

แนวทางการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศอาเซียน

Guidelines on Air Freedom Rights of The Asean Conutries

เมธัส ผ่องอำไพ¹, วราภรณ์ เต็มแก้ว² และ ธัญญรัตน์ คำเพระ³

Metas Phongumpai¹, Waraporn Temkaew² and Thanyarat Khamproh³

หลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน

Master of Management in Aviation Management, Civil Aviation Training Center, Thailand

Corresponding Author, Email: Metas.ph@gmail.com¹

Received: 2024-3-17; Revised: 2024-7-25; Accepted: 2024-9-19

บทคัดย่อ

บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน รูปแบบการวิจัยเป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ คือ ตัวแทนหน่วยงานที่รับผิดชอบและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่าง ๆ ในอุตสาหกรรมการบิน จำนวน 19 คนจาก 14 หน่วยงาน ใช้วิธีคัดเลือกแบบเฉพาะเจาะจง เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยคือ แบบสัมภาษณ์เชิงลึก วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้การวิเคราะห์เนื้อหาแล้วบรรยายเชิงพรรณนา

ผลการวิจัยพบว่า ในปัจจุบันกลุ่มประเทศอาเซียนสามารถใช้เสรีภาพทางอากาศได้ถึงเสรีภาพที่ 5 ในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า อย่างไม่จำกัด ระหว่างเมืองใด ๆ ในอาเซียน สำหรับแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศ จะเริ่มด้วยการใช้เสรีภาพทางอากาศที่ 7 เนื่องจากมีความเหมาะสมและสามารถนำไปประยุกต์ในสถานการณ์ปัจจุบันได้มากกว่าเสรีภาพทางอากาศที่ 6 หลังจากนั้นจึงทยอยเพิ่มการใช้เสรีภาพทางอากาศที่ 8 ถึง 9 ในลำดับถัดไป

ข้อค้นพบที่สำคัญคือทำให้ทราบถึงการพัฒนาเสรีภาพทางอากาศ นอกจากจะต้องพิจารณาปัจจัยด้านการบินแล้วควรมีความร่วมมือในด้านเศรษฐกิจและสังคมเพื่อให้การดำเนินงานของอุตสาหกรรมการบินสามารถขับเคลื่อนไปได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

คำสำคัญ: เสรีภาพทางอากาศ, สิทธิการบิน, นโยบายการเปิดเสรีการบิน, กลุ่มประเทศอาเซียน, สถาบันการบินพลเรือน

Abstract

The purpose of this research were to propose guidelines for developing the air freedom rights of the ASEAN countries. This research is qualitative research. Key informants were 19 staffs from 14 organizations in responsible authorities and various stakeholders in aviation

industry selected by specific selection method. The research instrument was an in-depth interview form. Content analysis was used for qualitative data.

The results of this research found that ASEAN countries' air freedom rights has reached the fifth freedom in terms of transporting passengers and goods. The guidelines for developing the use of air freedom rights will begin with the use of air freedom rights No. 7, which is more relevant and applicable to the current circumstances than air freedom rights No. 6. After that, it will progressively increase the use of air freedom rights No. 8 and 9 in the following sequence.

The key findings inform the development of air freedom rights. In addition to aviation considerations, there should be economics and social collaboration so that the aviation industry's activities can proceed more efficiently.

Keywords: Air freedom rights, Freedoms of the air, Open sky policy, ASEAN countries, Civil Aviation Training Center

บทนำ

อุตสาหกรรมการบินเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่นานาชาติให้ความสำคัญ เนื่องจากเป็นอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าสูง อีกทั้งยังต้องอาศัยเทคโนโลยีขั้นสูง และเป็นอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมอื่น เช่น อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การค้าและการลงทุน เป็นต้น จะสังเกตได้จากการเติบโตของการขนส่งทางอากาศของโลกในช่วง พ.ศ. 2553 – 2562 (ก่อนสถานการณ์โควิด 19) มีปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร เพิ่มขึ้นร้อยละ 76.0 และมีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 21.2 การเติบโตในด้านการขนส่งทางอากาศส่งผลให้มีความต้องการในอุตสาหกรรมการบินเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย เช่น การผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน การซ่อมบำรุงอากาศยานและสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน เป็นต้น (องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization, 2020)

สำหรับภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกเป็นหนึ่งในภูมิภาคที่มีศักยภาพและแนวโน้มการขยายตัวการเดินทางค่อนข้างสูงโดยการเดินทางระหว่างภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกกับภูมิภาคอื่น ๆ หรือภายในภูมิภาคเดียวกัน ในปี พ.ศ. 2582 เป็นสัดส่วนรวมถึงร้อยละ 47 ของภาพรวมการเดินทางของโลก เมื่อพิจารณาศักยภาพและแนวโน้มการขยายตัวการเดินทางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้พบว่าการเดินทางระหว่างภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กับภูมิภาคอื่น ๆ หรือภายในภูมิภาคเดียวกัน ในปี พ.ศ. 2582 เป็นสัดส่วนรวมถึงร้อยละ 15 ของภาพรวมการเดินทางของโลกหรือคิดเป็นลำดับที่ 5 ของโลก (Boeing, 2020) โดยปัจจัยที่ทำให้ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ก้าวสู่การเป็นภูมิภาคที่มีการเดินทางอากาศขนาดใหญ่ขึ้นนั้นมาจากปัจจัยทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม รวมถึงปัจจัยทางด้านกฎหมาย ข้อบังคับต่าง ๆ โดยรูปแบบเสรีภาพในการปฏิบัติการบินถือเป็นเครื่องมือทางกฎหมายที่สมาชิกภายในภูมิภาคมีความตกลงเพื่อบังคับใช้ร่วมกัน

สำหรับเสรีภาพทางอากาศ (Air freedom rights) คือรูปแบบการดำเนินการของสายการบินแบบประจำมีกำหนด โดยเป็นข้อตกลงร่วมกันระหว่าง 2 ประเทศหรือกลุ่มประเทศ ถือเป็นเครื่องมือทางกฎหมายในลำดับแรกที่หน่วยงานกำกับด้านการบินหรือการแข่งขันระหว่างประเทศมีข้อตกลงระหว่างกัน ซึ่งโดยส่วนใหญ่แล้วจะเป็นหน่วยงานในการกำกับดูแลด้านผลประโยชน์ของประเทศเป็นหลัก ในรายละเอียดของการเจรจาเพื่อแลกเปลี่ยนเสรีภาพทางอากาศมีการกำหนดรายละเอียดต่าง ๆ เช่น สายการบินที่สามารถทำการบินได้ เสรีภาพทางอากาศที่สามารถใช้ได้ จุดหมายปลายทาง สายการบินที่สามารถให้บริการจำนวนเที่ยวบิน ปริมาณที่นั่งที่สามารถขนส่งได้ เป็นต้น โดยปัจจุบันในภูมิภาคอาเซียนมีข้อตกลงให้สายการบินภายในประเทศสมาชิกและสายการบินอื่น ๆ สามารถทำการบินโดยใช้เสรีภาพทางอากาศได้ตามกำหนดแต่ยังไม่ครอบคลุมทั้งหมด เนื่องจากภาพรวมลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของแต่ละประเทศยังมีความเหลื่อมล้ำ บทความวิจัยนี้จึงได้นำเสนอแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียนเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาการเจรจาต่อรอง ซึ่งผู้สนใจ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินสามารถนำไปศึกษาในประเด็นที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติมหรือพัฒนาเป็นเครื่องมือในการสนับสนุนการขนส่งทางอากาศของภูมิภาคอาเซียนต่อไป

