

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

1.1.1 ความสำคัญของการเดินทางทางอากาศที่มีต่อระบบเศรษฐกิจ มีดังนี้

(1) ด้านการท่องเที่ยว

เนื่องจากการเดินทางทางอากาศระหว่างประเทศ มีความสะดวกแน่นอนรวดเร็วและปลอดภัย จึงมีนักท่องเที่ยวต่างชาติสนใจประเทศไทยและเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวจำนวนมากและเพิ่มขึ้นทุกปี จากรายงานของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยในปี 2542 มีนักท่องเที่ยวเข้าประเทศจำนวน 8,580,332 คน รายได้เข้าประเทศประมาณ 253,018 ล้านบาท(การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย:2542) เป็นที่มาอันสำคัญของรายได้เข้าประเทศ ทำให้ประชาชนมีงานทำในการให้บริการต่างๆ แก่นักท่องเที่ยวเหล่านี้ เช่น ค่าที่พัก ค่าอาหาร การเดินทางในประเทศ การเล่นรื่นเริง สินค้าพื้นเมือง นอกจากนี้ยังมีชาวต่างชาติเป็นจำนวนมากที่เดินทางมาประกอบธุรกิจ ประชุมสัมมนาทางวิชาการและการเมืองในช่วงปี 2533 ผู้โดยสารขาเข้าระหว่างประเทศที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการเดินทางท่องเที่ยว เป็นนักท่องเที่ยวที่เข้าประเทศทางอากาศจำนวน 4.32 ล้านคน หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 81.60 ของนักท่องเที่ยวทั้งหมดที่เดินทางเข้าประเทศ และเพิ่มเป็น 6.07 ล้านคน หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 84.43 ของจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งหมดที่เดินทางเข้าประเทศในปี 2539 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการเดินทางเข้าประเทศโดยทางอากาศได้รับความนิยมสูงสุดเพราะความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัยของระบบการขนส่งทางอากาศปัจจุบัน

จากการศึกษาของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยในปี 2543 ประมาณการว่า นักท่องเที่ยวแต่ละคนจะก่อให้เกิดรายได้เข้าประเทศ 3,861 บาทต่อวัน และมีอัตราการพักอาศัย 7.77 วันต่อคน ดังนั้นนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาประเทศไทยจำนวน 9.50 ล้านคนในปี 2543 ได้ก่อให้เกิดรายได้เข้าประเทศประมาณ 2.85 แสนล้านบาท(การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย:2543)

(2) ธุรกิจการประชุมนานาชาติ

เนื่องด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศได้พัฒนาไปอย่างรวดเร็ว ทันสมัยปลอดภัยยิ่งขึ้น ทำให้ผู้เดินทางได้รับความสะดวก รวดเร็วทราบกำหนดเวลาที่แน่นอนตามตารางการบิน หากมีทรัพยากรด้านการท่องเที่ยวพร้อมทุกอย่าง ย่อมเป็นที่ดึงดูดความสนใจของชาวต่างชาติ

มาจัด การประชุมนานาชาติขึ้นในรูปแบบของการประชุมสมัชชา (congress) การประชุมทั่วไป (convention) หรือการประชุมแบบแลกเปลี่ยนความคิดเห็น (conference) หากประเทศไทย มีโอกาส เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมก็จะได้ประโยชน์พร้อมกันถึง 2 ทาง กล่าวคือนอกจากจะประหยัดค่าใช้จ่ายที่เป็นเงินตราต่างประเทศสำหรับผู้แทนประเทศไทยที่จะออกไปประชุมต่างประเทศแล้ว ในทางกลับกัน สามารถทำให้ประเทศไทยมีรายได้ที่เป็นเงินตราต่างประเทศจากชาวต่างชาติที่เข้าร่วมประชุมอีกด้วย

(3) ธุรกิจต่อเนื่องจากกิจการการขนส่งทางอากาศ

ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งท่าอากาศยานกรุงเทพฯ ยังเป็นแหล่งจ้างแรงงานธุรกิจที่เกี่ยวข้องหรือเกี่ยวเนื่องทั้งภาคราชการ และภาคเอกชน โดยปัจจุบันมีผู้มาปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพฯ รวมทั้งสิ้น 22,830 คนต่อวัน กิจการการขนส่งทางอากาศทำให้เกิดธุรกิจต่าง ๆ ได้แก่ด้านโภชนาการ ด้านสินค้าปลอดภาษี ด้านการบำรุงรักษาซ่อมแซมเครื่องบินของลูกค้า ด้านคลังสินค้า และ พัสดุภัณฑ์ ด้านบริการรับส่งผู้โดยสารของสายการบินลูกค้า ด้านบริการเคาน์เตอร์รับส่ง (limousine) ภัตตาคาร โรงแรม สินค้าพื้นเมือง การดำเนินธุรกิจเหล่านี้ทำให้ประชาชนมีงานทำ มีรายได้เพิ่มมากขึ้น

