



## ความเป็นมาและแนวคิดเกี่ยวกับศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศ

### 2.1 ประวัติความเป็นมาและแนวคิดของศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศ (Hubing)

สถานการณ์และแนวคิดริเริ่มต่าง ๆ ทั้งในอดีตและปัจจุบัน ที่เกิดขึ้นในสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นประเทศมหาอำนาจนั้น ย่อมส่งผลกระทบต่อทั้งทางดี และทางเสีย ซึ่งอาจส่งผลทั้งทางตรงและทางอ้อม ต่อประเทศต่าง ๆ เกือบทั่วภูมิภาคของโลก เช่นเดียวกับแนวคิดริเริ่ม เรื่อง “ศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศ” ของสหรัฐอเมริกาที่เล็งเห็นความสำคัญของการขนส่งทางอากาศ มีความสำคัญ และเป็นตัวจักรสำคัญที่มีผลต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวมของสหรัฐฯ ดังนั้น สหรัฐฯ จึงเห็นว่ามี ความจำเป็นที่จะต้องมีกฎหมายเข้ามาควบคุม และด้วยเหตุนี้ ในปี ค.ศ. 1938 รัฐบาลสหรัฐอเมริกา จึงได้มีการบัญญัติกฎหมายเพื่อรองรับเกี่ยวกับการเดินอากาศภายในประเทศที่เรียกว่า “Civil Aeronautics Act of 1938” และได้นำมาบังคับใช้ในขณะนั้น และมีวัตถุประสงค์หลัก เพื่อควบคุม การแข่งขันระหว่างสายการบินภายในประเทศ เนื่องจากก่อนหน้านี้ไม่มีกฎหมายควบคุมดังกล่าว ทำให้มีการแข่งขันกันอย่างรุนแรง ซึ่งส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม ก่อให้เกิดความไม่มั่นคงต่อผู้ลงทุน และความปลอดภัยของผู้เดินทาง

กล่าวโดยสรุปได้ว่า หลังจากมีการประกาศบังคับใช้กฎหมายฉบับดังกล่าว ในปี ค.ศ. 1938 เป็นต้นมา สายการบินต่าง ๆ ก็สามารถดำเนินธุรกิจการบินไปในทางที่ดีขึ้น แต่ข้อเสียของ กฎหมายฉบับนี้ ทำให้ประชาชนไม่มีอำนาจต่อรองในการเดินทางได้เหมือนที่ผ่านมา

ต่อมาในปี ค.ศ. 1960 ระบบเศรษฐกิจของสหรัฐฯ และประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก เริ่มมีปัญหา จึงได้มีการตั้งคำถามเรื่อง ประชาชนหรือผู้บริโภคได้ประโยชน์อะไรจากกฎหมายฉบับนี้ และด้วยข้อคิด ที่ว่าผู้บริโภคควรจะเป็นผู้ที่ได้รับประโยชน์มากกว่า จึงเป็นเหตุของแนวคิดที่จะมีการปรับเปลี่ยน แก่ไขกฎหมายฉบับนี้ อย่างไรก็ตาม เรื่องนี้ได้มีการถกเถียงกันอย่างกว้างขวางถึงข้อดีและข้อเสีย แต่ต่อมาหลังปี ค.ศ. 1970 กระแสความกดดันทวีมากขึ้น ทั้งภายในและภายนอกประเทศ โดยเฉพาะประเทศในแถบยุโรป ซึ่งต่อมาได้เกิดปัญหาเรื่องน้ำมัน (Fuel Crisis) ระหว่างปี ค.ศ. 1973 - 1974 เป็นเหตุให้เกิดกระแสผลักดันจากฝ่ายต่าง ๆ เพื่อให้มีการเปิดน่านฟ้าเสรี (Deregulation) และปลายปี ค.ศ. 1974 จากกระแสความกดดันที่ได้ดำเนินมาเป็นเวลากว่า 10 ปี จึง ได้บรรลุผลสำเร็จเป็นครั้งแรก โดยศาลสหรัฐฯ “The Senate Judiciary Subcommittee On Administrative Practice and Procedures” หรือเรียกอีกชื่อหนึ่งว่า “Kennedy hearings” โดยมี

จุดมุ่งหมายสำคัญในการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงกฎหมายควบคุมการขนส่งทางอากาศ (The Civil Aeronautics Board procedures and Controls) หลังจากนั้น เพียงไม่กี่เดือน ได้มีรายงานการศึกษาจาก CAB Special Staff on Regulatory Reform ให้ความเห็นสนับสนุนอย่างจริงจังในการประกาศใช้นโยบาย “Deregulation of United States’ domestic Air Services” ภายใต้เหตุผลเพื่อการสนับสนุนว่า –

1. เป็นการเปิดโอกาสของสายการบินที่จะบินไปยังตลาดหรือเส้นทางที่มีพิสัยไกล (Long - haul trunkline markets)
2. ปกป้องสายการบินที่มีสมรรถภาพต่ำกว่า (Inefficient countries)
3. แก้ไขปัญหาค่าจ้างแรงงานและค่าบริการสูง (High labour cost and high cost type of services)
4. เพื่อให้เกิดการแข่งขันด้านราคา และไม่มีทางเลือกอื่นให้กับผู้เดินทาง (Prices strategy shortage and no-choice services)

