินใจ (โดยเฉพาะภาคเอกชน) จนกระทั่งถึง “ราคาจำบัง” ที่แท้จริงของทรัพยากรดังกล่าว

(9) เพื่อปรับปรุงการประสานร่วมกันในสาขาการขนส่งให้ดีขึ้น โดยเหตุที่มีผู้เสนอขายบริการด้านการขนส่งประเภทต่างๆ เป็นจำนวนมากราย การจัดหาบริการขนส่งอาจเป็นไปโดยขาดประสิทธิภาพถ้าหากการตัดสินใจของผู้ประกอบแต่ละคนเป็นอิสระจากกันโดยสิ้นเชิง นอกจากนี้ยังมีความเป็นไปได้ที่จะเกิดการให้บริการซ้ำซ้อนเป็นการสูญเสียเปล่าทางทรัพยากร ถ้าหากปราศจากซึ่งการชี้แนะโดยส่วนกลางไม่มากนักน้อย

กลุ่มของมาตรการหรือเครื่องมือตามแนวนโยบาย สามารถแบ่งออกได้ดังนี้

(1) **ภาษีและเงินอุดหนุน** รัฐบาลอาจจะใช้อำนาจทางการคลังเพื่อเพิ่มหรือลดต้นทุนของการขนส่งรูปแบบต่างๆ หรือ ของบริการขนส่งในเส้นทางต่างๆ หรือ ต้นทุนของการขนส่งทั้งหมดเป็นส่วนรวม รัฐบาลอาจใช้มาตรการภาษีและ/หรือเงินอุดหนุนในการชักนำให้ต้นทุนด้านปัจจัยที่ใช้ในการผลิตบริการขนส่งสูงขึ้นหรือต่ำลงได้อีกด้วย

(2) **การดำเนินการจัดหาบริการขนส่งโดยตรง** ทุกวันนี้ในแทบทุกประเทศ รัฐบาลกลางและรัฐบาลท้องถิ่นเป็นผู้เสนอขายโดยตรงของบริการขนส่งหลายประเภท/ชนิด (ในรูปของการดำเนินการโดยเทศบาลท้องถิ่นหรือกิจการที่โอนเป็นของรัฐ) รวมทั้งยังเป็นผู้เสนอด้านอุปทานของพื้นฐานทางการขนส่งเป็จำนวนไม่น้อยโดยเฉพาะถนนหนทางต่างๆ และบริการเสริม เช่น กิจการตำรวจ เป็นต้น

(3) **กฎหมายและระเบียบข้อบังคับ** รัฐบาลกลาง (และเจ้าหน้าที่ส่วนท้องถิ่น) มีอำนาจที่จะออกกฎเกณฑ์/ระเบียบข้อบังคับสำหรับสาขาการขนส่ง ซึ่งจะมีผลเป็นการควบคุมและชี้นำการประกอบกิจกรรมทั้งของผู้เสนอขายและผู้ให้บริการขนส่งด้วย

(4) **การออกใบอนุญาต** รัฐบาลสามารถควบคุมไม่ว่าทางด้านคุณภาพหรือปริมาณของการจัดหาบริการขนส่งได้โดยอาศัยการออกใบอนุญาตในรูปแบบต่างๆ แก่ผู้ประกอบการขนส่ง แก่พาหนะขนส่งหรือแก่การใช้บริการโดยตรง อาทิ การออกใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งมีผลอย่างสำคัญต่ออุปสงค์สำหรับการขนส่งส่วนบุคคล

(5) **การซื้อบริการขนส่ง** บรรดากิจกรรมทั้งหลายที่ไม่ใช่กิจกรรมการขนส่งของภาครัฐบาลต่างก็จำเป็นต้องใช้บริการขนส่งไม่มากก็น้อย ในฐานะที่เป็นผู้บริโภครายใหญ่ของประเทศ รัฐบาลจึงมีอำนาจในการต่อรองค่อนข้างมากกับผู้เสนอขายบริการขนส่งประเภทต่างๆ

(6) **การจูงใจด้านศีลธรรม** ส่วนใหญ่เป็นการอบรมด้านศีลธรรมหรือการให้คำแนะนำเกี่ยวกับเรื่องต่างๆ ของการขนส่ง เช่น ความปลอดภัยและสวัสดิภาพของการขนส่ง (ตัวอย่างได้แก่การโฆษณาถึงผลดีของการใช้เข็มขัดที่นั่งนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์) หรืออาจจะเป็นมาตรการทางลบที่ลงโทษผู้ไม่ยอมปฏิบัติตามคำแนะนำ เช่น การไม่ออกใบอนุญาตให้หรือการยกเลิกการให้เงินอุดหนุน เป็นต้น

(7) **การวิจัยและการพัฒนา** รัฐบาลสามารถสร้างอิทธิพลต่อการพัฒนาในระยะยาวของอุตสาหกรรมการขนส่งได้โดยผ่านทางกิจกรรมด้านการวิจัยในภาครัฐบาล จัดทำ หรือ อาจจะให้ทุนทำการวิจัยแก่สถาบันการศึกษา หรือการจ้างบริษัทที่ปรึกษาแล้วแต่กรณี

(8) **การจัดการข่าวสารข้อมูล** หน่วยงานต่างๆ ของรัฐอาจให้คำแนะนำด้านเทคนิคเฉพาะอย่างเฉพาะเรือแก่ผู้ใช้บริการขนส่ง/ให้คำปรึกษาและข่าวสารข้อมูลทั่วไปแก่ผู้ประกอบการขนส่ง เพื่อปรับปรุงการตัดสินใจภายในสาขาการขนส่งให้ดีขึ้น การให้บริการข่าวสารข้อมูลมีทั้งที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งโดยตรง เช่น การรายงานภาวะอากาศสำหรับการเดินเรือ และที่ช่วยเหลือสาขาการขนส่งโดยอ้อม เช่น ข่าวสารข้อมูลเกี่ยวกับการตกลงทางการค้าในต่างประเทศ เป็นต้น

2.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในส่วนนี้เป็นการสำรวจวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา โดยวรรณกรรมต่างประเทศที่ศึกษาเกี่ยวกับความสัมพันธ์ของพฤติกรรมการตั้งราคากับการกระจุกตัวของหน่วยธุรกิจในตลาดสายการบินได้แก่ การศึกษาของ Gerard and Shapiro (2008) ที่ได้ศึกษาถึงธุรกิจสายการบินในประเทศสหรัฐอเมริกา ช่วงปี 1993–2006 ซึ่งผลการศึกษาพบว่า เมื่อพิจารณาการทดสอบข้อมูลการกระจุกตัวของธุรกิจสายการบินแบบภาคตัดขวางจะมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงข้ามกับการกระจายตัวของราคาค่าโดยสาร แต่หากพิจารณาโดยคำนึงถึงช่วงเวลาและเส้นทางที่แตกต่างกัน กลับพบว่า การกระจุกตัวของของธุรกิจและการกระจายตัวของราคาค่าโดยสารมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกัน ทั้งอาจเป็นเพราะในเส้นทางบินจะผู้บริโภคมีลักษณะความต้องการแตกต่างกัน กล่าวคือ ในแต่ละเส้นทางจะมีทั้งผู้โดยสารที่เดินทางเพื่อธุรกิจและผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว ซึ่งทั้งสองกลุ่มมีความยืดหยุ่นต่อราคาแตกต่างกัน โดยนักธุรกิจจะมีความยืดหยุ่นต่อระดับราคาต่ำ ส่วนนักท่องเที่ยวจะมีความยืดหยุ่นต่อราคาสูง ดังนั้นเมื่อเส้นทางดังกล่าวมีการแข่งขันเพิ่มขึ้น (ลดการกระจุกตัวทางตลาด) มีผู้ให้บริการเพิ่มขึ้น การกระจายตัวของค่าโดยสารจะลดต่ำลงซึ่งเป็นผลมาจากระดับราคาสูงสุดมีการลดต่ำลงมาก ในขณะที่ระดับราคาต่ำสุดลดลงเล็กน้อย ส่งผลให้การกระจายของค่าโดยสารมีการกระจายตัวลดลง ซึ่งผลดังกล่าวจะเด่นชัดขึ้นในเที่ยวการบินที่มีการแข่งขันแบบต้นทุนต่ำมีผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวมากกว่าผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางเพื่อทำธุรกิจ

ซึ่งงานศึกษาในเรื่องนี้เคยมีผู้ทำการศึกษาในลักษณะที่คล้ายกันคือ Stavins (1996) ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับการกำหนดราคาของตลาดสายการบินภายใต้ผลกระทบของการกระจุกของตลาดโดยมีสมมุติฐานว่า หากตลาดมีการกระจุกตัวมากหรือมีการแข่งขันที่ต่ำแล้วจะทำให้การกำหนดราคาในระดับต่างๆ สูงขึ้น ซึ่งตัวแปรที่ใช้พิสูจน์ในการศึกษาจะมาจากเงื่อนไขข้อจำกัดของ

ตัวโดยสารที่สายการบินจะกำหนดจากสองทางเลือก ได้แก่ การเสนอโปรโมชั่นให้ลูกค้าและการสร้างข้อจำกัดของตัวโดยสาร เช่น การปรับเมื่อขยับขึ้น การขายตั๋วล่วงหน้า ความยืดหยุ่นของตัวความสะดวกสบายของที่นั่งโดยสารและการบริการ การศึกษาจะใช้ข้อมูลการจองตัวโดยสารในวันเดียวกันใน 12 เส้นทาง เพื่อจัดผลด้านความต่างของราคาในแต่ละวันของสัปดาห์และวันหยุดในเทศกาลและแบ่งการเก็บข้อมูลเป็น การจองล่วงหน้า 35 วัน ล่วงหน้า 21 วัน ล่วงหน้า 14 วัน และล่วงหน้า 2 วันทำการ แล้วหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรที่ส่งผลต่อการตั้งราคาด้วยสมการถดถอยแบบฮาโดนิคที่ใช้หาความสัมพันธ์ของตัวแปรที่มีความเกี่ยวข้องกับระยะทาง ซึ่งผลการศึกษพบว่า การกำหนดราคาของสายการบินจะลดลงเมื่อตลาดมีความกระจุกตัวมากขึ้นเนื่องจากในเส้นทางที่มีการแข่งขันสูงสายการบินจะพยายามสร้างจุดเด่นทางการตลาดโดยการเพิ่มเงื่อนไขทำให้ราคาตัวโดยสารมีความหลากหลายมากขึ้นแต่เข้าถึงกลุ่มผู้บริโภคที่มีความแตกต่างกันได้

การศึกษาเกี่ยวกับโครงสร้างตลาดของอุตสาหกรรมการบินและการกำกับดูแลกิจการของภาครัฐได้มีงานวิจัยในต่างประเทศของ Austria (2006) ได้ทำการศึกษาเรื่องการแข่งขันและโครงสร้างตลาดของอุตสาหกรรมการบินในประเทศฟิลิปปินส์ เนื่องจากการขาดแคลนการแข่งขันของอุตสาหกรรมการบินของประเทศในช่วงที่ผ่านมาจากการให้บริการของ Philippine Airlines ซึ่งเป็นสายการบินแห่งชาติเพียงรายเดียวทำให้ผู้โดยสารมีต้นทุนในการเดินทางสูงเกิดการบริหารงานที่ไม่มีประสิทธิภาพในสายการบิน อีกทั้งคุณภาพการให้บริการที่ต่ำลงทำให้อุปสงค์ในการเดินทางลดลงอย่างต่อเนื่อง แต่หลังจากปี 1995 ที่เริ่มมีสายการบินคู่แข่งอื่นเข้ามาให้บริการส่งผลให้อุตสาหกรรมการบินของฟิลิปปินส์เกิดการเปลี่ยนแปลง สายการบินสามารถเลือกเส้นทางและกำหนดราคาในแต่ละเส้นทางได้ตามกลยุทธ์ทางการตลาดของแต่ละสายการบิน การศึกษานี้ได้ทำการทดสอบโครงสร้างตลาดด้วยดัชนีการวัดการกระจุกตัวของตลาดHHI โดยคำนวณจากผลรวมของส่วนแบ่งตลาดในแต่ละเส้นทางบิน ซึ่งผลการศึกษพบว่า HHI จะมีความแตกต่างกันในแต่ละเส้นทางแสดงให้เห็นถึงการแข่งขันกันอย่างมากในเส้นทางหลัก โดยในเส้นทางย่อยจะมีการแข่งขันต่ำโดยจะเป็นการให้บริการของสายการบินขนาดเล็กที่จะเรียกเก็บค่าโดยสารสูงมากเนื่องจากไม่มีการแข่งขันในเส้นทางดังกล่าว ในปัจจุบันฟิลิปปินส์จะทำการกำกับดูแลราคาเฉพาะในเส้นทางบินย่อยที่มีผู้ให้บริการเพียงรายเดียวและจะมีอำนาจในการกำหนดราคาโดยผู้โดยสารได้โดยเสรีเมื่อมีผู้ให้บริการสองรายขึ้นไป

การศึกษาผลกระทบนโยบายของรัฐเกี่ยวกับการเปิดเสรีการบินในประเทศไทย ของ อติสรณ์ ออศิริวิกรม (2551) ได้ศึกษาโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาแนวคิดเกี่ยวกับการเปิดเสรีการบินในประเทศไทยและศึกษาผลกระทบจากการเปิดเสรีการบินต่อ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) การศึกษาครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพโดยวิจัยจากเอกสารด้วยการพรรณนาเชิงวิเคราะห์ ผลการศึกษาพบว่า โดยเฉลี่ยแล้วตลอดระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมาชั่วโมงการบินเพิ่มมากขึ้นตามปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่ง ในขณะที่จำนวนผู้โดยสาร ปริมาณที่นั่งและปริมาณการขนส่งผู้โดยสารมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น จากการเปิดเสรีการบิน และจากการศึกษาายังพบว่า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ไม่สามารถปรับตัวได้ในธุรกิจการแข่งขันที่เพิ่มมากขึ้นจากการเปิดเสรีการบิน ประกอบกับมีปัจจัยเสี่ยงด้านอัตราดอกเบี้ย อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่างประเทศ ความผันผวนของราคาน้ำมัน และความเสี่ยงจากการเข้ามาในอุตสาหกรรมของสายการบินต้นทุนต่ำ

สำหรับการศึกษาเกี่ยวกับมาตรการการกำกับดูแลด้านราคาของภาครัฐในต่างประเทศ และผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการไม่ควบคุมราคาของภาครัฐมีการศึกษาไว้ดังนี้ Gowrisankaran (2002) กล่าวว่ากฎระเบียบต่างๆ ที่ลดลงในธุรกิจการบินของประเทศสหรัฐอเมริกาตั้งแต่ช่วงปี 1979 ส่งผลให้ธุรกิจการบินขยายตัวอย่างมาก โดยช่วงปี 1979-2002 ธุรกิจการบินได้ขยายตัวขึ้นร้อยละ 225 ในขณะที่ธุรกิจการบินของประเทศแคนาดาซึ่งยังเป็นธุรกิจควบคุมมีการขยายตัวเพียงร้อยละ 80 เท่านั้น นอกจากนี้การลดการควบคุมจากภาครัฐยังช่วยให้ระดับราคาต่ำโดยสารโดยเฉลี่ยลดลงด้วย แต่ราคาต่ำโดยสารสำหรับตัวประเภทไม่มีข้อจำกัดซึ่งได้รับความนิยมในหมู่ นักธุรกิจ ราคากลับไม่ได้ลดต่ำลง ทั้งนี้อาจเป็นเพราะนักธุรกิจยินยอมที่จะจ่ายค่าบริการสูงเพื่อได้รับบริการที่ดีเยี่ยม แสดงให้เห็นว่าการลดการควบคุมในธุรกิจการบินในประเทศสหรัฐอเมริกา ส่งผลให้มีปริมาณผู้บริโภคที่ต้องการเดินทางทางอากาศ ในราคาต่ำเพิ่มสูงขึ้น สำหรับการเปลี่ยนแปลงนโยบายของสนามบินส่งผลให้เกิดการแข่งขันการเสนอราคาเกี่ยวกับเครื่องอำนวยความสะดวก สิทธิในการลงจอด ฯลฯ ที่ต้องชำระให้สนามบิน ซึ่งเป็นการกระตุ้นให้มีการแข่งขันกันระหว่างสายการบินและกระตุ้นให้สนามบินเปิดบริการมากขึ้นเมื่อได้รับราคาสูงกว่า ต้นทุนแต่การลดการแทรกแซงจากภาครัฐในธุรกิจการบินอาจส่งผลให้มีการควบรวมกิจการได้ ซึ่งจะส่งผลให้ตลาดมีการผูกขาดและราคาต่ำโดยสูงขึ้นตามมา แต่การควบรวมกิจการก็ส่งผลการเกิดการพัฒนาด้าน เทคโนโลยี การบริการที่ดีขึ้นดังนั้นการไม่ควบคุมราคาของภาครัฐในธุรกิจการบิน ผู้บริหารต้องเน้นนโยบายป้องกันการแข่งขันแต่จากการเปิดเสรีธุรกิจการบินในช่วงที่ผ่านมา

กองวิชาการขนส่งทางอากาศ, กรมการเดินพลเรือน (2533) ได้ทำการศึกษาเรื่อง Airline Deregulation โดยแบ่งการควบคุมภาครัฐออกเป็นสองส่วนได้แก่ การควบคุมที่ไม่ใช่เชิงเศรษฐกิจและการควบคุมเชิงเศรษฐกิจ ซึ่งการควบคุมเชิงเศรษฐกิจจะแบ่งได้เป็น 3 ส่วน ได้แก่ การแลกเปลี่ยนสิทธิ การควบคุมความถี่และความจุ และการควบคุมพิกัดค่าขนส่ง และ การศึกษายังได้กล่าวถึงการยกเลิกการควบคุมราคาในประเทศตัวอย่าง ได้แก่ สหรัฐอเมริกาที่มีจุดเริ่มต้นในการยกเลิกการควบคุมราคาตั้งแต่ยุคสงครามโลกครั้งที่ 2 เนื่องจากความก้าวหน้าในอุตสาหกรรมการบินที่ขยายตัวอย่างรวดเร็วถึงร้อยละ 15 ต่อปี ทั้งนี้การ Deregulate ในอเมริกามีวัตถุประสงค์เพื่อก่อให้เกิดโอกาสในการกำหนดค่าขนส่งให้เป็นไปโดยเสรีและกระตุ้นการตอบสนองแก่ผู้เดินทางอย่างเหมาะสม รวมทั้งเป็นการสนับสนุนเที่ยวบินเช่าเหมาลำให้มีข้อจำกัดและกฎเกณฑ์น้อยที่สุดจนนำไปสู่การเชื่อมต่อเส้นทางบินตรงและเที่ยวบินเชื่อมต่อระหว่างเมืองมากยิ่งขึ้น แต่อย่างไรก็ตามเป็นการยากที่จะกล่าวได้ว่าการ Deregulate ก่อให้เกิดผลดีอย่างชัดเจน เนื่องจากอุตสาหกรรมการบินประกอบไปด้วยผู้เกี่ยวข้องหลายส่วน เช่น สายการบิน ผู้ให้บริการ ผู้ประสงค์จะเข้าสู่ตลาด ส่งผลให้ผลจากการ Deregulate ในสหรัฐไม่ชัดเจน โดยในช่วงแรกประโยชน์จะตกแก่ผู้ใช้บริการจากราคาที่ลดต่ำลงและคุณภาพการให้บริการที่ดีขึ้น แต่ต่อมาเมื่อสายการบินแข่งขันกันในด้านราคาจนก่อให้เกิดการผูกขาดจากสายการบินที่ออกจากตลาดและสายการบินรายใหม่ที่ไม่สามารถเข้ามาให้บริการได้ ผลประโยชน์ส่วนนั้นที่ผู้บริโภคเคยได้รับก็จะหายไปด้วย

นอกจากนี้ยังมีการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับอุปสงค์การขนส่งซึ่งอาจเป็นประโยชน์ต่อการกำหนดปัจจัยที่ส่งผลต่อการกำหนดราคาโดยसारของสายการบิน โดยมีงานวิจัยที่เกี่ยวข้องดังนี้ O'Sullivan (2006) ได้ทำการศึกษาถึงวิธีการประมาณอุปสงค์ของการเดินทางผู้เดินทางมีพฤติกรรมการตอบสนองต่อเวลาเดินทางค่อนข้างมากกว่าต่อราคาบัตรโดยสาร การจัดการการขนส่งให้มีความคล่องตัวขึ้นถึงปลายทางได้รวดเร็ว เป็นกลวิธีหนึ่งที่จะจูงใจให้มีความต้องการใช้บริการรถประจำทางได้มากขึ้นซึ่งวิธีการประมาณความต้องการในระดับมหภาคก็อาจทำได้ โดยการประมาณความต้องการใช้บริการขนส่งโดยอาศัยการพยากรณ์สภาวะเศรษฐกิจ และใช้ตัวแปรรายได้เป็นตัวแปรหลักในการอธิบาย เพราะเป็นตัวแปรรายได้สามารถสะท้อนให้เห็นถึงการขยายตัวของประชากรและการเติบโตของระบบเศรษฐกิจได้เป็นอย่างดี

บทที่ 3

วิธีการศึกษา

วิธีการศึกษาเพื่อกำหนดแนวทางการกำกับดูแลด้านราคาในอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศที่เหมาะสมของประเทศไทยครั้งนี้แบ่งออกเป็น 3 ส่วน ประกอบด้วย การศึกษาวิเคราะห์โครงสร้างตลาดและการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างตลาดของอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศของไทย ส่วนที่สองเป็นการวิเคราะห์เชิงปริมาณโดยใช้แบบจำลองปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการกำหนดราคาค่าโดยสารของสายการบินเป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์และในส่วนสุดท้ายเป็นการวิเคราะห์แนวทางการกำกับดูแลด้านราคาที่เหมาะสมกับอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศจากการศึกษากรณีตัวอย่างการกำกับดูแลด้านราคาค่าโดยสารในอุตสาหกรรมการบินของต่างประเทศ

3.1 การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างตลาดของอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศ

วิธีการศึกษาการเปลี่ยนแปลงของโครงสร้างตลาดของอุตสาหกรรมการบินในอดีตกับปัจจุบัน จะทำการวิเคราะห์จากการเก็บรวบรวมสถิติ ทบทวนเอกสาร บทความ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีกระบวนการการศึกษา ดังนี้

3.1.1 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การศึกษาในส่วนการวิเคราะห์โครงสร้างตลาดโดยใช้ดัชนีวัดการกระจุกตัวในอุตสาหกรรม หรือ Herfindahl-Hitschman Index (HHI) รายละเอียดทางบินจะทำการรวบรวมข้อมูลสถิติจากสถิติปริมาณเที่ยวบินรายปีรายละเอียดทางบินของสายการบินจำนวน 7 สายการบิน ประกอบด้วย การบินไทย สายการบินบางกอกแอร์เวย์ สายการบินออร์เรียนท์ไทย สายการบินนกแอร์ สายการบินไทยแอร์เอเชีย และสายการบินสยาม จีเอ (นกมินิ) ใน 32 เส้นทางบิน ตามกำหนดการบินประจำฤดูหนาว 2553 (30 ตุลาคม 2553 – 26 มีนาคม 2554) และใช้ข้อมูลสถิติจากสถิติเพื่อเปรียบเทียบส่วนแบ่งตลาดและดัชนีวัดการกระจุกตัวในอุตสาหกรรมในภาพรวมทั้งประเทศของสายการบินในปี พ.ศ. 2545 และ 2553 และทำการทบทวนวรรณกรรมงานวิจัยและบทความที่เกี่ยวข้องเพื่อศึกษาโครงสร้างอุตสาหกรรมการบินที่เปลี่ยนแปลงไปในช่วงปีนั้น

3.1.2. เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

การศึกษาการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างตลาดของอุตสาหกรรมการบินจะวัดการแข่งขันของตลาดโดยใช้ส่วนกลับของ ดัชนีวัดการกระจุกตัวในอุตสาหกรรม หรือ Herfindahl-Hitschman Index (HHI) เป็นการวัดการกระจุกตัว (Concentration) ของผู้ค้าและผู้ให้บริการภายในอุตสาหกรรม รายละเอียดทางบินตามกำหนดการบินฤดูหนาว ปี พ.ศ. 2553 ซึ่งมีสูตรในการคำนวณดังนี้

$$HHI = \sum_{i=1}^N s_i^2 \text{ เมื่อ } 0 \leq HHI \leq 1$$

เมื่อ

S คือ จำนวนผู้โดยสารของแต่ละสายการบิน ในแต่ละเส้นทาง

N คือ จำนวนผู้โดยสารทั้งหมดของสายการบินที่ให้บริการในแต่ละเส้นทาง

ทั้งนี้สามารถแบ่งระดับการกระจุกตัวภายในอุตสาหกรรมได้ 3 ระดับ คือ ระดับแรก ค่า HHI ต่ำกว่า 0.1 แสดงถึงการกระจุกตัวของผู้ค้าและผู้บริการในระดับต่ำหรือตลาดแข่งขันสมบูรณ์ ส่วนระดับที่สองค่า HHI อยู่ระหว่าง 0.1-0.8 แสดงถึงการกระจุกตัวของผู้ค้าและผู้บริการในระดับปานกลางหรือตลาดที่มีผู้แข่งขันมากมาย และระดับที่สามค่า HHI มากกว่า 0.8 แสดงถึงการกระจุกตัวของผู้ค้าและผู้บริการในระดับสูงหรือตลาดที่มีผู้ค้าน้อยราย นอกจากนี้กรณีที่ HHI เท่ากับ 1 แสดงถึงตลาดผูกขาดในหลายงานวิจัย เช่น Lijesen (2004) ศึกษาการกระจุกตัวในอุตสาหกรรมการบิน (Civil aviation) พบว่ามี ตัวแปรที่มีอิทธิพลในทางบวกกับการกระจุกของผู้ค้าและผู้ให้บริการภายในสายการบิน ได้แก่ ตลาดสายการบินภายในประเทศ (National air travel market) ระยะเวลา (Travel time) และจำนวนเที่ยวบิน (Direct flight) เป็นต้น

อย่างไรก็ตามในงานศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยใช้เลือกใช้จำนวนผู้โดยสาร (Direct Passenger) ภายในประเทศของสายการบินเป็นมาตรการวัดการกระจุกตัวภายในอุตสาหกรรมการบินในแต่ละเส้นทางบิน เนื่องจากในแต่ละเส้นทางบินมีปริมาณความต้องการใช้บริการที่แตกต่างกัน โดยในเส้นทางที่มีจำนวนผู้โดยสารมากมักจะเป็นเส้นทางที่มีการแข่งขันสูงมีผู้ให้บริการมาก ในขณะที่เส้นทางระดับรองลงมาจะมีผู้ให้บริการเพียงไม่กี่รายระดับการแข่งขันจึงต่ำลงไป

ด้วยอีกทั้งการเลือกจำนวนผู้โดยสารมาเป็นตัววัดจะช่วยขจัดผลจากความแตกต่างของความสามารถในการบรรทุกของแต่ละแบบอากาศยานในแต่ละเส้นทางอีกด้วย

3.1.3. การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างตลาด

ทำการวิเคราะห์เพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างตลาดของอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศของประเทศไทยภายใต้กรอบแนวคิดทฤษฎีโครงสร้างตลาดและศึกษาการกระจุกตัวของอุตสาหกรรมเพื่อวัดระดับการผูกขาดของอุตสาหกรรมจากข้อมูลทางสถิติที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน เช่น ส่วนแบ่งทางการตลาดของธุรกิจการบิน ข้อจำกัดหรือขั้นตอนต่างๆที่เป็นอุปสรรคในการเข้าสู่ตลาดสายการบิน พฤติกรรมการแข่งขันของสายการบิน ฯลฯ ร่วมกับดัชนีHHIซึ่งจะนำมาผลที่ได้มาประกอบการพิจารณาข้อจำกัดของแนวทางการกำกับดูแลด้านราคาในปัจจุบันและวิเคราะห์ร่วมกับส่วนการศึกษาอื่นเพื่อหาแนวทางการกำกับดูแลด้านราคาในอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศที่มีความเหมาะสมต่อไป

3.2 การวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการกำหนดราคาค่าโดยสารของสายการบินในเส้นทางบินภายในประเทศ

การวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการกำหนดราคาค่าโดยสารในแต่ละเส้นทางของสายการบิน โดยใช้แบบจำลองทดสอบปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการกำหนดราคาค่าโดยสารภายในประเทศของสายการบินซึ่งจะใช้ข้อมูลภาคตัดขวาง(Cross-section Data) โดยการรวบรวมข้อมูลราคา ณ วันจอง ในวันพุธ ที่15 กรกฎาคม พ.ศ.2554และข้อมูลทฤษฎีภูมิรายปีของปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการตั้งราคาของสายการบิน ณ ปี พ.ศ. 2553 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

3.2.1. แบบจำลองและตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา

การศึกษปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการกำหนดราคาของสายการบินในเส้นทางบินภายในประเทศจะศึกษาโดยใช้สมการถดถอยกำลังสองน้อยที่สุด(Ordinary least squares) แบบ Log-Linear Model เพื่อหาความสัมพันธ์ของปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการตั้งราคา และกำหนดตัวแปรจากกรอบแนวคิดทฤษฎีเรื่องอุปสงค์และอุปทานของการขนส่ง ซึ่งการอธิบายตัวแปรและสมมติฐานตัวแปรที่ใช้ในแบบจำลองการทดสอบปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการตั้งราคาค่าโดยสารภายในประเทศของสายการบินในปัจจุบันจะปรากฏในบทที่ 5 ได้ดังนี้

$$P_{ijk} = \beta_0 + \beta_1 \text{DIST}_i + \beta_2 \text{TIME}_i + \beta_3 \text{TRAV}_i + \beta_4 \text{DAYS}_{ij} + \beta_5 R_{ij} + \beta_6 \text{CAP}_{ij} \\ + \beta_7 \text{AIRCOST}_i + \beta_8 \text{HHI}_i + e_{ij}$$

โดยที่ i = เส้นทางบิน
 j = สายการบิน

3.2.2. การวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบจำลอง

การประมาณค่าสัมประสิทธิ์เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการกำหนดราคาของสายการบินในเส้นทางบินภายในประเทศโดยใช้ข้อมูลภาคตัดขวาง (Cross-section Data) ด้วยวิธีการสมการถดถอยกำลังสองน้อยที่สุด (Ordinary least squares) หรือการประมาณค่าเส้นถดถอย โดยการทำให้ผลรวมกำลังสองของค่าความคลาดเคลื่อนน้อยที่สุด เป็นวิธีการประมาณค่าที่สำคัญนิยมใช้ในการประมาณค่าสมการความสัมพันธ์แบบเส้นตรงเป็นส่วนใหญ่

ในกรณีที่การประมาณค่าสัมประสิทธิ์ของสมการโดยวิธีการสมการถดถอยกำลังสองน้อยที่สุด (Ordinary Least Square : OLS) ของสมการแบบที่ไม่ใช่เส้นตรง จะต้องทำการแปลงค่าตัวแปรให้อยู่ในรูปที่มีความเหมาะสมสำหรับการประมาณค่าด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุด การศึกษานี้ใช้รูปแบบ Log-linear model เป็นการแปลงค่าตัวแปรโดยใช้ค่าลอการิทึม (Logarithm) แปลงค่าตัวแปรทั้งสองข้างของแบบจำลอง จากการพิจารณาลักษณะของข้อมูลแนวคิดและทฤษฎี รูปแบบ Log-linear model มีความเหมาะสมกับการวิเคราะห์ข้อมูล ในการพิจารณาค่าความยืดหยุ่นของราคา จากค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระ ทั้งนี้ในการวิเคราะห์ข้อมูลจะต้องตรวจสอบและแก้ปัญหาทางเศรษฐมิติของการประมาณค่าในเบื้องต้น โดยในการแบบจำลองนี้ได้ทำการทดสอบปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ (Multicollinearity) ปัญหาค่าความแปรปรวนไม่คงที่ (Heteroscedasticity) และปัญหาสหสัมพันธ์ของตัวคลาดเคลื่อน (Autocorrelation) ผลการแก้ไขปัญหาลักษณะตามภาคผนวก ก