วัตถุประสงค์การวิจัย

เพื่อนำเสนอแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน

การทบทวนวรรณกรรม

ผู้วิจัยดำเนินการศึกษาปริทัศน์วรรณกรรม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องโดยสามารถสรุปรายละเอียดสาระสำคัญได้ดังนี้

ลักษณะของเสรีภาพทางอากาศ

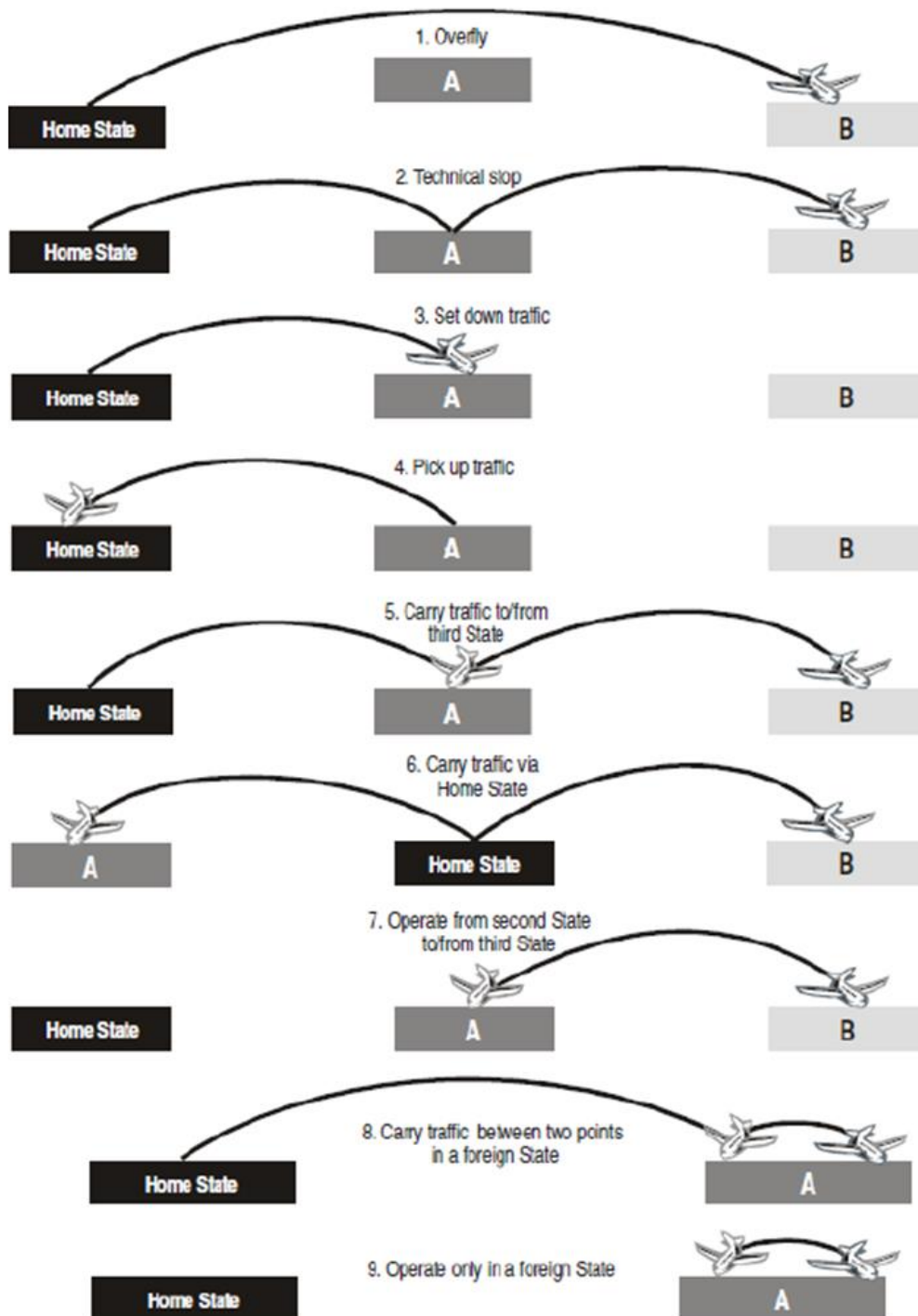
องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) เป็นหน่วยงานด้านการบินพลเรือนระหว่างประเทศของสหประชาชาติ มีภารกิจในการออกกฎระเบียบ ข้อบังคับและมาตรฐานด้านต่าง ๆ ของการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้จัดทำ Manual on the Regulation of International Air Transport (Doc 9626) กล่าวถึงภาพรวมระเบียบข้อบังคับของการเดินทางทางอากาศระหว่างประเทศ คือ ข้อบังคับการบริการทางอากาศระหว่างประเทศแบบทวิภาคี (Bilateral Regulation) และแบบพหุภาคี (Multilateral Regulation) ซึ่งประเทศสมาชิกจะต้องปฏิบัติร่วมกันและเสรีภาพทางอากาศเป็นหนึ่งใน การเข้าถึงตลาดขั้นพื้นฐาน (Basic Market Access) (International Civil Aviation Organization, 2018)

สำหรับการเข้าถึงตลาดขั้นพื้นฐานนั้นเป็นสิทธิหรือสิทธิพิเศษที่มีเงื่อนไขและจำกัด ที่มอบให้โดยรัฐหนึ่งไปยังอีกรัฐหนึ่งเพื่อใช้กับผู้ขนส่งทางอากาศหรือสายการบินที่กำหนด โดยมีรายละเอียดที่เกี่ยวข้อง เช่น ข้อกำหนดทางภูมิศาสตร์ เส้นทางที่ให้บริการทางอากาศ ข้อกำหนดทางกายภาพเกี่ยวกับการกำหนดผู้ให้บริการทางอากาศ การใช้เครื่องบินตามลักษณะทางกายภาพหรือทางภูมิศาสตร์ ข้อมูลลักษณะของเสรีภาพทางอากาศที่สามารถใช้ได้ ความจุของปริมาณผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า เป็นต้น โดยปกติจะบังคับ

ใช้กับการให้บริการทางอากาศแบบประจำมีกำหนด (Scheduled air services) ที่ขนส่งผู้โดยสารและ/หรือสินค้า โดยในส่วนของค่านิยามของเสรีภาพทางอากาศทั้ง 9 ลักษณะ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

เสรีภาพทางอากาศ (Air freedom rights) หมายถึง สิทธิทางการบินที่เกี่ยวข้องกับอำนาจอธิปไตยระหว่างรัฐ มีกำหนดไว้ 9 เสรีภาพ คือ (International Civil Aviation Organization, 2018)