(4) แรงงานไทย

บทบาทที่สำคัญอีกประการหนึ่งของ การขนส่งทางอากาศ คือ การเป็นประตูเชื่อมแรงงานไทยในการเดินทางไปทำงานยังต่างประเทศโดย การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยได้จัดสถานที่อำนวยความสะดวก และให้บริการแรงงานไทย ในการเดินทางเข้าและออกประเทศ ซึ่งจากข้อมูลของกระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคมมีจำนวนแรงงานคนไทยที่เดินทางไปทำงานต่างประเทศทางอากาศจำนวนประมาณ 63,849 คน ในปี 2534 และเพิ่มขึ้นเป็น 180,000 คน ในปี 2539 หรือเฉลี่ยเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 22 ต่อปี และแรงงานไทยเหล่านี้มีรายได้ส่งกลับประเทศโดยผ่านระบบธนาคาร เป็นเงิน 26,017 ล้านบาท ในปี 2534 และเพิ่มเป็น 45,777 ล้านบาท ในปี 2539 หรือมีรายได้เข้าประเทศเฉลี่ย 34,337 ล้านบาทต่อปี ในช่วงปี 2534-2539 อย่างไรก็ดี รายได้ที่แท้จริงที่นำเข้ามาโดยแรงงานไทยในต่างประเทศคาดว่ามากกว่าที่ผ่านระบบธนาคาร เนื่องจากคนงานสามารถนำเงินติดตัวเข้าออกเสรี ถ้ามีจำนวนไม่เกิน 5,000 เหรียญสหรัฐฯ ตามการปฏิวัติเงินตราเสรีตั้งแต่มีนาคม 2534

(5) ศูนย์เชื่อมการเดินทางระหว่างประเทศ

ในเชิงภูมิศาสตร์ ประเทศไทยมีความได้เปรียบที่จะพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจที่สำคัญหลายด้านของภูมิภาค ไม่ว่าจะเป็นการผลิต การบริการ การเงิน การท่องเที่ยว และการขนส่งทางอากาศประเทศไทยมีความได้เปรียบเช่นกัน โดยเฉพาะกรุงเทพฯ มีความได้เปรียบที่จะเป็น

ศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคนี้ คือสามารถเป็นศูนย์เชื่อมสำหรับการเดินทางจากทวีปยุโรปสู่ประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคนี้ตลอดจนสู่ทวีปออสเตรเลียและญี่ปุ่น นอกจากนี้ประเทศไทยยังเป็นประตูสู่ประเทศในแถบอินโดจีน ด้วยเหตุนี้ ท่าอากาศยานกรุงเทพ และท่าอากาศยานในภูมิภาคทั้ง 3 แห่งของ การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย คือ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ และภูเก็ต จึงมีบทบาทสำคัญยิ่งในการเชื่อมโยงกับนานาชาติ

1.1.2 ผลการดำเนินงานท่าอากาศยานเชียงใหม่ในปี 2542

จากข้อมูลตารางที่ 1 ปริมาณอากาศยานพาณิชย์ที่ขึ้นลงตลอดทั้งปี 2542 มีจำนวนรวม 16,219 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากปี 2541 ร้อยละ 7.02 การเพิ่มของจำนวนเที่ยวบินรวมในปี 2542

ตารางที่ 1 ปริมาณผู้โดยสารจำนวนเที่ยวบินและการขนถ่ายสินค้าที่ผ่านท่าอากาศยานจังหวัดเชียงใหม่ระหว่างปี 2531-2542 (นำหนักสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์มีหน่วยเป็นตัน)

ปี	ผู้โดยสาร			จำนวนเที่ยวบิน			สินค้าและไปรษณีย์ ภัณฑ์	
	ในประเทศ	ต่าง ประเทศ	รวม	ในประเทศ	ต่าง ประเทศ	รวม	สินค้า	ไปรษณีย์ ภัณฑ์
2531	836,590	93,327	929,917	8,074	879	8,953	3,261	138
2532	1,131,189	20,108	1,151,297	10,220	754	10,974	3,094	94
2533	1,305,652	47,145	1,352,797	11,807	62	11,869	5,442	103
2534	1,167,569	52,381	1,219,950	11,041	50	11,091	6,596	228
2535	1,247,480	74,457	1,321,937	11,318	718	12,036	9,574	253
2536	1,407,884	113,982	1,521,866	11,994	922	12,916	15,569	245
2537	1,562,022	117,072	1,679,094	11,852	1,190	13,042	15,046	193
2538	1,717,893	109,330	1,827,223	12,113	1,852	13,965	16,785	199
2539	1,962,837	129,776	2,092,613	14,080	2,535	16,615	7,584	175
2540	2,023,500	124,852	2,148,352	14,463	2,569	17,032	9,194	129
2541	1,991,473	95,145	2,086,618	13,211	1,822	15,033	6,343	75
2542	2,010,579	95,484	2,106,063	14,679	1,540	16,219	8,453	45