3.3 การวิเคราะห์แนวทางการกำกับดูแลด้านราคาที่เหมาะสมกับอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศ

การศึกษาในส่วนนี้จะใช้วิธีการทบทวนงานวิจัยและบทความที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลด้านราคาของภาครัฐในอุตสาหกรรมการบินต่างประเทศและการทบทวนแนวทางการกำกับดูแลด้านราคาโดยสภาของประเทศไทยที่ใช้อยู่ในปัจจุบันเพื่อเปรียบเทียบผลได้ผลเสียและความเหมาะสมกับโครงสร้างตลาดอุตสาหกรรมการบินที่เปลี่ยนแปลงไปในปัจจุบันนอกจากนี้ยังได้ศึกษากรณีตัวอย่างการกำกับดูแลด้านราคาโดยสภาในอุตสาหกรรมการบินของต่างประเทศ เพื่อวิเคราะห์และเป็นแนวทางประยุกต์ใช้เป็นแนวทางในการกำกับดูแลด้านราคาที่เหมาะสมกับอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศของไทย

บทที่ 4

โครงสร้างตลาดอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย

การศึกษาในส่วนนี้จะศึกษาวิเคราะห์โครงสร้างอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทยโดยใช้ทฤษฎีโครงสร้างตลาดและวัดการแข่งขันของตลาดในปัจจุบันโดยใช้ส่วนกลับของดัชนีวัดการกระจุกตัวในอุตสาหกรรมหรือ Herfindahl – Hirschman Index (HHI) เพื่อวัดการกระจุกตัวของผู้ค้าและผู้ให้บริการภายในอุตสาหกรรมการบินรายเส้นทางบิน ซึ่งผลการศึกษามีดังต่อไปนี้

4.1. ผลการศึกษาโครงสร้างตลาดอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย

4.1.1 ส่วนแบ่งการตลาดของสายการบิน

ในการศึกษาการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างตลาดอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทยจะศึกษาถึงโครงสร้างตลาดในปี พ.ศ. 2553 เทียบกับปี พ.ศ. 2546 เนื่องจากเป็นปีก่อนการเข้ามาของธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำในปี พ.ศ. 2547 ซึ่งแต่เดิมการบินไทยในฐานะสายการบินหลักของชาติถือครองส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 86.3 ของจำนวนเที่ยวบินภายในประเทศทั้งหมด นอกจากนั้นอีกประมาณร้อยละ 13 เป็นส่วนแบ่งตลาดจำนวนเที่ยวบินของสายการบินเอกชนอื่น ๆ ในขณะนั้นประกอบด้วย สายการบินภูเก็ตแอร์ไลน์ สายการบินพีบีแอร์ สายการบินไอเรียนท์ไทยและสายการบินขนาดเล็กของเอกชนอื่น ๆ ที่มีส่วนแบ่งตลาดจำนวนเที่ยวบินไม่เกินร้อยละ 1

หลังการเข้ามาของสายการบินต้นทุนต่ำในปี พ.ศ. 2547 ทำให้ส่วนแบ่งตลาดจำนวนเที่ยวบินภายในประเทศของการบินไทยเปลี่ยนแปลงไป โดยในปัจจุบันในปี พ.ศ. 2553 มีสายการบินขนาดใหญ่ที่ให้บริการทั้งสิ้น 5 สายการบิน ได้แก่ การบินไทย ที่มีส่วนแบ่งตลาดลดลงเหลือเพียงร้อยละ 32 ของจำนวนเที่ยวบินภายในประเทศทั้งหมด รองลงมาคือ สายการบินไทยแอร์เอเชีย สายการบินต้นทุนต่ำขนาดใหญ่ที่ถือครองส่วนแบ่งตลาดประมาณร้อยละ 27 อันดับสาม ได้แก่ สายการบินบางกอกแอร์เวย์มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 15.8 นอกเหนือจากนั้นเป็นสายการบินต้นทุนต่ำอื่นๆ ประกอบด้วย สายการบินนกแอร์ ร้อยละ 15.8 และสายการบินวันทูโก (ออเรียนท์ไทย) ที่ถือครองส่วนแบ่งตลาดจำนวนเที่ยวบินร้อยละ 8.4 ส่วนสายการบินขนาดเล็กอื่น ๆ ที่ให้บริการก่อนช่วงปี พ.ศ. 2547 ทอยออกจากตลาด เนื่องจากไม่สามารถแข่งขันกับสายการบินอื่นได้เช่น สายการบินภูเก็ตแอร์ไลน์และสายการบินพีบีแอร์ เป็นต้น

4.1.2 ลักษณะสินค้าและการแข่งขันของอุตสาหกรรมการบิน

ลักษณะสินค้าของอุตสาหกรรมการบินไม่มีความแตกต่างกันในด้านการเคลื่อนย้ายผู้โดยสารไปยังจุดหมายที่ต้องการ แต่ผู้ประกอบการจะพยายามสร้างความแตกต่างระหว่างกันจากรูปแบบการให้บริการ โดยจากอดีตที่ผ่านมาการให้บริการของสายการบินแทบจะไม่มี ความแตกต่างกันในด้านการให้บริการ การตัดสินใจเลือกการเดินทางกับสายการบินใดของผู้โดยสารจึงขึ้นอยู่กับปัจจัยด้านเวลา(ตารางการบิน) ที่สะดวกที่สุดสำหรับผู้โดยสาร หรือผู้โดยสารบางกลุ่มอาจเลือกเดินทางจากปัจจัยด้านความจงรักภักดีต่อสินค้า (Brand Loyalty) อันได้แก่การเลือกเดินทางกับการบินไทยในฐานะสายการบินของชาติ

ปัจจุบันหลังจากการเข้ามาของสายการบินต้นทุนต่ำส่งผลให้ผู้ประกอบการสายการบินมีความพยายามสร้างความแตกต่างให้กับสินค้าของตนโดยใช้เครื่องมือการแข่งขันทางด้านราคา (Price Competition) และการแข่งขันที่ไม่ใช่ราคา (Non-Price Competition) ซึ่งการแข่งขันด้านราคาในอุตสาหกรรมการบินมีแนวโน้มสูงขึ้น จากความพยายามแข่งขันส่วนแบ่งตลาดของสายการบินต้นทุนต่ำที่ใช้วิธีการกำหนดเงื่อนไขและปรับลดการให้บริการที่ไม่จำเป็นสำหรับผู้โดยสารบางกลุ่มลง เพื่อลดต้นทุนการให้บริการ ทำให้ราคาค่าโดยสารต่ำลง ทั้งยังสามารถขยายฐานผู้โดยสารจากการดึงส่วนแบ่งตลาดการแข่งขันรูปแบบอื่น เช่น ทางถนนในเส้นทางไกล ด้วยข้อได้เปรียบด้านเวลาในการเดินทางและความสะดวกสบายภายใต้ราคาที่ไม่แตกต่างกันมาก เช่น เส้นทางบินกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ ผู้โดยสารสามารถเดินทางได้ด้วยเวลาเพียง 50 นาที ในราคาประมาณ 1,200–2,500 บาท ขณะที่การเดินทางทางถนนต้องใช้เวลาถึง 7 ชั่วโมง ในราคาที่ไม่แตกต่างกันมากที่ประมาณ 550–1,090 บาท ซึ่งการเข้ามาของสายการบินต้นทุนต่ำส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการสายการบินเดิมในตลาดหากสายการบินใดไม่สามารถทำการแข่งขันในด้านราคากับสายการบินต้นทุนต่ำได้ก็จะออกจากตลาด เช่น สายการบินภูเก็ตแอร์ไลน์สายการบินพีบีแอร์ส่วนสายการบินอื่นจะพยายามปรับกลยุทธ์เช่น การบินไทยที่เข้าไปถือหุ้นในการจัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำ คือ สายการบินนกแอร์ เช่นเดียวกับสายการบินโอเรียนท์ไทย ที่จัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำ คือ สายการบินวัน ทู โก เพื่อแข่งขันด้านราคากับสายการบินไทยแอร์เอเชียซึ่งการกำหนดเงื่อนไขตัวโดยสารที่สายการบินนำมาใช้เพื่อลดต้นทุนการให้บริการทำให้สามารถแข่งขันทางด้านราคากับสายการบินที่อยู่ในตลาดเดิมได้มีอยู่หลากหลายเงื่อนไขสรุปได้ ดังนี้

ตารางที่ 4.1 แสดงการกำหนดเงื่อนไขตัวโดยสารเพื่อแข่งขันทางด้านราคาของสายการบินภายในประเทศของไทย

การกำหนดเงื่อนไขตัวโดยสารเพื่อลดราคาค่าโดยสาร	การบินไทย	แอร์เอเชีย บังกอก	แอร์เอเชีย ไทยแอร์	นกแอร์	ไทย ไบเรสมัท
เปลี่ยนแปลงราคาตามกำหนดการจวงล่วงหน้าก่อนเดินทางได้			/	/	/
ลดค่าบริการอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบิน			/		
ไม่มีบริการเลือกที่นั่ง			/	/	
ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงวันเดินทางได้ (มีค่าปรับ)	/	/		/	
ไม่อนุญาตให้บรรทุกกระเป๋าสัมภาระใต้ท้องเครื่องบิน			/	/	

จากตารางที่ 4.1 แสดงให้เห็นว่าสายการบินภายในประเทศที่ให้บริการอยู่ในปัจจุบันมีการกำหนดเงื่อนไขต่างๆ เพื่อปรับลดราคาค่าโดยสาร ซึ่งแม้กระทั่งสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบอย่างการบินไทยและสายการบินบางกอกแอร์เวย์ก็เริ่มใช้วิธีการดังกล่าวเพื่อแย่งชิงส่วนแบ่งตลาดกลับคืนจากสายการบินต้นทุนต่ำซึ่งเงื่อนไขและปรับลดการให้บริการต่างๆ ที่สายการบินนำมาใช้สามารถสรุปได้ดังนี้

สายการบินไทยแอร์เอเชียเป็นสายการบินที่นำเอาเงื่อนไขและปรับลดการให้บริการในตัวโดยสารมาใช้มากที่สุด เพื่อลดราคาค่าโดยสารในการแข่งขันกับสายการบินอื่น ประกอบด้วยการกำหนดเงื่อนไขการจองตั๋วโดยสารล่วงหน้า ซึ่งหากจำนวนวันจองมีระยะห่างจากวันเดินทางมากเท่าใดจะส่งผลให้ค่าโดยสารมีราคาถูกลงมากเท่านั้นและในบางครั้งสายการบินจะมีการจัดโปรโมชั่นตั๋วโดยสารโดยให้มีการจองล่วงหน้าโดยให้เดินทางในปีถัดไปในราคาต่ำ เช่น ทุกเส้นทางราคา 1 บาท ทำให้ผู้โดยสารที่มีแผนการเดินทางล่วงหน้าเป็นระยะเวลาอันยาวนานได้รับตั๋วโดยสารในราคาถูกลงแต่ก็มีผู้โดยสารจำนวนไม่น้อยที่ต้องเสียค่าใช้จ่ายโดยไม่ได้เดินทางเนื่องจากไม่สามารถเดินทางในวันและเวลาดังกล่าวได้ ส่งผลให้สายการบินได้รับประโยชน์จากการขายตั๋วที่ผู้โดยสารรายใหม่ที่ต้องการซื้อตั๋วโดยสารในวันเดินทางราคาจึงสูงกว่าราคาโปรโมชั่นเดิม อีกทั้งสายการบินไทยแอร์เอเชียได้ลดการให้บริการบรรทุกกระเป๋าสัมภาระใต้ท้องเครื่องบินบริการอาหารและเครื่องดื่มระหว่างเดินทาง รวมทั้งบริการเล็อกที่นั่งโดยสาร เพื่อให้ราคาค่าโดยสารถูกลงซึ่งหากผู้โดยสารต้องการบริการเหล่านี้เพิ่มจะต้องเสียค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่มในราคาค่าโดยสารปกติ

สายการบินนกแอร์ เป็นสายการบินต้นทุนต่ำอีกสายการบินที่พยายามลดต้นทุนการให้บริการเพื่อลดค่าโดยสาร แต่เนื่องจากสายการบินไทยแอร์เอเชียเป็นสายการบินที่มีแหล่งทุนและมีประสบการณ์การแข่งขันในตลาดสายการบินต้นทุนต่ำสูง จึงเป็นไปได้ยากที่สายการบินนกแอร์ จะสามารถลดราคาให้ต่ำลงจนสามารถแข่งขันกับสายการบินไทยแอร์เอเชียได้ อีกทั้งสายการบินนกแอร์มีข้อจำกัดในการให้บริการในเส้นทางบิน เนื่องจากสายการบินนกแอร์ถูกถือหุ้นโดยการบินไทยซึ่งมีข้อตกลงในการทำการบินในเส้นทางที่การบินไทยไม่ได้ให้บริการ เงื่อนไขต่างๆ ที่นำมากำหนดราคาตั๋วโดยสารจึงมีไม่มากเท่ากับสายการบินไทยแอร์เอเชียซึ่งเงื่อนไขและปรับลดการให้บริการที่สายการบินนกแอร์นำมาใช้ได้แก่ การกำหนดเงื่อนไขการจองตั๋วโดยสารล่วงหน้า การให้บริการบรรทุกกระเป๋าสัมภาระใต้ท้องเครื่องบิน และการเปลี่ยนแปลงวันเดินทางโดยตั๋วโดยสารที่สามารถเปลี่ยนแปลงวันเดินทางได้จะมีราคาสูงกว่าตั๋วโดยสารที่เดินทางปกติ

สายการบินโอเรียนท์ไทย เป็นสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ (Full cost) อีกสายการบินหนึ่ง แต่หลังจากที่เกิดเหตุการณ์เครื่องบินของสายการบินวันทูโกซึ่งเป็นสายการบินต้นทุนต่ำที่อยู่ภายใต้การบริหารงานของสายการบินโอเรียนท์ไทยแลลอบออกนอกทางวิ่ง (Runway) และชนกับหอบังคับการบินเก่าที่สนามบินภูเก็ต เมื่อปี พ.ศ. 2550 ส่งผลให้มีการตรวจสอบมาตรฐานเครื่องบินและนักบินของสายการบิน ซึ่งจากเหตุการณ์ดังกล่าวส่งผลให้สายการบิน

วันทูลูกถูกระงับใบอนุญาตทำการบิน สายการบินโอเรียนท์ไทยจึงให้บริการแทนในลักษณะการให้บริการเต็มรูปแบบแต่มีค่าโดยสารไม่สูงมากรวมทั้งเพิ่มบริการอื่นๆ เช่น การไม่เรียกเก็บค่าธรรมเนียมการชำระบัตรเครดิต การไม่เรียกเก็บค่าบริการทุกอุปกรณ์กีฬา และการไม่เรียกเก็บค่าบริการการจองผ่านโทรศัพท์ทั้งนี้เพื่อเรียกความเชื่อมั่นและพยายามแย่งชิงส่วนแบ่งตลาดกลับคืนมาจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นและจากเหตุผลดังกล่าวทำให้สายการบินไม่มีการกำหนดเงื่อนไขในตัวโดยสารมาก ยกตัวอย่างเช่น การกำหนดวันจองล่วงหน้าจะทำให้ค่าโดยสารถูกลงแต่ก็ไม่ถูกลงมากนักเมื่อเทียบกับสายการบินอื่นที่ใช้เงื่อนไขนี้

การบินไทยและสายการบินบางกอกแอร์เวย์เป็นสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ (Full cost) ที่เริ่มใช้การกำหนดเงื่อนไขในตัวโดยสารเพื่อลดราคาตัวโดยสารลงแต่ยังคงไว้ซึ่งการให้บริการส่วนใหญ่ที่เคยจัดให้มีสำหรับผู้โดยสารก่อนการเข้ามาของสายการบินต้นทุนต่ำอันได้แก่ การให้บริการอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบิน การให้บริการเลือกที่นั่ง การให้บริการบรรทุกกระเป๋าสัมภาระได้ท้องเครื่อง ซึ่งต้นทุนเหล่านี้ได้ถูกรวมอยู่ในตัวโดยสารส่งผลให้ราคาของกลุ่มสายการบินประเภทนี้ยังคงสูงกว่าสายการบินอื่น แต่ทั้งนี้สายการบินกลุ่มนี้มีความพยายามในการเพิ่มทางเลือกให้กับผู้โดยสารโดยการกำหนดเงื่อนไขการเปลี่ยนแปลงตัวโดยสารที่หากผู้โดยสารเลือกซื้อตัวโดยสารที่สามารถเปลี่ยนแปลงวันเดินทางได้ก็จะมีราคาสูงกว่าการเลือกตัวโดยสารเดินทางที่ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงวันเดินทาง ส่วนการกำหนดวันจองล่วงหน้าไม่ส่งผลต่อราคาตัวโดยสารของสายการบินกลุ่มนี้

สำหรับการแข่งขันที่ไม่ใช่ราคา ปัจจุบันกลยุทธ์การแข่งขันที่ไม่ใช่ราคาของสายการบินต่างๆ ถูกนำมาใช้ในลักษณะที่คล้ายกัน ยกตัวอย่างเช่น ช่องทางการจัดจำหน่ายที่ในปัจจุบันทุกสายการบินมีช่องทางการจำหน่ายทั้งการจัดจำหน่ายผ่านตัวแทน การจัดจำหน่ายผ่านทางโทรศัพท์ การจัดจำหน่ายผ่านสำนักงานขายที่ท่าอากาศยาน และช่องทางอินเทอร์เน็ตที่มีความสะดวกรวดเร็วและเป็นที่ยอมรับในปัจจุบัน ส่วนการส่งเสริมด้านการตลาด ทุกสายการบินมีการเลือกใช้สื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ทั้ง โทรทัศน์ วิทยุ สื่อออนไลน์ หรือการติดป้ายโฆษณาตามสถานที่ต่างๆ รวมทั้งการติดป้ายโฆษณาบนรถขนส่งสาธารณะ รถไฟฟ้า และรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงค์ ซึ่งความแตกต่างของการโฆษณาประชาสัมพันธ์ของแต่ละสายการบินที่เห็นได้ชัดและสามารถสื่อถึงกลุ่มลูกค้าเป้าหมายของแต่ละสายการบินได้ดีที่สุดคือ การกำหนดสโลแกนการให้บริการของแต่ละสายการบิน ดังนี้

สายการบินที่เน้นการให้บริการที่ดีและกลุ่มเป้าหมายที่เน้นการให้บริการมากกว่า
ราคา

- การบินไทย “ รักคุณเท่าฟ้า หรือ Smooth as silk”
- สายการบินบางกอกแอร์เวย์ “ Asia’s boutique airlines ”
- สายการบินโอเรียนท์ไทย “ The pride of Thailand”

สายการบินที่เน้นคุณภาพการให้บริการในราคามิตรภาพ

- สายการบินนกแอร์ “ ทุกเที่ยวบินมีรอยยิ้ม ”
- สายการบินวันทูโก “ สายการบินจริงใจเพื่อคนไทย ”

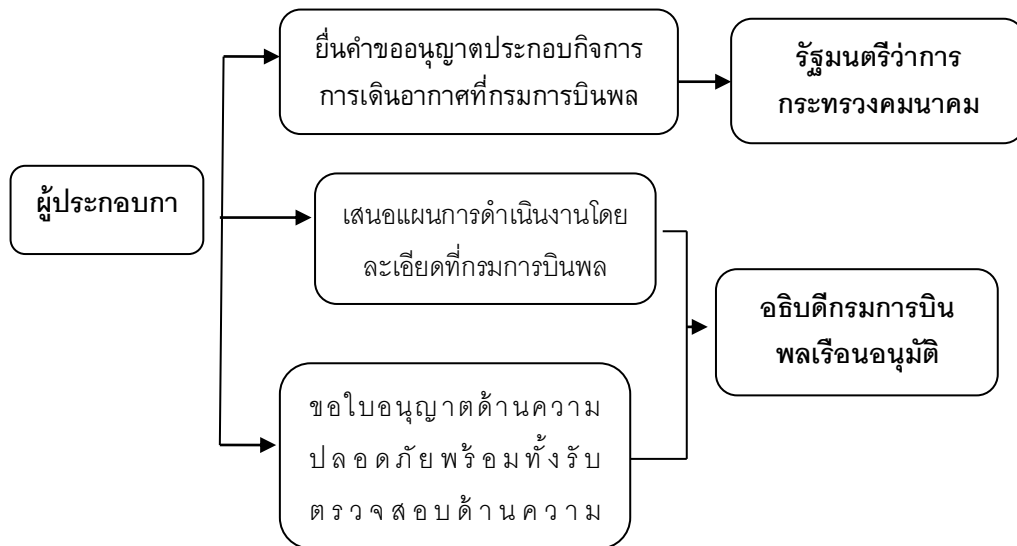
สายการบินที่เน้นการขยายตลาดด้วยค่าโดยสารราคาถูก

- สายการบินไทยแอร์เอเชีย “ ใครๆ ก็บินได้ หรือ everyone can fly”

4.1.3 อุปสรรคการเข้าสู่ตลาด (Barrier to Entry)

อุปสรรคการเข้าสู่ตลาดเป็นสิ่งที่ทำให้ผู้ประกอบการรายใหม่มีความยากลำบากในการเข้ามาประกอบกิจการหรือไม่สามารถเข้ามาแข่งขันในตลาดที่มีผู้ประกอบการรายเดิมอยู่แล้วได้ ซึ่งหากตลาดใดมีอุปสรรคการเข้าสู่ตลาดมากก็จะเข้าใกล้การเป็นตลาดผูกขาดมากขึ้นในปัจจุบันถึงแม้ว่านโยบายการเปิดเสรีการบินจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ปี พ.ศ.2543 โดยได้มีการผ่อนคลายนโยบายการเปิดเสรีการบินลง โดยเฉพาะการบินภายในประเทศที่แต่เดิมห้ามมิให้สายการบินเอกชนทำการบินทับเส้นทางของการบินไทย แต่ต่อมา ในปี พ.ศ.2544 ได้อนุญาตให้เอกชนสามารถแข่งขันได้ในเส้นทางที่ การบินไทย ให้บริการอยู่เพียงแต่ต้องเป็นสายการบินที่เป็นของผู้ประกอบการไทยเท่านั้น ส่งผลให้จำนวนสายการบินเอกชนเข้ามาให้บริการมากขึ้นเป็นลำดับ ทำให้ประชาชนมีสายการบินทางเลือกไว้เลือกใช้บริการได้มากขึ้น โดยเฉพาะเมื่อสายการบินต้นทุนต่ำเข้าไปให้บริการ เส้นทางบินนั้นจะมีอัตราการขยายตัวสูงมาก แต่อย่างไรก็ตามด้วยอุตสาหกรรมการบินเป็นอุตสาหกรรมที่ต้องอาศัยความเชี่ยวชาญเฉพาะและต้องการมาตรฐานด้านความปลอดภัยสูงจึงยังคงมีอุปสรรคการเข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบการสายการบินรายใหม่อยู่ดังนี้

4.1.3.1 กฎระเบียบของรัฐ (Government Regulation) กฎระเบียบของภาครัฐเป็นอุปสรรคที่สำคัญที่สำคัญในการเข้าสู่ตลาดในอดีตเป็นจำนวนมาก โดยวัตถุประสงค์ของการที่รัฐเข้ามาวางกฎระเบียบบางครั้งก็เพื่อปกป้องอุตสาหกรรมในประเทศ ซึ่งแต่เดิมได้แก่ การบินไทยในการเผชิญการแข่งขันจากภายนอกประเทศและทำให้การบินไทยในฐานะสายการบินของชาติในขณะนั้นเติบโตได้อย่างมั่นคง แต่ในปัจจุบันการออกกฎระเบียบสำหรับผู้ประกอบการที่ต้องการเข้ามาประกอบธุรกิจสายการบินจะมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อรักษาความปลอดภัยในกิจการการเดินทางอากาศมากกว่าการกีดกันทางการค้าหรือปกป้องผลประโยชน์ของผู้ประกอบการบางกลุ่มและด้วยเหตุผลด้านความปลอดภัยทำให้การขออนุญาตประกอบการสายการบินจึงทำได้ยากและใช้เวลาขออนุมัติค่อนข้างยาวนาน ซึ่งการขออนุญาตประกอบกิจการเดินทางอากาศประกอบด้วยขั้นตอนดังนี้



ภาพที่ 4.1 แสดงขั้นตอนการขออนุญาตประกอบการเดินทางอากาศ

จากแผนภาพที่ 4.1 ขั้นตอนการขออนุญาตประกอบกิจการเดินทางอากาศ ตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 (ปว.58) กำหนดให้กิจการการเดินทางอากาศเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคดังนั้นจึงห้ามมิให้บุคคลใดประกอบกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค เว้นแต่จะได้รับอนุญาตหรือได้รับสัมปทานจากรัฐมนตรี ซึ่งรัฐมนตรีจะกำหนดเงื่อนไขใดๆ ตามที่เห็นจำเป็น เพื่อความปลอดภัยหรือผาสูกของประชาชน และรัฐมนตรีมีอำนาจในการจะแก้ไขเปลี่ยนแปลง หรือเพิ่มเติม แต่ต้องกำหนดระยะเวลาการใช้บังคับเงื่อนไขที่แก้ไข เปลี่ยนแปลง หรือเพิ่มเติมตามที่รัฐมนตรีเห็นสมควรจากการกำหนดเงื่อนไขใน ปว.58 นี้ จึงทำให้การขออนุญาต

ประกอบกิจการการเดินทางอากาศมีขั้นตอนที่ยุ่งยากซับซ้อนและใช้เวลาค่อนข้างนานกว่าผู้ประกอบการจะสามารถดำเนินกิจการได้

นอกเหนือจากขั้นตอนการขออนุมัติที่ยุ่งยากซับซ้อนแล้ว ผู้ประกอบการจะต้องมีคุณสมบัติเฉพาะในการขออนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินทางอากาศ โดยจะต้องมีรายละเอียดและเอกสารยืนยันดังต่อไปนี้

1. ข้อมูลทั่วไป

1.1 ชื่อเต็มของผู้ขออนุญาต ลักษณะของผู้ขออนุญาตและชื่อของสถานที่จดทะเบียนจัดตั้งตามกฎหมาย

1.2 ชื่อ สัญชาติ และสถานที่อยู่ของผู้ขออนุญาต กรรมการบริหาร กรรมการผู้จัดการ กรรมการ

1.3 สถานที่ตั้งของสำนักงานใหญ่และสำนักงานสาขา

1.4 หลักฐานแสดงการจดทะเบียนของผู้ขออนุญาต

1.5 หลักฐานแสดงสัญชาติของผู้ขออนุญาตโดยผู้ขออนุญาตต้องมีคุณสมบัติจดทะเบียนอากาศยานได้ตามพระราชบัญญัติการเดินทางอากาศ พ.ศ. 2497แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินทางอากาศ (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2542 และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542

1.6 หลักฐานแสดงฐานะทางการเงินของผู้ขออนุญาตในการที่จะดำเนินบริการ

- รายงานประจำปีครั้งสุดท้ายที่เสนอต่อผู้ถือหุ้น และงบดุล

- หลักฐานอื่นๆ (เงินทุนจดทะเบียน ผู้ขออนุญาตต้องมีทุนจดทะเบียนไม่ต่ำกว่า 200 ล้านบาท (ชำระเต็มมูลค่าหุ้น) จำนวนหุ้น หุ้นที่ออก ชื่อและสัญชาติของผู้ถือหุ้น)

1.7 รายละเอียดอื่นๆ เกี่ยวกับตัวแทนหรือสาขา

2. แผนการดำเนินการ ผู้ขออนุญาตจะต้องเสนอแผนการดำเนินงานโดยละเอียด

2.1 ประเภทการบริการที่เสนอขอ(ผู้โดยสาร สินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ ใดๆใดอย่างหนึ่งหรือรวมกัน)

2.2 เส้นทางบิน ความถี่ (โดยประมาณ)

2.3 จำนวนบุคลากร (ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศ (นักบิน และภาคพื้นพนักงานประจำสำนักงานใหญ่และสำนักงานสาขา)

2.4 แผนการดำเนินการด้านปฏิบัติการบิน

2.5 สนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานที่จะใช้ ตลอดจนเครื่องบินหรืออากาศยานความสะดวกราชการ

3. ข้อความเศรษฐกิจ

3.1 รายละเอียดแสดงความต้องการของสาธารณชนและความเป็นไปได้ในการดำเนินการ การศึกษา ความเป็นไปได้ ประโยชน์ของการบริการที่เสนอขอประเภทการบริการที่ได้รับอนุญาตอยู่แล้วเพียงพอแล้วหรือไม่การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจ

3.2 ประมาณการรายรับ - รายจ่ายในช่วง 5 ปีแรก ที่จะดำเนินการบริการ

3.3 อัตราค่าโดยสารและค่าระวางที่จะใช้เรียกเก็บ และรายละเอียดเกี่ยวกับข้อมูลที่ใช้กำหนด

4. ข้อความเกี่ยวกับอากาศยาน

4.1 จำนวนอากาศยานที่จะใช้ดำเนินการ แบบและจำนวนเครื่องยนต์ อัตรากำลังม้าของแต่ละเครื่องยนต์ น้ำหนักสูงสุดเมื่อบินขึ้น ความยาวของทางวิ่งที่ต้องการ ความเร็วและเพดานบิน ความจุหรือจำนวนที่นั่งของอากาศยาน

4.2 รายละเอียดเกี่ยวกับอุปกรณ์วิทยุและเครื่องช่วยในการเดินอากาศในอากาศยาน

4.3 หลักฐานแสดงการได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองอากาศยานที่จะใช้ดำเนินการ

4.4 แผนการซ่อมบำรุงอากาศยาน

4.5 หลักฐานแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับกรรมธรรม์และเงื่อนไขการประกันภัยอากาศยาน

จากรายละเอียดและเอกสารการขออนุญาตประกอบการข้างต้นพิจารณาได้ดังนี้ ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ประกอบการจะเห็นว่ากิจการการเดินอากาศมีความเกี่ยวเนื่องพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 โดยผู้ถือหุ้นในกิจการจะต้องเป็นผู้ถือหุ้นชาวไทยร้อยละ 51 และจะต้องมีเงินทุนจดทะเบียนไม่ต่ำกว่า 200 ล้านบาท และหากต้องการทำการบินในลักษณะประจำต้องมีเงินทุนจดทะเบียนไม่ต่ำกว่า 1,000 ล้านบาท ซึ่งการกำหนดคุณสมบัติดังกล่าวก็ถือเป็นอุปสรรคอย่างหนึ่งในการเข้ามาประกอบกิจการด้วยข้อกำหนด

เงินทุนจดทะเบียนที่สูงและต้องมีรายงานประจำปี งบการเงิน ที่เสนอต่อผู้ถือหุ้นมาแสดงทำให้ผู้ประกอบการรายใหม่ที่ยังไม่เคยประกอบธุรกิจไม่สามารถเข้าสู่ตลาดได้ ส่วนที่สองได้แก่ แผนการดำเนินการและส่วนที่สี่ได้แก่ ข้อความเกี่ยวกับอากาศยาน เป็นข้อมูลที่ต้องอาศัยผู้ที่มีประสบการณ์และมีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านการบินอย่างสูง จึงจะสามารถกำหนดแผนการดำเนินการและข้อความเกี่ยวกับอากาศยานทั้ง แบบและจำนวนเครื่องยนต์ อัตรากำลังม้าของแต่ละเครื่องยนต์ น้ำหนักสูงสุดเมื่อบินขึ้น รวมทั้งแผนการซ่อมบำรุงอากาศยานที่ต้องอาศัยช่างเฉพาะทางเป็นผู้เขียนแผน ดังนั้นจากเหตุผลข้างต้นจึงทำให้อุตสาหกรรมการบินในปัจจุบันมีเพียงสายการบินรายใหญ่ที่มีประสบการณ์ยาวนาน เช่น การบินไทยและสายการบินบางกอกแอร์เวย์ หรือเป็นบริษัทร่วมทุนของสายการบินขนาดใหญ่ของทั้งในประเทศและต่างประเทศเช่น สายการบินนกแอร์และสายการบินไทยแอร์เอเชีย จึงจะสามารถเข้าสู่ ตลาดการบินได้ ส่วนผู้ประกอบการขนาดเล็กก็จะเลือกให้บริการในลักษณะเครื่องบินเล็กแบบเช่าเหมาลำหรือทำการบินแบบไม่ประจำเพื่อหลีกเลี่ยงข้อกำหนดข้างต้น แต่อย่างไรก็ตามการกำหนดเงื่อนไขคุณลักษณะผู้ประกอบการที่เข้มงวดเหล่านี้ก็จะเป็นผลดีในด้านความปลอดภัยของขนส่งทางอากาศที่ต้องอาศัยผู้เชี่ยวชาญเฉพาะในการควบคุมดูแลเพื่อให้อันตรายไม่ให้เกิดความสูญเสียและเป็นไปตามหลักมาตรฐานความปลอดภัยในระดับสากล