จากการตัดสินใจดังกล่าว ทำให้รัฐบาลสหรัฐฯ ต้องตัดสินใจร่างกฎหมาย “Deregulation bill” ในปี ค.ศ. 1976 และต่อมา ประธานาธิบดี Carter ได้นำกฎหมายฉบับนี้ ผ่านสภา Congress เมื่อวันที่ 24 October 1978 และได้ประกาศให้มีผลบังคับใช้ ตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา ที่เรียกว่า “The Airline Deregulation Act”

## 2.2 การกำเนิดของ ศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศ (Hubing)

หลังจากรัฐบาลของประธานาธิบดี Carter ได้เปลี่ยนแปลงนโยบายเกี่ยวกับกฎหมายน่านฟ้าเสรีของสหรัฐฯ ซึ่งส่งผลทั้งภายในและภายนอกประเทศ โดยมีเหตุผลหลัก 3 ประการ คือ

1. เพื่อปกป้องสิทธิประโยชน์ของผู้บริโภค โดยเฉพาะเรื่องราคา
2. ภายใต้ความเชื่อที่ว่า หากมีการแข่งขันอย่างเสรีแล้ว ผู้บริโภคจะได้รับประโยชน์มากกว่า
3. ส่วนแบ่งการตลาดของสหรัฐฯ จะเพิ่มมากขึ้น

ผลสะท้อนที่สืบเนื่องจากกฎหมายฉบับนี้ มีผลอย่างกว้างขวางต่อสายการบินต่าง ๆ สามารถได้รับส่วนแบ่งการตลาดมากขึ้น โดยเฉพาะ เส้นทางบิน (Routes) ที่มีการเดินทางหนาแน่น ซึ่งในอดีตจะมีการผูกขาด ทำให้สายการบินที่มีสมรรถภาพต่ำกว่า ไม่สามารถดำเนินการได้ และ

ต้องปิดกิจการไปเป็นจำนวนมากในขณะนั้น โดยรัฐบาลสหรัฐฯ เชื่อว่า กฎหมายฉบับนี้จะส่งผลดีในระยะยาว แต่ผลกระทบที่ตามมา คือ การเจรจาเรื่องขอสิทธิการบินระหว่างประเทศได้เปลี่ยนแปลงไปเนื่องจากการเจรจาสิทธิการบินฯ ได้นำกฎหมายฉบับ Deregulation มาในการเจรจาดำเนินการด้วยซึ่งเป็นผลกระทบโดยรวม ทำให้เกิดการแข่งขันทั้งภายในและภายนอกประเทศอย่างรุนแรง

ด้วยสถานการณ์และสภาวะแวดล้อมของโลกในขณะนั้น สายการบินต่าง ๆ จำเป็นต้องดำเนินการปรับเปลี่ยนนโยบายและกลยุทธ์ในการแข่งขัน เพื่อให้สามารถอยู่รอดได้ จึงได้คิดหากลยุทธ์การตลาดขึ้นมา โดยคำนึงถึงปัจจัยหลัก ๆ ดังนี้

1. ราคา
2. ต้นทุนการผลิต
3. ประสิทธิภาพและการยกระดับการให้บริการ
4. การขยายเครือข่ายเส้นทางบิน โดยความร่วมมือกับสายการบินระหว่างประเทศอื่น ๆ
5. การปรับเครือข่ายเพื่อให้มีผลต่อรายได้และความอยู่รอดของสายการบิน
6. นโยบายการใช้เครื่องบินและประเภทเครื่องบินอย่างมีประสิทธิภาพ
7. การวางแผนเครือข่ายการบินอย่างมีประสิทธิภาพ
8. ความสามารถในการแข่งขัน

จากสถานการณ์ที่บีบบังคับดังกล่าวที่เกิดขึ้น ทำให้ทุกสายการบินนำแนวคิดเกี่ยวกับ Hub มาใช้ เพื่อสามารถแข่งขันกับสายการบินคู่แข่งได้ โดยเน้นการสร้างพันธมิตรสายการบิน เพื่อเชื่อมเส้นทางการบินซึ่งกันและกัน เป็นการขยายเครือข่ายการบินของตน และเพิ่มขีดความสามารถในการบริการท่องเที่ยวให้มากขึ้น

เพื่อให้เห็นตัวอย่างที่ชัดเจน เกี่ยวกับประเทศไทยในขณะนี้ มีสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองเป็น Hub โดยการบินไทยเป็นสายการบินแห่งชาติที่มีกำลังการขนส่งทางอากาศประมาณ 19 ล้านคนต่อปี การขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้า จะมีทั้งการขนผ่านและขนเข้าประเทศไทย ซึ่งการต่อเครื่องบินเป็นจุดสำคัญเนื่องจากลักษณะของผู้เดินทาง ซึ่งสามารถแบ่งตามวัตถุประสงค์ของการเดินทาง ออกเป็นหลายประเภท ด้วยกัน กล่าวคือ

1. นักธุรกิจ
2. นักธุรกิจเดินทางกับครอบครัว กึ่งพักผ่อน

3. ตลาดการประชุม
4. ตลาดพิเศษ (Special Market) ซึ่งแบ่งเป็นตลาดย่อย ๆ มากมายหลายประเภท
5. Leisure Market

โดยลักษณะของตลาดเหล่านี้แตกต่างกันไป การเดินทางก็แตกต่างกันไป และจากลักษณะที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทย ที่ส่งผลให้การบินไทยสามารถรองรับตลาดทั้งนักท่องเที่ยวเข้าประเทศ และเป็นจุดแวะผ่านสำหรับเส้นทางของตลาด เอเชีย ยุโรป ออสเตรเลีย ซึ่งการบินไทยมีสมรรถภาพในการขนถ่ายทั้งผู้โดยสารและสินค้าได้อย่างคล่องตัว

จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้น จะเห็นได้ว่า แนวคิดของ Hub ได้สร้างขึ้นมาจากวัตถุประสงค์ดังนี้

1. เพิ่มเที่ยวบิน โดยใช้แนวคิดของ Hub เป็นการเพิ่มผู้โดยสาร และรายได้
2. การลดต้นทุนการผลิต
3. การใช้เครื่องบินอย่างเหมาะสมกับตลาด
4. การแข่งขันในด้านราคาอย่างมีประสิทธิภาพ

ประโยชน์ที่จะตามมาข้างต้นนี้ จะแสดงผลชัดเจนได้ต่อเมื่อมีการกำหนดจุดที่ตั้งของ Hub และการวางแผนการบริหาร การใช้ Hub อย่างถูกต้องและเหมาะสมอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องคำนึงถึงองค์ประกอบต่าง ๆ เพื่อนำมาศึกษาพิจารณาอย่างถี่ถ้วนก่อนที่จะเริ่มดำเนินการ กล่าวคือ

1. จุดภูมิศาสตร์ที่ตั้งของศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศ / Hub ควรอยู่ที่ลักษณะใด
2. เป็นจุดที่สายการบินอื่น ๆ มีความสนใจ หรือมีตลาดที่จะมาใช้บริการหรือไม่
3. ผู้บินที่มีอยู่พอที่จะสร้างเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศได้หรือไม่
4. การให้บริการและระบบของสนามบินที่จะเป็น Hub มีความพร้อมหรือไม่
5. บุคลากรที่เกี่ยวข้องของทั้งสายการบินและท่าอากาศยานมีความพร้อมหรือไม่
6. การสร้าง Hub จะเป็น Hub หรือ Sub - Hub โดยมี Spokes เข้ามาเสริมด้วยหรือไม่
7. ระยะทางการให้บริการไปแต่ละเมือง จะสั้น หรือยาว หรือจะเป็นตลาดผ่านหรือเข้าประเทศ
8. การให้บริการตลาดหลักจะเป็นเสรีภาพ ชนิดใดในเสรีภาพประเภท 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 ซึ่งจะอธิบายความหมายในส่วนต่อไป

9. การลงทุน และนโยบายของรัฐบาลที่จะเอื้ออำนวยให้สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ
10. การสร้าง Hub ต้องมีการศึกษาถึงผลเสีย โดยคำนึงถึงสนามบินที่มีอยู่ โดยเฉพาะที่มีอยู่แล้ว และที่กำลังจะสร้างเสร็จ จะมีผลคุ้มค่าหรือไม่เพียงใด

หลักการสำคัญของการจัดตั้งศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศ / Hub นั้น มุ่งเน้นที่การส่งผู้โดยสารจากจุดต้นทางหลาย ๆ จุด (Multiple Origins) โดยผ่านจุดศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศ (Hub) ของสายการบินนั้น ๆ และแจกจ่ายไปยังจุดหมายปลายทางหลาย ๆ จุดที่กำหนดขึ้น (Multiple Destinations) ซึ่งจะมีผลให้ลดเที่ยวบินของลักษณะบินตรง ไป - กลับ (City - Pair Non - stops) และจะเพิ่มจุดต่อเชื่อมไปยังเมืองต่าง ๆ มากขึ้น (Number of City - Pair Linkages)

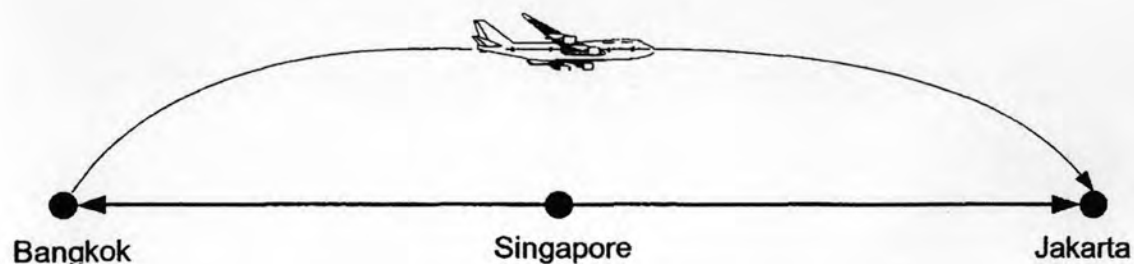
จุดประสงค์หลักของศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศ (Hub) นั้น กล่าวโดยสรุป เพื่อเป็นการเพิ่มเที่ยวบินในการรองรับผู้โดยสารได้มากขึ้น ซึ่งจะเป็นการเพิ่มรายได้มากขึ้น นอกจากนี้ จะทำให้มีสถานะได้เปรียบสายการบินคู่แข่ง

ประการสำคัญ ที่ทุกฝ่ายต้องมีการคำนึงถึง เรื่องการลงทุนจำนวนเงินมหาศาล และการวางแผนที่ถูกต้อง หากมีการดำเนินการวางแผนบนแผนกระดาษที่ละเอียดถี่ถ้วนและรอบคอบย่อมจะเห็นสิ่งที่กำลังจะดำเนินการอยู่นั้น จะเดินทางไปในทิศทางใด