1. เสรีภาพที่ 1 (first freedom) คือ สิทธิที่ให้โดยรัฐหนึ่งแก่รัฐหนึ่งหรือหลายรัฐในการบินผ่านเหนืออาณาเขตของตนโดยไม่แวะลง
 2. เสรีภาพที่ 2 (second freedom) คือ สิทธิที่ให้โดยรัฐหนึ่งแก่รัฐหนึ่งหรือหลายรัฐในการแวะลงในอาณาเขตของตน โดยไม่มีจุดประสงค์ทางการค้า เช่น แวะลงเพื่อเติมน้ำมัน ตรวจสอบเครื่องยนต์ เป็นต้น หรือที่เรียกว่าการแวะลงทางเทคนิค
 3. เสรีภาพที่ 3 (third freedom) คือ สิทธิที่ให้โดยรัฐหนึ่งแก่อีกรัฐหนึ่งในการขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าซึ่งมาจากรัฐเจ้าของสายการบิน (ออกจากรัฐแรกไปรัฐที่สอง)
 4. เสรีภาพที่ 4 (fourth freedom) คือ สิทธิที่ให้โดยรัฐหนึ่งแก่อีกรัฐหนึ่งในการขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าโดยกลับไปยังรัฐเจ้าของสายการบิน (ออกจากรัฐที่สองกลับไปรัฐแรก)
 5. เสรีภาพที่ 5 (fifth freedom) คือ สิทธิที่ให้โดยรัฐหนึ่งแก่อีกรัฐหนึ่งในการขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าในรัฐที่สองซึ่งมีเส้นทางบินมาจากรัฐที่หนึ่งและมุ่งไปยังรัฐที่สาม
 6. เสรีภาพที่ 6 (sixth freedom) คือ สิทธิในการขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าระหว่างสองรัฐ โดยใช้รัฐเจ้าของสายการบินเป็นจุดเปลี่ยนผ่าน
 7. เสรีภาพที่ 7 (seventh freedom) คือ สิทธิที่ให้โดยรัฐหนึ่งแก่อีกรัฐหนึ่งในการขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าระหว่างอาณาเขตของรัฐที่ให้สิทธิกับรัฐที่สามใด ๆ โดยไม่มีเงื่อนไขว่าการบินดังกล่าวจะต้องรวมจุดในอาณาเขตของรัฐผู้ได้รับสิทธิ กล่าวคือ สายการบินจากรัฐแรกให้บริการเส้นทางบินระหว่างประเทศของรัฐที่สองและรัฐที่สาม
 8. เสรีภาพที่ 8 (eighth freedom) คือ สิทธิในการขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าระหว่างสามจุดในอาณาเขตของรัฐผู้ให้สิทธิโดยการบินเริ่มต้นจากรัฐแรกไปยังรัฐที่สองและไปยังจุดใด ๆ ในรัฐที่สอง
 9. เสรีภาพที่ 9 (ninth freedom) คือ สิทธิในการขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าระหว่างสองจุดในอาณาเขตของรัฐผู้ให้สิทธิโดยการบินเริ่มต้นและสิ้นสุดภายในรัฐที่สอง แต่ให้บริการโดยสายการบินจากรัฐแรก
- จากเสรีภาพทางอากาศ (Air freedom rights) ทั้ง 9 แบบข้างต้น สามารถนำเสนอในรูปแบบภาพเพื่ออธิบายลักษณะการทำการบินได้ดังนี้



ภาพที่ 1 ลักษณะเสรีภาพทางอากาศ (Air freedom rights)

ที่มา: Manual on the Regulation of International Air Transport (Doc 9626), ICAO

ลักษณะการใช้เสรีภาพทางอากาศในปัจจุบันของกลุ่มประเทศในภูมิภาคต่าง ๆ ของโลก

จากการศึกษาเอกสาร ตำราและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง พบว่าการใช้เสรีภาพทางอากาศในปัจจุบันของกลุ่มประเทศต่าง ๆ มีลักษณะดังต่อไปนี้

1. ภูมิภาคยุโรป – ในปัจจุบันภูมิภาคยุโรปได้มีการกำหนดให้สามารถใช้เสรีภาพทางอากาศจนถึงเสรีภาพที่ 9 หรือ 'Cabotage' โดยกำหนดให้สายการบินมีสิทธิเท่าเทียมกันในการเข้าถึงตลาดภายในและมี

เสรีภาพในการกำหนดค่าโดยสาร ส่งผลดีทางเศรษฐกิจอย่างมากสำหรับผู้โดยสารในภาพรวมและอุตสาหกรรมการบิน นอกจากนี้ยังมีการขยายไปยังประเทศที่สามบนพื้นฐานของหลักการแลกเปลี่ยนซึ่งกันและกัน โดยขึ้นอยู่กับเงื่อนไขในข้อตกลงทวิภาคีที่กำหนดไว้ (European Commission, 2021)

2. ภูมิภาคอาเซียน – จากความตกลงพหุภาคีว่าด้วยบริการเดินอากาศ (The Multilateral Agreement on Air Services: MAAS) ในปี พ.ศ. 2552 ความตกลงพหุภาคีว่าด้วยการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ของบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ (The Multilateral Agreement for Full Liberalization of Passenger Air Services: MAFLPAS) ในปี พ.ศ. 2553 และความตกลงพหุภาคีว่าด้วยการเปิดเสรีการขนส่งสินค้าทางอากาศ (The Multilateral Agreement for Full Liberalization of Air Freight Services: MAFLAFS) ในปี พ.ศ. 2553 สามารถสรุปได้ว่าความตกลงทั้ง 3 ฉบับแสดงให้เห็นถึงรายละเอียดเสรีภาพ และข้อกำหนดของจุดหมายที่สามารถทำการบินได้ โดยฉบับที่ 1 และ 2 จะมุ่งเน้นการบินเพื่อขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ส่วนฉบับที่ 3 จะมุ่งเน้นการบินเพื่อขนส่งสินค้า หรือกล่าวโดยสรุปได้ว่าในปัจจุบันกลุ่มประเทศอาเซียนสามารถใช้เสรีภาพทางอากาศได้ถึงเสรีภาพที่ 5 ในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า อย่างไม่จำกัด ระหว่างเมืองใดๆ ในอาเซียน (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, 2564)

3. ภูมิภาคแอฟริกา – ภูมิภาคแอฟริกาได้มีการกำหนดเกี่ยวกับความสามารถในการใช้เสรีภาพทางอากาศไว้ใน YAMOUSSOUKRO DECISION (YD) Article 3 โดยประเทศในภูมิภาคสามารถใช้เสรีภาพทางอากาศได้ถึงเสรีภาพที่ 5 ในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า อย่างไม่จำกัด ทั้งนี้สำหรับการใช้เสรีภาพที่ 5 มีเงื่อนไขในการจำกัดได้ตามรายละเอียดของข้อกำหนด นอกจากนี้ยังมีการผ่อนคลายมาตรการในการกำหนดราคาโดยให้เป็นไปตามกลไกอุปสงค์ และอุปทานของตลาด (INES DELFINA MAVIE, 2015)

แนวคิด ทฤษฎี ที่เกี่ยวข้องกับอุปสรรคของการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน

ตลาดการบินเดี่ยวอาเซียนยังคงมีอุปสรรคสำคัญในภาพรวมคือ ประเทศสมาชิกอาเซียนมีความแตกต่างค่อนข้างมาก ทั้งทางเศรษฐกิจ ความพร้อมและความสามารถของแต่ละประเทศ โดยคาดว่าน่าจะมีแค่เพียงบางประเทศเท่านั้นที่สามารถดำเนินการตามแผนได้ เนื่องจากตลาดการบินเดี่ยวอาเซียนเริ่มต้นขึ้นระหว่างประเทศที่ยังไม่มีความเกี่ยวข้องอย่างเป็นทางการด้านการเมืองและเศรษฐกิจ แตกต่างกับตลาดการบินเดี่ยวยุโรปซึ่งมีข้อตกลงทางการเมืองและเศรษฐกิจที่ร่วมกันมั่นคงกว่า (สุจิต ห่วงสุวรรณ และสุธาสินี รูปแก้ว, 2560)