4.1.3.2 การได้เปรียบทางด้านต้นทุน (Absolute Cost Advantage)

การประกอบการสายการบินเป็นธุรกิจที่ลงทุนสูงและต้องอาศัยความเชี่ยวชาญเฉพาะอย่างที่ได้กล่าวมาข้างต้น นอกจากการกำหนดเงินทุนจดทะเบียนไม่ต่ำกว่า 200 ล้านบาทแล้วการลงทุนในต้นทุนคงที่ของสายการบินก็มีมูลค่าสูงมากโดยเฉพาะการลงทุนในการซื้อเครื่องบิน ซึ่งราคาเครื่องบิน Airbus ในปัจจุบันมีราคาอยู่ระหว่าง 67.7 – 320.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐและเครื่องบินBoeing ราคาปัจจุบันอยู่ระหว่าง 45.5-150.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือหากสายการบินใดใช้วิธีเช่าเครื่องบินหรือซื้อเครื่องบินมือสองราคาเครื่องบินก็ยังคงไม่ต่ำกว่า 10 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ด้วยมูลค่าเครื่องบินที่มีราคาสูงนี้ทำให้การบินไทยมีความได้เปรียบจากการได้รับการจัดสรรงบประมาณในการจัดซื้อเครื่องบินในอดีตทำให้การบินไทยมีต้นทุนเริ่มต้นในการดำเนินกิจการต่ำกว่าสายการบินอื่น อีกทั้งเครื่องบินเก่าของการบินไทยยังสามารถนำไปให้สายการบินนกแอร์เช่าดำเนินการหรือขายต่อให้กับสายการบินอื่นเพื่อลดต้นทุนในการบำรุงรักษา และสามารถนำรายได้ไปซื้อเครื่องบินใหม่ที่มีขนาดความจุมากกว่าและมีเทคโนโลยีที่ดีกว่าทำให้เกิดการประหยัดต่อขนาด (Economy of scale) ในเส้นทางบินเดิมได้อีก

สำหรับต้นทุนผันแปรของการประกอบการสายการบินประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ได้แก่ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ต้นทุนประกันภัยอากาศยาน ค่าเช่าเครื่องบิน ส่วนที่สองได้แก่ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงอากาศยาน ส่วนที่สามคือค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับสำนักงาน การให้บริการผู้โดยสาร ตัวโดยสารและโปรโมชัน ส่งเสริมการขาย ซึ่งโดยส่วนใหญ่ต้นทุนที่มีสัดส่วนสูงสุดของการประกอบการคือ ต้นทุนน้ำมันที่มีสัดส่วนประมาณร้อยละ 20-40 ของต้นทุนทั้งหมด ซึ่งการซื้อขายน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet A-1) จะมีความแตกต่างจากการซื้อขายน้ำมันเชื้อเพลิงประเภทอื่น โดยการซื้อขายน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานจะซื้อขายเป็นปริมาณที่มากและสายการบินขนาดใหญ่จะมีคลังเก็บน้ำมันสำรองสำหรับเติมเครื่องบินของตนเอง โดยสายการบินจะมีการคาดการณ์ราคาซื้อขายน้ำมันของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงแล้วสั่งซื้อในปริมาณมากในหน่วยบาร์เรลทำให้ได้ราคาน้ำมันต่อลิตรมีราคาต่ำลงส่งผลให้สายการบินขนาดเล็กที่ไม่สามารถลงทุนซื้อขายน้ำมันล่วงหน้าในปริมาณมากและไม่มีคลังจัดเก็บน้ำมันของตนเองต้องจ่ายราคาน้ำมันต่อลิตรในราคาสูง สำหรับต้นทุนที่สูงรองลงมาได้แก่ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาอากาศยาน เนื่องจากการบินไทยเดิมอยู่ภายใต้การดูแลของกองทัพอากาศส่งผลให้การบินไทยมีความได้เปรียบจากต้นทุนบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะหลังจากที่มีการแปรรูปการบินไทยเป็นรัฐวิสาหกิจการบินไทยก็ได้รับโอนบุคลากรจากกองทัพอากาศมาด้วย โดยเฉพาะในส่วนของนักบินและช่างซ่อมบำรุงที่มีค่าใช้จ่ายในการศึกษาค่อนข้างสูง ยกตัวอย่างเช่น ค่าใช้จ่ายหลักสูตรนักบินพาณิชย์ตรีในปัจจุบันประมาณหลักสูตรละ 2.3 ล้านบาทต่อคน ซึ่งค่าใช้จ่ายในการดำเนินการที่ค่อนข้างสูงและต้องอาศัยเงินลงทุนจำนวนมากนี้ถือเป็นอุปสรรคอีกอย่างหนึ่งของผู้ประกอบการใหม่ที่ต้องการเข้าสู่อุตสาหกรรมสายการบิน

4.1.3.3 ความภักดีในตราสินค้า (Brand Royalty)

จากการที่การขนส่งทางอากาศเป็นการขนส่งที่เน้นความรวดเร็ว สะดวกสบาย และมาตรฐานความปลอดภัยสูงสุด ดังนั้นชื่อตราสินค้าจึงเป็นสิ่งสำคัญในการแสดงให้เห็นถึงคุณภาพและกลุ่มลูกค้าเป้าหมายในการให้บริการ ยกตัวอย่างเช่น กลุ่มลูกค้านักธุรกิจหรือลูกค้าที่มีรายได้สูงยังคงเลือกที่จะใช้บริการการบินไทยเนื่องจากมาตรฐานการให้บริการแม้ว่าจะมีค่าโดยสารสูงกว่าสายการบินอื่นในเส้นทางเดียวกัน หรือกลุ่มลูกค้าที่ต้องการการเดินทางที่รวดเร็วในราคาถูกโดยไม่ต้องการให้บริการที่ดีมากนักก็จะเลือกเดินทางกับสายการบินนกแอร์หรือสายการบินไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับตารางเวลาและการเปรียบเทียบค่าโดยสาร ดังนั้นจึงเป็น การยากที่สายการบินขนาดเล็กหรือผู้ประกอบการรายอื่นที่ไม่เป็นที่รู้จักในตลาดจะเข้ามาแข่งขันในตลาดโดยเฉพาะในเส้นทางบินที่มีปริมาณผู้โดยสารมาก อีกทั้งใน

ปัจจุบันสายการบินต่างๆ มักเลือกจุดเด่นในการโฆษณาประชาสัมพันธ์สายการบินจากการจัดซื้อเครื่องบินใหม่ที่มีความสะดวกสบายและมีมาตรฐานความปลอดภัยสูง ทำให้ผู้โดยสารเกิดความมั่นใจในการใช้บริการ ทำให้สายการบินขนาดเล็กหรือผู้ประกอบการรายอื่นที่ต้องการอยู่ในตลาดต้องย้ายไปให้บริการในเส้นทางรองที่ไม่มีกาให้บริการจากสายการบินขนาดใหญ่แทน

4.2. การวัดการแข่งขันของตลาดในปัจจุบันโดยใช้ดัชนีวัดการกระจุกตัวในอุตสาหกรรม หรือ Herfindahl – Hirschman Index (HHI)

การศึกษาการวัดการกระจุกตัวในอุตสาหกรรมของผู้ค้าและผู้ให้บริการสายการบินภายในประเทศ ภายใต้งานตามกำหนดการฤดูหนาว ปี พ.ศ. 2553 ที่สายการบินต้องขออนุมัติ ทำการบินจากกรมการบินพลเรือนก่อนให้บริการ ซึ่งการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยเลือกใช้จำนวนผู้โดยสาร (Direct Passengers) ภายในประเทศของแต่ละสายการบิน เนื่องจากสามารถสะท้อนปริมาณความต้องการการใช้บริการที่แตกต่างกันในแต่ละเส้นทางและการเลือกใช้จำนวนผู้โดยสารจะขจัดปัญหาความแตกต่างที่เกิดจากความสามารถในการบรรทุก (Load Factors) ของแต่ละแบบอากาศยาน โดยเส้นทางที่มีปริมาณผู้โดยสารมากมักเป็นเส้นทางที่มีการแข่งขันสูง ในขณะที่เส้นทางที่มีผู้โดยสารระดับรองลงมาจะมีผู้ให้บริการไม่กี่รายส่งผลให้ระดับการแข่งขันต่ำลงไปด้วยซึ่งการวิเคราะห์ดัชนี HHI คำนวณตามสูตรได้ดังนี้

$$HHI = \sum_{i=1}^N s_i^2 \text{ เมื่อ } 0 \leq HHI \leq 1$$

เมื่อ S คือ จำนวนผู้โดยสารของแต่ละสายการบินในแต่ละเส้นทาง

N คือ จำนวนผู้โดยสารทั้งหมดของสายการบินที่ให้บริการในแต่ละเส้นทาง

ตารางที่ 4.2 แสดงดัชนีวัดการกระจุกตัว (Herfindahl – Hirschman Index (HHI)) ในอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศแยกสายการบินตามกำหนดการฤดูหนาว ปี พ.ศ. 2553

หน่วย:คน

เส้นทางบิน	การบินไทย	บางกอกแอร์เวย์	นกแอร์	ไทยแอร์เอเชีย	ไอริเยนท์ไทย	สยามจีเอ	อื่นๆ	รวม	HHI
กรุงเทพ – ตราด	-	73,002	-	-	-	-	-	73,002	1.00
กรุงเทพ – ลำปาง	-	22,343	-	-	-	-	-	22,343	1.00
กรุงเทพ – สุโขทัย	-	43,203	-	-	-	-	-	43,203	1.00
กรุงเทพ – ชุมพร	-	-	-	-	-	-	5,354	5,354	1.00
กรุงเทพ – ระนอง	-	-	-	-	-	-	2,195	2,195	1.00
กรุงเทพ – ขอนแก่น	456,094	-	-	-	-	-	-	456,094	1.00
กรุงเทพ – นครราชสีมา	-	-	-	-	-	-	134	314	1.00
กรุงเทพ – ร้อยเอ็ด	-	-	-	-	-	15,024	-	15,024	1.00
กรุงเทพ – พิษณุโลก	3,458	-	199,793	-	-	-	1,447	204,698	0.95
กรุงเทพ – บุรีรัมย์	65	199	5,810	412	-	-	-	6,406	0.83
กรุงเทพ – แม่ฮ่องสอน	-	-	47,772	-	-	-	7,408	55,180	0.77

ตารางที่ 4.2 (ต่อ) แสดงดัชนีวัดการกระจุกตัว (Herfindahl – Hirschman Index (HHI)) ในอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศแยกสายการบิน ตามกำหนดการฤดูหนาว ปี พ.ศ. 2553

หน่วย:คน

เส้นทางบิน	การบินไทย	บางกอก แอร์เวย์	นกแอร์	ไทยแอร์ เอเชีย	ไอริย์นัท ไทย	สยามจีเอ	อื่นๆ*	รวม	HHI
กรุงเทพ – สมุย	202,088	1,235,303	-	-	-	-	185	1,437,576	0.76
กรุงเทพ – นครพนม	-	-	-	-	-	-	-	32,961	0.70
กรุงเทพ – นราธิวาส	-	-	25,966	90,366	131	-	-	116,463	0.65
กรุงเทพ – ปาย	-	-	-	-	-	1,586	4,998	6,587	0.63
กรุงเทพ – ดอนเมือง	22,654	-	2,078,711	4,818	864,624	-	4,298	2,975,150	0.57
กรุงเทพ – สกลนคร	-	-	27,175	-	-	12,182	-	39,357	0.57
กรุงเทพ – ตรัง	-	-	164,214	-	88,743	-	-	252,957	0.54
กรุงเทพ – แพร่	-	-	-	-	-	2,056	1,438	3,494	0.52
กรุงเทพ – เลย	-	-	-	-	-	6,699	3,386	10,085	0.50
กรุงเทพ – กระบี่	363,885	30,533	-	302,713	-	-	-	697,131	0.46
กรุงเทพ – นครศรีธรรมราช	-	-	329,319	168,160	55,813	-	-	554,292	0.46

ตารางที่ 4.2 (ต่อ) แสดงดัชนีวัดการกระจุกตัว (Herfindahl – Hirschman Index (HHI)) ในอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศแยกสายการบินตามกำหนดการฤดูหนาว ปี พ.ศ. 2553

หน่วย:คน

เส้นทางบิน	การบินไทย	บางกอก แอร์เวย์	นกแอร์	ไทยแอร์ เอเชีย	ไอริย์นทร์ ไทย	สยามจีเอ	อื่นๆ	รวม	HHI
กรุงเทพ – แม่สอด	-	-	-	-	-	7,626	4,288	11,914	0.46
กรุงเทพ – เชียงราย	358,950	37	-	241,860	120,789	3,284	1,457	726,377	0.38
กรุงเทพ – น่าน	-	-	632	-	-	10,435	-	19,188	0.38
กรุงเทพ – อุบลราชธานี	148,491	-	265,539	200,502	-	-	-	614,532	0.35
กรุงเทพ – สุราษฎร์ธานี	148,876	-	244,578	177,513	621	-	-	571,588	0.35
กรุงเทพ – อุตรธานี	311,190	-	388,226	284,084	20,033	8,205	-	1,003,533	0.32
กรุงเทพ – ภูเก็ต	1,701,667	599,593	189,239	1,000,611	200,791	-	-	3,691,901	0.32
กรุงเทพ – เชียงใหม่	1,340,505	250,141	343,189	658,384	280,323	41,002	337	2,913,881	0.29
กรุงเทพ – หาดใหญ่	425,467	-	364,301	441,608	140,382	-	7,444	1,379,202	0.28
รวมทุกเส้นทางบิน								27,790,296	0.26

ที่มา : จากการคำนวณ , สถิติจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศ กรมการบินพลเรือน

หมายเหตุ* : อื่นๆ ได้แก่ สายการบินกานต์แอร์ สายการบินแฮปปี้แอร์โซล่าเอวิเอชั่น

จากตารางเมื่อวิเคราะห์การกระจุกตัวของอุตสาหกรรมการบินโดยใช้ข้อมูลปริมาณผู้โดยสาร ปี พ.ศ. 2553พบว่า หากพิจารณาค่า HHI ที่คำนวณได้รวมทุกเส้นทางบินจะมีค่าเท่ากับ 0.26 แสดงให้เห็นว่าอุตสาหกรรมการบินมีการแข่งขันกันระหว่างสายการบินที่ค่อนข้างสูงซึ่งหากค่า HHI ที่คำนวณได้มีค่าใกล้ 0.1 มากเท่าไรจะแสดงให้เห็นถึงการกระจุกตัวของอุตสาหกรรมในระดับต่ำหรือเข้าใกล้การเป็นตลาดแข่งขันสมบูรณ์และเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับค่า HHI ในปี พ.ศ.2546 (เสวิตา จำเนียร,2550) พบว่า ค่า HHI ในปี พ.ศ.2554 ลดต่ำลงจากปี พ.ศ.2546 ที่มีค่า HHI ในอุตสาหกรรมการบินเท่ากับ 0.87 เป็นอย่างมากหลังจากการเข้ามาของสายการบินต้นทุนต่ำแสดงให้เห็นถึงแนวโน้มการแข่งขันที่เพิ่มสูงขึ้นและอิทธิพลต่อตลาดของการบินไทยที่ลดต่ำลง แต่ทั้งนี้การวัดการกระจุกตัวของตลาดในอุตสาหกรรมการบินควรพิจารณาแยกสายการบินเนื่องจากแต่ละเส้นทางบินมีความแตกต่างกันในด้านศักยภาพของการแข่งขัน

การแบ่งระดับการกระจุกตัวภายในอุตสาหกรรมสามารถแบ่งได้เป็น 3 ระดับ กลุ่มแรกคือกลุ่มที่มีระดับการกระจุกตัวของผู้ค้าผู้ให้บริการในระดับต่ำหรือตลาดแข่งขันสมบูรณ์กลุ่มนี้จะแสดงด้วยค่าดัชนีHHI ที่เข้าใกล้ 0.1 แต่จากการคำนวณพบว่า ในปัจจุบันไม่มีเส้นทางบินใดที่มีการแข่งขันอย่างสมบูรณ์

กลุ่มที่สอง คือ กลุ่มที่มีการกระจุกตัวของผู้ค้าและผู้ให้บริการในระดับปานกลางหรือตลาดที่มีผู้แข่งขันมากมาย กลุ่มนี้จะแสดงด้วยค่า HHI ระหว่าง 0.1 - 0.8 จากการคำนวณพบว่าเส้นทางบินภายในประเทศส่วนใหญ่จะอยู่ในกลุ่มนี้โดยเส้นทางบินที่มีการแข่งขันระหว่างสายการบินสูงสุด3 อันดับ ได้แก่ เส้นทางบิน กรุงเทพฯ – หาดใหญ่ เส้นทางบิน กรุงเทพฯ – เชียงใหม่ และเส้นทางบิน กรุงเทพฯ – ภูเก็ตที่มีค่า HHI เท่ากับเส้นทางบินกรุงเทพฯ – อุดรธานี โดยทุกเส้นทางมีค่า HHI เท่ากับ 0.280.29และ 0.32 ตามลำดับ ซึ่งผลการศึกษาที่ได้จะมีความสอดคล้องกับจำนวนผู้โดยสารโดยในเส้นทางบิน3อันดับแรกที่มีการแข่งขันสูงนี้จะมีปริมาณผู้โดยสารมากกว่า 1.0 ล้านคน และมีจำนวนสายการบินที่ให้บริการในเส้นทางบินนั้นๆ มากกว่า 3 รายประกอบด้วยทั้งสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบและสายการบินต้นทุนต่ำ แต่สิ่งที่น่าสนใจพบว่า ในเส้นทางกรุงเทพฯ – หาดใหญ่ นั้นผู้ถือครองส่วนแบ่งตลาดสูงสุดได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชีย รองลงมาคือการบินไทย เช่นเดียวกับเส้นทางบินกรุงเทพฯ – อุดรธานี ผู้ถือครองส่วนแบ่งตลาดสูงสุดได้แก่ สายการบินกแอร์ ส่วนเส้นทางบิน กรุงเทพฯ – เชียงใหม่และเส้นทางบิน กรุงเทพฯ – ภูเก็ต ผู้ถือครองส่วนแบ่งตลาดสูงสุดยังคงเป็นการบินไทยซึ่งผลการศึกษาที่ได้อาจแสดงให้เห็นถึงพฤติกรรมของกลุ่มลูกค้าที่แตกต่างกันของแต่ละเส้นทาง

กลุ่มที่สามได้แก่ กลุ่มที่มีการกระจุกตัวของผู้ค้าและผู้ให้บริการในระดับสูงหรือตลาดที่มีผู้ค้าน้อยราย กลุ่มนี้จะแสดงด้วยค่า HHI มากกว่า 0.8 ในปัจจุบันเส้นทางบินกลุ่มนี้มีจำนวนทั้งสิ้น 10 เส้นทางบิน และในจำนวนนี้มี 8 เส้นทางบินที่มีการกระจุกตัวสูงในระดับการผูกขาด ได้แก่ เส้นทางบิน กรุงเทพ – ตราด เส้นทางบินกรุงเทพ – ลำปาง เส้นทางบินกรุงเทพ – สุโขทัย เส้นทางบินกรุงเทพ – ชุมพร เส้นทางบินกรุงเทพ – ระนอง เส้นทางบินกรุงเทพ – ขอนแก่นเส้นทางบินกรุงเทพ – นครราชสีมา และเส้นทางบินกรุงเทพ – ร้อยเอ็ด ที่มีค่า HHI เท่ากับ 1.0 ซึ่งเส้นทางบินกลุ่มนี้ส่วนใหญ่จะมีจำนวนผู้โดยสารค่อนข้างต่ำจึงส่งผลให้มีสายการบินให้บริการเพียงไม่กี่รายและส่วนใหญ่เป็นสายการบินขนาดเล็กที่ให้บริการแบบไม่ประจำ ยกเว้นเส้นทางบิน กรุงเทพ-ขอนแก่น ที่มีจำนวนผู้โดยสารมากแต่ยังคงมีการบินไทยเพียงรายเดียวให้บริการเนื่องจากสายการบินต้นทุนต่ำส่วนใหญ่จะเลือกให้บริการที่สนามบินอุดรธานีที่มีมีจำนวนผู้โดยสารมากกว่า อีกทั้งจากระยะทางทางถนนระหว่าง 2 สนามบินห่างกันประมาณ 100 กิโลเมตรหรือใช้เวลาเดินทางไม่เกิน 2 ชั่วโมงการที่สายการบินต้นทุนต่ำจะเลือกให้บริการทั้งสองสนามบินจึงอาจไม่คุ้มกับการลงทุนเช่นเดียวกันกับเส้นทางบินกรุงเทพ – พิษณุโลก ที่มีผู้โดยสารประมาณ 2 แสนคนแต่ก็ยังคงมีค่าดัชนี HHI เท่ากับ 0.95แสดงให้เห็นถึงการผูกขาดทั้งนี้เนื่องจากการบินไทยขาดทุนในเส้นทางบินดังกล่าวแต่อย่างไรก็ตามเนื่องจากจังหวัดพิษณุโลกมีระยะทางห่างจากกรุงเทพประมาณ 400 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 5 ชั่วโมงจึงยังคงมีความต้องการการเดินทางทางอากาศที่ใช้เวลาเพียง 40 นาที การบินไทยจึงยังคงรักษาสถานะนี้ไว้แต่จะใช้สายการบินต้นทุนต่ำอื่นได้แก่สายการบินนกแอร์มาให้บริการแทน และสำหรับเส้นทางบินกรุงเทพ - สมุย และเส้นทางบินกรุงเทพ – ตราด ก็เป็นอีกหนึ่งตัวอย่างของการมีปริมาณผู้โดยสารมากแต่มีการกระจุกตัวของอุตสาหกรรมค่อนข้างสูงเนื่องมาจากสนามบินสมุยและสนามบินตราดเป็นสนามบินของบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทที่มีเจ้าของเดียวกับสายการบินบางกอกแอร์เวย์ ดังนั้นสนามบินทั้งสองสนามบินจึงสร้างขึ้นเพื่อให้บริการเฉพาะสายการบินในเครือหรือสายการบินที่ทำข้อตกลงร่วมกับสายการบินบางกอกแอร์เวย์เท่านั้น ทำให้ราคาค่าโดยสารในสองเส้นทางนี้มีราคาสูงซึ่งในปัจจุบันได้มากการแก้ไขปัญหาโดยให้ภาครัฐเป็นผู้เจรจาทำการตกลงให้การบินไทยทำการให้บริการในสนามบินสมุย วันละ 2 เที่ยวบินทั้งนี้เพื่อให้เกิดการแข่งขันและเพิ่มทางเลือกให้กับผู้โดยสาร

จากการศึกษาในบทนี้พบว่า โครงสร้างตลาดอุตสาหกรรมการบินของไทยมีการเปลี่ยนแปลงไปจากอดีตอย่างเห็นได้ชัด โดยเฉพาะส่วนแบ่งตลาดของสายการบินขนาดใหญ่อย่าง การบินไทยที่ลดลงอย่างมากหลังการเข้าสู่ตลาดของสายการบินต้นทุนต่ำ ส่งผลให้สายการบินหันมาใช้กลยุทธ์ทางการตลาดในการสร้างความแตกต่างของการให้บริการแทนรวมทั้งใช้วิธีการแข่งขันกันทางด้านราคาเพื่อแย่งชิงส่วนแบ่งตลาดในเส้นทางบินต่างๆ และเมื่อพิจารณาดัชนีวัดการกระจุกตัว ของอุตสาหกรรม (HHI) พบว่า ค่า HHI รวมทุกเส้นทางบินมีค่าเท่ากับ 0.26 แสดงให้เห็นว่า อุตสาหกรรมการบินมีการแข่งขันกันค่อนข้างสูงเมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2546 ที่มีค่า HHI ของ อุตสาหกรรมการบินสูงถึง 0.87 โดยหากพิจารณาเป็นรายเส้นทางบินปัจจุบันพบว่า เส้นทางบินส่วนใหญ่มีผู้ค้าและผู้ให้บริการในระดับปานกลางหรือเป็นตลาดผู้แข่งขันมากมาย ที่ค่า HHI ระดับ มากกว่า 0.1-0.8

บทที่ 5

ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการตั้งราคาตั๋วโดยสารของสายการบินภายในประเทศ

การศึกษาในส่วนนี้ประกอบด้วยการอธิบายตัวแปรและสมมติฐานของตัวแปรที่ใช้ในแบบจำลองการศึกษา รวมทั้งแสดงผลการประมาณค่าสัมประสิทธิ์จากแบบจำลองที่วิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการตั้งราคาตั๋วโดยสารของสายการบินภายในประเทศซึ่งผลการศึกษามีดังต่อไปนี้

5.1 อธิบายตัวแปรและสมมติฐานการศึกษา

การกำหนดปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการกำหนดราคาของสายการบินในเส้นทางบินภายในประเทศจะกำหนดมาจากพื้นฐานของทฤษฎีอุปสงค์และอุปทานของการขนส่งมีรายละเอียดของตัวแปร ดังนี้

ตัวแปรตาม

ราคาตั๋วโดยสาร(P_{ij}) การศึกษาครั้งนี้จะใช้ข้อมูลราคาตั๋วโดยสารที่แตกต่างกันของสายการบินทั้ง 7 สายการบิน ในเส้นทางที่แตกต่างกัน 32 เส้นทาง โดยในแต่ละเส้นทางจะแบ่งเป็นราคาตามเงื่อนไขและข้อจำกัดของตัวโดยสาร ทั้งนี้ราคาตั๋วโดยสารจะถูกขจัดผลของความต่างด้านราคาในช่วงเวลาที่แตกต่างกัน โดยจะใช้ข้อมูลราคาที่ทำการจองในวันเดียวกันเพื่อหาปัจจัยในการกำหนดราคาตั๋วโดยสารของสายการบินในช่วงเวลาปกติ

$$P_{ij} = \text{ราคาตั๋วโดยสารของแต่ละเส้นทาง}$$

ตัวแปรอิสระ

สามารถแบ่งตัวแปรอิสระได้ตามแนวคิดทางเศรษฐศาสตร์ คือ กรอบแนวคิดอุปสงค์และอุปทาน สำหรับตัวแปรอิสระตามกรอบแนวคิดอุปสงค์การขนส่งซึ่งอุปสงค์ของการขนส่งมีลักษณะเป็นอุปสงค์สืบเนื่อง โดยสืบเนื่องมาจากความต้องการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ณ จุดหมายปลายทางการประมาณอุปสงค์ของการเดินทางจึงต้องให้ความสำคัญกับข้อจำกัดของการเดินทางและการที่ผู้เดินทางมีเหตุผลย่อมต้องตัดสินใจเลือกวิธีการเดินทาง โดยหลักต้นทุนต่ำสุด ซึ่งครอบคลุมทั้งต้นทุนที่เป็นตัวเงิน และต้นทุนที่ไม่ใช่ตัวเงิน ซึ่งตัวแปรอิสระตามกรอบแนวคิดอุปสงค์ประกอบด้วย

1. เวลาที่สั้นที่สุดของการเดินทางประเภทอื่นในเส้นทางเดียวกัน (TIME_i)

จากการศึกษาอุปสงค์ของการขนส่งพบว่า การตัดสินใจในการเลือกเดินทางของผู้โดยสารโดยอาศัยหลักต้นทุนต่ำสุดจะต้องพิจารณาทั้งต้นทุนที่เป็นตัวเงินและต้นทุนที่ไม่ใช่ตัวเงิน ในที่นี้ได้แก่ ต้นทุนเวลาในการเดินทาง โดยการเลือกวิธีการเดินทางของผู้โดยสารจะมีการเปรียบเทียบทางเลือกจากเวลาที่ใช้ในการเดินทาง ดังนั้นการศึกษาครั้งนี้จึงใช้ตัวแทนเปรียบเทียบเป็นเวลาในการเดินทางโดยการขนส่งโดยรถโดยสารซึ่งใช้เวลาน้อยและสะดวกสบายที่สุด โดยในเส้นทางที่มีระบบการขนส่งทางถนนสะดวกและใช้เวลาไม่แตกต่างกับการเดินทางทางอากาศมากสายการบินอาจจะตั้งราคาค่าโดยสารให้ต่ำเพื่อทำการแข่งขันกับผู้ประกอบการทางถนนจึงคาดการณ์ความสัมพันธ์เวลาที่สั้นที่สุดของการเดินทางประเภทอื่นในเส้นทางเดียวกันจะมีความสัมพันธ์เป็นบวกกับราคาค่าโดยสาร

$TIME_i =$ เวลาในการเดินทางโดยการขนส่งโดยรถโดยสาร

2. จำนวนวันล่วงหน้าก่อนเดินทาง (DAYS_{ij})

จากการทบทวนวรรณกรรมของ Gale and Holmes (1993) พบว่า ตัวแทนที่ดีที่สุดของข้อจำกัดของตัวโดยสาร ได้แก่ จำนวนวันในการจองตั๋วล่วงหน้า ซึ่งสอดคล้องกับสถานการณ์จริงของประเทศไทยที่ข้อจำกัดอื่นๆ เช่นการบริการอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบินและการให้เลือกที่นั่ง สายการบินต้นทุนต่ำจะเก็บค่าบริการแยกต่างหากจากค่าโดยสาร ส่วนค่าปรับสำหรับการขายคืนตั๋วทุกสายการบินจะมีเงื่อนไขการปรับไม่แตกต่างกันมากนักจึงไม่ส่งผลกระทบต่อค่าโดยสาร แต่จำนวนวันในการจองตั๋วล่วงหน้าจะทำให้มีการเปลี่ยนแปลงของระดับราคาในเส้นทางและสายการบินเดียวกันอย่างเห็นได้ชัดโดยเฉพาะสายการบินต้นทุนต่ำ จากผลกระทบที่ค่อนข้างมากนี้เองจึงจำเป็นต้องแยกตัวแปรวันในการจองตั๋วล่วงหน้าออกมาจากตัวแปรข้อจำกัดด้านตัวโดยสาร การศึกษาครั้งนี้จะใช้ข้อมูลค่าโดยสารในวันเดินทางวันเดียวกันแต่ทำการจองล่วงหน้าก่อน 60 วันเดินทาง ล่วงหน้าก่อน 30 วันเดินทาง และจองล่วงหน้าก่อนวันเดินทางวันเดียว ซึ่งคาดว่าจำนวนวันล่วงหน้าก่อนเดินทาง จะมีความสัมพันธ์เป็นลบกับราคาค่าโดยสาร

สำหรับตัวแปรอิสระตามกรอบแนวคิดอุปทานการขนส่งเป็นปัจจัยสำหรับให้บริการที่มีผลต่อต้นทุนการให้บริการของสายการบิน อีกทั้งยังส่งผลให้การประหยัดจากขนาด (Economies of scale) หรือเมื่อให้บริการในปริมาณที่มากพอ จึงจะทำให้ต้นทุนเฉลี่ยลดลง ได้แก่