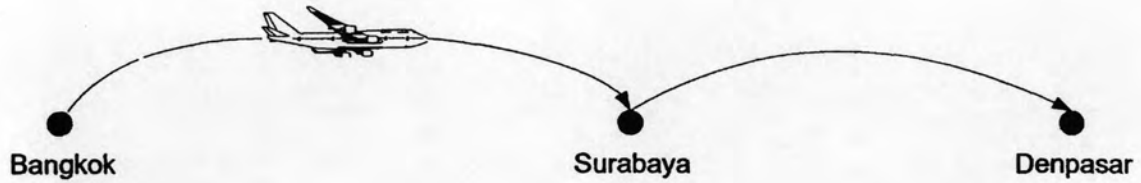
### 2.3 เสรีภาพทางอากาศ (สิทธิการบินที่ทุกประเทศใช้เป็นตัวกำหนดในการเจรจา)

เสรีภาพที่ 1 คือ การบินจากประเทศของสายการบินที่กำหนดผ่านดินแดนของประเทศที่สอง โดยไม่แวะลง

(First Freedom)



เสรีภาพที่ 2 คือ การบินจากประเทศของสายการบินที่กำหนดแวะลงในดินแดนของประเทศที่สอง โดยมีไว้เพื่อการค้า  
(Second Freedom)



เสรีภาพที่ 3 คือ การขนส่งผู้โดยสาร และ/หรือสินค้าจากประเทศของสายการบินที่กำหนดมาส่งลงในดินแดนของประเทศที่สอง  
(Third Freedom)



เสรีภาพที่ 4 คือ การขนส่งผู้โดยสาร และ/หรือสินค้าจากประเทศที่สองมาส่งลงในดินแดนของประเทศของสายการบินที่กำหนด  
(Fourth freedom)

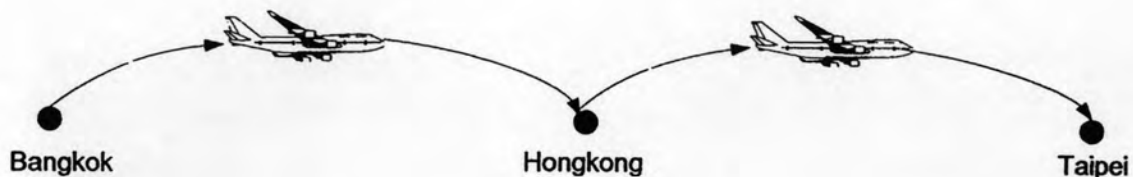


เสรีภาพที่ 5 คือ การขนส่งผู้โดยสาร และ/หรือสินค้าจากประเทศที่สองมาส่งลงในดินแดนของประเทศที่สาม และ/หรือขนจากประเทศที่สามส่งลงในดินแดนของประเทศที่สอง

- ในกรณีประเทศที่สามอยู่ระหว่างประเทศของสายการบินที่กำหนดและประเทศที่สอง เรียกว่า เสรีภาพที่ 5 ในจุดระหว่างทาง (International Point)

- ในกรณีประเทศที่สาม อยู่พื้นประเทศที่สอง เรียกว่า เสรีภาพที่ 5 ในจุดพื้น (Beyond Point)

(Fifth freedom)



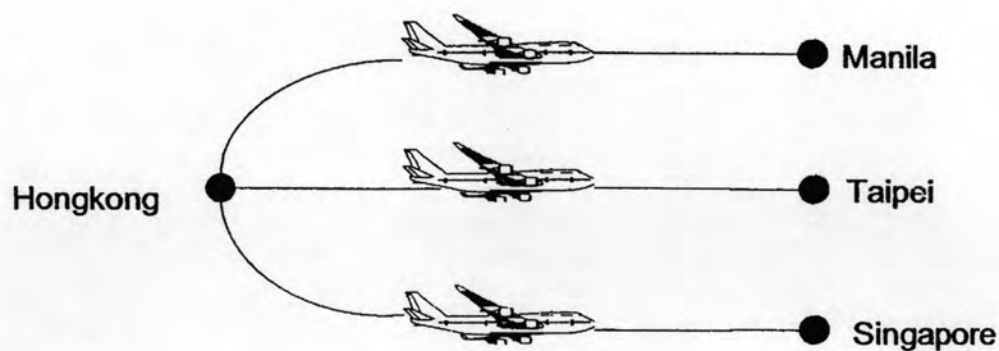
เสรีภาพที่ 6 คือ การขนส่งผู้โดยสาร และ/หรือสินค้าจากประเทศใดประเทศหนึ่ง มายังประเทศของสายการบินที่กำหนดก่อน แล้วขงต่อไปยังประเทศอื่น ๆ และ/หรือในทางกลับกัน กล่าวคือ การขนจากประเทศอื่น ๆ มายังประเทศของสายการบินที่กำหนดก่อนแล้ว ขนไปยังอีกประเทศหนึ่ง

(Sixth freedom)



เสรีภาพที่ 7 คือ การขนส่งผู้โดยสาร และ/หรือ สินค้าระหว่างประเทศอื่น กับอีกประเทศหนึ่งโดยไม่เกี่ยวข้องกับประเทศของสายการบินที่กำหนด (Change of gate)

(Seventh freedom)



เสรีภาพที่ 8 คือ โดยทั่วไปเรียกว่า Cabotage คือ การขนส่งผู้โดยสาร และ/หรือสินค้าภายใน (Domestic) ของประเทศอื่น ซึ่งจุดต้นทางและปลายทางอยู่ภายในดินแดนของประเทศเดียวกัน (Eighth freedom)