แนวคิด ทฤษฎี ที่เกี่ยวข้องกับบทบาทของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศ

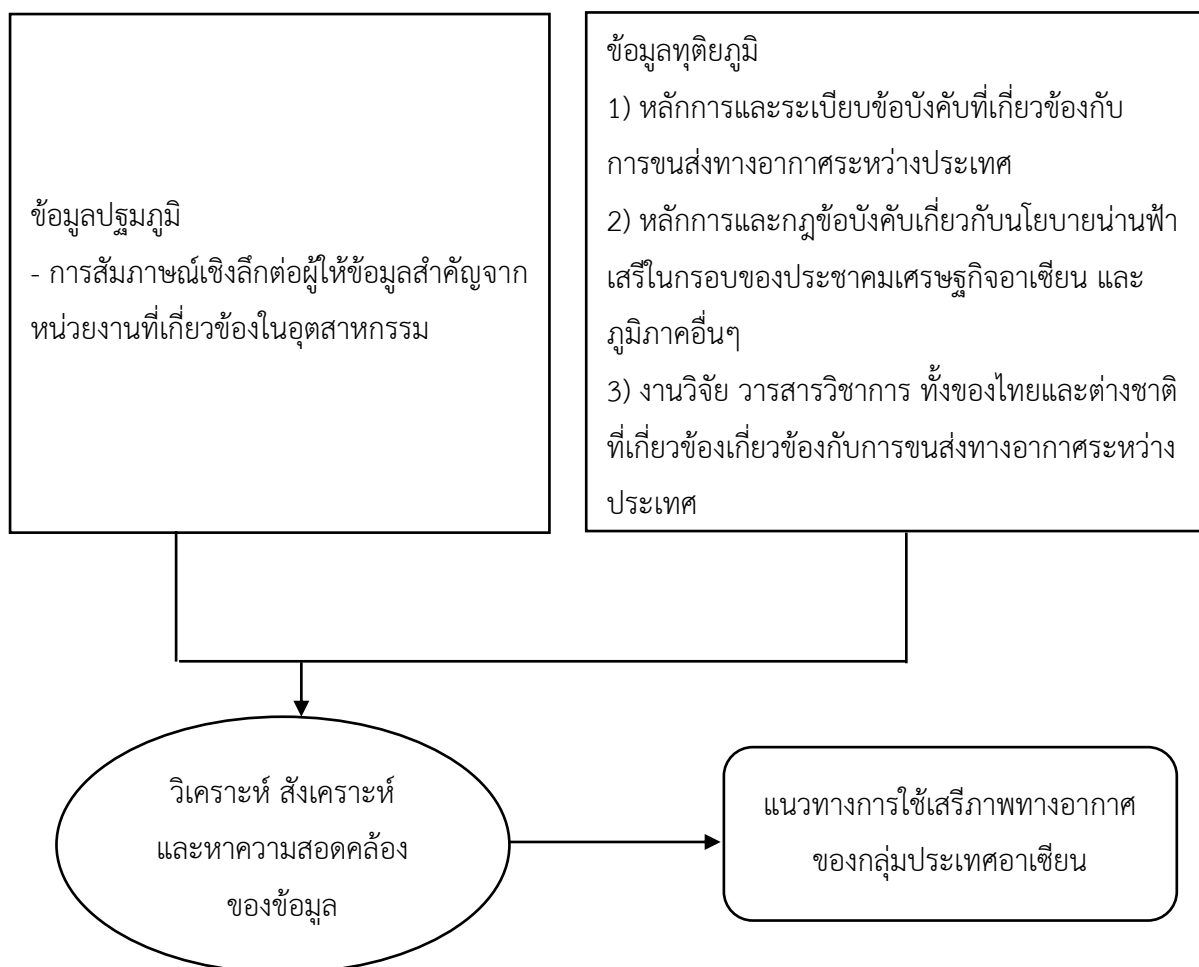
หน่วยงานที่เกี่ยวข้องประกอบด้วยทั้งภาครัฐและเอกชน เช่น รัฐบาล กระทรวงคมนาคม หน่วยงานด้านกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือน ผู้ประกอบการสายการบิน ผู้ประกอบการสนามบิน เป็นต้น สำหรับสายการบินจะเป็นผู้ใช้ประโยชน์โดยตรงในการเปิดเส้นทางบินระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียน โดยส่งผลกระทบต่อช่องทางการสร้างรายได้ที่มีความหลากหลายขึ้นและมาพร้อมกับการแข่งขันด้านราคากับสายการบินคู่แข่ง สำหรับสนามบินจะได้รับผลประโยชน์ทางอ้อมในการมีช่องทางรายได้เพิ่มขึ้นจาก



การทำตลาดของสายการบินที่มีความหลากหลายมากขึ้น ทำให้มีจำนวนผู้โดยสาร จำนวนเที่ยวบิน และการขนส่งสินค้าทางอากาศมากขึ้น โดยแต่ละหน่วยงานจะมีกลยุทธ์ที่แตกต่างกันตามบทบาทหน้าที่ โดยสามารถทำงานร่วมกันได้ (INES DELFINA MAVIE, 2015)

กรอบแนวคิดการวิจัย

งานวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (In-depth Interview) ผู้วิจัยกำหนดกรอบแนวคิดการวิจัย โดยมีรายละเอียดดังนี้



ภาพที่ 2 กรอบแนวคิดในการวิจัย

วิธีดำเนินการวิจัย

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

การศึกษานี้ใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ ผู้ให้ข้อมูลสำคัญเป็นผู้แทนจากหน่วยงานที่รับผิดชอบและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่าง ๆ ในอุตสาหกรรมการบิน โดยผู้วิจัยใช้วิธีคัดเลือกแบบเฉพาะเจาะจง ตามเกณฑ์คุณสมบัติที่กำหนด คือ เป็นผู้ปฏิบัติหน้าที่หรือเคยปฏิบัติหน้าที่ใน ฝ่าย/แผนก/กลุ่มงาน ที่เกี่ยวข้องกับการอุตสาหกรรมการบิน และ/หรือมีประสบการณ์ในอุตสาหกรรมการบินไม่น้อยกว่า 5 ปี และ/หรือ มีความรู้

ความเข้าใจลักษณะการใช้เสรีภาพทางอากาศ และผลกระทบที่เกี่ยวข้องเป็นอย่างดี โดยมีผู้ให้ข้อมูลสำคัญจำนวน 19 คน จาก 14 หน่วยงาน ได้แก่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จำนวน 1 คน บริษัทไทยแอร์เอเชีย จำกัด จำนวน 1 คน บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด จำนวน 1 คน บริษัท ไทย ไลอออน เมน ทารี จำกัด จำนวน 1 คน บริษัท ไทยเวียดเจ็ทแอร์ จอยท์ สต็อก จำกัด จำนวน 1 คน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน 1 คน บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวน 3 คน บริษัท คาเธ่ย์ แอร์เวย์ จำกัด จำนวน 1 คน บริษัท สก๊อต ไทเกอร์แอร์ จำกัด จำนวน 1 คน บริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด จำนวน 1 คน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน 4 คน กรมท่าอากาศยาน จำนวน 1 คน สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) จำนวน 1 คน และศูนย์วิจัยและบริหารวิชาการด้านการขนส่งทางอากาศ ภาควิชาวิศวกรรมการบินและอวกาศ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ จำนวน 1 คน