1. **ระยะทางของเส้นทางบิน (DIST)** ต้นทุนเชื้อเพลิงถือได้ว่าเป็นต้นทุนที่สูงที่สุดของสายการบิน แต่ด้วยกลไกการขึ้นลงของอากาศยานมักจะใช้เชื้อเพลิงค่อนข้างสูงในขณะทำการบินขึ้น (Take off) และค่าบริการด้านการบินต่างๆ มักจะมีฐานการคำนวณมาจากต้นทุนของผู้ให้บริการโดยไม่ได้คำนึงถึงระยะทางเช่น ค่าบริการในการขึ้นลงของอากาศยานที่คิดตามน้ำหนัก ไม่ได้คำนึงถึงระยะทางดังนั้นการบริการในระยะทางใกล้จึงมีต้นทุนเฉลี่ยต่อกิโลเมตรสูงกว่าการให้บริการในระยะไกลจากจำนวนการทำ Take off และการบินในระยะไกลจะก่อให้เกิดการประหยัดต่อหน่วยเชื้อเพลิง ภายใต้ต้นทุนค่าบริการการบินที่ไม่แตกต่างกันมากนักจึงคาดการณ์ความสัมพันธ์ของระยะทางของเส้นทางบินจะมีความสัมพันธ์เป็นลบกับราคาค่าโดยสาร ค่าคำนวณจาก

$DIST_i =$ ระยะทางบิน (กิโลเมตร)

2. **ข้อจำกัดของตัวโดยสาร (R_{ij})** ข้อจำกัดของตัวถูกนำมาเป็นเงื่อนไขในการปรับลดราคาของสายการบินโดยเฉพาะสายการบินต้นทุนต่ำ เช่น ค่ารับสำหรับการขายคืนตั๋ว การจำหน่ายตั๋วล่วงหน้า การไม่บริการอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบิน การไม่ให้เลือกที่นั่ง ฯลฯ ซึ่งค่าใช้จ่ายเหล่านี้จะเกิดขึ้นก็ต่อเมื่อผู้โดยสารเลือกที่จะใช้บริการ สายการบินจึงจะนำไปเป็นส่วนบวกเพิ่มจากค่าโดยสาร ดังนั้นข้อมูลที่จะนำมาใช้จะเป็นค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากข้อจำกัดต่างๆในการเดินทาง 1 เทียบที่ผู้โดยสารจะต้องจ่ายหากจะรับบริการแบบเต็มรูปแบบ เช่น ค่ากระเป๋าสัมภาระ ค่าจองที่นั่ง ค่าอาหารบนเครื่องบิน โดยคาดว่าความสัมพันธ์ของข้อจำกัดของตัวโดยสารจะมีความสัมพันธ์เป็นลบกับราคาค่าโดยสาร

โดยที่ $R_{ij} = 1$ ถ้ามีเงื่อนไขมากกว่าสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ
 $= 0$ ถ้ามีเงื่อนไขน้อยกว่าสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ

3. **ความสามารถในการบรรทุก (CAP_i)**ความสามารถในการบรรทุกจะขึ้นอยู่กับแบบของอากาศยานซึ่งจะส่งผลโดยตรงต่อต้นทุนการขนส่งในแต่ละเที่ยวเนื่องจากค่าธรรมเนียมการบินของสนามบินโดยส่วนใหญ่จะเป็นอัตราถดถอย ดังนั้นเมื่ออากาศยานสามารถบรรทุกได้มากขึ้นจะส่งผลให้ต้นทุนต่อหัวของผู้โดยสารของสายการบินลดลง จึงคาดว่าความสามารถในการบรรทุกของสายการบินจะมีความสัมพันธ์เป็นลบกับราคาค่าโดยสาร

$$CAP_i = \text{จำนวนที่นั่งของแต่ละแบบอากาศยานที่สายการบินใช้ในเส้นทางนั้น}$$

4. **ต้นทุนค่าบริการทางการบินของสายการบินในแต่ละเส้นทาง (AIRCOST)**การขนส่งทางอากาศมีการลงทุนสูงและมีต้นทุนผันแปรจากค่าธรรมเนียมน้ำมันและค่าบริการการบินค่อนข้างสูง ซึ่งค่าธรรมเนียมการบินในการให้บริการแต่ละครั้งประกอบด้วยค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ ค่าบริการที่เก็บอากาศยาน และค่าบริการการขึ้นลงของอากาศยาน ซึ่งค่าบริการเหล่านี้จะคำนวณมาจากต้นทุนของผู้ประกอบการทำอากาศยานและผู้ประกอบการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศโดยช่วงเวลาที่ทำการศึกษาคั้งนี้โครงสร้างค่าบริการทางการบินต่างๆ ไม่ได้ใช้ระยะทางบินมาเป็นฐานในการคำนวณค่าบริการดังนั้นต้นทุนค่าบริการที่เกิดขึ้นจึงมีความแตกต่างกันตามต้นทุนการให้บริการของผู้ประกอบการสนามบิน และขนาดของอากาศยานที่ให้บริการในเส้นทางนั้น แต่อย่างไรก็ตามผู้ประกอบการสนามบินและผู้ให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศมีการลงทุนในแต่ละท่าอากาศยานแตกต่างกัน ดังนั้นหากต้นทุนค่าบริการทางการบินรวมในเส้นทางใดมีอัตราสูงจะส่งผลให้ค่าโดยสารเพิ่มสูงขึ้นด้วย จึงเป็นไปได้ว่าต้นทุนค่าบริการทางการบินของสายการบินในแต่ละเส้นทางจะมีความสัมพันธ์เป็นบวกกับราคาค่าโดยสารคำนวณจาก

$$AIRCOST_i = \text{ค่าบริการในการขึ้นลงของอากาศยาน} + \text{ค่าบริการที่เก็บอากาศยาน} + \text{ค่าบริการการควบคุมจราจรทางอากาศ}$$

5. **Herfindahl-Hirschman Index (HHI)**รายเส้นทางบินตัวแปรนี้เป็นตัวแปรที่สะท้อนให้เห็นถึงระดับการแข่งขันของแต่ละเส้นทางบินซึ่งเป็นตัวเลขที่ได้จากคำนวณในส่วนการวิเคราะห์โครงสร้างตลาดส่วนที่หนึ่งโดยจากสถิติที่ผ่านมาพบว่า ในเส้นทางที่มีการกระจุกตัวของเที่ยวบินมากสายการบินจะมีอำนาจในการกำหนดราคาค่อนข้างสูง จึงคาดว่าความสัมพันธ์ของดัชนีการวัดการกระจุกตัวในเส้นทางบินต่างๆ จะมีความสัมพันธ์เป็นบวกกับราคาค่าโดยสาร

นอกเหนือจากตัวแปรที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ยังมีตัวแปรที่มีความสำคัญได้แก่ จำนวนนักท่องเที่ยวจังหวัดปลายทาง เนื่องจากในอดีตที่ผ่านมาการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมการบินมีแนวโน้มการเจริญเติบโตที่สอดคล้องกับการเติบโตของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว แต่เนื่องจากผลกระทบของจำนวนนักท่องเที่ยวจังหวัดปลายทางสามารถวิเคราะห์ได้ทั้งด้านอุปสงค์และด้านอุปทานจึงสามารถตั้งสมมติฐานได้ดังนี้

6.จำนวนนักท่องเที่ยวจังหวัดปลายทาง (TRAV_i) การท่องเที่ยวเป็นวัตถุประสงค์หนึ่งในการเดินทางของผู้โดยสาร ซึ่งการขนส่งทางอากาศมักได้รับผลกระทบจากการท่องเที่ยวค่อนข้างมาก เห็นได้จากจากสถิติที่ผ่านมาพบว่าหากช่วงใดที่อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวภายในประเทศหดตัวจำนวนผู้โดยสารทางอากาศก็มักจะลดต่ำลงไปด้วยหรือเมื่อมีเหตุการณ์ใดมากระทบกับภาคการท่องเที่ยว เช่น เหตุการณ์ภัยธรรมชาติสึนามิในจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันในปี พ.ศ.2547 จำนวนผู้โดยสารทางอากาศในปีนั้นก็ลดลงซึ่งสอดคล้องกับสถิติจำนวนนักท่องเที่ยวที่ลดลงในปีนั้นด้วย ดังนั้นหากจะมองตัวแปรนี้ในด้านอุปสงค์จะคาดการณ์ความสัมพันธ์กับการกำหนดราคาค่าโดยสารของสายการบินได้ว่าจะมีความสัมพันธ์เป็นบวก กล่าวคือ หากมีจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่ม (อุปสงค์ในตลาดเพิ่ม) ราคาค่าโดยสารจะปรับตัวสูงขึ้น ในขณะที่หากมองตัวแปรนี้ในด้านอุปทานจะคาดว่าจำนวนนักท่องเที่ยวจังหวัดปลายทางจะมีทิศทางลบกับราคาค่าโดยสาร กล่าวคือหากจังหวัดปลายทางเป็นจังหวัดท่องเที่ยวก็มีโอกาสที่จะมีผู้โดยสารเดินทางทางอากาศเป็นจำนวนมากจะทำให้มีสายการบินเข้ามาให้บริการมากขึ้นจากขนาดตลาดที่มีขนาดใหญ่ขึ้น ทำให้สายการบินแข่งขันกันด้านราคาเพื่อแย่งชิงส่วนแบ่งตลาดในเส้นทางดังกล่าวราคาค่าโดยสารเฉลี่ยของเส้นทางบินนั้นต่ำลง ดังนั้นการวิเคราะห์ตัวแปรนี้จึงต้องวัดขนาดผลที่เกิดจากทั้งทางด้านอุปสงค์และด้านอุปทาน

$$TRAV_i = \text{จำนวนนักท่องเที่ยวในจังหวัดปลายทาง}$$

จากสมมติฐานข้างต้น สามารถเขียนสรุปความสัมพันธ์ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการตั้งราคาค่าโดยสารภายในประเทศของสายการบินได้ดังต่อไปนี้

ตัวแปรอิสระ	ความสัมพันธ์กับ ค่าโดยสาร
ช่วงเวลาที่สั้นที่สุดของการเดินทางประเภทอื่น (TIME _i)	+
จำนวนนักท่องเที่ยวในจังหวัดปลายทาง (TRAV _i)	-, +
จำนวนวันล่วงหน้าก่อนเดินทาง (DAYS _i)	-
ระยะทางของเส้นทางบิน (DIST _i)	-
ข้อจำกัดของตัวโดยสาร (R _i)	-
ความสามารถในการบรรทุก (CAP _i)	-
ต้นทุนค่าบริการการบินของสายการบินในแต่ละเส้นทาง (AIRCOST _i)	+
ดัชนีวัดการกระจุกตัวของตลาด (HHI _i)	+

ที่มา: จากสมมติฐาน

5.2 ผลการประมาณค่าสัมประสิทธิ์แบบจำลองปัจจัยที่ส่งผลต่อการตั้งราคาค่าโดยสารภายในประเทศของสายการบิน

การประมาณค่าสัมประสิทธิ์ในแบบจำลองปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตั้งราคาค่าโดยสารภายในประเทศของสายการบิน ในการศึกษาครั้งนี้จะพิจารณาเฉพาะสายการบินที่ให้บริการแบบประจำมีกำหนดวันจอง ในวันพุธ ที่ 15 กรกฎาคม พ.ศ.2554 จำนวน 6 สายการบิน ได้แก่ การบินไทย สายการบินบางกอกแอร์เวย์สายการบินโอเรียนท์ไทยสายการบินนกแอร์สายการบินไทยแอร์เอเชีย และสายการบินสยาม จีเอ (นกมินิ)

ตารางที่ 5.1 แสดงผลการประมาณค่าสัมประสิทธิ์ในแบบจำลองปัจจัยที่มีผลต่อการตั้งราคาของสายการบินภายในประเทศ

	Predict Sign	Dependent variable
ช่วงเวลาที่สั้นที่สุดของการเดินทางประเภทอื่น (TIME _i)	+	0.0072* (0.0850)
จำนวนนักท่องเที่ยวในจังหวัดปลายทาง (TRAV _i)	-, +	-0.0639** (0.01206)
จำนวนวันล่วงหน้าก่อนเดินทาง (DAYS _i)	-	-0.0006 (0.14843)
ระยะทางของเส้นทางบิน (DIST _i)	-	0.4984*** (<0.00001)
ข้อจำกัดของตัวโดยสาร (R _{ij})	-	-0.2026*** (<0.00001)
ความสามารถในการบรรทุก (CAP _{ij})	-	0.0012*** (<0.00001)
ต้นทุนค่าบริการการบินของสายการบินในแต่ละเส้นทาง (AIRCOST _i)	+	0.3027*** (<0.00001)
ดัชนีวัดการกระจุกตัวของตลาด (HHI _i)	+	0.0554** (0.02124)
R ²	0.531127	
Adjusted R ²	0.523772	
Durbin-Watson stat	1.514561	
Prob(F-statistic)	0.0000	

ที่มา : จากการคำนวณ

หมายเหตุ : *, **, *** แสดงการมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 90 % 95 % และ 99 % ตามลำดับ

ผลจากการประมาณค่าสัมประสิทธิ์ในแบบจำลองปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อ การกำหนดราคาโดยสายการบินภายในประเทศ จากตารางที่ 5.1 พบว่า ตัวแปรที่ส่งผลกระทบต่อ การกำหนดราคาของสายการบินอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 ได้แก่ ระยะทางบินของแต่ละเส้นทาง ต้นทุนค่าบริการการบินของสายการบินในแต่ละเส้นทาง การ กำหนดข้อจำกัดและเงื่อนไขของตัวโดยสารและความสามารถในการบรรทุกซึ่งเมื่อพิจารณา ผลกระทบจากค่าสัมประสิทธิ์ในแบบจำลองของตัวแปรพบว่าระยะทางบินของแต่ละเส้นทาง ส่งผลกระทบต่อ การกำหนดราคาโดยสายการบินมากที่สุดแสดงให้เห็นถึงอิทธิพลของ

ต้นทุนการดำเนินงานในแต่ละเส้นทางที่ยังกระทบต่อการตั้งราคาของสายการบินค่อนข้างมาก รองลงมาได้แก่ ต้นทุนค่าบริการการบินของสายการบินในแต่ละเส้นทางสะท้อนให้เห็นถึงผลกระทบของการเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบินและผลกระทบจากการกำหนดค่าบริการของผู้ประกอบการสนามบินที่มีความแตกต่างกันไปตามการลงทุนของสนามบินแต่ละแห่ง ส่วนปัจจัยที่ส่งผลกระทบในระดับรองลงมาได้แก่ การกำหนดข้อจำกัดและเงื่อนไขของตัวโดยสารอย่างที่ได้กล่าวมาแล้วว่าสายการบินที่ให้บริการอยู่ในปัจจุบันมักจะปรับลดการให้บริการระหว่างการเดินทางบางอย่างเพื่อลดต้นทุนทำให้ค่าโดยสารถูกลงซึ่งการปรับลดการบริการเหล่านั้นจะถูกกำหนดเป็นเงื่อนไขของตัวโดยสารหากมีเงื่อนไขมากราคาค่าบริการก็จะลดต่ำลงและสำหรับตัวแปรอื่นๆ นอกจากที่กล่าวมาแล้วตัวแปรที่ส่งผลกระทบต่อราคาค่าของสายการบินอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 ได้แก่ จำนวนนักท่องเที่ยวในจังหวัดปลายทางและดัชนีวัดการกระจุกตัวของตลาดส่วนตัวแปรที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90 ได้แก่ ช่วงเวลาที่สั้นที่สุดของการเดินทางประเภทอื่นซึ่งสามารถอธิบายผลการศึกษาแยกตามตัวแปรได้ดังนี้

ตัวแปรระยะทางของเส้นทางบิน (DIST_i) จากสมมติที่ว่า กลไกการขึ้นลงของอากาศยานมักจะใช้เชื้อเพลิงค่อนข้างสูงในขณะที่ทำการบินขึ้น (Take off) และค่าบริการด้านการบินต่างๆ มักจะมีฐานการคำนวณมาจากต้นทุนของผู้ให้บริการโดยไม่ได้คำนึงถึงระยะทาง จะทำให้การให้บริการในระยะทางใกล้มีต้นทุนเฉลี่ยต่อกิโลเมตรสูงกว่าการให้บริการในระยะไกล จากจำนวนการทำ Take off และการบินในระยะไกลจะก่อให้เกิดการประหยัดต่อหน่วยเชื้อเพลิง ภายใต้ต้นทุนค่าบริการการบินที่ไม่แตกต่างกันมากนัก แต่จากผลการศึกษากลับพบว่า ระยะทางของเส้นทางบินมีความสัมพันธ์เป็นบวกกับราคาค่าโดยสารอย่างมีนัยสำคัญ โดยหากระยะทางเพิ่มขึ้น 1 หน่วยจะทำให้ราคาค่าโดยสารปรับเพิ่มขึ้น ถึงร้อยละ 49 จากราคาเดิม แสดงให้เห็นว่าต้นทุนเฉลี่ยต่อหน่วยยังส่งผลกระทบต่อราคาค่าของสายการบินซึ่งจะขัดแย้งกับสมมติฐานที่คาดการณ์ว่ามีทิศทางเป็นลบกับการกำหนดราคาค่าโดยสารของสายการบิน เนื่องจากเดิมการวิเคราะห์มองต้นทุนของการให้บริการเฉพาะต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงและการประหยัดต้นทุนต่อหน่วยระยะทางของการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง แต่ในความเป็นจริงระยะทางบินในเส้นทางบินภายในประเทศของไทยยังไม่มีความแตกต่างมากพอที่จะก่อให้เกิดความประหยัดต้นทุนต่อหน่วยระยะทางของการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง อีกทั้งยังมีต้นทุนการให้บริการอื่นๆ ที่ส่งผลกระทบต่อราคาโดยเฉพาะค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ ที่แปรผันตามชั่วโมงการบิน

กล่าวคือยิ่งระยะทางบินไกลค่าใช้จ่ายนักบินและลูกเรือก็จะเพิ่มสูงขึ้นตามไปด้วย รวมทั้งยังมีใน ส่วนต้นทุนการให้บริการอื่นๆ เช่น การจัดเตรียมอาหารบริการบนเครื่องบิน การเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่ต้องเตรียมพร้อมมากขึ้นเมื่อระยะทางบินไกลขึ้น

ต้นทุนค่าบริการทางการบินของสายการบินในแต่ละเส้นทาง (AIRCOST) การขนส่งทางอากาศมีการลงทุนสูงและมีต้นทุนผันแปรจากค่าธรรมเนียมน้ำมันและ ค่าบริการการบินค่อนข้างสูงและจากที่ได้กล่าวมาแล้วว่า ค่าบริการการบินจะคำนวณมาจาก ต้นทุนของผู้ประกอบการท่าอากาศยานและผู้ประกอบการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ โดยช่วงเวลาที่ทำการศึกษาครั้งนี้โครงสร้างค่าบริการทางการบินต่างๆ ไม่ได้ใช้ระยะทางบินมาเป็น ฐานในการคำนวณค่าบริการดังนั้นต้นทุนค่าบริการที่เกิดขึ้นจึงมีความแตกต่างกันตามต้นทุนการ ให้บริการของผู้ประกอบการสนามบิน และขนาดของอากาศยานที่ให้บริการในเส้นทางนั้น และเมื่อ กำหนดให้ตัวแปรอื่นคงที่จากผลการศึกษาพบว่า ต้นทุนค่าบริการการบินของสายการบินในแต่ละ เส้นทางมีความสัมพันธ์เป็นบวกกับราคาค่าโดยสารของสายการบินอย่างมีนัยสำคัญ กล่าวคือเมื่อ ต้นทุนค่าบริการการบินเพิ่มขึ้น 1 หน่วยจะทำให้ค่าโดยสารเพิ่มขึ้น ถึงร้อยละ 30 ของราคาเดิม แต่อย่างไรก็ตามผู้ประกอบการสนามบินและผู้ให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศมีการลงทุนในแต่ละ ท่าอากาศยานแตกต่างกันดังนั้นการเรียกเก็บค่าบริการต่างๆ จึงมีความแตกต่างซึ่งภาครัฐเองได้มีการ ควบคุมค่าบริการการบินเหล่านี้ให้เป็นไปตามต้นทุนที่แท้จริงโดยไม่อนุญาตให้ผู้ประกอบการหา รายได้การเรียกเก็บค่าบริการประเภทนี้ ด้วยเหตุนี้ภาครัฐจึงสามารถควบคุมให้ทุกสายการบินได้รับ การบริการที่เท่าเทียมกันและในบางกรณีค่าบริการเหล่านี้ยังถูกใช้เป็นเครื่องมือในการจูงใจให้ สายการบินปรับลดค่าโดยสารและจูงใจให้สายการบินเข้ามาทำการบินในท่าอากาศยานต่างๆ จากการปรับลดค่าบริการหรือยกเว้นค่าบริการในบางเส้นทางที่ต้องการส่งเสริม ดังนั้นหากต้นทุน ค่าบริการทางการบินรวมในเส้นทางใดมีอัตราต่ำลงจะส่งผลให้ค่าโดยสารถูกลงด้วย

ตัวแปรข้อจำกัดของตัวโดยสาร (R_{ij}) เป็นตัวแปรที่ถูกนำมาเป็นเงื่อนไข ในการปรับลดราคาของสายการบินโดยเฉพาะสายการบินต้นทุนต่ำจากการปรับลดต้นทุนการ ให้บริการเหล่านั้น จากผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรข้อจำกัดของตัวโดยสารมีความสัมพันธ์เป็น ลบกับราคาค่าโดยสารอย่างมีนัยสำคัญ โดยหากข้อจำกัดของตัวโดยสารเพิ่มขึ้น 1 หน่วยจะทำให้ ราคาค่าโดยสารปรับเพิ่มขึ้นร้อยละ 20 กล่าวคือ หากข้อจำกัดของตัวโดยสารเพิ่มขึ้น เช่น มีค่าปรับ สำหรับการขายคืนตั๋ว ไม่มีบริการอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบิน การไม่ให้เลือกที่นั่ง หรือ

การไม่ให้บริการบรรทุกกระเป๋าสัมภาระ ฯลฯ จะทำให้ราคาค่าโดยสารต่ำลง ซึ่งหากผู้โดยสารต้องการได้รับบริการดังกล่าวสายการบินคิดค่าใช้จ่ายบวกเพิ่มจากค่าโดยสารปกติ ซึ่งในปัจจุบันการบินไทยและสายการบินบางกอกแอร์เวย์ก็ใช้วิธีการดังกล่าวในการกำหนดราคาค่าโดยสาร โดยกำหนดเงื่อนไขเป็นอายุตัวโดยสารและความสามารถในการเปลี่ยนแปลงการเดินทาง รวมทั้งข้อจำกัดการขอเพิ่มระดับ (Up grade) ตัวโดยสารซึ่งราคาตัวจะมีราคาสูงขึ้นเมื่อเงื่อนไขค่าปรับต่างๆลดลง

ตัวแปรความสามารถในการบรรทุกของอากาศยาน (CAP) จะขึ้นอยู่กับแบบของอากาศยานและจะส่งผลโดยตรงต่อต้นทุนการขนส่งในแต่ละเที่ยว เนื่องจากต้นทุนเฉลี่ยต่อหัวของผู้โดยสารของสายการบินจะเป็นอัตราถดถอยเมื่อมีความสามารถในการบรรทุกของอากาศยานเพิ่มขึ้น ดังนั้นจากสมมติฐานจึงคาดว่าความสามารถในการบรรทุกของสายการบินจะมีความสัมพันธ์เป็นลบกับราคาค่าโดยสาร แต่จากผลการศึกษากลับพบว่า ความสามารถในการบรรทุกของอากาศยานมีความสัมพันธ์เป็นบวกกับราคาโดยสารอย่างมีนัยสำคัญ แต่ก็ส่งผลกระทบต่ออัตราที่ต่ำมากคือทำให้ค่าโดยสารเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 1 ซึ่งสาเหตุอาจเกิดจากเมื่อสายการบินทำการสั่งซื้ออากาศยานขนาดใหญ่ให้มีความสามารถในการบรรทุกเพิ่มขึ้นและมีสิ่งอำนวยความสะดวกมากขึ้นเช่น ที่นั่งโดยสารมีขนาดใหญ่และมีเครื่องอำนวยความสะดวกมากขึ้น มีจอโทรทัศน์ส่วนตัวในแต่ละเบาะโดยสารในเส้นทางบินที่มีการแข่งขันสูง เป็นผลให้สายการบินต้องลงทุนเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมากรวมทั้งยังต้องแบกรับต้นทุนที่เกิดขึ้นจากจำนวนที่นั่งโดยสารเหลือมากขึ้นในช่วงที่ปริมาณผู้โดยสารน้อยหรือนอกฤดูการท่องเที่ยว (Low season) จากอากาศยานแบบเดิมที่มีขนาดเล็กกว่า อีกทั้งอากาศยานขนาดใหญ่จะมีข้อจำกัดเกี่ยวกับขีดความสามารถในการรองรับของทางวิ่งทางขับ (Runway) เช่น อากาศยานรุ่น Airbus 380 ที่ในปัจจุบันสามารถทำการบินได้เฉพาะท่าอากาศยานขนาดใหญ่ ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานภูเก็ต ฯลฯ จึงทำให้สายการบินต้องแบกรับต้นทุนจากการลงทุนและการขาดทุนในที่นี้ว่างบางเส้นทาง รวมถึงขาดทุนในช่วงนอกฤดูการท่องเที่ยวที่สูงกว่าแบบอากาศยานที่มีขนาดเล็กกว่า ส่งผลให้สายการบินไม่ลดราคาค่าโดยสารลงตามความสามารถในการบรรทุกที่เพิ่มขึ้น แต่กลับเพิ่มราคาโดยเน้นความสะดวกสบายที่ผู้โดยสารจะได้รับแทน

จำนวนนักท่องเที่ยวในจังหวัดจังหวัดปลายทาง (TRAV)ที่เป็นตัวแทนทางทั้งทางด้านอุปสงค์และด้านอุปทานของการขนส่งทางอากาศ จากผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรจำนวนนักท่องเที่ยวมีความสัมพันธ์และมีทิศทางตรงกันข้ามกับราคาค่าโดยสารของสายการบินอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับร้อยละ 95 กล่าวคือ หากจำนวนนักท่องเที่ยวในจังหวัดปลายทางเพิ่มขึ้น 1 หน่วยจะทำให้ราคาค่าโดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.3 แสดงให้เห็นว่าผลทางด้านอุปสงค์มีขนาดใหญ่กว่าผลทางด้านอุปทาน โดยจากสถิติที่ผ่านมาจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศมักแปรผันตรงกับจำนวนนักท่องเที่ยวในแต่ละปี และหากช่วงใดที่อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวภายในประเทศหดตัวจำนวนผู้โดยสารทางอากาศก็มักจะลดต่ำลงไป ดังนั้นหากจังหวัดปลายทางที่เป็นสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของประเทศมีจำนวนนักท่องเที่ยวมากจะส่งผลให้มีสายการบินจำนวนมากต้องการเข้าสู่ตลาดและการเข้ามาของสายการบินนี้เองจะทำให้เกิดการแข่งขันด้านราคากันระหว่างสายการบินทำให้ราคาค่าโดยสารในเส้นทางนั้นต่ำลง ยกตัวอย่างเช่น จังหวัดปลายทางเชียงใหม่ ภูเก็ต กระบี่ อุดรธานี ที่มีลักษณะเป็นตลาดท่องเที่ยวขนาดใหญ่ทำให้แทบทุกสายการบินเข้ามาให้บริการโดยเฉพาะการเข้ามาทำการแข่งขันของสายการบินต้นทุนต่ำทำให้ราคาในเส้นทางบินดังกล่าวมีราคาต่ำกว่าในอดีต

Herfindahl Index (HHI)เมื่อกำหนดให้ปัจจัยอื่นคงที่แล้วพิจารณาดัชนีวัดการกระจุกตัวของผู้ค้าและผู้ให้บริการรายเส้นทางบินเพื่อวัดระดับการผูกขาดในแต่ละเส้นทาง ซึ่งเป็นตัวเลขที่ได้จากคำนวณในส่วนการวิเคราะห์โครงสร้างตลาดส่วนที่หนึ่งโดยจากสถิติที่ผ่านมาพบว่า ในเส้นทางที่มีการกระจุกตัวของเที่ยวบินมากสายการบินจะมีอำนาจในการกำหนดราคาค่อนข้างสูง จึงคาดว่าความสัมพันธ์ของดัชนีการวัดการกระจุกตัวในเส้นทางบินต่างๆจะมีความสัมพันธ์เป็นบวกกับราคาค่าโดยสารซึ่งจากผลการประมาณการสัมประสิทธิ์ด้วยแบบจำลองพบว่า ดัชนี HHI มีความสัมพันธ์เป็นบวกต่อการกำหนดราคาค่าโดยสารของสายการบินอย่างมีนัยสำคัญ กล่าวคือ เมื่อดัชนี HHI เพิ่มสูงขึ้นแสดงให้เห็นถึงการผูกขาดในเส้นทางบินของสายการบินที่เพิ่มมากขึ้นซึ่งจะส่งผลให้อำนาจในการกำหนดราคาค่าโดยสารของสายการบินนั้นเพิ่มสูงขึ้นไปด้วย

เวลาที่สั้นที่สุดของการเดินทางประเภทอื่นในเส้นทางเดียวกัน (TIME) จากการศึกษาอุปสงค์ของการขนส่งพบว่า การตัดสินใจในการเลือกเดินทางของผู้โดยสารโดยอาศัยหลักต้นทุนต่ำสุดจะต้องพิจารณาทั้งต้นทุนที่เป็นตัวเงินและต้นทุนที่ไม่ใช่ตัวเงิน ในที่นี้ได้แก่ ต้นทุนเวลาในการเดินทาง โดยจากการศึกษาใช้เวลาเดินทางทางรถซึ่งถือเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของ

การเดินทางที่มีความสะดวกและมีผู้ใช้บริการมากที่สุดซึ่งจากผลการศึกษาก็เป็นไปตามสมมติฐานที่ตัวแปรเวลาเดินทางทางรถมีความสัมพันธ์เป็นบวกกับราคาค่าโดยสารอย่างมีนัยสำคัญ โดยหากการเดินทางทางรถต้องใช้เวลามากและมีการเดินทางไม่สะดวกเช่น เส้นทางกรุงเทพ-นราธิวาส ที่ต้องใช้เวลาเดินทางทางรถมากกว่า 14 ชั่วโมงและเส้นทางมีความเสี่ยงจากการก่อการร้ายทำให้ผู้โดยสารเลือกใช้บริการการเดินทางทางอากาศทดแทนสายการบินจึงมีโอกาสนในการกำหนดราคามากขึ้น แต่อย่างไรก็ตามตัวแปรเวลาเดินทางทางรถส่งผลต่อการตั้งราคาค่อนข้างต่ำเพียงร้อยละ 0.7 เนื่องจากในบางเส้นทางบินที่ใช้เวลาการเดินทางทางถนนมากแต่หากมีการแข่งขันของสายการบินสูงหรือเป็นจังหวัดเพื่อการท่องเที่ยวราคาค่าโดยสารอาจต่ำลงได้

จำนวนวันล่วงหน้าก่อนเดินทาง ($DAYS_{ij}$) จำนวนวันในการจองตั๋วล่วงหน้าจะทำให้มีการเปลี่ยนแปลงของระดับราคาในเส้นทางและสายการบินเดียวกันอย่างเห็นได้ชัด โดยเฉพาะสายการบินต้นทุนต่ำ ซึ่งการศึกษาครั้งนี้ถึงแม้ว่าจำนวนวันล่วงหน้าในการเดินทางจะไม่มีความสัมพันธ์กับการกำหนดราคาของสายการบินอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติแต่ก็มีทิศทางความสัมพันธ์เป็นลบกับการกำหนดราคาตามสมมติฐาน กล่าวคือเมื่อผู้โดยสารทำการจองตั๋วโดยสารล่วงหน้าเป็นเวลายาวนานราคาค่าโดยสารก็จะต่ำลง แต่ทั้งนี้เงื่อนไขดังกล่าวมีเพียงสายการบินไทยแอร์เอเชียและสายการบินนกแอร์เท่านั้นที่กำหนดให้มีการส่งเสริมการขายด้วยวิธีดังกล่าวจึงทำให้ตัวแปรจำนวนวันในการจองตั๋วล่วงหน้าไม่ส่งผลต่อการกำหนดราคาอย่างมีนัยสำคัญ