เสรีภาพที่ 9 คือ เป็นอีกรูปแบบหนึ่งของ Cabotage คือ การขนส่งผู้โดยสาร และ/หรือสินค้าภายใน (Domestic) ของประเทศอื่น โดยไม่ต้องมีจุดเริ่มต้นมาจากประเทศของตนเอง หรือจากจุดอื่น (Ninth freedom)



หมายเหตุ ในการขนส่งตามเสรีภาพทางอากาศต่าง ๆ ดังกล่าว สายการบินที่กำหนดจำเป็นต้องได้รับสิทธิการบินจากประเทศที่เกี่ยวข้องในเสรีภาพนั้น ๆ โดยมี Transit Rights สำหรับเสรีภาพที่ 1 และ 2 และมี Traffic Rights สำหรับเสรีภาพที่ 8

#### 2.4 สภาวะแวดล้อมของอุตสาหกรรมการบิน

อุตสาหกรรมการบิน เป็นธุรกิจที่มีความอ่อนไหวต่อสภาวะแวดล้อมเป็นอย่างมาก ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน ได้แก่ ภาวะเศรษฐกิจ การเมือง การดำเนินนโยบายของรัฐ ในการเปิดเสรีด้านการค้า การลงทุนรวมถึงการเปิดเสรีการบิน การส่งเสริมการท่องเที่ยว การพัฒนาเทคโนโลยี วิกฤติการณ์ต่าง ๆ ที่ก่อให้เกิดภัยคุกคามมนุษย์ เช่น ภาวะสงคราม การก่อการร้าย โรคระบาดรุนแรง ปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้บางส่วนเป็นปัจจัยสนับสนุนให้มีการขยายตัวของธุรกิจอย่างรวดเร็ว และบางส่วนเป็นปัจจัยลุดให้เกิดการชะลอตัว สายการบินจำเป็นต้องมีความไวต่อการปรับเปลี่ยนแผนกลยุทธ์ เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นตลอดเวลาเพื่อช่วงชิงความได้เปรียบแข่งขัน



ในระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมา อุตสาหกรรมการบินได้ประสบกับวิกฤติการณ์ต่าง ๆ ที่ส่งผลกระทบต่อแรงมาอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่เหตุการณ์ก่อวินาศกรรมในสหรัฐอเมริกา เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 ทำให้ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทั่วโลกลดลงมากสุดในเดือนพฤศจิกายน 2544 ถึงร้อยละ 22.9 ต่อมาได้มีสงครามต่อต้านการก่อการร้ายในอัฟกานิสถาน การลอบวางระเบิดในแหล่งท่องเที่ยวที่บาห์ลี สงครามอิรักและโรคทางเดินหายใจเฉียบพลันรุนแรง (SARS) ซึ่งทำให้ปริมาณการขนส่งทั่วโลกลดลงมากสุดในเดือน มิถุนายน 2546 ถึงร้อยละ 19.8

บัดนี้ อุตสาหกรรมการบินได้เริ่มกลับสู่สภาวะปกติและมีแรงกระตุ้นจากการขยายตัวของเศรษฐกิจโลก จากการฟื้นตัวของสหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และการเจริญเติบโตของจีน อินเดีย และ ตะวันออกกลาง ทำให้อัตราการขยายตัวของปริมาณการขนส่งในครั้งแรกของปี 2547 นี้ มีอัตราการเพิ่มสูงเกือบร้อยละ 20 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา และเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2543 ซึ่งถือว่าเป็นปีสุดท้ายที่อยู่ในภาวะปกติ อัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 8

#### 2.4.1 แนวโน้มของอุตสาหกรรมการบิน

- สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA ) ได้พยากรณ์จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศทั่วโลกระหว่างปี 2546-2550 จะมีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 4.7 ต่อปี ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และประเทศไทย จะมีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 5.2 ต่อปี สูงกว่าอัตราเฉลี่ยของโลก

- ปริมาณการขนส่งระหว่างประเทศไทยกับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งเป็นตลาดใหญ่ จะมีอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 4.3 ต่อปี เอเชียตะวันออกเฉียงใต้เติบโตเฉลี่ยร้อยละ 5.4 ต่อปี ยุโรปจะเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 4.4 ต่อปี ส่วนตลาดเอเชียใต้ ออสเตรเลีย และ ตะวันออกกลางซึ่งเป็นตลาดขนาดกลางมีการเจริญเติบโตสูงเฉลี่ยร้อยละ 6-9 ต่อปี สำหรับอเมริกาซึ่งขณะนี้มียุทธศาสตร์การบินที่ทำการตรงน้อยราย และการบินไทยทำการบินไปยังลอสแอนเจลิสเพียงจุดเดียวด้วยความถี่ 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ในระยะ 5 ปีข้างหน้าจะมีการขยายตัวสูงเนื่องจากภาวะเศรษฐกิจของอเมริกาดีขึ้น และมีอุปสงค์ของการเดินทางไปยังประเทศไทยสูง

- บริษัทฯ ได้ทำการพยากรณ์จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศไทย ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกับพยากรณ์ของ IATA กล่าวคือ ในช่วงปี 2546-2550 ซึ่ง IATA พยากรณ์จำนวนผู้โดยสารจะเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 5.2 ต่อปีนั้น บริษัทฯ คาดว่าจะเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 5.9 ต่อปี สำหรับในช่วงปี 2548/49-2552/53 ซึ่งเป็นช่วง 5 ปีของแผนนี้ บริษัทฯ คาดว่าผู้โดยสารเข้า-ออก

ประเทศไทยจะเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 6.1 ต่อปี โดยประมาณการว่า จะมีผู้โดยสาร 36 ล้านคนในปี 2552/53