เครื่องมือในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาคือแบบสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview form) แบบมีโครงสร้างหรือกึ่งโครงสร้าง โดยมีการกำหนดคำถามไว้ตามลำดับ ในประเด็นที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ พร้อมทั้งร่างแนวทางการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศอาเซียน ซึ่งเป็นคำถามส่วนใหญ่ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์การวิจัย โดยผู้ให้ข้อมูลสามารถตอบคำถามและแสดงความเห็นได้อย่างอิสระ

การเก็บรวบรวมข้อมูล

1. ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary data) เป็นข้อมูลที่ได้จากแบบสัมภาษณ์ที่ใช้เก็บข้อมูลกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญจำนวน 14 ชุด จากผู้ให้ข้อมูลจำนวน 19 คน โดยเก็บในรูปแบบไฟล์อิเล็กทรอนิกส์
2. ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data) เป็นข้อมูลจากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง จากแหล่งข้อมูลต่าง ๆ ได้แก่ หลักการและระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ หลักการและกฎข้อบังคับเกี่ยวกับนโยบายน่านฟ้าเสรีในกรอบของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และภูมิภาคอื่น ๆ งานวิจัย วารสารวิชาการ ทั้งของไทยและต่างชาติที่เกี่ยวข้องเกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูล ตามรูปแบบวิธีวิจัยเป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ จากแบบสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview form) และแนวคิด ทฤษฎี งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์โดยละเอียดด้วยวิธีการเปรียบเทียบข้อมูล พิจารณาถึงปัจจัยและสถานะที่เหมาะสมกับจุดประสงค์ ดำเนินการวิเคราะห์เชิงเนื้อหา (Content Analysis) และนำมาประกอบการบรรยายข้อค้นพบตามวัตถุประสงค์การวิจัยที่กำหนด

ผลการวิจัย

จากวัตถุประสงค์การวิจัยคือ เพื่อนำเสนอแนวทางการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน ผลการศึกษาพบว่าการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน ไม่เพียงแต่การพิจารณาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับเสรีภาพทางอากาศเท่านั้น อย่างไรก็ตามยังต้องพิจารณา

ถึงประเด็นที่เกี่ยวข้องในด้านต่าง ๆ โดยผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญและข้อมูลทุติยภูมิที่ได้จากการศึกษาเอกสาร ตำราและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง แล้วนำข้อมูลที่ได้ทั้งหมดมาวิเคราะห์ให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย และสามารถสรุปผลการวิจัยในประเด็นที่เกี่ยวข้องได้ดังนี้

1. มุมมองด้านการแข่งขันและการวิเคราะห์ศักยภาพของผู้ประกอบการด้านการบิน

1.1 การแข่งขันเส้นทางบินภายในประเทศไทยมีการแข่งขันสูงมากโดยแต่ละสายการบินต่างมีเส้นทางบินที่หลากหลายทั้งจากเมืองหลัก เมืองรอง และเส้นทางข้ามภาค สำหรับการแข่งขันของเส้นทางบินภายในประเทศของประเทศในภูมิภาคอาเซียน มีการแข่งขันสูงเช่นเดียวกับประเทศไทย แต่เป็นการแข่งขันแบบผู้ขายน้อยรายที่มีความสมดุลทั้งอุปสงค์และอุปทาน โดยส่วนใหญ่มีสายการบินที่ให้บริการน้อยกว่าในประเทศไทย

1.2 การแข่งขันของเส้นทางบินระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียนมีการแข่งขันสูงเนื่องจากเป็นตลาดที่มีศักยภาพและมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องจากกลุ่มลูกค้าธุรกิจและนักท่องเที่ยว เหมาะสำหรับการทำตลาดทั้งสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินต้นทุนต่ำ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเส้นทางบินไปยังเมืองหลวงและเมืองสำคัญทางเศรษฐกิจในแต่ละประเทศ เนื่องจากมีอุปสงค์ในตลาดจำนวนมากรวมถึงมีความสามารถในการเชื่อมต่อโครงข่ายด้านการบิน

1.3 ศักยภาพของผู้ประกอบการด้านการบินในภูมิภาคอาเซียน พบว่าผู้ประกอบการด้านการบินที่เป็นแบรนด์ไทย (เช่น การบินไทย ไทยสมายล์แอร์เวย์ บางกอกแอร์เวย์และนกแอร์) มีจุดเด่นคือ ผลิตภัณฑ์และภาพลักษณ์การให้บริการแบบไทย มีฝูงบินที่หลากหลายสามารถรองรับการเดินทางในจุดหมายต่าง ๆ ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตามสายการบินเหล่านี้ยังมีข้อเสีย เช่น การบริหารจัดการต้นทุนและปัญหาการเงินของบริษัท ปัญหาด้านการปฏิบัติการบิน (Operation) ของบางสายการบิน นอกจากนั้นระบบการทำงานต่าง ๆ ภายในองค์กรยังมีความล่าช้าโดยไม่จำเป็น

สำหรับผู้ประกอบการด้านการบินที่มีแบรนด์อาเซียนเป็นส่วนประกอบ (เช่น ไทยแอร์เอเชีย ไทยไลอ้อนแอร์และไทยเวียตเจ็ทแอร์) มีจุดเด่นคือเป็นแบรนด์ที่มีระบบการจัดการที่เป็นแบบแผนเช่นเดียวกับประเทศอื่น ๆ จึงมีองค์ความรู้และประสบการณ์ทำให้เกิดมาตรฐานในการบริการโดยส่วนใหญ่มีฝูงบินในเครื่องบินขนาดใหญ่และมีแบบอากาศยานน้อยจึงทำให้สามารถคุมต้นทุนได้ดี นอกจากนั้นมีระบบโครงสร้างองค์กรจากบริษัทผู้ถือหุ้นใหญ่ในต่างประเทศทำให้มีการบริหารที่ชัดเจนและมีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตามยังมีข้อเสียและปัญหาต่าง ๆ เช่น การมุ่งเน้นการใช้กลยุทธ์ด้านราคาและเป็นการทุ่มตลาดทำให้สูญเสียงบประมาณสูงเกินความจำเป็น นอกจากนั้นยังพบปัญหาการให้บริการหลังการขาย การบริการทางโทรศัพท์หรือข้อกำหนดของตัวโดยสารที่มีความคลุมเครือ

2. มุมมองด้านการใช้ประโยชน์และผลกระทบของการเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนส่งผลให้ภาพรวมเศรษฐกิจขยายตัวมากขึ้น โดยเฉพาะการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากการขยายตัวของ

สายการบินต้นทุนต่ำและการโปรโมทตลาดการท่องเที่ยวในแต่ละประเทศ ส่งผลให้เศรษฐกิจการท่องเที่ยวและการจ้างงานขยายตัวสูงขึ้นในทิศทางเดียวกัน สำหรับสายการบินยังใช้การเปิดเสรีการบินได้ไม่เต็มขีดความสามารถ โดยส่วนใหญ่ยังคงเน้นการทำตลาดในเส้นทางบินหลักในเมืองหลวงหรือเมืองสำคัญทางเศรษฐกิจ สำหรับสนามบินจะได้รับผลประโยชน์ทางอ้อมในการมีช่องทางรายได้เพิ่มขึ้นจากการมีจำนวนผู้โดยสาร จำนวนเที่ยวบิน และการขนส่งสินค้าทางอากาศที่มากขึ้น

3. มุมมองของการเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแบบเต็มรูปแบบในอนาคต

การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแบบเต็มรูปแบบมีโอกาสเกิดขึ้นได้ยากเนื่องจากโดยปกติแล้วภูมิภาคอาเซียนยังมีความแตกต่างกันในแต่ละประเทศทั้งในด้านการเมือง เศรษฐกิจและสังคมในภาพรวม และแต่ละประเทศมีนโยบายหรือความเห็นต่อเรื่องนี้ที่แตกต่างกันออกไป เช่น บางประเทศอาจจะให้เปิดเฉพาะบางจุดบินเท่านั้น หรือบางประเทศต้องการให้เปิดจุดบินทั้งหมด เป็นต้น นอกจากนี้ แต่ละประเทศค่อนข้างปกป้องประโยชน์ของประเทศตนเองทั้งสายการบินของประเทศและจุดบินที่สำคัญ โดยการเปิดเสรีภาพทางอากาศที่ 7 มีโอกาสเป็นไปได้มากที่สุดโดยเฉพาะในส่วนของการขนส่งสินค้า สำหรับการเปิดเสรีภาพทางอากาศที่ 8 และ 9 มีความเป็นไปได้ในระยะยาวแต่อาจเกิดขึ้นได้ยาก ในกรณีของการขนส่งสินค้าสามารถเกิดขึ้นได้จริงแต่ขึ้นอยู่กับภาระจากรองของแต่ละประเทศและความต้องการของตลาด สำหรับการขนส่งผู้โดยสารควรมีการจำกัดที่น้อยอย่างเหมาะสมเนื่องจากยังต้องมีการปกป้องผลประโยชน์สำหรับสายการบินในประเทศไว้บางส่วนแต่สำหรับการขนส่งสินค้าไม่ควรจำกัดเพื่อสร้างแรงจูงใจในการประกอบกิจการและมีความยืดหยุ่นมากกว่าการขนส่งผู้โดยสาร

ในอนาคตควรมีการปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลงปัจจัยต่าง ๆ อย่างเหมาะสม เช่น การปรับปรุงกฎหมาย/ข้อตกลงระหว่างประเทศหรือภูมิภาคไปที่ระดับ การกำหนดแนวทางในการแข่งขันอย่างเป็นธรรม โดยมุ่งเน้นการพัฒนากฎระเบียบให้ทันสมัยและสามารถอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการได้อย่างเหมาะสม เป็นต้น เพื่อให้การเปิดเสรีทางการบินสามารถดำเนินไปได้

จากข้อมูลข้างต้น ผู้วิจัยได้จัดทำแนวทางการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศอาเซียน โดยมีการปรับปรุงจากร่างแนวทางฯ ที่ใช้ในการสัมมนาเชิงลึกตามความเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญและสอดคล้องกับหลักการขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) โดยมีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 1 แนวทางการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศอาเซียน

ลำดับ	ระดับเสรีภาพทางอากาศ	ชนิดการขนส่ง (ผู้โดยสาร / สินค้า)	ท่าอากาศยาน (จุดบิน)	การจำกัดปริมาณ (ผู้โดยสาร / สินค้า)
1.	7	สินค้า	จุดบินที่เป็นเมืองหลวงหรือเมืองสำคัญของแต่ละประเทศสมาชิกอาเซียน	ไม่จำกัดปริมาณสินค้า

ลำดับ	ระดับเสรีภาพทางอากาศ	ชนิดการขนส่ง (ผู้โดยสาร / สินค้า)	ท่าอากาศยาน (จุดบิน)	การจำกัดปริมาณ (ผู้โดยสาร / สินค้า)
2.	7	สินค้า / ผู้โดยสาร	จุดบินต่าง ๆ ภายในประเทศสมาชิกอาเซียน	ไม่จำกัดจำนวนที่นั่งโดยสารและปริมาณสินค้า
3.	8	สินค้า / ผู้โดยสาร	จุดบินที่เป็นเมืองหลวงหรือเมืองสำคัญของแต่ละประเทศสมาชิกอาเซียน	จำกัดจำนวนที่นั่งโดยสารแต่ไม่จำกัดปริมาณสินค้า
4.	8	สินค้า / ผู้โดยสาร	จุดบินที่เป็นเมืองหลวงหรือเมืองสำคัญของแต่ละประเทศสมาชิกอาเซียน	ไม่จำกัดจำนวนที่นั่งโดยสารและปริมาณสินค้า
5.	8	สินค้า / ผู้โดยสาร	จุดบินต่าง ๆ ภายในประเทศสมาชิกอาเซียน	ไม่จำกัดจำนวนที่นั่งโดยสารและปริมาณสินค้า
6.	9	สินค้า / ผู้โดยสาร	จุดบินที่เป็นเมืองหลวงหรือเมืองสำคัญของแต่ละประเทศสมาชิกอาเซียน	จำกัดจำนวนที่นั่งโดยสารแต่ไม่จำกัดปริมาณสินค้า
7.	9	สินค้า / ผู้โดยสาร	จุดบินที่เป็นเมืองหลวงหรือเมืองสำคัญของแต่ละประเทศสมาชิกอาเซียน	ไม่จำกัดจำนวนที่นั่งโดยสารและปริมาณสินค้า
8.	9	สินค้า / ผู้โดยสาร	จุดบินต่าง ๆ ภายในประเทศสมาชิกอาเซียน	ไม่จำกัดจำนวนที่นั่งโดยสารและปริมาณสินค้า

จากตารางที่ 1 ผู้วิจัยได้ออกแบบและปรับแนวทางการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศอาเซียนในเชิงภาพรวมของการใช้เสรีภาพทางอากาศเป็นจำนวน 8 ลำดับ เริ่มด้วยการใช้เสรีภาพทางอากาศที่ 7 เนื่องจากเสรีภาพทางอากาศที่ 7 มีความเหมาะสมและสามารถนำไปประยุกต์ในสถานการณ์ปัจจุบันได้มากกว่าเสรีภาพทางอากาศที่ 6 โดยเริ่มจากการขนส่งสินค้าแบบไม่จำกัดปริมาณสินค้านั้นก่อนในลำดับแรก ในจุดบินที่เป็นเมืองหลวงหรือเมืองสำคัญของแต่ละประเทศสมาชิกอาเซียน เนื่องจากการสร้างแรงจูงใจและมีความยืดหยุ่นมากกว่าการขนส่งผู้โดยสารและทยอยการเปิดเสรีภาพไปยังการขนส่งผู้โดยสารโดยขยายไปยังจุดบินต่าง ๆ ภายในประเทศสมาชิกอาเซียน ซึ่งไม่จำกัดจำนวนที่นั่งโดยสารและปริมาณสินค้าต่อไป หลังจากนั้นในลำดับที่ 3 - 8 จึงทยอยเพิ่มการใช้เสรีภาพทางอากาศที่ 8 ถึง 9 ในลำดับถัดไป

นอกจากแนวทางการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศอาเซียนแล้ว ยังพบประเด็นที่น่าสนใจอื่น ๆ ดังนี้