สรุปการประมาณค่าสัมประสิทธิ์ในแบบจำลองปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อ การกำหนดราคาค่าโดยสารของสายการบินภายในประเทศได้กำหนดตัวแปรปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อ การกำหนดราคาค่าโดยสารของสายการบินภายในประเทศจากทฤษฎีอุปสงค์และอุปทานของการขนส่งซึ่งผลการศึกษาพบว่า ต้นทุนการให้บริการยังคงเป็นปัจจัยหลักที่ส่งผลกระทบต่อ การตั้งราคาค่าโดยสารของสายการบิน เห็นได้จากค่าสัมประสิทธิ์ของกลุ่มปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับต้นทุนการให้บริการจะมีค่าสูง โดยปัจจัยด้านระยะทางของเส้นทางบินส่งผลมากที่สุดและมีสัมพันธ์ในทิศทางที่เป็นบวกกับการกำหนดราคากล่าวคือ ในเส้นทางบินไกลสายการบินต้อง ใช้เชื้อเพลิงมากขึ้นมีค่าใช้จ่ายนักบินและลูกเรือ รวมถึงต้นทุนสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มขึ้น ราคาค่าโดยสารก็จะสูงขึ้นตามไปด้วย ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อ การตั้งราคาของลงมาได้แก่ ต้นทุน ค่าบริการทางการบินของแต่ละเส้นทาง ข้อจำกัดของตัวโดยสาร และตัวแปรความสามารถใน

การบรรทุกของอากาศยาน ซึ่งยังคงเป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับต้นทุนการให้บริการทั้งสิ้นส่วนตัวแปรที่ส่งผลต่อการตั้งราคาในระดับนัยสำคัญรองลงมาได้แก่ จำนวนนักท่องเที่ยวในจังหวัดปลายทาง ดัชนีวัดการกระจุกตัวของผู้ให้บริการ (HHI) และเวลาที่สั้นที่สุดของการเดินทางประเภทอื่น ซึ่งเป็นปัจจัยที่สามารถสะท้อนระดับการแข่งขันของสายการบินในเส้นทางต่างๆ

บทที่ 6

มาตรการกำกับดูแลด้านราคาค่าโดยสารของอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย

การศึกษาในบทนี้จะเป็นการศึกษาและวิเคราะห์ข้อจำกัดของการกำกับดูแลด้านราคา ค่าโดยสารของอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทยในปัจจุบันเพื่อหาข้อจำกัดและประเด็น ปัญหาที่เกิดขึ้นจากมาตรการดังกล่าว รวมทั้งศึกษาและวิเคราะห์แนวทางการกำกับดูแลของ ต่างประเทศเพื่อให้ทราบส่วนได้ส่วนเสียของแต่ละแนวทางเพื่อหามาตรการที่เหมาะสมกับ อุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย

6.1 การกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ (Economic Regulation) ในอุตสาหกรรมการบิน

องค์การการบินระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ได้ให้แนวทางการกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจไว้ 2 แนวทาง คือ การกำกับดูแลเรื่องให้สิทธิการบิน การกำกับดูแลด้านราคาค่าขนส่ง และการควบคุมความถี่และความจุของเที่ยวบินและอากาศยาน ซึ่งจุดเริ่มต้นของการกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจ มีจุดเริ่มต้น ในช่วง ปี ค.ศ. 1944 โดยประเทศต่างๆ ได้ประชุมร่วมกันแล้วจัดทำความตกลงร่วมกันที่เมืองชิคาโก ประเทศสหรัฐอเมริกา เรียกว่า Chicago Convention หรืออนุสัญญาชิคาโก กองวิชาการขนส่งทางอากาศ กรมการบินพาณิชย์ (2533) ซึ่งในทางเศรษฐศาสตร์ การกำกับดูแลทั้ง 3 ประเภท อธิบายถึง

1. การกำกับดูแลเรื่องการให้สิทธิการบิน – การกำกับเรื่องการเข้า/ออกจากอุตสาหกรรม ของสายการบิน (Entry/ Exit)
2. การกำกับดูแลด้านราคาค่าขนส่ง – การกำกับดูแลด้านราคา (Tariff)
3. การควบคุมความถี่และความจุของเที่ยวบินและอากาศยาน – ปริมาณผลผลิตในตลาด (Output)

อย่างไรก็ตามในขณะนั้น ข้อตกลงได้แบ่งเป็น 2 แนวความคิด ได้แก่ กลุ่มที่ยังต้องการ ปกป้องอุตสาหกรรมการบินของตนไว้ โดยมีประเทศแถบยุโรปเป็นแกนนำทำให้การกำกับดูแลเรื่อง การให้สิทธิการบินเป็นข้อตกลงระหว่างรัฐภาคี และการควบคุมความถี่และความจุของ เที่ยวบินและอากาศยานเป็นข้อตกลงระหว่างสายการบินและรัฐบาลของประเทศนั้นๆ ส่วนการ

กำกับดูแลด้านราคาค่าขนส่งให้องค์การการบินระหว่างประเทศ หรือ International Air Transport Association (IATA) เป็นผู้กำหนดอัตราค่าโดยสารปกติ (Normal Fare) และให้รัฐบาลแต่ละประเทศเป็นผู้อนุมัติค่าโดยสารส่วนราคาค่าโดยสารภายในประเทศให้แต่ละประเทศกำกับดูแลของตนเอง

6.2 มาตรการกำกับดูแลด้านราคาในปัจจุบัน

มาตรการการกำกับดูแลด้านราคาของอุตสาหกรรมการบินในปัจจุบัน จาก พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไข ฉบับที่ 11 พ.ศ. 2551 มาตรา 20 กำหนดว่า การขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์เป็นบริการสาธารณะ การกำหนดค่าโดยสารและค่าระวางของอากาศยานขนส่งต้องเหมาะสมและเป็นธรรมแก่ผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ การเก็บค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่งให้คณะกรรมการการบินพลเรือน กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารและค่าระวางของอากาศยานตามความเหมาะสม การเก็บค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่งระหว่างประเทศ ให้เป็นไปตามที่กำหนดในความตกลงระหว่างประเทศ แล้วแต่กรณี ซึ่งกรรมการบินพลเรือนในฐานะหน่วยงานภาครัฐที่ทำหน้าที่กำกับดูแลอุตสาหกรรมการบินจึงได้กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารเพื่อใช้ในการกำกับดูแล ไว้ดังนี้

กรรมการบินพลเรือนและสายการบินภายในประเทศได้หารือร่วมกันเมื่อปี พ.ศ. 2542 เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารมาตรฐานภายในประเทศ ซึ่งในขณะนั้นได้ข้อสรุปแนวทางในการกำหนดอัตราค่าโดยสาร ดังนี้

- กำหนดให้ใช้ต้นทุนรวมเฉลี่ยทุกเส้นทางบินของสายการบินที่มีต้นทุนการให้บริการสูงสุด
- กำหนดให้ใช้อัตราการบรรทุก (Load Factor) ร้อยละ 60 ของการบรรทุก
- กำหนดกลุ่มเส้นทางในการกำหนดค่าโดยสาร ดังนี้

กลุ่มที่ 1 เส้นทางบินที่มีระยะทางบินไม่เกิน 200 กิโลเมตร และเส้นทางบินเชื่อมระหว่างภาคโดยไม่แวะท่าอากาศยานกรุงเทพ ยกเว้นเส้นทางบินซึ่งมีการเดินทางภาคพื้น (เดินทางทางถนน) ไม่สะดวกสามารถกำหนดค่าโดยสารได้โดยเสรี

กลุ่มที่ 2 กลุ่มเส้นทางบินที่ **ควบคุมค่าโดยสาร ไม่เกิน 10 บาท ต่อกิโลเมตร** ได้แก่เส้นทางบินที่มีระยะทางไม่เกิน 200 กิโลเมตร มีการเดินทางภาคพื้นไม่สะดวก และเส้นทางบินที่มีระยะทางบินเกินกว่า 200 กิโลเมตร

ซึ่งสาเหตุของการแบ่งกลุ่มตามมาตรการดังกล่าวเนื่องมาจากกรมการบินพลเรือนเห็นว่า ในกลุ่มที่ 1 เส้นทางบินที่มีระยะทางต่ำกว่า 200 กิโลเมตรต้องทำการแข่งขันกับรูปแบบการขนส่งอื่นโดยเฉพาะการขนส่งทางถนนที่ถือได้ว่าเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของผู้บริโภคจึงไม่จำเป็นต้องกำหนดเพดานค่าโดยสารอีกยกเว้นในกรณีที่มีการเดินภาคพื้น (การขนส่งทางถนน) ไม่สะดวกในการจะก่อให้เกิดการแข่งขันในเส้นทางดังกล่าวก็จะไม่สามารถกำหนดค่าโดยสารโดยเสรีได้จึงรวมกรณีนี้ไว้ในการควบคุมค่าโดยสารกลุ่มที่ 2 โดยการควบคุมด้วยมาตรการดังกล่าวจะมีสำนักกำกับกิจการการขนส่งทางอากาศ กรมการบินพลเรือนเป็นผู้ตรวจสอบการเรียกเก็บค่าโดยสารราคาปกติ (Normal Fare) ของสายการบินในเส้นทางต่างๆ ซึ่งกรณีปกติ Normal Fare จะมีราคาสูงกว่าราคาค่าโดยสารที่ประกาศขายทั่วไป เช่น ราคาขายอินเทอร์เน็ต ราคาโปรโมชั่น สำหรับตัวแทนขาย และราคาหน้าเคาน์เตอร์สายการบินของสายการบิน แต่จะไม่เกินเพดานราคา ที่กรมการบินพลเรือนประกาศไว้

ต่อมา ในปี พ.ศ. 2551 สายการบินต่าง ๆ ประสบปัญหาเนื่องจากราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้นและสภาวะเศรษฐกิจมีการเปลี่ยนแปลง รวมทั้งมีปัจจัยภายนอกอื่นๆ เช่น สถานการณ์ทางการเมืองส่งผลกระทบต่อต้นทุนต่อผู้โดยสารของสายการบินเพิ่มสูงขึ้น สายการบินต่าง ๆ จึงได้จัดส่งข้อมูลให้กรมการบินพลเรือนพิจารณาเพื่อขอปรับอัตราค่าโดยสารมาตรฐานภายในประเทศจาก 10 บาทต่อกิโลเมตร เป็น 13 บาทต่อกิโลเมตร และขอให้แยกการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงออกจากค่าโดยสาร แต่เนื่องจากภายหลังราคาน้ำมันได้ปรับตัวลดลงอย่างมาก กรมการบินพลเรือนจึงได้เชิญสายการบินภายในประเทศร่วมหารือ เพื่อพิจารณาหลักเกณฑ์และวิธีการกำหนดค่าโดยสารใหม่โดยมีผลสรุปจากการหารือว่าจะยังคงหลักเกณฑ์เดิม แต่เพิ่มระยะทางให้กับกลุ่มที่ไม่ควบคุมค่าโดยสาร กล่าวคือ แต่เดิมเส้นทางบินที่ไม่ควบคุมมีระยะทางบินไม่เกิน 200 กิโลเมตรเพิ่มเป็นระยะทางบินไม่เกิน 300 กิโลเมตร และมีการเดินทางภาคพื้นสะดวก รวมทั้งเส้นทางบินซึ่งเป็นการบินเชื่อมระหว่างภาคโดยไม่แวะท่าอากาศยานกรุงเทพ กำหนดค่าโดยสารได้โดยเสรี เช่นเดียวกับกลุ่มที่ควบคุมค่าโดยสารก็มีการเพิ่มระยะทางบินเป็นระยะทางบินที่เกินกว่า 300 กิโลเมตร

แต่ปัญหาที่เพิ่มขึ้นใหม่และต้องการหารือแนวทางจากการประชุมครั้งนี้คือ ปัญหาจากการเข้าสู่ตลาดของสายการบินต้นทุนต่ำในปี พ.ศ.2547 ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับ แนวทางการกำกับดูแลที่ใช้อยู่เดิมตั้งแต่ปี พ.ศ.2542 ทำให้สายการบินต้นทุนต่ำสามารถใช้ เพดานค่าโดยสารจากสายการบินที่มีต้นทุนสูงที่สุดมากำหนดค่าโดยสารของตนทำให้ค่าโดยสารมี อัตราสูงในบางเส้นทางซึ่งไม่สอดคล้องกับต้นทุนของสายการบินอื่นทั้งยังก่อให้เกิดความไม่เป็น ธรรมต่อผู้โดยสารเมื่อเปรียบเทียบกับระดับการให้บริการ กรรมการบินพลเรือนจึงเสนอทางเลือกใน การควบคุมค่าโดยสารของสายการบินต้นทุนต่ำโดยการกำหนดให้สายการบินต้นทุนต่ำแจ้ง อัตราค่าโดยสารสูงสุดที่เรียกเก็บให้กรรมการบินพลเรือนทราบล่วงหน้าเมื่อมีการปรับเพิ่ม ค่าโดยสารและให้แจ้งราคาค่าโดยสารรวมหลังบวกเพิ่มค่าธรรมเนียมต่างๆ หน้าเว็บไซต์ของ สายการบิน รวมทั้งเพิ่มเงื่อนไขการกำกับดูแลสำหรับ ทุกสายการบินโดยการกำหนดค่าโดยสาร ขั้นธุรกิจให้เรียกเก็บสูงกว่าอัตราค่าโดยสารชั้นประหยัดไม่เกินร้อยละ 30 ซึ่งหากสายการบิน ต้องการปรับค่าโดยสารสูงกว่าอัตราที่กรรมการบินพลเรือนประกาศไว้แต่ไม่เกินอัตราที่กำหนดไว้ใน กฎกระทรวงให้สายการบินจัดส่งข้อมูล ให้กรรมการบินพลเรือนพิจารณาก่อน

นอกจากการแก้ไขหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารเพื่อใช้ในการกำกับ ดูแลในปี พ.ศ.2551 แล้ว กรรมการบินพลเรือนยังได้ออกกฎกระทรวงกำหนดอัตราขั้นสูงสำหรับ ค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมสำหรับอากาศยานขนส่ง พ.ศ.2554 เพื่อยกเลิกเพดานค่าโดยสารเดิมที่ กำหนดไว้ 22 บาทต่อกิโลเมตรเป็น 30 บาทต่อกิโลเมตร เพื่อให้สอดคล้องกับแนวโน้มต้นทุนของ สายการบินที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตและให้เกิดความคล่องตัวในการกำหนดค่าโดยสาร เนื่องจาก การแก้ไขกฎกระทรวงจะใช้เวลานานจึงอาจไม่ทันต่อสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป แต่ในความ เป็นจริงการขออนุมัติค่าโดยสารยังคงยึดตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ได้รับอนุมัติจาก คณะกรรมการการบินพลเรือนที่อนุมัติไว้ที่ไม่เกิน 13 บาทต่อกิโลเมตรจึงไม่มีกรณีที่ค่าโดยสารจะ เกินกว่าที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง

จากข้อมูลดังกล่าวจะเห็นได้ว่า หลักเกณฑ์การกำกับดูแลด้านราคาก่อนและหลังการเข้า มาของสายการบินต้นทุนต่ำไม่มีความแตกต่างกันมากนัก โดยหลักเกณฑ์ที่เปลี่ยนแปลงไปได้แก่ การปรับเพิ่มระยะทางสำหรับเส้นทางบินที่จะทำการควบคุมค่าโดยสารจาก 200 กิโลเมตรเป็น 300 กิโลเมตรตามที่สายการบินร้องขอ อีกทั้งทำการปรับเพิ่มเพดานค่าโดยสารจากเดิมที่กำหนด ไว้ไม่เกิน 10 บาท ต่อกิโลเมตรเป็นเพดานค่าโดยสารสูงสุดไม่เกิน 13บาทต่อกิโลเมตร บนพื้นฐาน หลักการคำนวณค่าโดยสารโดยใช้ต้นทุนสูงสุดของสายการบินในขณะนั้น ได้แก่ สายการบิน

บางกอกแอร์เวย์ เป็นฐานในการกำหนดเพดานราคา และเมื่อมีการเข้าสู่ตลาดของสายการบิน ต้นทุนต่ำจึงมีมาตรการที่เพิ่มขึ้นเพื่อป้องกันการกำหนดราคาที่สูงกว่าต้นทุนเป็นจำนวนมากใน เส้นทางที่มีการผูกขาดสูงด้วยการให้สายการบินต้นทุนต่ำแจ้งอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่เรียกเก็บให้ กรมการบินพลเรือนทราบล่วงหน้า เมื่อมีการปรับเพิ่มค่าโดยสารแต่ปัญหาข้อร้องเรียนจาก ผู้โดยสารจากการกำหนดราคาที่สูงมากในบางเส้นทางของสายการบินต้นทุนต่ำก็ยังคงมีอยู่แต่เมื่อ ทำการตรวจสอบกับหลักเกณฑ์แล้วผลปรากฏว่าก็ไม่เกินเพดานราคาที่กำหนดไว้เนื่องจากเป็น เพดานราคารวมของสายการบินทั้งระบบส่งผลให้สายการบินต้นทุนต่ำมักใช้รายได้ (กำไรส่วนเกิน) ในเส้นทางบินระยะไกล ที่ทำให้ตัวหารต่อกิโลเมตรของต้นทุนค่าโดยสารต่ำลง มาชดเชยการลดราคาในเส้นทางที่มีการแข่งขันระหว่างสายการบินสูง ดังนั้นจึงอาจเป็นไปได้ว่ามาตรการการกำกับดูแลในปัจจุบันอาจไม่เหมาะสมกับสถานการณ์ของอุตสาหกรรมการบินที่ เปลี่ยนแปลงไป

6.3 การกำกับดูแลด้านราคาในอุตสาหกรรมการบินของต่างประเทศ

6.3.1 การกำกับดูแลด้านราคาในสหรัฐอเมริกา

ปัจจุบันในหลายประเทศจะให้กลไกตลาดเป็นตัวควบคุมราคาค่าโดยสาร ภายในประเทศ โดยเฉพาะประเทศผู้นำโลกเสรีอย่างสหรัฐอเมริกา ที่เป็นประเทศเริ่มต้นในการ Deregulation นับตั้งแต่หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ที่ภาคอุตสาหกรรมการบินมีการเจริญเติบโต อย่างรวดเร็ว สายการบินเริ่มนำเครื่องบินไอพ่นมาให้บริการส่งผลให้เกิดความสะดวกสบาย รวดเร็ว และสามารถเดินทางได้ในระยะไกลขึ้น ความต้องการด้านการขนส่งทางอากาศจึงมีเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย โดย A.Cleveland and R.Price (2001) ศึกษาการควบคุมราคาค่าโดยสารของ The Civil Aeronautics Board (CAB) ด้วยการกำหนดเพดานราคาค่าโดยสารก่อนปี ค.ศ. 1978 มีวัตถุประสงค์เพียงเพื่อการจำกัดกำไรส่วนเกินของสายการบินที่เกิดขึ้นจากความต้องการ การเดินทางทางอากาศที่เพิ่มสูงขึ้นจนส่งผลให้ Passenger load ของสายการบินเพิ่มขึ้นอัน นำไปสู่การปรับราคาสูงขึ้นของค่าโดยสารเท่านั้น

เมื่ออุตสาหกรรมการบินในขณะนั้นมีการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องจึงดึงดูดให้ สายการบินใหม่เข้ามาให้บริการ สายการบินต่างๆ จึงเริ่มแข่งขันกันในด้านอื่นๆ นอกเหนือจาก การทำสงครามราคา เช่น การเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกบนเครื่องบิน การให้บริการด้วยความถี่ ต่อวันที่เพิ่มมากขึ้น ปัญหาเหล่านี้นำไปสู่ต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้นของสายการบินและปัญหาที่หนึ่งว่า

กว่าครึ่งลำในบางช่วงเวลา ซึ่งมีการศึกษาของ Poole and Butler (1999) ผลการศึกษาชี้ให้เห็นว่า สายการบินเองก็จะพยายามผลักดันราคาต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้นนี้ไปยังผู้บริโภคโดยการขอปรับเพิ่มเพดานราคาจาก CAB ค่าโดยสารในสมัยนั้นจึงเพิ่มสูงขึ้นกว่าร้อยละ 48-99 รวมทั้งสายการบินมีความพยายามที่จะเพิ่มผลกำไรจากการ Cross-Subsidize ระหว่างเส้นทางหลักกับเส้นทางในภูมิภาค

แต่เหตุการณ์ที่นำไปสู่การ Deregulation ในสหรัฐอเมริกา เกิดขึ้นในช่วงปี ค.ศ.1970-1977 จากการที่สายการบินประจำมีผู้โดยสารลดลง สายการบินหลายสายพยายามแข่งขันกันลดราคา รวมทั้งการกำกับดูแลโดยใช้เพดานราคาของ CAB ไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร โดยสามารถควบคุมได้เพียงสายการบินประจำภายในประเทศเท่านั้น A.Cleveland and R.Price (2001) จึงเป็นจุดเริ่มต้นของการนำ The Airline Deregulation Act มาใช้ในปี ค.ศ. 1978 ซึ่งมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อยกเลิกการควบคุมอุตสาหกรรมการบินในสหรัฐอเมริกาและให้ปริมาณความต้องการการเดินทางทางอากาศเป็นตัวกำหนดระดับการให้บริการและระดับค่าโดยสาร หรือการให้ตลาดสายการบินภายในประเทศมีการแข่งขันเสรี ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลง รวมทั้งเกิดผลกระทบเชิงบวกและเชิงลบต่อทั้งสายการบินผู้ให้บริการ ผู้โดยสารหรือแม้แต่ผู้ให้บริการสนามบิน โดยสามารถสรุปเป็นประเด็นต่างๆ ได้ดังนี้

(1) การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างอุตสาหกรรมและราคาค่าโดยสาร

Hall, Sheik and Swarts (2008) ศึกษาการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างตลาดที่เห็นได้ชัดที่สุด คือ การเกิดภาวะการกระจุกตัวของตลาดเกิดการรวมตัวของสายการบินขนาดเล็ก และแนวโน้มอำนาจทางการตลาดที่เพิ่มมากขึ้นของสายการบินขนาดใหญ่จนตลาดมีแนวโน้มเป็นตลาดผูกขาด ซึ่งในระยะเริ่มต้นมีสายการบินให้บริการอยู่เพียงไม่กี่ราย ยกตัวอย่างเช่น United Airline Northwest Airline ฯลฯ เมื่อ CAB ยกเลิกการควบคุมค่าโดยสารภาวะการแข่งขันด้านราคาของสายการบินจึงมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น จนสายการบินขนาดเล็กประสบภาวะทางการเงินและออกจากตลาดไป จึงเป็นการเพิ่มอำนาจในการกำหนดราคาให้กับสายการบินขนาดใหญ่มากขึ้นไปอีก จนแทบไม่มีสายการบินใหม่ๆ เข้ามาให้บริการตลาดการบินของสหรัฐจึงมีแนวโน้มเป็นตลาดแข่งขันน้อยราย (oligopoly) ซึ่งขัดกับหลักการของการ Deregulation ที่ต้องการกระตุ้นให้เกิดการแข่งขันที่เพิ่มมากขึ้น ต่อมาผู้ประกอบการสายการบินหลายสายจึงหันมาเปลี่ยนรูปแบบการให้บริการ โดยพยายามลดต้นทุนการให้บริการที่ไม่จำเป็นลงเพื่อให้ต้นทุนต่ำพอที่จะขายตัวโดยสารในราคาถูกลงพอที่จะแข่งขันกับสายการบินขนาดใหญ่ในตลาดได้ แต่สายการบินขนาดใหญ่

ก็ยังคงดำรงอยู่ได้ด้วยการตลาด ความถี่ในการบริการสูง ความสามารถในการเป็นผู้นำราคา และการทำ Cross-Subsidize ระหว่างเส้นทางบิน ปัญหาการกระจุกตัวของตลาดสายการบินภายในสหรัฐอเมริกาลดลง ซึ่งปัจจุบัน Federal Aviation Administration (FAA) ซึ่งเป็นหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินของสหรัฐอเมริกาจะใช้วิธีการให้เงินอุดหนุนให้กับสายการบินเพื่อรักษาระดับราคาและจัดให้มีการให้บริการในเส้นทางบินรอง (เส้นทางบินระหว่างสนามบินที่มีจำนวนผู้โดยสารต่ำ แต่ยังคงมีความจำเป็นต้องให้บริการ) กล่าวโดยสรุปได้ว่าตลาดสายการบินภายในประเทศของสหรัฐอเมริกายังคงมีการแข่งขันสูงในเส้นทางหลักแต่สายการบินต่างๆ จะใช้กลยุทธ์ต่างๆ ในการปรับตัวเพื่อให้สามารถอยู่รอดได้ในตลาด เช่น การปรับรูปแบบการให้บริการ การอุดหนุนต้นทุนข้ามระหว่างเส้นทางที่ได้กำไรกับเส้นทางที่ประสบภาวะการขาดทุนจากการแข่งขันด้านราคา (Cross Subsidization)

(2) ผลจากการ Deregulation ด้านอื่นๆ

ผลจากการ Deregulation ทำให้ปริมาณการรับขนของสายการบินในสหรัฐมีเพิ่มมากขึ้น แต่อัตรากำไร (profit margin) ของแต่ละสายการบินลดลง ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางการเงินที่เห็นได้ชัดอย่างหนึ่ง คือ สายการบินหันมาใช้การเช่าอากาศยานแทนที่การซื้ออากาศยานนอกจากนั้นยังมีปัญหาความคับคั่งที่สนามบินและเส้นทางบิน โดยเฉพาะเส้นทางบินหลักที่ความสามารถในการรองรับเที่ยวบินของสนามบินมีอยู่อย่างจำกัด จึงต้องมีการจัดสรรจำนวนเที่ยวบินในการให้บริการ (slot management) ซึ่งการจัดสรร slot ด้วยกลไกราคาทำได้ยากในตลาดสายการบินเนื่องด้วยเที่ยวบินขนาดเล็ก หรือเที่ยวบินเช่าเหมาส่วนบุคคลจะไม่สามารถทำการแข่งขันได้ FAA จึงจำเป็นต้องเข้ามาควบคุมการจัดสรร slot ถึงแม้ว่าจะขัดกับหลักการ Deregulation ก็ตามในปัจจุบัน กรมการบินพลเรือน (2533) วิธีการที่ FAA ใช้ในการกำกับดูแลตลาดสายการบินจึงมีเพียง

1. FAA เป็นผู้กำกับดูแลราคาการซื้อขาย Slots ในช่วงที่มีการจราจรคับคั่ง
2. FAA เป็นผู้จัดสรร slot โดยให้มีการซื้อขายระหว่างกันได้เฉพาะสายการบินขนาดใหญ่แต่จะต้องมีการสำรอง Slot ให้แก่สายการบินและเครื่องบินขนาดเล็ก
3. FAA เป็นผู้ออกนโยบายสนับสนุนการเพิ่มสมรรถนะของสนามบินและเส้นทางบินในระยะยาวด้วยมาตรการต่างๆ เช่น การอุดหนุนสายการบินในเส้นทางบินรอง

6.3.2 การ Deregulation ในกลุ่มประเทศยุโรป (EU)

ผลจากการ Deregulation ในสหรัฐอเมริกาทำให้สหราชอาณาจักร นำแนวคิดมาใช้กับอุตสาหกรรมการบินในยุโรปแต่เป็นการดำเนินงานในลักษณะค่อยเป็นค่อยไปมีการดำเนินนโยบาย ทีละนโยบายและเมื่อตลาดตอบสนองนโยบายแล้วจึงจะกำหนดนโยบายต่อไปซึ่งต่างจากสหรัฐอเมริกาแต่ก็กล่าวได้ว่า การ Deregulation ของยุโรปและสหรัฐอเมริกา โดย Economic Regulation Group (2006) มีวัตถุประสงค์ที่คล้ายกันแตกต่างกันแค่เพียงวิธีปฏิบัติเท่านั้น เนื่องจากข้อจำกัดของยุโรปที่ประกอบไปด้วยหลายประเทศและแต่ละประเทศมีองค์การกำกับดูแลของตนต่างจากสหรัฐที่มีเพียง FAA เป็นผู้กำหนดแนวนโยบาย อีกทั้งสายการบินในทวีปยุโรปมักดำเนินงานภายใต้อิทธิพลของรัฐบาล เช่น การลดพนักงานเพื่อลดต้นทุนทำได้ค่อนข้างยากเพราะรัฐบาลไม่ต้องการให้เกิดปัญหาการว่างงาน ดังนั้นประสิทธิภาพและความคล่องตัวในการดำเนินงานของสายการบินในยุโรปจึงต่ำกว่าสายการบินของสหรัฐ

Civil Aviation Authority (CAA) ของสหราชอาณาจักรมีจุดเริ่มต้นในการออกข้อกำหนดเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การอนุญาตให้สายการบินใหม่มาให้บริการในปี ค.ศ. 1976 โดยมีหลักการว่าถ้าสายการบินที่มีอยู่มีประสิทธิภาพดีอยู่แล้ว สายการบินใหม่ต้องไม่เข้ามากระทบความสามารถในการทำกำไรของสายการบินที่มีอยู่เดิมนั้น ต่อมาในปี ค.ศ. 1981 CAA ได้ออกแถลงการณ์สนับสนุนให้เกิดการแข่งขันระหว่างสายการบินในสหราชอาณาจักรเพื่อให้ผู้โดยสารได้รับประโยชน์ 3 ประการ ดังนี้

1. ผู้โดยสารมีทางเลือกเพิ่มมากขึ้น ทั้งจำนวนสายการบิน ชนิดและระดับการให้บริการ รวมถึงเส้นทางบิน
2. สายการบินมีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น จากค่าโดยสารที่ต่ำลงและมาตรฐานการให้บริการที่เพิ่มสูงขึ้น
3. เกิดรูปแบบการให้บริการใหม่ แนวทางการส่งเสริมการขายและการเข้าถึงผู้บริโภคที่แปลกใหม่ซึ่งช่วยอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ

การดำเนินนโยบายด้านราคาค่าโดยสารและการแข่งขัน

เดิมสหราชอาณาจักรมีแนวทางการกำหนดค่าโดยสารซึ่งเสนอโดยสายการบินที่มีประสิทธิภาพ การอนุมัติค่าโดยสารจะคำนึงถึงผลตอบแทนระยะยาว ง่ายต่อการนำมาใช้และสามารถบังคับใช้ได้ โดย CAA จะกำหนดราคาค่าโดยสารควบคุมในรูปค่าโดยสารขั้นต่ำที่มีการแทรกแซงของรัฐบาล แต่ทั้งนี้การอนุมัติมักจะพิจารณาเฉพาะกรณีเปลี่ยนแปลงค่าโดยสารที่มีอยู่

เดิมและมักจะเป็นไปตามสายการบินที่ให้บริการอยู่แล้วเสนอขอโดยที่ไม่สามารถวัดได้ว่ามีประสิทธิภาพหรือไม่ หลังจากนั้น CAA จึงเริ่มทบทวนนโยบายจากการศึกษาการเปลี่ยนแปลงของตลาดสายการบินที่อาจไม่ต้องการการกำกับดูแลค่าโดยสารจากภาครัฐอีกต่อไป