ในส่วนของผู้โดยสารระหว่างประเทศไทยกับจุดต่าง ๆ ในภูมิภาคซึ่งเป็นตลาดใหญ่ จะมีการขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 5.9 ต่อปี หรือมีผู้โดยสาร 27.7 ล้านคนในสิ้นปี 2552/53 เพิ่มขึ้นจากปี 2545/46 จำนวน 11.3 ล้านคน และผู้โดยสารที่เดินทางข้ามทวีป จะมีอัตราการขยายตัวสูง เฉลี่ยร้อยละ 7.0 โดยจะมีผู้โดยสาร 8.3 ล้านคน ในปี 2552/53 เพิ่มขึ้นจากปี 2545/46 จำนวน 3.5 ล้านคน

#### 2.4.2 นโยบายเปิดเสรีการบิน

การเปิดน่านฟ้าเสรีแพร่หลายเข้ามาในเอเชียจากแรงผลักดันขององค์การการค้าโลกให้มีการเปิดเขตการค้าเสรีกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้ร่วมมือกันประกาศจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade AREA : AFTA ) เพื่อเสริมสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจและขจัดอุปสรรคทางการค้าภายในกลุ่มเร่งรัดการเปิดเสรีการค้าบริการ โดยประเทศไทยรับผิดชอบเรื่องการท่องเที่ยวและการบิน

ประเทศไทยได้ใช้นโยบายการบินเสรีในการบินระหว่างประเทศและการบินในประเทศ โดยในส่วนของการบินระหว่างประเทศได้สนับสนุนให้มีการยกเลิกกำหนดเพดานความถี่/ความจุ สำหรับสิทธิเสรีภาพที่ 3 และ 4 โดยไม่มีการจำกัดจำนวนเที่ยวการบิน และสำหรับสิทธิการบินเสรีภาพที่ 5 ให้มีการเปิดเพิ่มขึ้นตามลำดับ สำหรับการบินภายในประเทศ สายการบินเอกชนของไทย สามารถยื่นขออนุญาตทำการบินทุกเส้นทางภายในประเทศ นอกจากนี้ ยังสามารถยื่นขออนุญาตทำการบินไปยังต่างประเทศทุกเส้นทางได้ด้วยนโยบายการไม่กีดกันทางเศรษฐกิจอีก รูปแบบหนึ่ง คือการที่รัฐบาลถอนตัว หรือลดสัดส่วนการเป็นเจ้าของสายการบิน ให้เอกชนเข้าร่วมในการบริหารกิจการ และเปิดโอกาสให้ชาวต่างชาติเข้ามาถือหุ้นมากขึ้น ซึ่งขณะนี้ประเทศไทยขออนุญาตให้ชาวต่างชาติถือหุ้นได้ถึงร้อยละ 49

#### 2.4.3 ภาวะการแข่งขัน

การเปิดเสรีการบินทำให้มีการแข่งขันมากขึ้น และเกิดการแข่งขันในรูปแบบใหม่ สายการบินต่างชาติเข้ามาจัดตั้งและจดทะเบียนร่วมทุนในประเทศ เป็นการขยายศูนย์กลางการบิน (Hub) ออกสู่ต่างประเทศ ซึ่งในสมัยก่อนมีอาจทำเช่นนี้ได้ นอกจากนี้ ยังทำให้เกิดสายการบินใหม่ขึ้น

มาก อีกทั้งรูปแบบการดำเนินธุรกิจแบบสายการบินต้นทุนต่ำได้แพร่หลายอย่างรวดเร็วในภูมิภาคเอเชีย สายการบินต้นทุนต่ำจะกำหนดรูปแบบของธุรกิจและลักษณะของสินค้าบริการที่มีความเรียบง่ายและประหยัด เพื่อลดต้นทุนต่าง ๆ ให้เหลือน้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้ และกำหนดราคาต่ำโดยสารต่ำเพื่อดึงดูดผู้โดยสาร ขณะเดียวกัน สายการบินกลุ่มเดิม ๆ ที่ให้บริการอยู่ในปัจจุบันต้องปรับตัวเองเพื่อสร้างความแตกต่างด้านการบริการ มีการยกระดับและปรับปรุงผลิตภัณฑ์และบริการ นอกจากนี้ บางสายการบินได้จัดตั้งบริษัทในเครือเพื่อดำเนินธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำเพื่อแข่งขันกับสายการบินที่เกิดขึ้นใหม่

#### 2.4.4 เทคโนโลยี

บริษัทผู้ผลิตเครื่องบินได้พัฒนาเทคโนโลยีของเครื่องบินให้มีพิสัยบินไกลมากขึ้น ทำให้สายการบินสามารถพัฒนาเส้นทางบินตรงไปยังจุดหมายปลายทางไกลได้ เพิ่มความสะดวกสบายและประหยัดเวลาเดินทางให้กับผู้โดยสาร ขณะเดียวกัน อาจทำให้ท่าอากาศยานบางแห่งถูกกดดันบทบาทในการเป็นศูนย์กลางการบินได้ เนื่องจากเครื่องบินสามารถบินเข้าไปยังจุดหมายปลายทางที่ต้องการ นอกจากนี้ ยังมีการพัฒนาเครื่องบินขนาดใหญ่มาก มีความจุมากกว่า 500 ที่นั่งสามารถมีพื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวกสร้างความสุขสบายให้แก่ผู้โดยสาร และช่วยลดปัญหาในการเพิ่มความจุของที่นั่งไปยังท่าอากาศยานที่คับคั่งมีปัญหาในเรื่อง Slot Time