1. เนื่องจากการพัฒนาเสรีภาพทางอากาศระดับภูมิภาคโดยพร้อมกันทั้งหมดอาจเกิดขึ้นได้ยาก ดังนั้นอาจพิจารณาเริ่มจากประเทศที่มีความพร้อมก่อนในระดับทวิภาคี ระดับไตรภาคี ระดับพหุภาคี ระดับภูมิภาคย่อย ไปจนถึงระดับภูมิภาคทั้งหมด เพื่อศึกษาถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นก่อนและเป็นต้นแบบในการพัฒนาการเปิดเสรีภาพทางอากาศ ในลำดับถัดไป

2. การพิจารณาแลกเปลี่ยนผลประโยชน์หรือการเจรจาแบบข้ามอุตสาหกรรม (Cross Sector) โดยผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นกับด้านการบินเพียงอย่างเดียวอาจเกิดความได้เปรียบเสียเปรียบมากเกินไป ดังนั้นถ้าหากมีการพิจารณาแลกเปลี่ยนผลประโยชน์ข้ามอุตสาหกรรมจะทำให้แต่ละประเทศสามารถเจรจาเพื่อต่อรองถึงประโยชน์ที่จะได้รับได้สะดวกขึ้น

3. การให้ความสำคัญในการกำกับดูแลการแข่งขันอย่างใกล้ชิด เท่าเทียมและมีความเหมาะสมกับทั้งผู้ประกอบการรายใหญ่และรายเล็ก รวมถึงการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารและการปกป้องผลประโยชน์ของประเทศ

อภิปรายผล

จากการศึกษาวิจัยเรื่องแนวทางการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศอาเซียน สามารถอภิปรายผลการวิจัย ดังนี้

1. อุปสรรคของการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน พบว่าการเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแบบเต็มรูปแบบมีโอกาสเกิดขึ้นได้ยาก เนื่องจากอาเซียนยังมีความแตกต่างกันในแต่ละประเทศทั้งในด้านการเมือง เศรษฐกิจและสังคม แต่ละประเทศมีนโยบายหรือความเห็นต่อเรื่องนี้ที่แตกต่างกันออกไป เช่น บางประเทศอาจจะให้เปิดเฉพาะบางจุดบินเท่านั้น หรือบางประเทศต้องการให้เปิดจุดบินทั้งหมด เป็นต้น นอกจากนั้นแต่ละประเทศจะปกป้องประโยชน์ของประเทศตนเองทั้งสายการบินของประเทศและจุดบินที่สำคัญ ดังนั้นประเทศที่มีความสามารถในการแข่งขันสูงกว่าจะมีความได้เปรียบประเทศที่มีความสามารถในการแข่งขันต่ำกว่ามีความสอดคล้องกับสุลหุฏ ห่วงสุวรรณ และสุธาสนี รูปแก้ว (2560) ที่ศึกษาเรื่อง ตลาดการบินเดี่ยวอาเซียน: ความเป็นมาความก้าวหน้าและอุปสรรคที่พบว่า ตลาดการบินเดี่ยวอาเซียนยังคงมีอุปสรรคสำคัญในภาพรวมคือ ประเทศสมาชิกอาเซียนมีความแตกต่างค่อนข้างมาก ทั้งทางเศรษฐกิจ ความพร้อมและความสามารถของแต่ละประเทศ โดยคาดว่าจะมีแค่เพียงบางประเทศเท่านั้นที่สามารถดำเนินการตามแผนได้

2. บทบาทของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน พบว่าทั้งภาครัฐและเอกชน โดยสำหรับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีบทบาทในการดูแลภาพรวมแนวทางการเจรจาต่อรองกับประเทศหรือกลุ่มประเทศที่ต้องการ สายการบินจะเป็นผู้ใช้ประโยชน์โดยตรงในการเปิดเส้นทางบินระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียน โดยส่งผลกระทบต่อช่องทางการสร้างรายได้ที่มีความหลากหลายขึ้นและเพิ่มเครือข่ายเส้นทางบิน สำหรับสนามบินจะได้รับ

ผลประโยชน์ทางอ้อมในการมีช่องทางรายได้เพิ่มขึ้นจากการทำตลาดของสายการบินที่มีความหลากหลายมากขึ้น ทำให้มีจำนวนผู้โดยสาร จำนวนเที่ยวบิน และการขนส่งสินค้าทางอากาศที่มากขึ้น จะสังเกตได้ว่าแต่ละหน่วยงานมีบทบาทและได้รับผลกระทบที่แตกต่างกันไปโดยมีความสอดคล้องกับ INES DELFINA MAVIE (2015) ที่ศึกษาเรื่อง Strategy to fully implement on the liberalization of airspace in Mozambique พบว่าแต่ละหน่วยงานมีวัตถุประสงค์และกลยุทธ์ในการดำเนินการที่แตกต่างกันตามบทบาทหน้าที่ของแต่ละหน่วยงาน โดยสามารถร่วมกันพัฒนาเศรษฐกิจ การขนส่งทางอากาศและการท่องเที่ยวของประเทศได้อย่างยั่งยืน

3. ผลกระทบของการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลสำคัญในประเด็นที่เกี่ยวข้องพบว่า การเปิดเสรีทางการบินของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ทำให้ภาพรวมเศรษฐกิจขยายตัวมากขึ้น โดยเฉพาะการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากการขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำและการโปรโมทตลาดการท่องเที่ยวในแต่ละประเทศ ส่งผลต่อเนื่องไปยังเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและการจ้างงานขยายตัวสูงขึ้นในทิศทางเดียวกัน รวมทั้งเกิดการหมุนเวียนของเศรษฐกิจไปยังอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ยังเป็นปัจจัยสนับสนุนด้านการค้าและการลงทุนภายในภูมิภาคอีกด้วย สอดคล้องกับ InterVISTAS Consulting Inc. (2015) ที่ศึกษาเรื่อง The Economic Impacts of Air Service Liberalization พบว่าการเข้าถึงตลาดที่ดีขึ้นได้เพิ่มความสะดวกและเป็นประโยชน์ต่อผู้บริโภค การจ้างงานทั้งในอุตสาหกรรมการบินโดยตรงและอุตสาหกรรมทางอ้อมอย่างอุตสาหกรรมท่องเที่ยว และสอดคล้องกับ Tae Oum และ Anming Zhang (2010) ที่ศึกษาเรื่อง Air Transport Liberalization and Its Impacts on Airline Competition and Air Passenger Traffic พบว่า การเปิดเสรีด้านการบินทำให้สายการบินต่าง ๆ สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินธุรกิจผ่านการพัฒนาเครือข่ายภายในภูมิภาคและระหว่างภูมิภาคได้ เป็นหนึ่งในกลยุทธ์ที่ดีที่สุดในการเชื่อมต่อการเดินทางของผู้โดยสาร และทำให้เกิดการขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำและมีความสัมพันธ์อย่างนัยสำคัญต่อการเติบโตอย่างรวดเร็วของสายการบินต้นทุนต่ำนำไปสู่การแข่งขันและความถี่จำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น