ต่อมา CAA มีแนวคิดในการให้กลไกตลาดเข้ามามีบทบาทในการกำหนดค่าโดยสารยกเว้นกรณีที่น่าจะก่อให้เกิดการแข่งขันที่ไม่เพียงพอ จำเป็นต้องปกป้องผู้โดยสารจากการโกงราคาของสายการบิน เช่น ในเส้นทาง Mainly long-haul route ซึ่งเป็นเส้นทางบินระยะไกลผู้โดยสารมีความจำเป็นที่จะต้องใช้บริการโดยไม่มีทางเลือก หรือเส้นทางบินที่สายการบินไม่สามารถเริ่มต้นหรือขยายขนาดการให้บริการโดยปราศจากการแทรกแซงของรัฐได้ ดังนั้นหากกล่าวโดยสรุปได้ว่าในปัจจุบันCAA เลือกใช้กลไกตลาดเข้ามามีบทบาทในการกำหนดค่าโดยสารโดยไม่มีแทรกแซงราคาในกรณีต่างๆ ต่อไปนี้

1. ตลาดการบินโดยทั่วไปที่ไม่มีข้อกำหนดจากรัฐ
2. ตลาดการบินที่มีการแข่งขันมากเพียงพอที่จะทำให้ราคาค่าโดยสารต่ำลง
3. เส้นทางบินที่สายการบินยากจะทำกำไร แม้ว่าจะมีการแข่งขันหรือไม่มีการแข่งขันก็ตาม
4. ระดับการให้บริการแบบ First Class , Business Class และ Premium Economics Class เนื่องจากผู้โดยสารมีทางเลือกในการใช้บริการ

โดยผลที่เกิดขึ้นจากการ Deregulation ในช่วงแรกพบว่า เมื่อมีสายการบินใหม่เข้ามาให้บริการ อัตราค่าโดยสารชั้นประหยัดจะลดต่ำลงเมื่ออยู่ในตลาดได้สักระยะหนึ่งจนเริ่มมีผู้โดยสารมากพอ ระดับราคาค่าโดยสารจะปรับเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ จนเข้าสู่ระดับเดิมในที่สุด และเกิดลักษณะการแข่งขันด้านราคาให้เห็นได้ชัดจากการกำหนดค่าโดยสารพิเศษที่เป็นที่นิยมมากสำหรับสายการบินที่เพิ่งเข้าสู่ตลาด แต่อย่างไรก็ตามการอนุญาตให้มีการแข่งขันการให้บริการในเส้นทางเป็นเพียงการอนุญาตเป็นกรณีพิเศษไม่ได้ออกเป็นกฎเกณฑ์แน่นอนว่าจะไม่มีการควบคุม เนื่องจากหลายเส้นทางบินมีผู้ให้บริการเพียงรายเดียว ถึงแม้ว่าจะมีความพยายามเปิดเส้นทางบินใหม่ให้มีการแข่งขันเสรีเพิ่มมากขึ้นหลายเส้นทางแต่ก็ยังคงมีสายการบินที่แข่งขันกันในเส้นทางค่อนข้างน้อย โดยในปัจจุบันเส้นทางที่มีการแข่งขันสูงก็มีไม่กี่เส้นทาง เช่น เส้นทางบินที่ออกจากสนามบิน

อีอีวี แต่ก็ถูกจำกัดไว้ด้วยปัญหาความคับคั่งของสนามบินที่ต้องอาศัยการจัดสรรการเข้าใช้บริการจาก CAA จึงทำให้การแข่งขันระหว่างสายการบินที่เกิดขึ้นไม่สมบูรณ์เท่าใดนัก

เครื่องมือสำคัญที่สหราชอาณาจักรใช้ในการกำกับดูแลราคาค่าโดยสารของสายการบิน คือ Competition Law โดยสหราชอาณาจักรมีความพยายามและพัฒนากฎหมายนี้ให้มีความเข้มแข็งเพื่อจัดการปัญหาที่เกิดขึ้นจากการแข่งขันกันของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมต่างๆ

6.3.3 การกำกับดูแลด้านราคาค่าโดยสารในประเทศออสเตรเลีย

จากการที่ประเทศออสเตรเลียนี้สภาพภูมิประเทศเป็นเกาะขนาดใหญ่ร้อยละ 65 เป็นที่ราบสูง โดยพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นทะเลทรายที่แห้งแล้งและทุรกันดาร เนื้อที่ 1 ใน 3 เป็นทะเลทราย จึงมีขนาดทะเลทรายรวมกันใหญ่เป็นอันดับ 2 ของโลกทำให้ผู้คนนิยมเดินทางด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างรัฐต่างๆ โดยมีสนามบินและที่ขึ้นลงชั่วคราวรองรับกว่า 100 แห่ง ดังนั้นอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศของออสเตรเลียจึงถือได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่เติบโตอย่างรวดเร็ว และจากการที่มีปริมาณผู้โดยสารเดินทางเป็นจำนวนมากในเส้นทางต่างๆ ส่งผลให้อุตสาหกรรมมีสภาพเป็นตลาดแข่งขัน

การเปลี่ยนแปลงแนวทางการกำกับดูแลอุตสาหกรรมการบินของออสเตรเลีย Department of the Parliamentary Library (2002) เริ่มต้นขึ้นเมื่อ ปี ค.ศ.1990 โดยรัฐบาลในขณะนั้นได้ยกเลิกนโยบาย Two Airlines policy และให้อำนาจในการกำหนดค่าโดยสารและการเข้า-ออกตลาดแก่สายการบิน แต่จะมีคณะกรรมการการแข่งขันและคุ้มครองผู้บริโภค (The Australia Competition and Consumer Commission) เป็นผู้รับผิดชอบคอยดูแลระดับการแข่งขันและสิทธิของผู้บริโภค

จากการที่รัฐบาลของออสเตรเลียให้อำนาจเต็มทีกับแต่ละรัฐในการบริหารงานสนามบินและสายการบิน ในบางรัฐจึงยังมีการใช้มาตรการการกำกับดูแลอย่างอ่อน ทำให้การกำกับดูแลในแต่ละรัฐมีความแตกต่างกันไป เช่น ที่รัฐนิวเซาท์เวลและรัฐควีนแลนด์มีการปกป้องเส้นทางบินที่มีผู้ใช้บริการต่ำกว่าปีละ 50,000 คน ซึ่งรัฐบาลกลางจะให้การอุดหนุนด้วยจัดตั้งเป็นกองทุนสำหรับผู้ให้บริการยกตัวอย่างในปี ค.ศ.2002-2003 จ่ายงบประมาณถึง 16.2 ล้านบาทเพื่อสนับสนุนสายการบินภูมิภาค และจัดงบประมาณสนับสนุนเส้นทางบินระยะไกลภายใต้เครื่องมือ The Remote Air Service Subsidize Scheme โดยผลที่เกิดขึ้นคือ ราคาค่าโดยสาร

ในเส้นทางที่มีการอุดหนุนจากภาครัฐจะสูงกว่าเส้นทางที่ไม่ได้กำกับดูแลเล็กน้อยประมาณร้อยละ 10 สำหรับผลกระทบที่เกิดกับสายการบินกลับพบว่า สายการบินต้องปรับตัวเพื่อแสวงหาตลาดจากระดับราคาที่ลดต่ำลงจากการให้โปรโมชั่นเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวทดแทนความพยายามในการบริหารต้นทุนให้มีประสิทธิภาพในขณะเดียวกันก็ต้องพยายามรักษาตลาดเดิมด้วยการรักษามาตรฐานการให้บริการ

ผลจากการ Deregulation ที่เห็นได้ชัดจากการศึกษาของ Kain and Webb (2002) คือ ราคาค่าโดยสารที่ลดต่ำลงกว่าร้อยละ 18 ในช่วง 10 ปี และการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างตลาดสายการบินของออสเตรเลียที่เกิดขึ้นหลังจากปี ค.ศ.2000 เดิมสายการบินของออสเตรเลียที่ให้บริการในเส้นทางบินหลักมีถึง 4 สายการบิน และค่อยๆ ลดลงเหลือ 2 สายการบิน คือ Qantas Airways และ Ansett Australia โดยมีสายการบินขนาดเล็กอย่าง Virgin Blue และ Impulse ให้บริการในเส้นทางบิน ขนาดเล็กและเป็นตลาดเฉพาะการท่องเที่ยว ต่อมาในปี ค.ศ. 2001 หลังการล้มละลายของสายการบิน Ansett Australia ทำให้สายการบิน Qantas Airways ครอบครองส่วนแบ่งตลาดการให้บริการในเส้นทางบินหลักทั้งหมดส่วนในเส้นทางบินรองสายการบินที่ให้บริการส่วนใหญ่ก็เป็นสายการบินที่เป็นพันธมิตรกับ Qantas Airways ถึงแม้ว่าในขณะนั้นสายการบิน Virgin Blue จะเติบโตขึ้นอย่างมากแต่ก็เติบโตได้ไม่เกิน 1 ใน 3 ของขนาดการให้บริการของ Qantas Airways

การเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมการบินในออสเตรเลียที่สำคัญอีกอย่างเกิดขึ้นช่วงปลายปี ค.ศ.2001 หลังจากการเข้ามาให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำ คือ Iris airline, Ryanair และ South West airlines ทำให้อุตสาหกรรมนี้ยิ่งเติบโตขึ้นไปอีก โดย Qantas Airways และ Virgin Blue ก็ยังคงทำการแข่งขันกันในรูปแบบของสายการบิน Full-Service ทั้งสองสายการบินดำเนินกลยุทธ์ที่ไม่ใช่การแข่งขันด้านราคา Qantas Airways เลือกดำเนินธุรกิจการบินระหว่างประเทศและเป็นพันธมิตรกับสายการบินอื่นในกลุ่ม One World Alliance ในขณะที่ Virgin Blue จะมุ่งเน้นการสร้างตลาดใหม่และการดำเนินธุรกิจท่องเที่ยว ถึงแม้ว่า Qantas Airways จะมีความเข้มแข็งและอำนาจตลาดในเส้นทางบินของออสเตรเลียค่อนข้างมากแต่รัฐบาลออสเตรเลียก็ยังเชื่อว่า ออสเตรเลียเป็นตลาดขนาดใหญ่ที่สามารถรักษาระดับการให้บริการ (Supply) ให้เป็นตลาดแข่งขันน้อยรายที่มีระดับเหมาะสมได้

6.3.4 การกำกับดูแลด้านราคาค่าโดยสารในประเทศจีน

Zahua and K.Round (2002) ศึกษาเกี่ยวกับการกำกับดูแลค่าโดยสารในประเทศจีน พบว่า ประเทศจีนกำกับดูแลเรื่องค่าโดยสารโดยหน่วยงานที่มีชื่อว่า Civil Aviation Administration of China (CAAC) ในช่วงแรก CAAC มีนโยบายอนุญาตให้สายการบินกำหนดราคาค่าโดยสารขึ้นลงได้ไม่เกินร้อยละ 10 ของค่าโดยสารที่ CAAC กำหนด ทำให้ในขณะนั้น สายการบินในจีนกำหนดราคาตั๋วโดยสารราคาเดียวกันหมดและโดยส่วนใหญ่จะขายราคาต่ำกว่าที่ CAAC กำหนด Li (2001)

ต่อมาจุดเปลี่ยนของการกำหนดราคาที่แตกต่างกัน (Price discrimination) ในอุตสาหกรรมประเภทนี้ เริ่มมาจากการการที่มีผู้โดยสารชาวต่างชาติซื้อตั๋วโดยสารมาขายในราคาที่แตกต่างกันโดยมีการให้ส่วนลดในบางช่วงเวลาและเก็บค่าโดยสารเพิ่มในช่วงเวลาที่มีความต้องการสูง ทำให้ CAAC ต้องออกนโยบาย “One Class with multiple discount” จึงถือได้ว่าเป็นจุดเริ่มต้นในการส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันด้านราคาของอุตสาหกรรมนี้ที่ประเทศจีน Huang (2000) ผลที่เกิดขึ้นจากนโยบายทำให้ปริมาณการรับขน (Load factor) ของสายการบินมีเพิ่มสูงขึ้นสายการบินขนาดใหญ่ของจีนมีส่วนแบ่งตลาดเพิ่มสูงขึ้นและผลเชิงลบที่ตามมาคือสายการบินขายตั๋วโดยสารราคาต่ำลงจนไม่คำนึงถึงการบริหารต้นทุนที่มีประสิทธิภาพ สายการบินขนาดเล็กจึงไม่สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้ CAAC จึงประกาศห้ามสายการบินขายตั๋วโดยสารราคาต่ำกว่าร้อยละ 20 ของค่าโดยสารปกติ

จนกระทั่งจีนเข้าเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก (WTO) การผ่อนปรนการกำกับดูแลจึงเริ่มเกิดขึ้น โดย CAAC พยายามสร้างราคามาตรฐาน Benchmark Price ของตลาดสายการบินภายในประเทศที่ราคา 0.75 หยวนต่อกิโลเมตร คำนวณจากต้นทุนของสายการบิน ความต้องการของตลาด และความสามารถในการจ่ายของผู้โดยสาร โดยกำหนดให้สายการบินกำหนดราคาขั้นสูง (Ceiling Price) จากราคามาตรฐานได้ไม่เกินร้อยละ 25 และกำหนดราคาขั้นต่ำ (Price Floor) ได้ไม่เกินร้อยละ 45 แต่ต่อมาเมื่อมีสายการบินเข้าสู่ตลาดเป็นจำนวนมากและมีสายการบินต้นทุนต่ำเข้ามาให้บริการ CAAC จึงยกเลิกราคาขั้นต่ำและหันมาให้การสนับสนุนสายการบินขนาดเล็กเพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันในตลาด ปัจจุบันสายการบินในจีนมีการรวมกลุ่มกันเป็น 3 กลุ่มใหญ่ กับสายการบินขนาดเล็กอีกจำนวนหนึ่งซึ่งผลจากการผ่อนปรนการกำกับราคาค่าโดยสารทำให้สายการบินกลุ่ม China Southern Group มีส่วนแบ่งตลาดถึงร้อยละ 34 ซึ่งง่ายต่อการเข้าครอบครองตลาดจากการตั้งราคาค่าโดยสารให้ต่ำรวมทั้งในปัจจุบันประเทศจีนยังไม่มีกฎหมายป้องกันการผูกขาด (Antitrust Law) Zahua and K.Round (2002)

6.3.5 การกำกับดูแลด้านราคาค่าโดยสารในประเทศอาเซียน

การกำกับดูแลด้านราคาในประเทศอาเซียนปัจจุบันอาจยังไม่มีการศึกษาเรื่องผลกระทบของมาตรการการกำกับดูแลด้านราคาค่าโดยสารของภาครัฐออกมาอย่างชัดเจนว่าการกำกับดูแลของแต่ละประเทศใช้อยู่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินภายในประเทศอย่างไร แต่แนวทางการกำกับดูแลค่าโดยสารของแต่ละประเทศที่ใช้ในปัจจุบัน สามารถสรุปได้ดังนี้

Stavins (1996) ศึกษาแนวทางการกำกับดูแลของประเทศฟิลิปปินส์ที่ปล่อยให้กลไกตลาดเป็นตัวกำหนดราคาค่าโดยสารเนื่องจากสภาพภูมิประเทศส่วนใหญ่ของฟิลิปปินส์มีลักษณะเป็นหมู่เกาะ จึงจำเป็นต้องอาศัยการเดินทางทางเรือหรือทางอากาศเป็นส่วนใหญ่ ประกอบการระบบการขนส่งทางถนนและทางรางของฟิลิปปินส์ยังไม่ได้รับการพัฒนามากนัก ผู้คนส่วนใหญ่จึงหันมาใช้บริการการขนส่งทางอากาศค่อนข้างมาก ฟิลิปปินส์จึงมุ่งเน้นการพัฒนาการขนส่งทางอากาศโดยมีสนามบิน ลานจอดอากาศยาน และที่ขึ้นลงชั่วคราวสำหรับอากาศยานขนาดเล็กมากกว่า 200 แห่ง มีสายการบินขนาดใหญ่ให้บริการหลายสายการบิน เช่น Philippine Airlines Cebu Pacific และ South East Asian Airlines (Seair) นอกเหนือจากนี้ยังมีการให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำขนาดใหญ่อย่าง Philippine Air Asian ส่งผลให้ระบบกลไกตลาดของฟิลิปปินส์ค่อนข้างได้ผลโดยในเส้นทางที่มีการแข่งขันกันระหว่างสายการบินน้อยหรือเส้นการบินที่มีผู้ใช้บริการน้อยภาครัฐจะเข้าไปควบคุมระดับราคาไม่ให้สูงจนเกินไป

ส่วนประเทศสิงคโปร์ด้วยความที่มีภูมิประเทศเป็นเกาะมีการคมนาคมขนส่งสาธารณะที่เชื่อมโยงภายในมีความสะดวกสบาย ทั้งยังมีสนามบินแห่งชาติเพียงสนามบินเดียวคือ สนามบินชางอี ส่งผลให้สายการบินทุกสายการบินของสิงคโปร์เป็นสายการบินระหว่างประเทศ จึงใช้แนวทางการกำกับดูแลด้านราคาตามคำแนะนำของ IATA สำหรับกลุ่มประเทศกำลังพัฒนาที่เพิ่งเปิดประเทศอย่างลาวและเวียดนามมีลักษณะภูมิประเทศคล้ายกันกับประเทศไทย ใช้วิธีการกำกับดูแลค่าโดยสารเช่นเดียวกับประเทศไทยคือ มีการควบคุมเพดานราคาขั้นสูงและยังคงเข้มงวดกับตลาดอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศ ทั้งการขออนุญาตเข้าสู่ตลาด มาตรฐานการให้บริการ และมาตรฐานด้านความปลอดภัยทั้งนี้เพื่อยกระดับมาตรฐานอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศ

ตารางที่ 6.1 สรุปการเปรียบเทียบการกำกับดูแลด้านราคาในอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศของไทยกับต่างประเทศ

ประเทศ	การควบคุมค่าโดยสาร	มาตรการที่ใช้
ไทย	/	<ul style="list-style-type: none"> - กำหนดเพดานราคาขั้นสูง 13 บาทต่อกิโลเมตร - ไม่ควบคุมบางเส้นทางที่มีการแข่งขันกับการเดินทางทางถนน(ต่ำกว่า 300 กม.)
สหรัฐอเมริกา	/	<ul style="list-style-type: none"> - FAA เป็นผู้จัดสรรและการซื้อขายตารางการบิน (slots) - ออกนโยบายสนับสนุนการใช้ประโยชน์สนามบินและเส้นทางบินในระยะยาว
สหราชอาณาจักร	/	<ul style="list-style-type: none"> - ใช้กลไกตลาดในการกำหนดค่าโดยสาร - บางเส้นทางยังมีการควบคุมโดยกำหนดราคาที่สามารถแข่งขันถึงผลตอบแทนระยะยาว
จีน	/	<ul style="list-style-type: none"> - รัฐกำหนดราคามาตรฐานที่ 0.75 หยวนต่อกิโลเมตร โดยให้มีราคาขั้นสูงไม่เกินร้อยละ 25 ของราคามาตรฐาน
ออสเตรเลีย	/	<ul style="list-style-type: none"> - รัฐบาลกลางให้อำนาจแต่ละรัฐเป็นผู้บริหารงานสนามบินและสายการบิน - รัฐบาลกลางให้เงินอุดหนุนสายการบินที่ทำการบินเส้นทางรอง
ประเทศอาเซียน	/	<ul style="list-style-type: none"> - ส่วนใหญ่ประเทศอาเซียนยังคงควบคุมราคาค่าโดยสารโดยใช้เพดานราคารวม เช่น ลาว เวียดนาม - สิงคโปร์ที่ไม่ควบคุมเนื่องจากมีสนามบินแห่งเดียวและให้บริการเฉพาะเที่ยวบินระหว่างประเทศ - ฟิลิปปินส์ไม่กำหนดเพดานค่าโดยสารแต่จะควบคุมไม่ให้ระดับราคาค่าโดยสารในเส้นทางบินที่มีการแข่งขันน้อยสูงจนเกินไป

จากตารางที่ 6.1 เมื่อเปรียบเทียบการกำกับดูแลด้านราคาในอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศของไทยกับต่างประเทศแล้ว พบว่า ถึงแม้ว่าหลายประเทศจะเลือกใช้วิธีการเปิดเสรีค่าโดยสารโดยใช้กลไกราคาเป็นตัวกำหนดราคาค่าโดยสารแต่อย่างไรก็ตามทุกประเทศก็จะประสบปัญหาเดียวกันคือ ค่าโดยสารจะลดลงในช่วงแรกของการเปิดเสรีเนื่องจากสายการบินจะพยายามใช้กลยุทธ์การลดราคาให้ต่ำกว่าสายการบินคู่แข่งในช่วงเวลาหนึ่งจนกระทั่งสายการบินคู่แข่งต้องออกไปจากตลาดราคาค่าโดยสารก็จะกลับมาสูงกว่าราคาตั้งต้นเดิมเมื่อตลาดกลับไปสู่การผูกขาดโดยสายการบินใดสายการบินหนึ่ง ซึ่งในแง่ของผู้บริโภคก็จะได้รับผลกระทบเชิงบวกชั่วคราวจากการได้รับบริการที่ดีขึ้นในราคาค่าโดยสารที่ต่ำลงแต่เมื่อสายการบินสามารถกำจัดคู่แข่งออกจากตลาดได้ ราคาค่าโดยสารและมาตรฐานการให้บริการก็จะกลับไปเหมือนในช่วงที่มีการผูกขาดของสายการบิน ดังนั้นประเทศต่างๆ จึงมีความพยายามในการรักษาระดับการแข่งขันหรือส่งเสริมให้มีการแข่งขันในรูปแบบต่างๆ เช่น ในสหรัฐอเมริกาจะใช้วิธีการจัดสรรตารางการบินในช่วงที่การจราจรมีความคับคั่ง เพื่อเพิ่มทางเลือกให้กับผู้โดยสารและให้โอกาสแก่สายการบินขนาดเล็กเข้ามาแข่งขันในเส้นทางนั้น แต่ในเส้นทางที่ไม่มีการแข่งขันสหรัฐจะใช้วิธีการอุดหนุนสายการบินแทน ส่วนในประเทศอังกฤษจะควบคุมค่าโดยสารบางเส้นทางที่มีสายการบินให้บริการค่อนข้างน้อยเพื่อป้องกันการตั้งราคาสูง ส่วนออสเตรเลียจะให้การอุดหนุนสายการบินที่ทำการบินในเส้นทางภูมิภาคเนื่องจากมองว่าเส้นทางบินหลักของออสเตรเลียมีศักยภาพเพียงพอที่จะรักษาระดับการแข่งขันไว้ได้ และเมื่อพิจารณาพร้อมกับตารางที่ 6.2

ประเทศ	จำนวนสายการบินที่ให้บริการ ภายในประเทศ		จำนวนสนามบิน
	สายการบินทั้งหมด	สายการบินต้นทุนต่ำ	
ไทย	9	3	58
สหรัฐอเมริกา	42	8	ประมาณ 300 แห่ง
สหราชอาณาจักร	11	4	134
จีน	27	2	182
ออสเตรเลีย	11	2	165
ประเทศอาเซียน			
- อินโดนีเซีย	2	5	ประมาณ 230 แห่ง
- เวียดนาม	5	3	15
- ฟิลิปปินส์	1	5	86
- มาเลเซีย	9	4	2

ตารางที่ 6.2 แสดงจำนวนสายการบินและจำนวนสนามบินที่ให้บริการในแต่ละประเทศ

จากตารางที่ 6.1 และตารางที่ 6.2 สามารถพิจารณาได้แยกเป็นประเด็นต่างๆ ได้ดังนี้

- **จำนวนสนามบินที่ให้บริการ** สามารถสะท้อนถึงปริมาณความต้องการการเดินทางทางอากาศของแต่ละประเทศ โดยเฉพาะประเทศที่มีลักษณะเป็นหมู่เกาะหรือแผ่นดินขนาดใหญ่ที่การเดินทางด้วยโหมดการขนส่งอื่นไม่สะดวกก็จะมีความต้องการการเดินทางทางอากาศที่มาก เช่น ออสเตรเลีย อินโดนีเซีย สหรัฐอเมริกา และฟิลิปปินส์ ในขณะที่ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีอาณาเขตไม่มากนักและการเดินทางทางถนนมีความสะดวกสบาย การเดินทางทางอากาศภายในประเทศจึงจำกัดเพียงผู้โดยสารที่ต้องการความเร็วและความสะดวกสบายในการเดินทางเป็นส่วนใหญ่เช่นเดียวกับประเทศ ลาว เวียดนาม และมาเลเซีย แต่ทั้งนี้การพิจารณาปัจจัยที่ทำให้เกิดการสร้างสนามบินจำเป็นต้องพิจารณาปัจจัยอื่นๆ ร่วมด้วยนอกเหนือจากสภาพภูมิศาสตร์หรือปริมาณความต้องการเพียงอย่างเดียว ยกตัวอย่างเช่นในประเทศไทยก็มีสร้างสนามบินด้วยเหตุผลทางการเมืองและความจำเป็นทางทหาร ส่วนสหราชอาณาจักรก็ถือเป็นตัวอย่างที่ดีด้วยสภาพภูมิประเทศที่ไม่ใหญ่มากแต่เนื่องจากประเทศอังกฤษมีการขนส่งรูปแบบอื่นที่ค่อนข้างสะดวกสบายโดยเฉพาะระบบรางและทางถนนจึงสามารถแข่งขันกับการเดินทางทางอากาศได้ดังนั้นการเดินทางทางอากาศ

ส่วนใหญ่เป็นการเดินทางระหว่างประเทศมีเส้นทางบินที่มีความคับคั่งที่สนามบินฮิโระวะเป็นหลัก เช่นเดียวกับไทยที่มีปริมาณการเดินทางคับคั่งที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

- **จำนวนสายการบินที่ให้บริการทุกประเทศที่ยกตัวอย่างมาข้างต้นมีการให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำซึ่งถือเป็นปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดการแข่งขันและการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบิน โดยแต่ละประเทศจะมีสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ (full-service) เพื่อให้บริการในเส้นทางบินหลักและเส้นทางระหว่างประเทศ และมีสายการบินต้นทุนต่ำเพื่อให้บริการเส้นทางบินเชื่อมต่อภูมิภาคภายในประเทศ โดยจำนวนสายการบินที่ให้บริการในไทยมีจำนวนใกล้เคียงกับสหราชอาณาจักรคือมีจำนวนสายการบินที่ให้บริการทั้งหมด 9 และ 11 สายการบินตามลำดับโดยในจำนวนนี้เป็นสายการบินต้นทุนต่ำ 3 และ 4 สายการบินตามลำดับ**

- **เปรียบเทียบข้อดีและข้อจำกัดในมาตรการของต่างประเทศ**

(1) การจัดสรรและการซื้อขายตารางการบิน (slots) เพื่อช่วยเหลือสายการบินขนาดเล็กหรือสายการบินใหม่เข้าสู่ตลาด แต่เดิมการบินไทยเป็นผู้ทำการจัดสรรตารางการบินให้กับสายการบินต่างๆ ในประเทศไทย แต่เนื่องจากการบินไทยถือเป็นผู้มีส่วนได้เสียกับการจัดสรรตารางการบินความรับผิดชอบดังกล่าวจึงควรเป็นหน้าที่ของกรมการบินพลเรือนในฐานะผู้กำกับดูแล ดังนั้นหากมีการศึกษาและพัฒนาวิธีการจัดสรรตารางการบินให้มีประสิทธิภาพจะช่วยรักษาระดับการแข่งขันและเปิดโอกาสให้มีสายการบินใหม่ๆ เข้ามาให้บริการ แต่เนื่องจากวิธีการดังกล่าวไม่สามารถเพิ่มระดับการแข่งขันในเส้นทางบินรองได้จึงไม่สามารถใช้วิธีการดังกล่าวในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศของไทย

(2) การอุดหนุนเส้นทางบินรองด้วยการให้งบประมาณแก่สายการบินและผู้ประกอบการสนามบิน ในปัจจุบันกรมการบินพลเรือนมีสนามบินภูมิภาคในความรับผิดชอบจำนวน 28 แห่ง เป็นสนามบินที่มีกำไรส่วนเกินจำนวน 3 สนามบิน นอกจากนั้นอีก 25 แห่งต้องประสบกับภาวะขาดทุนจากการดำเนินและในจำนวนนี้มีถึง 12 ท่าอากาศยานที่ไม่มีเที่ยวบินให้บริการ ซึ่งภาวะการขาดทุนนี้เป็นภาวะอย่างมากกับงบประมาณของประเทศ ดังนั้นหากต้องจัดสรรเงินงบประมาณเพื่ออุดหนุนเส้นทางบินเหล่านี้ก็อาจนำไปสู่การบริหารจัดการงบประมาณที่ไม่มีประสิทธิภาพรวมทั้งเสี่ยงต่อปัญหาการคอร์รัปชันและความไม่เป็นธรรมในการจัดสรรงบประมาณอุดหนุนให้แก่สายการบินต่างๆ ได้ ส่วนประเด็นการโอนอำนาจการบริหารจัดการสนามบินให้แก่การปกครองส่วนท้องถิ่นเนื่องจากภาคการบินจำเป็นต้องมีมาตรฐานด้านความปลอดภัยสูงประเทศไทยจึงอาจยังไม่พร้อมให้อำนาจการบริหาร

สนามบินแก่ส่วนภูมิภาครวมทั้งรายได้ของสนามบินภูมิภาคส่วนใหญ่ยังคงค่อนข้างต่ำไม่เพียงพอต่อการบริหารกิจการสนามบินโดยไม่พึ่งพางบประมาณส่วนกลาง

(3) การกำหนดเพดานราคาในเส้นทางบินรองเป็นวิธีการที่ไม่สิ้นเปลืองงบประมาณและมีคล้ายคลึงกับการกำกับดูแลที่มีอยู่เดิม อีกทั้งวิธีการดังกล่าวเหมาะกับประเทศที่ยังไม่พร้อมสำหรับการปล่อยให้สายการบินกำหนดค่าโดยสารได้โดยเสรีในทันที และจากที่กล่าวมาข้างต้นด้วยความสามารถในการแข่งขันของการเดินทางทางอากาศของประเทศไทยมีความคล้ายคลึงกับประเทศอังกฤษที่การขนส่งโหมดอื่นที่มีความสะดวกรวมทั้งมีจำนวนสายการบินที่ให้บริการใกล้เคียงกัน วิธีการกำกับดูแลด้วยการกำหนดเพดานราคาในเส้นทางบินรองจึงเป็นทางเลือกที่มีความเหมาะสมสำหรับการกำกับดูแลของประเทศไทย

6.4 มาตรการกำกับดูแลด้านราคาค่าโดยสารที่เหมาะสมกับอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศไทย

ปัจจุบันเครื่องมือหนึ่งในการป้องกันการผูกขาดทางการค้าที่ถูกนำมาใช้ได้แก่ พระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2542 ของกรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์ ที่พัฒนามาจากกฎหมายป้องกันการผูกขาดในต่างประเทศ โดยมีมาตราที่เกี่ยวข้องซึ่งสามารถนำมาใช้ในการกำกับดูแลด้านราคาในอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศได้ดังนี้

มาตรา 25 ห้ามมิให้ผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาดกระทำการกำหนดหรือรักษาระดับราคาซื้อหรือขายสินค้าหรือค่าบริการอย่างไม่เป็นธรรมกำหนดเงื่อนไขในลักษณะที่เป็นการบังคับโดยทางตรงหรือโดยทางอ้อมอย่างไม่เป็นธรรม ให้ผู้ประกอบธุรกิจอื่นซึ่งเป็นลูกค้าของตนต้องจำกัดการบริการ การผลิต การซื้อหรือการจำหน่ายสินค้า หรือต้องจำกัดโอกาสในการเลือกซื้อหรือขายสินค้า การได้รับหรือให้บริการ หรือในการจัดหาสินค้าจากผู้ประกอบธุรกิจอื่นรวมทั้งแทรกแซงการประกอบธุรกิจของผู้อื่นโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร

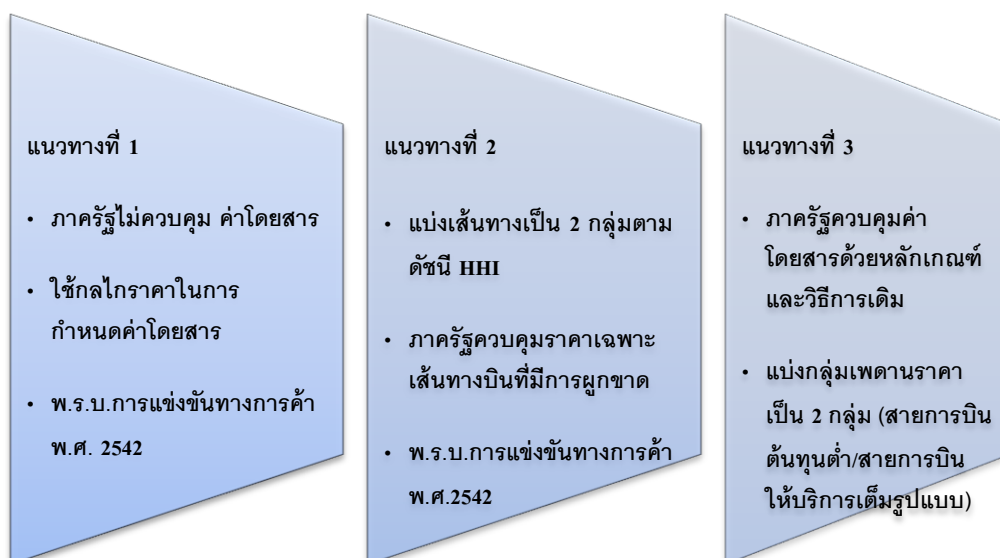
มาตรา 26 ห้ามมิให้ผู้ประกอบธุรกิจกระทำการรวมธุรกิจ อันอาจก่อให้เกิดการผูกขาดหรือความไม่เป็นธรรมในการแข่งขัน โดยการรวมธุรกิจที่มีผลให้มีส่วนแบ่งตลาด ยอดเงินขาย จำนวนทุน จำนวนหุ้นหรือจำนวนสินทรัพย์

มาตรา 27 ห้ามมิให้ผู้ประกอบธุรกิจใดร่วมกับผู้ประกอบธุรกิจอื่นกระทำการใด ๆ อันเป็นการผูกขาด หรือลดการแข่งขัน หรือจำกัดการแข่งขันในตลาดสินค้าใดสินค้าหนึ่งหรือบริการใด

บริการหนึ่งในลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่ง จากการกำหนดราคาขายสินค้าหรือบริการเป็นราคาเดียวกัน หรือตามที่ตกลงกัน ทำความตกลงร่วมกันเพื่อเข้าครอบครองตลาดหรือควบคุมตลาดบริการ หรือ กำหนดแบ่งท้องที่ที่ผู้ประกอบการธุรกิจแต่ละรายจะจำหน่ายหรือลดการจำหน่ายสินค้าหรือบริการได้ใน ท้องที่นั้น หรือกำหนดลูกค้าที่ผู้ประกอบการธุรกิจแต่ละรายจะจำหน่ายสินค้าหรือบริการให้ได้โดยผู้ ประกอบธุรกิจอื่นจะไม่จำหน่ายสินค้าหรือบริการนั้นแข่งขัน

มาตรา 29 ห้ามมิให้ผู้ประกอบการธุรกิจกระทำการใด ๆ อันมิใช่การแข่งขันโดยเสรีอย่าง เป็นธรรม และมีผลเป็นการทำลาย ทำให้เสียหาย ชัดขวาง กีดกัน หรือจำกัดการประกอบธุรกิจของผู้ ประกอบธุรกิจอื่น หรือเพื่อมิให้ผู้อื่นประกอบธุรกิจ หรือต้องล้มเลิกการประกอบธุรกิจ

ซึ่งจากการศึกษา พ.ร.บ.การแข่งขันฯ จะเห็นได้ว่าทั้งสี่มาตราเกี่ยวข้องกับการป้องกันการ ผูกขาดในกิจการต่างๆ โดยมาตรา 25 จะช่วยป้องกันการกำหนดและกำหนดเงื่อนไขในลักษณะที่ไม่ เป็นธรรมจากผู้ประกอบการสายการบินขนาดใหญ่ที่มีเงินทุนสูงเข้าทำการแทรกแซงราคาค่าโดยสาร หรือการดำเนินกิจการของสายการบินขนาดเล็กอื่นๆ หรือในมาตรา 27 ที่ป้องกันการกำหนดราคาค่า โดยसारเป็นราคาเดียวกัน หรือราคาตามที่สายการบินได้ทำความตกลงร่วมกันเพื่อเข้าครอบครอง ตลาดหรือควบคุมตลาดจนทำให้เกิดการผูกขาดในอุตสาหกรรม รวมทั้งในมาตรา 29 ที่ป้องกันการทำ สงครามราคากระหว่างสายการบินเพื่อกำจัดคู่แข่งออกจากตลาด โดยรวมแล้วกฎหมายฉบับนี้มุ่งเน้น การก่อให้เกิดการแข่งขันในอุตสาหกรรมต่างๆ เพื่อเป็นทางเลือกและเพิ่มประสิทธิภาพการบริการให้แก่ ผู้บริโภค แต่ทั้งนี้ในอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศของไทยมีความแตกต่างจากอุตสาหกรรมอื่น เนื่องจากไม่สามารถพิจารณาเฉพาะภาพรวมของอุตสาหกรรมได้แต่จำเป็นต้องพิจารณาแยกเป็นราย เส้นทางบินย่อยที่มีระดับการผูกขาดของอุตสาหกรรมแตกต่างกัน จึงอาจจำเป็นต้องอาศัยการควบคุม และการส่งเสริมด้วยมาตรการอื่นๆ ของภาครัฐ โดยจากการศึกษาในบทที่ผ่านมาจึงสามารถสรุป ทางเลือกของแนวทางการกำกับดูแลด้านราคาค่าโดยสารภายในประเทศได้ 3 แนวทาง ดังนี้



ภาพที่ 6.1 แสดงทางเลือกของแนวทางการกำกับดูแลด้านราคาค่าโดยสารภายในประเทศ

ดังนั้นเมื่อพิจารณาร่วมกับมาตรการการกำกับดูแลด้านราคาในต่างประเทศ จากที่ได้กล่าวมาแล้วในช่วงต้น ถึงแม้ว่าประเทศมหาอำนาจอย่างสหรัฐอเมริกา กลุ่มประเทศสหภาพยุโรป จะมีความพยายามแสวงหาผลประโยชน์จากการ Deregulation ในอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศของตน แต่กลุ่มประเทศกำลังพัฒนารวมทั้งประเทศไทยอาจยังไม่พร้อมสำหรับ Deregulation และการใช้กลไกตลาดเป็นตัวควบคุมอุตสาหกรรมโดยไม่พึ่งพากลไกการกำกับดูแลจากภาครัฐตามแนวทางที่ 1 เนื่องจากการดำเนินธุรกิจสายการบินของประเทศไทยยังคงต้องเผชิญกับภาวะการแข่งขันกับสายการบินขนาดใหญ่ที่มีประสิทธิภาพและสายการบินร่วมทุนต่างชาติที่ใช้สัญชาติไทยซึ่งกลุ่มสายการบินเหล่านี้จะมีเงินลงทุนที่พร้อมรวมทั้งมีเงินทุนสำรองมากพอที่จะทำการการอุดหนุนระหว่างเส้นทางที่ได้รับกำไรและขาดทุนจากการให้บริการ รวมทั้งสายการบินเหล่านี้จะมีศักยภาพมากพอในการทำสงครามราคาเพื่อกำจัดสายการบินขนาดเล็กออกจากตลาดยกเว้นในกรณีของการบินไทยที่ได้รับเงินสนับสนุนงบประมาณบางส่วนจากภาครัฐ สู้ตายแล้วตลาดก็จะเข้าสู่ภาวะการถดถอยอีกครั้ง โดยเฉพาะเมื่อประเทศเข้าสู่การเปิดเสรีประชาคมอาเซียนในปี พ.ศ. 2558 หากมีการอนุญาตให้สายการบินชาติสมาชิกอาเซียนเข้ามาให้บริการในเส้นทางบินภายในประเทศได้โดยเสรีอาจจะยิ่งส่งผลกระทบต่อในเชิงลบมากขึ้นไปอีก แต่ทั้งนี้การ Deregulation มิได้ส่งผลกระทบต่อในเชิงลบเพียงอย่างเดียวดังนั้นการนำหลักการดังกล่าวมาปรับใช้จึงยังคงเป็นสิ่งจำเป็นแต่ต้องอาศัยมาตรการอื่นๆ ของภาครัฐร่วมด้วยแต่จากแนวทางที่ 3 ที่มีข้อจำกัดเรื่องการนิยามสายการบินต้นทุนต่ำและปัญหาความแตกต่างเรื่องเงินทุนและเงื่อนไขการประกอบการของสายการบิน อีกทั้งอาจก่อให้เกิดปัญหาการใช้

ประโยชน์จากช่องว่างของเพดานราคาคงที่ผ่านมาได้ ดังนั้นแนวทางที่เหมาะสมสำหรับการศึกษาในครั้งนี้อาจเป็น แนวทางที่ 2 โดยมีรายละเอียดดังนี้

6.4.1 เส้นทางการบินหลักหรือเส้นทางการบินที่มีการแข่งขันสูง

จากที่กล่าวมาแล้วในบทที่ผ่านมาว่าโครงสร้างอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศมีการเปลี่ยนแปลงจากในอดีตที่ผ่านมาโดยเฉพาะส่วนแบ่งตลาดของสายการบินขนาดใหญ่ของการบินไทยที่ลดลงอย่างมากหลังการเข้าสู่ตลาดของสายการบินต้นทุนต่ำ ส่งผลให้เกิดการแข่งขันกัน ในหลายเส้นทางการบินแต่ในขณะเดียวกันบางเส้นทางการบินที่มีอุปสงค์การเดินทางค่อนข้างต่ำจึงทำให้มีสายการบินให้บริการน้อยจึงก่อให้เกิดการผูกขาดในเส้นทางการบินนั้นๆ โดยเส้นทางการบินส่วนใหญ่ในประเทศไทยมีผู้ค้าและผู้ให้บริการในระดับปานกลางหรือเป็นตลาดคู่แข่งกัน มากมาย ที่ค่า HHI ระดับมากกว่า 0.1-0.8

เมื่อพิจารณาร่วมกับปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อข้อกำหนดราคาค่าโดยสารของสายการบินภายในประเทศจากทฤษฎีอุปสงค์และอุปทานของการขนส่งในบทที่ผ่านมา พบว่า ต้นทุนและการแข่งขันเป็นปัจจัยสำคัญในการกำหนดราคาค่าโดยสารของสายการบิน โดยปัจจัยด้านระยะทางของเส้นทางการบินส่งผลต่อการตั้งราคาของสายการบินมากที่สุดเนื่องจากยิ่งระยะทางไกลต้นทุนการให้บริการก็จะยิ่งเพิ่มมากขึ้นแต่เนื่องจากข้อจำกัดของปัจจัยตัวนี้ คือ เส้นทางการบินระยะไกลบางเส้นทางการบินยังคงมีการผูกขาดด้วยปัจจัยอื่น ๆ เช่น กรุงเทพฯ – นราธิวาส ที่มีผู้ให้บริการเพียงรายเดียว เนื่องจากเหตุผลด้านความปลอดภัย หรือกรุงเทพฯ – สมุย เนื่องจากเป็นสนามบินของเอกชนดำเนินการและให้บริการเฉพาะสายการบินในเครือบริษัททำให้การวัดระดับการแข่งขันด้วยระยะทางบินอาจไม่เหมาะสมนัก จึงจำเป็นต้องพิจารณาปัจจัยอื่น ๆ ที่ส่งผลต่อการตั้งราคาในระดับรองลงมา ได้แก่ ต้นทุนค่าบริการทางการบินของแต่ละเส้นทาง ข้อจำกัดของตัวโดยสาร และตัวแปรความสามารถในการบรรทุกของอากาศยาน ตัวแปรเหล่านี้เป็นปัจจัยต้นทุนจากการวางแผนการดำเนินงานของสายการบินที่จะวางแผนการให้บริการจากการคาดคะเนอุปสงค์ของเส้นทางการบินนั้นๆ จึงอาจมีการผันแปรได้ในระยะสั้น ดังนั้นปัจจัยที่เหมาะสมสำหรับการแบ่งเส้นทางการบินออกเป็น 2 กลุ่มจึงควรเป็นปัจจัยด้านการแข่งขัน ได้แก่ ปัจจัยจำนวนนักท่องเที่ยวในจังหวัดปลายทางที่สะท้อนถึงระดับการแข่งขันของสายการบินโดยหากมีจำนวนนักท่องเที่ยวมากการแข่งขันของสายการบินก็จะสูงแต่ทั้งนี้จำนวนนักท่องเที่ยวปลายทางเป็นตัวเลขนักท่องเที่ยวที่เดินทางรวมทุกประเภทการให้บริการจึงอาจไม่สะท้อนระดับการแข่งขันเฉพาะอุตสาหกรรมการบินได้มากนัก

ดังนั้นดัชนีวัดการกระจุกตัวของตลาด HHI ที่คำนวณจากจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางโดยสายการบินต่างๆ แยกรายเส้นทาง อาจเป็นเครื่องมือที่เหมาะสมในการวัดระดับการแข่งขันในแต่ละเส้นทางบิน กล่าวคือเมื่อดัชนี HHI เพิ่มสูงขึ้นแสดงให้เห็นถึงการผูกขาดในเส้นทางบินของสายการบินที่เพิ่มมากขึ้นซึ่งจะส่งผลให้อำนาจในการกำหนดราคาโดยสายการบินนั้นเพิ่มสูงขึ้นไปด้วย โดยในปัจจุบันเส้นทางที่มีการแข่งขันระหว่างสายการบินสูงจะมีดัชนี HHI ไม่เกิน 0.5 หากมากกว่านั้นจะเริ่มมีการผูกขาดในเส้นทางบินโดยสายการบินใดสายการบินหนึ่ง

ประกอบกับจากผลการศึกษาตัวอย่างในต่างประเทศจะเห็นได้ว่าการที่หลายประเทศที่ใช้การใช้กลไกตลาดในการกำหนดราคาโดยสายการบินเพื่อให้ผู้โดยสารได้รับบริการที่สะดวกสบายและมีทางเลือกในการใช้บริการมากยิ่งขึ้น รวมทั้งข้อสำคัญคือทำให้ราคาโดยสายการบินต่ำลงและมีอัตราค่าโดยสารพิเศษมากยิ่งขึ้น ดังนั้นหากเส้นทางบินใดมีดัชนี HHI ต่ำแสดงให้เห็นถึงการแข่งขันระหว่างสายการบินสูงก็ควรปล่อยให้สายการบินสามารถกำหนดราคาโดยสายการบินได้โดยเสรีและใช้กลไกตลาดเป็นตัวควบคุมราคาโดยสายการบิน แต่ทั้งนี้ภาครัฐโดยกรมการขนส่งทางอากาศควรมีการตรวจวัดระดับการแข่งขันในตลาดอย่างต่อเนื่องเพื่อป้องกันการทำสงครามราคาของสายการบินขนาดใหญ่ที่ต้องการกำจัดคู่แข่งออกจากตลาดซึ่งจากตรงนี้เองสามารถใช้เครื่องมือทางกฎหมายได้แก่ พ.ร.บ.การแข่งขันทางการค้า มาใช้ป้องกันการผูกขาดที่อาจจะเกิดขึ้นในอุตสาหกรรม เพราะถึงแม้ว่าต้นแบบการ Deregulation อย่างสหรัฐอเมริกา ก็ยังคงใช้กฎหมายที่เรียกว่า Antitrust Law และประเทศยุโรปที่ใช้กฎหมาย Competitive Law มาควบคุมและป้องกันการผูกขาดที่เกิดขึ้นในอุตสาหกรรมการบินของตน รวมทั้งอาจนำเครื่องมือที่ใช้จำกัดการเข้า/ออกตลาดที่เห็นผลได้ชัดคือ การจัดสรร Slot โดยกำหนดโควตาสำหรับสายการบินขนาดใหญ่และการจัดช่วงเวลาบางส่วนให้สายการบินขนาดเล็กหรือสายการบินทางเลือกอื่น เช่น เที่ยวบินเช่าเหมาลำ

6.4.2 เส้นทางบินรองหรือเส้นทางบินที่ไม่มีการแข่งขัน

สำหรับเส้นทางบินกลุ่มนี้จะมีดัชนี HHI ค่อนข้างสูงแสดงให้เห็นถึงอำนาจการผูกขาดของสายการบินในเส้นทางนั้นๆ ซึ่งประเทศกำลังพัฒนารวมทั้งประเทศไทยอาจไม่มีงบประมาณมากเพียงพอในการอุดหนุนและแทรกแซงราคาด้วยการประกันที่หนึ่งขั้นต่ำได้ทุกเส้นทาง ดังนั้นวิธีการกรมการขนส่งทางอากาศที่ใช้ในปัจจุบันหรือการเจรจาต่อรองหรือการขอความร่วมมือสายการบินให้เข้ามาให้บริการ ซึ่งในบางครั้งก็มีเพียงสายการบินเดียวเข้ามาให้บริการส่งผลให้ราคาโดยสายการบินในเส้นทาง

บินนั้นมีราคาสูงจนเกิดข้อร้องเรียนอยู่บ่อยครั้ง ดังนั้นกลุ่มเส้นทางบินเหล่านี้ยังคงต้องอาศัยเครื่องมือกำกับดูแลจากภาครัฐ

แต่เดิมใช้วิธีการกำหนดเพดานราคาของสายการบินที่มีต้นทุนสูงเป็นผลให้สายการบินต้นทุนต่ำฉวยโอกาสขึ้นราคาค่าโดยสารในเส้นทางบินที่มีการผูกขาดหรือช่วงฤดูการท่องเที่ยว (High Season) รวมทั้งในช่วงเวลาที่ผู้โดยสารต้องการเดินทางเร่งด่วน (ราคาซื้อ ณ จุดจำหน่ายในสนามบิน) เนื่องจากไม่ผิดหลักเกณฑ์ที่กรมการบินพลเรือนกำหนดทำให้เกิดกำไรส่วนเกินมหาศาลและเกิดรายได้ส่วนเกินที่จะนำไปชดเชยการลดราคาในเส้นทางบินที่มีการแข่งขันสูง ดังนั้นเพื่อเป็นการป้องกันปัญหาดังกล่าวภาครัฐควรกำหนดเพดานราคาต่อไปแต่ควรกำหนดเป็นต้นทุนเฉลี่ยแยกสายการบินเฉลี่ยในทุกเส้นทางบิน เพื่อให้เพดานราคาดังกล่าวสะท้อนถึง ต้นทุนและผลตอบแทนที่สายการบินนั้นควรได้รับ รวมทั้งสะท้อนการอุดหนุนต้นทุนระหว่างเส้นทางบินที่ได้กำไรและเส้นทางบินที่ขาดทุนจากการแข่งขันด้านราคาของสายการบินเกิดความเป็นธรรมต่อผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการด้วย โดยเส้นทางบินที่ถูกกำกับดูแลจะมีการเปลี่ยนแปลงดังนี้ (เส้นทางบินตามกำหนดการฤดูหนาว ปี พ.ศ.2553)



ภาพที่ 6.2 แสดงการเปลี่ยนแปลงของเส้นทางบินที่ถูกควบคุมค่าโดยสารจากแนวทางในปัจจุบันกับแนวทางที่แนะนำในการศึกษา

จากแผนภาพที่ 6.2 พบว่า หากกำกับดูแลราคาค่าโดยสารตามแนวทางการกำกับดูแลเดิม (เส้นทางบินที่มีระยะเกินกว่า 300 กม. หรือเส้นทางบินเชื่อมระหว่างภาค) เส้นทางบินที่ไม่ถูกควบคุมค่าโดยสารจะมี 2 เส้นทางบินได้แก่ กรุงเทพฯ - ตราด และ กรุงเทพฯ - โคราซ นอกจากนั้น

จะถูกควบคุมค่าโดยสารทั้งหมดและเมื่อเปรียบเทียบกับแนวทางที่นำเสนอ พบว่า เส้นทางบินที่ถูกกำกับดูแล (ระดับ HHI สูงกว่า 0.8) มีทั้งหมด 10 เส้นทางบิน ได้แก่ กรุงเทพฯ ไป ตราราด, ลำปาง, สุโขทัย, ชุมพร, ระนอง, ขอนแก่น, นครราชสีมา, พิษณุโลก, บุรีรัมย์ และ สมุย

การกำหนดเพดานราคาค่าโดยสารอาจทำได้หลายแนวทางซึ่งเพดานราคาค่าโดยสารควรสะท้อนถึงต้นทุนและผลตอบแทนที่สายการบินนั้นควรได้รับจึงอาจคำนวณได้จากตัวอย่างดังต่อไปนี้

การกำหนดอัตราขั้นสูงของค่าบริการโทรคมนาคมสำหรับบริการโทรศัพท์เคลื่อนที่ประเภทเสียงภายในประเทศ

เนื่องจากกิจการโทรคมนาคมเป็นกิจการที่มีการแข่งขันสูงโดยที่มีผู้ประกอบการในตลาดน้อยรายซึ่งแต่ละรายจะพยายามแข่งขันกันโดยใช้การแข่งขันที่ไม่ใช่ราคาเพื่อสร้างความแตกต่างให้กับผลิตภัณฑ์ รวมทั้งกิจการนี้ยังเป็นกิจการที่มีเงินลงทุนสูงยากที่ผู้ประกอบการรายใหม่จะเข้าสู่ตลาดได้เช่นเดียวกับอุตสาหกรรมการบิน จึงมีความเหมาะสมในการศึกษาเป็นตัวอย่างในการกำหนดราคาในอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศ ซึ่งการกำหนดอัตราขั้นสูงของค่าบริการโทรคมนาคมสำหรับบริการโทรศัพท์เคลื่อนที่ประเภทเสียงภายในประเทศ มีที่มาเมื่อวันที่ 4 เมษายน 2555 สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.) ได้ออกประกาศสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ เรื่อง อัตราขั้นสูงของค่าบริการโทรคมนาคมสำหรับบริการโทรศัพท์เคลื่อนที่ประเภทเสียงภายในประเทศพ.ศ.2555 เพื่อกำหนดอัตราขั้นสูงของค่าบริการใหม่โดยมีพื้นฐานของอัตราค่าตอบแทน การลงทุน และเป็นอัตราที่ยุติธรรมแก่ผู้รับใบอนุญาตและผู้ให้บริการ เพื่อเป็นการส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันที่มีประสิทธิภาพบนพื้นฐานของการแข่งขันเสรีอย่างเป็นธรรม โดยคำนึงถึงผลประโยชน์สาธารณะและภาวะของผู้บริโภค สอดคล้องต้นทุนการให้บริการ ความคุ้มค่าและการจัดสรรทรัพยากรที่มีประสิทธิภาพโดยในขณะนี้ กสทช. ได้กำหนดอัตราขั้นสูงของค่าบริการที่ 99 สตางค์ต่อนาที ซึ่งกรณีหากเป็นการส่งเสริมการขายลักษณะเหมาจ่าย ค่าบริการในแต่ละช่วงเวลาที่เหมาะสมดังกล่าวเฉลี่ยแล้วต้องไม่เกินอัตราขั้นสูงของค่าบริการในอัตรา 99 สตางค์ต่อนาที โดยมีหลักการและวิธีคำนวณอัตราขั้นสูงของค่าบริการฯ ดังนี้

สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (2552) วิธีการกำหนดอัตราขั้นสูงของค่าบริการบนพื้นฐานของอัตราค่าตอบแทนการลงทุน (Rate of Return หรือ ROR) หรือ Cost-plus regulation เป็นวิธีการกำหนดอัตราขั้นสูงของค่าบริการเพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถครอบคลุมต้นทุนในการให้บริการที่เกี่ยวข้องทั้งหมดซึ่งรวมถึงการได้รับผลตอบแทนการลงทุนที่เหมาะสมโดยคำนวณจากต้นทุนสินทรัพย์ที่ใช้ในการให้บริการต้นทุนทางการเงินค่าใช้จ่ายค่าเสื่อมราคาและภาษีมีหลักการและวิธีการคำนวณดังนี้

(1) การคำนวณจำนวนรายได้ที่ต้องได้รับ (Revenue Requirement) เพื่อให้ครอบคลุมค่าใช้จ่ายในการให้บริการตามสูตรดังนี้

$$RR = B(r) + E + D + T$$

โดย

RR = รายได้ที่ต้องการได้รับเพื่อครอบคลุมต้นทุนในการให้บริการ (Revenue Requirement)

B = ฐานอัตราค่าบริการคิดจากสินทรัพย์ที่จำเป็นต้องใช้ในการให้บริการ (Rate base)

r = ต้นทุนทางการเงินเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (Weighted Average Cost of Capital)

E = ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (Expense)

D = ค่าเสื่อมราคา (Depreciation)

T = ภาษี (Tax)

อธิบายตัวแปร

- ฐานอัตราค่าบริการ (Rate base; B) คือมูลค่าสินทรัพย์ที่จำเป็นต้องใช้ในการให้บริการในปัจจุบันโดยเป็นประเภทสินทรัพย์ในบริการที่ถูกกำกับดูแล (โดยทั่วไปรายการสินทรัพย์ที่นำมาคำนวณจะได้รับอนุญาตจากองค์กรกำกับดูแล) โดยมูลค่าสินทรัพย์ดังกล่าวนำมาใช้คำนวณหาอัตราค่าตอบแทนการลงทุนที่เหมาะสมตัวอย่างเช่นที่ดินอาคารและสินทรัพย์สนับสนุนอุปกรณ์โครงข่ายโครงข่ายเป็นต้นทั้งนี้รวมไปถึงสินทรัพย์ที่ถือครองเพื่อใช้ในกิจการโทรคมนาคมในอนาคตค่าใช้จ่ายล่วงหน้าอื่นๆและค่าเสื่อมราคาสะสมเป็นต้น

- ต้นทุนทางการเงินเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (Weighted Average Cost of Capital ; r) ต้นทุนทางการเงินเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักคืออัตราค่าตอบแทนการลงทุนที่เหมาะสมของผู้ประกอบการในกรณีนี้ใช้ทฤษฎีการกำหนดราคาสินทรัพย์ทุน (Capital Asset Pricing Model - CAPM)

- ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (Expense; E) ค่าใช้จ่ายดำเนินงานคือค่าใช้จ่ายในการให้บริการโทรคมนาคมตัวอย่างเช่นต้นทุนค่าใช้จ่ายในการสนับสนุนระบบโครงข่ายค่าใช้จ่ายทั่วไปในการสนับสนุนระบบโครงข่ายค่าใช้จ่ายส่วนกลางค่าอุปกรณ์สายเคเบิลค่าใช้จ่ายทางการตลาดค่าใช้จ่ายทั่วไปค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับงานกำกับดูแล เป็นต้น

- ค่าเสื่อมราคา (Depreciation; D) คือค่าใช้จ่ายที่ตัดจากมูลค่าของสินทรัพย์ที่กิจการใช้ประโยชน์ประจำงวดทั้งนี้เพราะสินทรัพย์ประเภทอาคารอุปกรณ์รถยนต์เป็นสินทรัพย์ที่มีไว้ใช้งานเป็นระยะเวลายาวนานและมักจะมีมูลค่าสูงจึงมีการประมาณมูลค่าจากสินทรัพย์เหล่านี้เฉลี่ยเป็นค่าใช้จ่ายแต่ละงวด

- ภาษี (Tax; T) คืออัตราภาษีที่ผู้ประกอบการมีหน้าที่ต้องชำระตามกฎหมาย

(2) การคำนวณอัตราขั้นสูงของค่าบริการต่อหน่วย เมื่อคำนวณรายได้ที่จะต้องได้รับ (Revenue requirement) แล้วจึงคำนวณหาอัตราค่าบริการต่อหน่วยโดยใช้ข้อมูลปริมาณการใช้บริการ (Volume) มาคำนวณ

$$\text{Rate} = \text{RR} / \text{Volume}$$

โดย

$$\text{Rate} = \text{อัตราขั้นสูงของค่าบริการ}$$

$$\text{RR} = \text{รายได้ที่ต้องการได้รับเพื่อครอบคลุมต้นทุนในการให้บริการ}$$

$$\text{Volume} = \text{ปริมาณการใช้บริการ}$$

กล่าวโดยสรุปได้ว่า อัตราขั้นสูงของค่าบริการโทรคมนาคมสำหรับบริการโทรศัพท์เคลื่อนที่ประเภทเสียงภายในประเทศ มีการใช้ฐานต้นทุนและปริมาณการใช้บริการที่คล้ายกัน เนื่องจากแบบจำลองการกำหนดราคาดังกล่าวเป็นที่นิยมใช้ในการกำกับดูแลกิจการสาธารณูปโภค ดังนั้นในตลาดอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศในเส้นทางบินที่มีการแข่งขันน้อยก็ควรมีการกำหนดเพดาน

ราคาค่าโดยสารต่อกิโลเมตรเพื่อป้องกันการตั้งราคาเอาเปรียบผู้โดยสารแต่ทั้งนี้ต้องคำนึงถึงผลตอบแทนที่เป็นธรรมต่อสายการบินจากการคำนวณต้นทุนที่ให้ผลตอบแทนการลงทุนที่เหมาะสม

บทที่ 7

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

ในบทนี้เป็นการสรุปผลการศึกษการเปรียบเทียบโครงสร้างอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศไทยในอดีตกับปัจจุบันและการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการกำหนดราคาค่าโดยสารในแต่ละเส้นทางของสายการบิน รวมทั้งศึกษาข้อจำกัดของแนวทางการควบคุมด้านราคาในอดีตร่วมกับแนวทางการกำกับดูแลในต่างประเทศเพื่อเป็นประโยชน์ในการกำหนดแนวทางการกำกับดูแลของภาครัฐให้มีความเหมาะสม

7.1 สรุปผลการศึกษา

ด้วยการขนส่งทางอากาศเป็นหนึ่งในสาขาการขนส่งที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศซึ่งกว่าสิบปีที่ผ่านมาอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องแต่เป็นการขยายตัวของตลาดจากการผูกขาดโดยสายการบินไทยซึ่งเป็นสายการบินแห่งชาติ แต่ต่อมาเมื่อมีการเข้ามาของสายการบินต้นทุนต่ำที่เป็นทางเลือกใหม่ให้กับผู้บริโภคปี พ.ศ. 2547 โครงสร้างอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศก็เกิดเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ จนทำให้แนวทางการกำกับดูแลด้านราคาในปัจจุบันเกิดความไม่สอดคล้องกับโครงสร้างอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศที่เปลี่ยนแปลงไป การศึกษาครั้งนี้จึงทำการศึกษาเปรียบเทียบโครงสร้างอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศ ของไทยในอดีตกับปัจจุบันเพื่อแสดงให้เห็นถึงข้อจำกัดของแนวทางการควบคุมด้านราคาในอดีต รวมทั้งศึกษาปัจจัยในการกำหนดราคาค่าโดยสารของสายการบินและเปรียบเทียบแนวทางการกำกับดูแลด้านราคาในต่างประเทศเพื่อเป็นประโยชน์ในการกำหนดแนวทางการกำกับดูแลของภาครัฐให้มีความเหมาะสม ทั้งนี้เพื่อประโยชน์สูงสุดของผู้โดยสารและก่อให้เกิดการแข่งขันที่เป็นธรรมระหว่างสายการบินและส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาในอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศ

การศึกษาจะแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ประกอบด้วย การศึกษาการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างตลาดของอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศ โดยวิธีการวิเคราะห์เปรียบเทียบโครงสร้างตลาดในอดีตกับปัจจุบันร่วมกับการคำนวณดัชนีชี้วัดการกระจุกตัวของตลาด (HHI) ส่วนที่สองเป็นการวิเคราะห์เชิงปริมาณโดยใช้แบบจำลองอธิบายปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการกำหนดราคาค่าโดยสาร