ในด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT) ได้มีการนำ IT มาใช้เพื่อเสริมสร้างการบริการและลดต้นทุน เช่น การสำรองที่นั่งบนอินเทอร์เน็ต ซึ่งเป็นการเพิ่มช่องทางจำหน่ายที่เข้าถึงผู้โดยสารโดยตรง ช่วยลดค่าธรรมเนียมในการสำรองที่นั่งผ่านระบบ CRS (Customer Reservation System) การออกบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (e-Ticket) การสำรองที่นั่ง การชำระเงิน และการ Check-in โดยใช้ SMS (Short Message Service) นอกจากนี้ สายการบินบางสายได้นำเทคโนโลยีมาเสริมสร้างรายได้ เช่น In-flight Broadband Internet และการส่งข้อความ (Messaging Facilities)

#### 2.4.5 ราคาน้ำมันในตลาดโลก

ราคาน้ำมันในตลาดโลกปี 2546 เพิ่มขึ้นจากปี 2545 ถึงร้อยละ 16 และยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทำลาลยสถิติราคาน้ำมันสูงสุดในปี 2547 ทำให้สายการบินต่าง ๆ ทั่วโลกต้องประสบปัญหาที่ต้นทุนในการดำเนินงานเพิ่มขึ้นเนื่องจากค่าใช้จ่ายน้ำมันเป็นต้นทุนหลักซึ่งคิดเป็นร้อยละ 20 ของต้นทุนรวมโดยประมาณ สายการบินหลายสายต้องบวกราคาค่าธรรมเนียมน้ำมัน (Fuel

Surcharge) รวมเข้าในราคาตัว จากการที่น้ำมันราคาสูง ทำให้เศรษฐกิจชะลอตัวลง กำลังซื้อจะลดลง และอาจจะเป็นผลทางด้านจิตวิทยาของผู้โดยสารที่จะมีการชะลอตัวในการเดินทางท่องเที่ยว เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการเดินทางเพิ่มขึ้น ทำให้จำนวนผู้โดยสารที่จะเดินทางทางอากาศคงจะต้องลดลงตามมาเช่นกัน ผลกระทบที่มีต่อสายการบินนอกจากต้นทุนที่เพิ่มขึ้น ยังคงต้องเผชิญกับจำนวนผู้โดยสารที่จะลดลงจากวิกฤตการณ์ของน้ำมันนี้ ทำให้เกิดอุปทานส่วนเกิน (Over Capacity) และอัตราบรรทุกลดลง

สายการบินที่มีการวางแผนล่วงหน้า ไม่ว่าจะเป็นการประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันหรือสั่งซื้อน้ำมันล่วงหน้า จะเป็นสายการบินที่ได้เปรียบ เพราะจะเป็นสายการบินที่มีต้นทุนต่ำกว่าสายการบินอื่น สามารถเรียกเก็บค่าธรรมเนียมราคาน้ำมันน้อยกว่าสายการบินอื่น และไม่จำเป็นต้องขึ้นราคาค่าตัวโดยสารมากกว่าสายการบินคู่แข่ง กลยุทธ์นี้สามารถเป็นจุดขาย จุดโฆษณา ให้ผู้โดยสารมาใช้บริการได้มากกว่าสายการบินอื่นส่งผลให้จำนวนอุปสงค์เพิ่มขึ้น และตัวต้นทุนต่ำกว่าสายการบินคู่แข่ง

#### 2.4.6 การแข่งขันของท่าอากาศยานในภูมิภาคเอเชีย

การแข่งขันในการให้บริการของท่าอากาศยานต่าง ๆ ในเอเชียนั้นได้เพิ่มขึ้นอย่างมาก ทุกท่าอากาศยานพยายามเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการสายการบิน ตลอดจนสร้างความพอใจให้กับผู้โดยสารมากที่สุด การแข่งขันของการบริการท่าอากาศยานในเอเชียนั้น นอกจากจะปรับปรุงแล้ว ท่าอากาศยานใหม่ที่เปิดให้บริการ เช่น ท่าอากาศยานใหม่ Pudong ที่เซี่ยงไฮ้สามารถให้บริการลานจอดรถเป็นจำนวนมาก ท่าอากาศยานใหม่ Bai Yun ที่เมืองกวางเจาที่เปิดให้บริการในเดือนสิงหาคม 2547 ได้ประชาสัมพันธ์ว่าเป็นท่าอากาศยานที่ทันสมัยที่สุดในภูมิภาคเอเชีย ท่าอากาศยานนานาชาติที่ฮ่องกง (Chek Lap kok) ประสบภาวะจำนวนเที่ยวบินลดลงจากวิกฤตการณ์โรค SARS และใช้ห้วงนก ได้ใช้กลยุทธ์ลดค่าธรรมเนียมในการใช้บริการท่าอากาศยาน จนทำให้จำนวนเที่ยวบินกลับมาเท่าเดิม ท่าอากาศยานชางฮี ที่สิงคโปร์ ได้ปรับปรุงกลยุทธ์เพิ่มการลงทุนด้านปรับปรุงท่าอากาศยานโดยใช้งบประมาณจำนวน 7.3 หมื่นล้านบาท สร้างท่าอากาศยานการบินแข่งกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ นอกจากนั้นท่าอากาศยานชางฮี ยังได้ก่อสร้างรถไฟฟ้าเพื่อใช้เป็นจุดอำนวยความสะดวก กรณีที่ผู้โดยสารจะต้องต่อเที่ยวบินไปยังประเทศอื่น และยังมีแผนที่จะสร้างอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น โดยมีแผนที่จะก่อสร้างในปี 2549