ในแง่ของการแข่งขันจะมีคู่แข่งทางการค้าที่หลากหลายมากขึ้นนอกเหนือจากคู่แข่งจากภายในประเทศจะเป็นบทพิสูจน์ความสามารถของแต่ละผู้ประกอบการในบริบทของเศรษฐกิจภายในภูมิภาคสอดคล้องกับ Ruwantissa Abeyratne (2014) ที่ศึกษาเรื่อง Asean single aviation market and Indonesia - Can it keep up with the giants? พบว่าอินโดนีเซียอาจสูญเสียความสามารถในการแข่งขันไปถึงแม้จะมีตลาดการบินภายในประเทศที่แข็งแกร่ง นอกจากนั้นตลาดการบินเดี่ยวอาเซียน ยังไม่มีโครงสร้างพื้นฐานด้านกฎระเบียบควบคุมไปกับกฎหมายที่กำหนดไว้ ทั้งนโยบายการแข่งขันการช่วยเหลือจากรัฐ การคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภคและด้านอื่น ๆ จึงทำให้สายการบินสัญชาติอินโดนีเซียมุ่งเน้นผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นกับประเทศมากกว่าผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นกับภาพรวมของภูมิภาคอาเซียน

จากผลกระทบของการแข่งขันทำให้ผู้โดยสารได้รับประโยชน์ที่เพิ่มขึ้นจากราคาโดยสารเฉลี่ยที่ถูกลงและมีตัวเลือกสายการบินในการใช้บริการมากขึ้น สอดคล้องกับ Megersa Abate (2016) ที่ศึกษาเรื่อง

Economic effects of air transport market liberalization in East African Community พบว่าการเปิดเสรีด้านการบินส่งผลให้ค่าโดยสารเฉลี่ยลดลงและมีจำนวนความถี่เที่ยวบินที่สูงขึ้น ทำให้ประชาชนสามารถเข้าถึงการเดินทางทางอากาศและสามารถกระตุ้นความต้องการเดินทางได้ และสอดคล้องกับ Megersa Abate และ Panayotis Christidis (2020) ที่ศึกษาเรื่อง The impact of air transport market liberalization: Evidence from EU's external aviation policy พบว่าค่าโดยสารโดยเฉลี่ยเส้นทางระหว่างประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรปและพันธมิตรลดลงร้อยละ 6 – 23 เมื่อมีข้อตกลงกับสหภาพยุโรปในการเปิดเสรีด้านการบิน และการลดลงของค่าโดยสารทำให้ปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 27 ในเวลาต่อมา

ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัย ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

1. ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้ประโยชน์

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ทั้งหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบิน ผู้ประกอบการสายการบิน ทั้งสัญชาติไทยและต่างประเทศ ผู้ประกอบการสนามบิน สามารถนำแนวทางการใช้เสรีภาพทางอากาศของกลุ่มประเทศอาเซียนเป็นเป้าหมายด้านการพัฒนาการเปิดเสรีด้านการบินและเป็นเครื่องมือในการสนับสนุนการขนส่งทางอากาศของภูมิภาคอาเซียนต่อไป โดยดำเนินนโยบายตามบทบาทหน้าที่และเป้าหมายของแต่ละหน่วยงานและคำนึงถึงความเหมาะสมตามบริบทของภาพรวมเศรษฐกิจเพื่อให้เสรีภาพทางการบินที่เกิดขึ้นเป็นประโยชน์สูงสุดต่อทุกภาคส่วน

2. ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

2.1 ควรมีการศึกษาการวิเคราะห์ในเชิงตัวเลขหรือทางสถิติจากฐานข้อมูลด้านการบินต่าง ๆ ได้แก่ ข้อมูลภาพรวมจำนวนผู้โดยสาร จำนวนที่นั่งโดยสาร จำนวนเที่ยวบิน ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศของภูมิภาคอาเซียนในเชิงเส้นทางบิน สายการบินและสนามบิน จะทำให้เห็นภาพรวมการเดินทางทางอากาศและการแข่งขันภายในภูมิภาคอาเซียนมากขึ้น รวมถึงการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากสายการบินต่างชาติที่มีการใช้เสรีภาพทางอากาศของภูมิภาคอาเซียนหรือภูมิภาคอื่น ๆ เช่น สายการบินเอมิเรตส์ สายการบินอีวีเอ สายการบินเอริโอเปียแอร์ไลน์ เป็นต้น เพื่อสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับประสบการณ์ในการปฏิบัติการบินและโอกาสการดำเนินธุรกิจในอนาคต

2.2 ควรมีการวิเคราะห์ข้อมูลด้านมาตรฐานความปลอดภัยของแต่ละประเทศและสายการบิน เนื่องจากมาตรฐานด้านความปลอดภัยเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยที่เป็นทั้งประโยชน์และอุปสรรคในการดำเนินธุรกิจในอุตสาหกรรมการบิน โดยเฉพาะธุรกิจสายการบิน

เอกสารอ้างอิง

- สำนักงานการบินแห่งประเทศไทย. (2564). *ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยบริการเดินอากาศ*. ค้นเมื่อ 1 มีนาคม 2564, จาก <https://www.caat.or.th/th/archives/55673>.
- สุจิต ห่วงสุวรรณ และสุธาสิณี รูปแก้ว. (2560). ตลาดการบินเดี่ยวอาเซียน: ความเป็นมา ความก้าวหน้าและอุปสรรค. *วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยอีสเทิร์นเอเซีย ฉบับวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี*, 11, 49-56.
- Abate, M. (2016). Economic effects of air transport market liberalization in Africa. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 92, 326-337.
- Abate, M., & Christidis, P. (2020). The impact of air transport market liberalization: Evidence from EU's external aviation policy. *Economics of Transportation*, 22, 1-6.
- Abeyratne, R. (2014). ASEAN single aviation market and Indonesia-can it keep up with the giants?. *Indonesia Law Review*, 4, 163-175.
- Air Transport Action Group. (2020). *Aviation benefits beyond borders*. Switzerland: ATAG.
- ASEAN Secretariat. (2012). *Roadmap for integration of air travel sector (Appendix)*. Retrieved March 15, 2021, from <https://asean.org/wp-content/uploads/2012/05/19424.pdf>
- Boeing. (2019). *Commercial market outlook 2019-2038*. Retrieved April 1, 2021, from <https://www.boeing.com/content/dam/boeing/boeingdotcom/commercial/market/commercial-market-outlook/assets/downloads/cmo-2019-report-final.pdf>.
- Christidis, P. (2016). Four shades of open skies: European Union and four main external partners. *Journal of Transport Geography*, 50, 105-114.
- European Union. (2004). *Regulation (EC) no 847/2004 of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 on the negotiation and implementation of air service agreements between member states and Third countries (Document no. 32004R0847)*. Retrieved June 20, 2020, from <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/847/oj>
- European Union. (2008). *Regulation (EC) No 1008/2008 of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on common rules for the operation of air services in the Community (Recast) (Text with EEA relevance) (Document no. 32008R1008)*. Retrieved June 20, 2020, from <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>.
- Fu, X., Oum, T., & Zhang, A. (2010). Air transport liberalization and its impacts on airline competition and air passenger traffic. *Transportation Journal*, 49, 24-41.
- International Civil Aviation Organization. (2016). *Manual on the regulation of international air transport (Doc no. 9626)*. Retrieved March 1, 2021, from https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/Provisional_Doc_9626.pdf

International Civil Aviation Organization. (2020). *ICAO annual report of the council 2020*.

Retrieved May 15, 2021, from https://www.icao.int/annual-report-2020/Documents/ARC_2020_Air%20Transport%20Statistics_final_sched.pdf

InterVISTAS. (2015). *The economic impact of air service liberalization*. Washington, DC: Author.

Mavie, I. D. (2015). *Strategy to fully implement on the liberalization of airspace in Mozambique*. n.p.: Civil Aviation Training Center.