ของสายการบินในเส้นทางบินภายในประเทศและในส่วนสุดท้ายเป็นการวิเคราะห์แนวทางการกำกับดูแลด้านราคาที่เหมาะสมกับอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศ รวมทั้งศึกษากรณีตัวอย่างการกำกับดูแลด้านราคาโดยสภารในอุตสาหกรรมการบินของต่างประเทศเพื่อนำผลการศึกษาที่ได้จากทั้งสามส่วนมากำหนดแนวทางการกำกับดูแลด้านราคาที่มีความเหมาะสมต่อไป

ผลการศึกษาเปรียบเทียบโครงสร้างตลาดในอดีตกับปัจจุบันสำหรับส่วนแบ่งตลาดของสายการบินภายในประเทศมีการเปลี่ยนแปลงไปมาก ทั้งนี้เนื่องมาจากการเข้าสู่ตลาดของสายการบินต้นทุนต่ำส่งผลให้สายการบินหันมาใช้กลยุทธ์ทางการตลาดในการสร้างความแตกต่างให้กับสินค้าของตนเพื่อแย่งชิงส่วนแบ่งตลาด โดยใช้เครื่องมือการแข่งขันทางด้านราคา (Price Competition) เช่น วิธีการกำหนดเงื่อนไขและปรับลดการให้บริการที่ไม่จำเป็นสำหรับผู้โดยสารบางกลุ่มลง เพื่อลดต้นทุนการให้บริการ ทำให้ราคาต่ำลงสำหรับการแข่งขันที่ไม่ใช่ราคา (Non-Price Competition) กลยุทธ์การของสายการบินต่างๆ ถูกนำมาใช้ในลักษณะที่คล้ายกัน เช่น การเพิ่มช่องทางการจัดจำหน่ายที่ในปัจจุบันทุกสายการบินมีช่องทางการจำหน่ายทั้งการจัดจำหน่ายผ่านตัวแทน การจัดจำหน่ายผ่านทางโทรศัพท์ การจัดจำหน่ายผ่านสำนักงานขายที่ทำอากาศยาน และช่องทางอินเทอร์เน็ตที่มีความสะดวกรวดเร็วและเป็นที่ยอมรับในปัจจุบันรวมถึงส่งเสริมด้านการตลาด โดยเลือกใช้สื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ทั้ง โทรทัศน์ วิทยุ สื่อออนไลน์ หรือการติดป้ายโฆษณาตามสถานที่ต่างๆ อย่างไรก็ตามด้วยอุตสาหกรรมการบินเป็นอุตสาหกรรมที่ต้องอาศัยความเชี่ยวชาญเฉพาะและต้องการมาตรฐานด้านความปลอดภัยสูง ดังนั้นการเข้าสู่ตลาดของสายการบินต้นทุนต่ำจึงยังคงมีอุปสรรคการเข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบการสายการบินรายใหม่อยู่ได้แก่ กฎระเบียบของรัฐที่ได้เปรียบทางด้านต้นทุน และความภักดีในตราสินค้า และเมื่อพิจารณาดัชนีวัดการกระจุกตัวของอุตสาหกรรมเพื่อวัดการแข่งขันในตลาดสายการบิน โดยเปรียบเทียบกับค่าดัชนีวัดการกระจุกตัวในปี พ.ศ. 2553 เทียบกับ พ.ศ. 2546 พบว่า ในปี พ.ศ. 2553 ค่าดัชนีวัดการกระจุกตัวลดลงจากปี พ.ศ. 2546 แสดงให้เห็นถึงแนวโน้มการแข่งขันที่เพิ่มสูงขึ้นและการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างตลาดอย่างมีนัยสำคัญ

สำหรับการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อข้อกำหนดราคาโดยสภารในแต่ละเส้นทางของสายการบิน โดยใช้แบบจำลองปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการจัดราคาโดยสภารภายในประเทศของสายการบินเพื่อทดสอบปัจจัยที่มีผลต่อการกำหนดราคาโดยสภารของสายการบิน

ซึ่งผลการศึกษา พบว่า ต้นทุนการให้บริการยังคงมีผลกระทบต่อการตั้งราคาค่าโดยสาร โดยปัจจัยด้านระยะทางของเส้นทางบิน ส่งผลต่อการตั้งราคาของสายการบินมากที่สุด จากต้นทุนการให้บริการที่เพิ่มมากขึ้น ทั้ง ต้นทุนเชื้อเพลิง ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน ฯลฯ ส่งผลให้สายการบินต้นเพิ่มราคาค่าโดยสารเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย ลำดับถัดมา คือ ปัจจัยต้นทุนค่าบริการการบินของสายการบินในแต่ละเส้นทาง ที่สะท้อนให้เห็นถึงผลกระทบของการเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบินและการกำหนดค่าบริการของผู้ประกอบการสนามบินที่มีความแตกต่างกันไปตามการลงทุนของสนามบินแต่ละแห่ง ข้อจำกัดของตัวโดยสาร จากการที่สายการบินที่ให้บริการอยู่ในปัจจุบันมักจะปรับลดการให้บริการระหว่างการเดินทางบางอย่างเพื่อลดต้นทุนทำให้ค่าโดยสารถูกลงซึ่งการปรับลดการบริการเหล่านั้นจะถูกกำหนดเป็นเงื่อนไขของตัวโดยสารหากมีเงื่อนไขมากราคาค่าบริการก็จะลดต่ำลง ส่วนปัจจัยที่ส่งผลในระดับนัยสำคัญรองลงมา ได้แก่ ความสามารถในการบรรทุกของอากาศยานจำนวนนักท่องเที่ยวในจังหวัดปลายทาง ดัชนีวัดการกระจุกตัวของผู้ให้บริการ และ เวลาที่สั้นที่สุดของการเดินทางประเภทอื่นในเส้นทางเดียวกันตามลำดับ

จากการศึกษาแนวทางการกำกับดูแลด้านราคาในต่างประเทศทุกประเทศมีการให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำซึ่งมันเป็นที่มาของปัญหาการตั้งราคาค่าโดยสารให้ต่ำเพื่อกำจัดคู่แข่ง แต่ก็ยังเป็นปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดการขยายตัวของผู้โดยสารและเส้นทางบินใหม่ๆ จำนวนสนามบินที่ให้บริการก็จะแสดงถึงปริมาณความต้องการการเดินทางทางอากาศของแต่ละประเทศ โดยเฉพาะประเทศที่มีลักษณะเป็นหมู่เกาะหรือแผ่นดินขนาดใหญ่ที่การเดินทางด้วยโหมดการขนส่งอื่นไม่สะดวกก็就会有ความต้องการการเดินทางทางอากาศที่มาก เช่น ออสเตรเลีย อินโดนีเซีย สหรัฐอเมริกา ในขณะที่ประเทศไทยเป็นประเทศเป็นแผ่นดินที่มีอาณาเขตไม่มากนักและการเดินทางทางถนนมีความสะดวกสบาย การเดินทางทางอากาศภายในประเทศจึงจำกัดเพียงผู้โดยสารที่ต้องการความรวดเร็วและสะดวกสบายในการเดินทาง ในขณะที่ประเทศอังกฤษมีการขนส่งรูปแบบอื่นที่ค่อนข้างสะดวกสบาย เช่น ทางรถไฟ การเดินทางทางอากาศส่วนใหญ่เป็นการเดินทางระหว่างประเทศมีเส้นทางบินที่มีความคับคั่งที่ สนามบินฮีทโธว์ เป็นหลัก เช่นเดียวกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีเส้นทางบินรองที่ยังต้องอาศัยการควบคุมจากภาครัฐเพื่อให้เกิดราคาค่าโดยสารที่เป็นธรรม และจากข้อจำกัดของประเทศไทยในแนวทางต่างๆ ของต่างประเทศ เช่น แนวทางของประเทศอเมริกาที่ใช้วิธีการอุดหนุนเส้นทางบินรองประเทศไทยก็อาจไม่สามารถทำได้ด้วยข้อจำกัดด้านงบประมาณ เช่นเดียวกันกับการตั้งกองทุนจากส่วนท้องถิ่นเพื่อบริหารจัดการสนามบินของออสเตรเลียแต่เนื่องจากการบินจำเป็นต้องมีมาตรฐาน

ด้านความปลอดภัยสูงประเทศไทยจึงอาจยังไม่พร้อมให้อำนาจการบริหารสนามบินแก่ ส่วนภูมิภาค รวมทั้งรายได้ของสนามบินภูมิภาคส่วนใหญ่ยังคงค่อนข้างต่ำไม่เพียงพอต่อการบริหาร กิจการสนามบินโดยไม่พึ่งพางบประมาณส่วนกลาง ดังนั้นมาตรการกำกับดูแลด้วยการกำหนด เพดานราคาในเส้นทางบินรองของอังกฤษจึงมีความเหมาะสมที่สุดสำหรับการกำกับดูแลของ ประเทศไทย เพราะถึงแม้ว่าหลายประเทศจะเลือกใช้วิธีการยกเลิกการควบคุมค่าโดยสารโดยใช้ กลไกราคาเป็นตัวกำหนดราคาแต่อย่างไรก็ตามทุกประเทศก็จะประสบปัญหาเดียวกันคือ ค่าโดยสารจะลดลงในช่วงแรกของการเปิดเสรีเนื่องจากสายการบินจะพยายามใช้ กลยุทธ์การ ลดราคาให้ต่ำกว่าสายการบินคู่แข่ง ในช่วงเวลาหนึ่งจนกระทั่งสายการบินคู่แข่งต้องออกไป จากตลาดราคาค่าโดยสารก็จะกลับมาสูงกว่าราคาตั้งต้นเดิมเมื่อตลาดกลับไปสู่การผูกขาด โดยสายการบินใดสายการบินหนึ่ง ซึ่งในแง่ของผู้บริโภคก็จะได้รับผลกระทบเชิงบวกชั่วคราวจาก การได้รับบริการที่ดีขึ้นในราคาค่าโดยสารที่ต่ำลงแต่เมื่อสายการบินสามารถกำจัดคู่แข่งออกจาก ตลาดได้ ราคาค่าโดยสารและมาตรฐานการให้บริการก็จะกลับไปเหมือนในช่วงที่มีการผูกขาด ของสายการบิน

จากข้อจำกัดของแนวทางการกำกับดูแลด้านราคาในปัจจุบันที่สายการบินไม่สามารถแยก ต้นทุนรายเส้นทางบินได้ จึงใช้การคำนวณเพดานราคาจากต้นทุนเฉลี่ยทุกเส้นทางของสายการ บินที่มีต้นทุนสูงที่สุดส่งผลให้เกิดช่องว่างในการกำหนดราคาที่เอื้อประโยชน์ให้สายการบิน โดยเฉพาะ สายการบินต้นทุนต่ำมีพฤติกรรมกำหนดราคาโดยวิธีขีดเซย์ต้นทุนในเส้นทางที่ ไม่มีผลกำไรหรือเส้นทางที่มีการแข่งขันด้านราคาสูงด้วยการเพิ่มราคาค่าโดยสารในเส้นทางที่ ตนเองมีอำนาจในการผูกขาด ซึ่งเมื่อพิจารณาพร้อมกับผลการศึกษาในส่วนแรกที่ได้แสดงให้เห็นถึง การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างตลาดอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศ ดังนั้นการกำกับดูแลด้าน ราคาที่ยังคงเป็นแนวทางเดียวกับเมื่อปี พ.ศ. 2546 ซึ่งเป็นปีก่อนการเข้ามาของสายการบินต้นทุน ต่ำ จึงอาจไม่สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันและการดำเนินธุรกิจของสายการบินในปัจจุบัน

เมื่อพิจารณาผลการศึกษาร่วมกันทุกส่วน พบว่า ประเทศไทยอาจยังไม่พร้อมสำหรับการ ที่ภาครัฐจะไม่ควบคุมราคาค่าโดยสารและปล่อยให้กลไกตลาดเป็นตัวควบคุมอุตสาหกรรม เนื่องจากการดำเนินธุรกิจสายการบินของประเทศไทยยังคงต้องเผชิญกับภาวะการแข่งขันกับ สายการบินขนาดใหญ่ที่มีศักยภาพในการแข่งขันด้านราคา หรือการสร้างอุปสรรคการเข้าสู่ตลาด ของสายการบินจากการเป็นเจ้าของสนามบิน ดังนั้นจึงต้องมีการลดระดับการควบคุมร่วมกับ

อาศัยมาตรการอื่นๆ ของภาครัฐร่วมด้วยซึ่งจากการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการกำหนดราคา ค่าโดยสารของสายการบินจะแสดงให้เห็นว่า ปัจจัยด้านต้นทุนการให้บริการและปัจจัยที่สะท้อน การแข่งขันและการผูกขาดตลาดของเส้นทางบินต่างๆ ส่งผลโดยตรงต่อการกำหนดราคาของสาย การบิน ดังนั้นเพื่อให้การวัดระดับการแข่งขันในแต่ละเส้นทางมีความชัดเจนดัชนีวัดการกระจุกตัว ของตลาด (HHI) จึงอาจมีความเหมาะสมที่สุดในการแบ่งแยกเส้นทางบินหลักและเส้นทางบินรอง และเมื่อพิจารณาร่วมกับการกำกับดูแลด้านราคาในต่างประเทศจะเห็นได้ว่า ประเทศอังกฤษมี ลักษณะการคมนาคมด้วยโหมดการขนส่งอื่นสะดวกสบายสามารถแข่งขันกับการเดินทางทาง อากาศได้ อีกทั้งยังมีจำนวนสายการบินที่ให้บริการไม่แตกต่างประเทศไทยมาก จึงเป็นตัวแทนที่ เหมาะสมในการใช้เป็นแบบอย่างในการกำกับดูแลด้านราคา ดังนั้นจากผลการศึกษาทั้งหมด จึงสามารถสรุปแนวทางการกำกับดูแลด้านราคาในอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศของไทยที่มี ความเหมาะสมได้ดังนี้ในเส้นทางบินหลักหรือเส้นทางบินที่มีการแข่งขันสูงวัดได้จากดัชนีHHIทำให้ ใช้กลไกตลาดในการกำหนดราคาแต่ทั้งนี้ภาครัฐโดยกรมการบินพลเรือนต้องตรวจวัดระดับการ แข่งขันในตลาดอย่างต่อเนื่องเพื่อป้องกันการทำสงครามราคาของสายการบินขนาดใหญ่ที่ต้องการ กำจัดคู่แข่งออกจากตลาดร่วมกับการใช้เครื่องมือทางกฎหมายได้แก่ พ.ร.บ.การแข่งขันทางการค้า ฯ มาใช้ป้องกันการผูกขาดที่อาจเกิดขึ้นในอุตสาหกรรม ส่วนเส้นทางบินรองหรือเส้นทางบินที่ ไม่มีการแข่งขันดังที่กล่าวมาว่าต้นทุนการให้บริการเป็นปัจจัยสำคัญในการกำหนดราคา ค่าโดยสารจึงควรใช้มาตรการกำหนดเพดานราคาต่อไปแต่ควรเสนอต้นทุนเฉลี่ยรายสายการบิน มาใช้กำกับดูแลเพื่อให้สะท้อนถึงต้นทุนและผลตอบแทนที่สายการบินนั้นควรได้รับรวมทั้งเกิด ความเป็นธรรมต่อผู้ใช้บริการโดยไม่ขัดขวางการพัฒนาของอุตสาหกรรมการบินของประเทศ

7.2 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. จากการศึกษาพบว่าการบินทางอากาศได้รับผลกระทบจากการท่องเที่ยว ค่อนข้างมากดังนั้นการให้แรงจูงใจและส่งเสริมความร่วมมือระหว่างหน่วยงานทั้ง ภาครัฐ เอกชน (สายการบินและเจ้าของสนามบิน) หน่วยงานด้านการท่องเที่ยวของจังหวัด จะช่วยพัฒนา เส้นทางบินใหม่หรือเส้นทางที่ไม่มีให้บริการของสายการบินให้มีปริมาณการเดินทางมากขึ้น ทั้งนี้จะนำไปสู่การเพิ่มระดับการแข่งขันที่ก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้โดยสารในเส้นทางบินนั้น

2. ภาครัฐควรกำหนดดัชนีชี้วัดและกลไกการติดตามประเมินผลมาตรการการกำกับดูแลที่ นำมาใช้เพื่อให้เกิดการยอมรับและเกิดผลดีต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวม รวมทั้งไม่เป็นอุปสรรค ขัดขวางต่อการพัฒนาประเทศและสามารถรองรับการเปิดเสรีอาเซียนในปี พ.ศ.2558

7.3 ข้อจำกัดในการศึกษา และข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาเพิ่มเติมต่อไป

1. การศึกษาครั้งต่อไปอาจมีการศึกษามาตรการส่งเสริมอื่นๆ เช่น การอุดหนุนเส้นทางบินรองที่มีการแข่งขันการให้บริการระหว่างสายการบินต่ำ เพื่อทดแทนการเข้าไปกำกับดูแลด้านราคาในเส้นทางบินดังกล่าว

2. ควรประยุกต์การศึกษาในการกำกับดูแลและมาตรการส่งเสริมเกี่ยวกับค่าระวางขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศทั้งนี้เพื่อเพิ่มศักยภาพด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย

3. ควรมีการศึกษาเครื่องมือในการกำกับดูแลทางเศรษฐศาสตร์อื่นๆ อย่างต่อเนื่อง เมื่อมีการประเมินผลได้ผลเสียของแนวทางการกำกับดูแลที่ใช้อยู่ในปัจจุบันเพื่อให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

การบินพลเรือน, กรม. กองวิชาการขนส่งทางอากาศ. Airline Deregulation. เอกสารประกอบการบรรยาย ณ บริษัท การบินไทย จำกัด. กรุงเทพมหานคร. 2533.

คณะกรรมการกิจการกระจายเสียงกิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ, สำนัก. กลุ่มงานค่าธรรมเนียมและอัตราค่าบริการในกิจการโทรคมนาคม. ภาพรวมการเสนออัตราค่าบริการสำหรับบริการโทรคมนาคม. รายงานอัตราค่าบริการโทรคมนาคมประจำไตรมาสที่ 1/2555 (มกราคม-มีนาคม 2555)

คณะกรรมการกิจการกระจายเสียงกิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ, สำนัก. ภาคผนวก หลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราขั้นสูงของค่าบริการ [ออนไลน์]. 2555. แหล่งที่มา: [http://202.47.224.92/Stick frequency/News.../04420122075781.pdf](http://202.47.224.92/Stick%20frequency/News.../04420122075781.pdf) [12 มกราคม 2555]

คมสัน มีธนาถาวร. ความพึงพอใจของผู้โดยสารที่มีต่อการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ.โครงการมหาวิทยาลัยบัณฑิต, สาขาวิชาบริหารธุรกิจ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2553.

เฉลิมเกียรติ เฟื่องแก้ว. ภาพลักษณ์ของสายการบินต้นทุนต่ำ. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชาการประชาสัมพันธ์ คณะนิเทศศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2550.

ชนาธิป คำสุวรรณ. เศรษฐศาสตร์การเมืองว่าด้วยการบินต้นทุนต่ำ. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การเมือง คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2550.

ชยันต์ ตันติวิสดาการ. เศรษฐศาสตร์จุลภาค : ทฤษฎีและการประยุกต์. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2550.

นราทิพย์ ชุตินวงศ์. เศรษฐศาสตร์การจัดการ. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544.

บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. ธุรกิจการบิน (Airline Business). กรุงเทพฯ: ศูนย์วิชาการการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2548.

รัตนา สายคณิต. เศรษฐศาสตร์เพื่อการจัดการ. ใน เอกสารวิชาการ ลำดับที่ 31, คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551.

วิญญพงศ์ พรหมชาติ. ปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพของอุตสาหกรรมการบินของโลกการขนส่งผู้โดยสาร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2550.

วิรุติ รุณสวัสดิ์. ทัศนคติของผู้โดยสารชาวไทยที่มีต่อสายการบินต้นทุนต่ำเปรียบเทียบกับสายการบินเต็มรูปแบบ. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชาบริหารธุรกิจ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2552.

ศักดิ์ดา ธนิตกุล. คำอธิบายและกรณีศึกษาพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2542. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์วิญญูชน, 2553.

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. ค่าความยืดหยุ่นต่อรายได้ของการให้บริการขนส่ง. [ออนไลน์]. 2542. แหล่งที่มา: tdri.or.th/wp-content/uploads/2012/09/wb84.pdf [25 ตุลาคม 2553]

สุนิตา อรุณแสงโรจน์. ผลกระทบของสายการบินต้นทุนต่ำต่ออุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชาบริหารธุรกิจ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2546.

สุภาพวรรณ เพ็ญผ่อง. การศึกษาความเป็นไปได้ในการให้เงินอุดหนุนสายการบินในเส้นทางการบินที่ยังไม่มีการให้บริการในปัจจุบัน กรณีศึกษาเส้นทางบิน กรุงเทพฯ-แพร่. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชาการจัดการการบิน คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551.

เสวิตา จำเนียร. การวิเคราะห์ปฏิกริยาตอบโต้ระหว่างธุรกิจในอุตสาหกรรมการบินของประเทศ
ไทย. วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต, สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ คณะเศรษฐศาสตร์
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548.

อดิสรณ์ ออศิริวิกรณ์. การศึกษาผลกระทบนโยบายของรัฐเกี่ยวกับการเปิดเสรีการบินในประเทศ
ไทย. วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต, สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การเมือง คณะ
 เศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551.

ภาษาอังกฤษ

Adrangi, B., Chow G and Raffiee. Airline Deregulation, Safety and Profitability in the US.
Transportation Journal 36(4) (1997) : 44- 52.

Clougherty, J.A. US Domestic AirlineAlliances:Does the national welfare impact turn on
 strategic international gains. Contemporary Economic Policy 18(3) (2000) : 304-
 314.

Chung, J.H. The political economy of industrial restructuring in China: The case of Civil
 Aviation. The China Journal 50 (2003) : 61-82.

Dennis, W., Carlton and Jeffrey M. Perloff. Regulation and Deregulation. 4thed. Modern
 Industrial Organization: Pearson Education, (2010).

Federtco Ciliberto and Elie Tamer. Market structure and multiple equilibria in Airline
 markets. Econometrica Journal of the Econometric society 77(6)
 (November 2009) : 1791-1828.

Gautam Gowrisankaran. Competition and Regulation in the Airline Industry. Economic
 Research, Federal Reserve Bank of San Francisco, January 18, 2002.

Joanna Stavins. Price Discrimination in Airline Market: The effect of market concentration.
 Federal Reserve Bank of Boston, 1996.

Pedro L Martin. Competition in European Aviation : Pricing Policy and Market Structure.
The Journal of Industrial Economics 43(2) (1995) : 141-159.

Youdi Schipper and Piet Rietveld. Economic and Environmental Effect of Airline Deregulation. Faculty of Economics, Free University Amsterdam, 2003.

Yahua Zhang and David, K., Round. China's airline deregulation since 1997 and the driving forces behind the 2002 airline consolidations. Centre for Regulation and Market Analysis, School of Commerce, University of South Australia, 2006.

Verbeek Marno. A Guide to modern econometrics. 2nd ed. West Sussex : John Wiley & Sons, 2004.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก
ผลการประมาณค่าสัมประสิทธิ์ด้วยวิธีการ Ordinary Least Square (OLS)
แบบ Log-Linear Model

ตารางที่ ก.1
ผลการประมาณค่าสัมประสิทธิ์ด้วยวิธีการ Ordinary Least Square (OLS)
แบบ Log-Linear Model

Dependent Variable: LOG_PRICE

Method: Least Squares

Date: 07/19/12 Time: 14:57

Sample: 1 519

Included observations: 519

White Heteroskedasticity-Consistent Standard Errors & Covariance

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	2.641024	0.263591	10.01938	0.0000
LOGR	-0.202557	0.012072	-16.77973	0.0000
LOGDAY	-0.000583	0.000403	-1.447300	0.1484
LOGCAP	0.001250	0.000216	5.797338	0.0000
LOGHHI	0.055427	0.023986	2.310836	0.0212
LOG_DIST	0.498413	0.090232	5.523708	0.0000
LOGAIRCOST	0.302667	0.051566	5.869497	0.0000
LOGTIME	0.007209	0.004177	1.725939	0.0850
LOG_TRAV	-0.063984	0.025398	-2.519264	0.0121
R-squared	0.531127	Mean dependent var		3.457381
Adjusted R-squared	0.523772	S.D. dependent var		0.164646
S.E. of regression	0.113621	Akaike info criterion		-1.494710
Sum squared resid	6.583952	Schwarz criterion		-1.420977
Log likelihood	396.8771	F-statistic		72.21438
Durbin-Watson stat	1.514561	Prob(F-statistic)		0.000000

ตาราง ก.2

ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระที่ใช้ในการศึกษา (Correlation Matrix)

	PRICE	R	DAY	HHI	DIST	CAP	AIRCOST	TIME	TRAV
PRICE	1.000000								
R	-0.533169	1.000000							
DAY	-0.030945	-0.003386	1.000000						
HHI	-0.019161	-0.122255	0.001146	1.000000					
DIST	0.393137	0.036009	-0.003424	-0.368219	1.000000				
CAP	0.379805	-0.416936	0.000585	-0.176443	0.327434	1.000000			
AIRCOST	0.307672	-0.389810	0.000955	-0.206798	0.289191	0.837862	1.000000		
TIME	0.265061	0.158450	0.001183	-0.518638	0.769763	0.086486	0.071574	1.000000	
TRAV	0.078094	-0.122114	0.000220	-0.472775	0.277133	0.444538	0.575217	0.181603	1.000000

ตาราง ก.3

ผลการทดสอบความแปรปรวนของค่าคาดเคลื่อน (White Heteroskedasticity Test)

F-statistic	8.496743	Prob. F(15,503)	0.000000
Obs*R-squared	104.9203	Prob. Chi-Square(15)	0.000000

Test Equation:

Dependent Variable: RESID²

Method: Least Squares

Date: 07/20/12 Time: 02:50

Sample: 1 519

Included observations: 519

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	2106847.	1175703.	1.791990	0.0737
R	-61834.74	12432.59	-4.973602	0.0000
DAY	-2375.424	23922.43	-0.099297	0.9209
DAY ²	70.27568	723.6218	0.097117	0.9227
HHI	2798666.	2066762.	1.354131	0.1763
HHI ²	-2482495.	1584691.	-1.566548	0.1178
DIST	-6908.043	3426.240	-2.016217	0.0443
DIST ²	4.242389	2.547813	1.665110	0.0965
CAP	-12876.25	3810.080	-3.379523	0.0008
CAP ²	13.42033	9.396840	1.428175	0.1539
AIRCOST	122.6678	21.92512	5.594851	0.0000
AIRCOST ²	-0.001374	0.000343	-4.000229	0.0001
TIME	104005.7	174071.1	0.597490	0.5504
TIME ²	3361.873	8872.460	0.378911	0.7049
TRAV	0.239431	0.371723	0.644111	0.5198
TRAV ²	-8.04E-08	1.08E-07	-0.745746	0.4562
R-squared	0.202159	Mean dependent var		714657.8
Adjusted R-squared	0.178366	S.D. dependent var		1123043.
S.E. of regression	1017971.	Akaike info criterion		30.53486
Sum squared resid	5.21E+14	Schwarz criterion		30.66594
Log likelihood	-7907.797	F-statistic		8.496743
Durbin-Watson stat	1.445564	Prob(F-statistic)		0.000000

ภาคผนวก ข
กำหนดการบินประจำฤดูหนาว ปี พ.ศ.2553

กำหนดการบินประจำฤดูหนาว 2553/2554 (30ตุลาคม 2553- 26 มีนาคม 2554)

ท่าอากาศยาน	สายการบิน	ความถี่/ สัปดาห์	หมายเหตุ
สุวรรณภูมิจาก	บริษัท สายการบินนกแอร์จำกัด	21	
	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	14	
	บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	14	
นครศรีธรรมราช	บริษัทสายการบินนกแอร์ จำกัด	28	
	บริษัทไทยแอร์เอเชีย จำกัด	14	
ตรัง	บริษัทสายการบินนกแอร์ จำกัด	14	
กระบี่	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	21	
	บริษัท ไทยแอร์เอเชียจำกัด	21	
	บริษัทการบินกรุงเทพ จำกัด	10	เส้นทางกรุงเทพฯ-สมุย - กระบี่ และกลับ
			สัปดาห์ละ 7 เที่ยวบิน และเส้นทาง สมุย - กระบี่ และกลับสัปดาห์ ละ 3 เที่ยวบิน
นราธิวาส	บริษัทไทยแอร์เอเชีย จำกัด	7	
อุดรธานี	บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด	28	
	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	21	
	บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	17	เส้นทางกรุงเทพฯ - อุดรธานี และกลับ สัปดาห์ละ 14เที่ยวและเส้นทาง ภูเก็ต - อุดรธานี และกลับ สัปดาห์ละ 3เที่ยว
	บริษัท สยามเจนเนอรัล เอวิเอชั่น จำกัด	7	เส้นทาง เชียงใหม่ - อุดรธานี และกลับ สัปดาห์ละ 7 เที่ยวบิน เริ่มบิน 5 ก.พ. 54

อุบลราชธานี	บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	17	เส้นทาง กรุงเทพฯ - อุบลราชธานี และกลับ สัปดาห์ละ 14 เที่ยวบินและ เส้นทาง ภูเก็ต - อุบลราชธานี และ กลับ สัปดาห์ละ 3 เที่ยวบิน
	บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด	21	
	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	14	
ปาย	บริษัท สยามเจนเนอรัล เอวิเอชัน จำกัด	21	หยุดบินตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2554
แม่ฮ่องสอน	บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด	14	
พิษณุโลก	บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด	14	
ขอนแก่น	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	21	
บุรีรัมย์	บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด	2	
สกลนคร	บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด	7	
นครพนม	บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด	7	
ลำปาง	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด	7	
น่าน	บริษัท สยามเจนเนอรัลเอวิเอชัน จำกัด	7	หยุดบินตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2554
	บริษัท แอปเปิ้ลแอร์ทราเวลเลอร์ จำกัด	4	

แม่สอด	(ปัจจุบันมีบริษัท ไชลาร์ เอวีเอชขึ้นทำการบินแบบไม่ประจำ)		
ชุมพร	(ปัจจุบันมีบริษัท ไชลาร์ เอวีเอชขึ้นทำการบินแบบไม่ประจำ)		
เลย	บริษัท แสบปีแอร์ทราเวลเลอร์ จำกัด	3	
ระนอง	บริษัท แสบปีแอร์ทราเวลเลอร์ จำกัด	2	
แพร่	(ปัจจุบันมีบริษัท ไชลาร์ เอวีเอชขึ้นทำการบินแบบไม่ประจำ)		
ร้อยเอ็ด	(ปัจจุบันมีบริษัท ไชลาร์ เอวีเอชขึ้นทำการบินแบบไม่ประจำ)		
หัวหิน	บริษัท แสบปีแอร์ทราเวลเลอร์ จำกัด	2	หยุดบิน 1 มีนาคม 2554
นครราชสีมา	บริษัท แสบปีแอร์ทราเวลเลอร์ จำกัด	11	บินเส้นทางนครราชสีมา-หัวหิน และกลับ
			สัปดาห์ละ 2 เที่ยวบิน
			นครราชสีมา-ภูเก็ต และกลับสัปดาห์ละ 3 เที่ยวบิน
			นครราชสีมา-เชียงใหม่ และกลับสัปดาห์ละ 2 เที่ยวบิน กรุงเทพฯ- นครราชสีมา และกลับสัปดาห์ละ 4 เที่ยวบิน (หยุดบิน 1 มีนาคม 2554)

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นางสาวปารมิตา อุทาสิน เกิดเมื่อวันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2525 จังหวัดกรุงเทพมหานคร สำเร็จการศึกษาเศรษฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ในปี 2547 และเข้าศึกษาต่อหลักสูตรเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในปี พ.ศ. 2552