ในขณะนี้ประเทศไทยก็ได้เปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (หนองงูเห่า) เมื่อปลายปี 2549 ทั้งนี้เพื่อให้เป็นศูนย์กลางท่าอากาศยานของเอเชีย (Bangkok Aviation Hub of Asia) แต่สิ่ง

อำนวยความสะดวกต่างๆ (Facilities) ยังไม่แล้วเสร็จสมบูรณ์ ดังนั้น จึงเป็นความจำเป็นเร่งด่วนอย่างยิ่งที่จะดำเนินการให้แล้วเสร็จตามกำหนด เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับท่าอากาศยานอื่น

การเก็บค่าธรรมเนียมของสนามบินเป็นอีกปัจจัยหนึ่ง ที่สามารถทำให้สายการบินเข้ามาใช้บริการท่าอากาศยานปัจจุบันการทำอากาศยานของไทยมีแผนการจะจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ท่าอากาศยานจากสายการบินและผู้โดยสารเพิ่มขึ้น ซึ่งปัจจัยนี้อาจจะทำให้ปริมาณการเดินทางเข้ามาใช้บริการของสายการบินลดลง

#### 2.4.7 นโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยวของไทย

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) มีนโยบายและแผนระยะยาวในการดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาเที่ยวในประเทศไทยและใช้จ่ายมากขึ้น ซึ่งเป็นรายได้หลักของประเทศ โดยมีเป้าหมายที่จะให้นักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นจากปี 2546 จำนวน 10.1 ล้านคน เป็น 20 ล้านคน ในปี 2551 โดยมีแผนการจะออกแคมเปญระยะยาวตั้งแต่ปี 2548-2551 ภายใต้ชื่อ Happiness on Earth

ณ สิ้นปี 2546 ประเทศไทยมีนักท่องเที่ยวที่เดินทางโดยเครื่องบิน 8.2 ล้านคน คิดเป็นร้อยละ 81 ของนักท่องเที่ยวทั้งหมด ดังนั้นในปี 2551 จะมีนักท่องเที่ยวเดินทางโดยเครื่องบินประมาณ 16.2 ล้านคน ซึ่งสอดคล้องกับการพยากรณ์จำนวนผู้โดยสารของประเทศ ณ ปี 2551 จะมี 32.2 ล้านคนโดยจำนวนผู้โดยสารจะนับทั้งการเดินทางมาและกลับ ตลาดหลักสำคัญของประเทศไทย ได้แก่ ญี่ปุ่น เกาหลี จีน ไต้หวัน อังกฤษ อเมริกา เยอรมัน และออสเตรเลีย โดยสินค้าท่องเที่ยวที่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยจะนำมาส่งเสริมการขายประกอบด้วย อาหารไทย สปา การจำหน่ายสินค้าและแหล่งแฟชั่น การท่องเที่ยวเชิงนิเวศและผจญภัย กีฬาอล์ฟและดำน้ำ

#### 2.4.8 ภาวะตลาดการขนส่งสินค้าทางอากาศ

ในช่วงปี 2548 ซึ่งมีการระบาดของโรคซาร์ส สายการบินหลายสายต้องลดเที่ยวบินลงจำนวนมาก ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารทั่วโลกลดลง ร้อยละ 2.2 แต่ปริมาณการขนส่งสินค้ามีการขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.9 เนื่องจากสภาวะเศรษฐกิจโลกยังมีการเติบโตจากแรงผลักดันด้านการค้า การลงทุน โดยเฉพาะในภูมิภาคเอเชีย ทำให้มีการส่งออกและนำเข้าสินค้าจำนวนมาก และยังคงมีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้นต่อเนื่องไปอีก 5 ปีข้างหน้าได้ โดยที่ประเทศจีนและอินเดียเป็นตลาดที่มีศักยภาพโดดเด่นในภูมิภาคนี้ ในครึ่งปีแรกของปี 2547 อัตราการขนส่งสินค้าทั่วโลก

เพิ่มขึ้นร้อยละ 13 นำโดยภูมิภาคเอเชีย ทำให้สายการบินในเอเชีย คือ Korean Airlines ทำลายสถิติการขนส่งสินค้ามากเป็นอันดับ 1 แซงหน้า Federal Express นอกจากนี้ภูมิภาคตะวันออกกลางซึ่งเป็นตลาดใหม่มีอัตราการเติบโตสูง มีปริมาณขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 37.4

สำหรับประเทศไทย ธุรกิจการขนส่งทางอากาศมีทิศทางการเติบโตไปในแนวทางเดียวกันกับ GDP ของประเทศ และการเติบโตของอุตสาหกรรมขนส่งทางสินค้าทางอากาศในแถบภูมิภาค โดยในปี 2546 มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ 989,308 ตัน จัดอยู่ในอันดับ 12 ของโลก ขณะนี้รัฐบาลมีนโยบายที่จะพัฒนาระบบ Logistic ของประเทศ ให้มีความเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทั้งทางบก น้ำ อากาศ เพื่อเสริมสร้างศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาค รวมถึงการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเมื่อปลายปี 2549 ยิ่งทำให้มีพื้นที่สำหรับ Cargo Terminal เพิ่มขึ้น และพัฒนาให้เป็น Custom Free Zone ซึ่งจะอำนวยความสะดวกและดึงดูดให้สายการบินเข้ามามากขึ้น