ที่มา : การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย

จะมาจากการเพิ่มของเที่ยวบินภายในประเทศคิดเป็นร้อยละ 11.71 ซึ่งส่วนหนึ่งเกิดจากการที่บริษัทการบินไทย จำกัด(มหาชน) เปิดเส้นทางการบินใหม่ระหว่าง เชียงใหม่- แพร่ และ เชียงใหม่ - อุดรธานี ในขณะที่จำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศลดลงร้อยละ 23.52 โดยมีสายการบินที่ทำการบินประจำจำนวน 10 สายการบิน(ตารางที่ 2)และส่วนใหญ่ท่าอากาศยานเชียงใหม่ให้บริการเที่ยวบินในประเทศคิดเป็นร้อยละ 90.50 ของจำนวนเที่ยวบินรวมทั้งหมด

ตารางที่ 2 บริษัทสายการบินที่ทำการบินประจำมาลงที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่

ลำดับที่	ชื่อบริษัท	ตัวย่อ		หมายเหตุ
		2 ตัว	3 ตัว	
1	Thai Airways International Public Company Limited	TG	THA	
2	Bangkok Airways CO., LTD.	PG	BKP	
3	Angel Airlines CO.,LTD.	8G	NGE	
4	Silk Air	MI	SLK	
5	Malaysian Airlines System	MH	MAS	
6	Lao Aviation	QV	LAO	
7	Air Mandalay	GT	-	
8	LTU International Airways LTD.	LT	LTU	
9	Mandarin Air	AE	MDA	
10	PB Air	9Q	PBA	Domestic

ที่มา : การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย

จำนวนผู้โดยสารรวมของท่าอากาศยานเชียงใหม่ตลอดทั้งปี 2,106,063 คน (ตารางที่ 1)หรือเพิ่มขึ้นจากปี 2541 ร้อยละ 2.91 เทียบกับปีที่ผ่านมาซึ่งลดลงร้อยละ 5.92 อัตราการเพิ่มส่วนใหญ่เป็นการเพิ่มของจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศคิดเป็นร้อยละ 3.58 ส่วนผู้โดยสารระหว่างประเทศมีจำนวนลดลงร้อยละ 9.79 ทั้งนี้จำนวนผู้โดยสารภายในประเทศจะมีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 95.64 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด

ปริมาณการขนถ่ายสินค้าทางอากาศ (ไม่รวมสินค้าผ่าน) มีจำนวน 18,453 เมตริกตันเพิ่มขึ้นจากปี 2541 คิดเป็นร้อยละ 4.09 จากซึ่งเคยลดลงร้อยละ 10.73 ในปีที่ผ่านมาโดยเป็นการให้

บริการขนถ่ายสินค้าภายในประเทศเป็นจำนวนกว่าร้อยละ 99 ของการขนถ่ายสินค้าจำพวกพืชผลทางการเกษตรที่ขนถ่ายจากเชียงใหม่ไปยังกรุงเทพฯและจำพวกสิ่งตีพิมพ์ที่ขนถ่ายจากกรุงเทพฯมาเชียงใหม่

กล่าวโดยสรุป การขนส่งทางอากาศเป็นปัจจัยที่สำคัญยิ่งต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจในระดับสูงของประเทศไทยตลอดมา เพราะการขนส่งทางอากาศมีส่วนช่วยสนับสนุนการเคลื่อนย้ายสินค้าทั้งกระบวนการผลิตและการตลาด ตลอดจนการเดินทางของประชาชน ทั้งในด้านการติดต่อไปมาหาสู่กัน การงานและการท่องเที่ยว โดยตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยได้มีบทบาทสำคัญ เป็นทั้งประตูเชื่อมการเดินทางระหว่างประเทศ การพัฒนาเศรษฐกิจ การส่งออกแรงงานไทย และการนำรายได้สู่รัฐเพื่อให้รัฐนำไปพัฒนาประเทศด้านอื่น ๆ อีกด้วย

1.2 วัตถุประสงค์

1.2.1 เพื่อศึกษาความสำคัญของตัวแปรต่าง ๆ ที่อาจมีอิทธิพลต่ออุปสงค์การเดินทางทางอากาศ

1.2.2 เพื่อพยากรณ์แนวโน้มและทิศทางของปริมาณผู้โดยสารที่ผ่านท่าอากาศยานจังหวัดเชียงใหม่ในอนาคต

1.3 ประโยชน์ที่จะได้รับจากการศึกษาเชิงทฤษฎีและ/หรือเชิงประยุกต์

1.3.1 เพื่อเป็นข้อมูลที่น่ามาใช้ในการวางแผนกลยุทธ์ แผนการตลาด แผนการเงิน แผนการดำเนินงาน โดยสามารถตอบสนองต่อความต้องการของผู้โดยสารที่มาใช้บริการเดินทางทางอากาศ

1.3.2 เพื่อลดความเสี่ยงและความไม่แน่นอนของการตัดสินใจในกรณีที่ผลกระทบของการตัดสินใจมีความสำคัญต่อธุรกิจในอนาคต

1.4 แผนการดำเนินงานขอบเขตและวิธีวิจัย

ขอบเขตการศึกษา เนื่องจากจังหวัดเชียงใหม่ซึ่งเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศของภาคเหนือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งผู้โดยสาร ดังนั้นการศึกษารั้งนี้ จึงศึกษาเฉพาะปริมาณผู้โดยสารที่ผ่านท่าอากาศยานจังหวัดเชียงใหม่เท่านั้น