

**การวิเคราะห์เปรียบเทียบต้นทุนและผลได้ระหว่างเส้นทาง
การบินพิเศษไปไกลพิเศษและเส้นทางการบินที่มีจุดพัก
ของบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)**

นายกมล กาญจนสิทธิ์

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต
แขนงวิชาเศรษฐศาสตร์ สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาราช

พ.ศ. 2550

**The Comparison of Cost-Benefit Analysis Between the Ultra Long Haul Flight
and the Intercontinental Flight of Thai Airways International PCL**

Mr. Kamol Kanchanasit

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for

the Degree of Master of Economics

School of Economics

Sukhothai Thammathirat Open University

2007

หัวข้อวิทยานิพนธ์ การวิเคราะห์เปรียบเทียบต้นทุนและผลได้ระหว่างเส้นทางการบินฟิลิปปินส์ ไกลพิเศษและเส้นทางการบินที่มีจุดพัก ของบริษัทการบินไทยจำกัด (มหาชน)

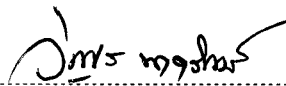
ชื่อและนามสกุล นายกมล กาญจนสิทธิ์

แขนงวิชา เศรษฐศาสตร์

สาขาวิชา เศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

อาจารย์ที่ปรึกษา 1. รองศาสตราจารย์ ดร. มนูญ โต้ะยามา
2. รองศาสตราจารย์ ดร. จูไร ทัพวงษ์

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ได้ให้ความเห็นชอบวิทยานิพนธ์ฉบับนี้แล้ว



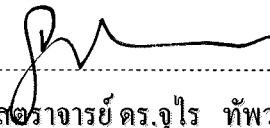
ประธานกรรมการ

(อาจารย์ ดร. วิชณะ นาครัถย์)



กรรมการ

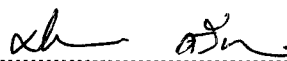
(รองศาสตราจารย์ ดร. มนูญ โต้ะยามา)



กรรมการ

(รองศาสตราจารย์ ดร. จูไร ทัพวงษ์)

คณะกรรมการบัณฑิตศึกษา มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช อนุมัติให้รับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต แขนงวิชา เศรษฐศาสตร์ สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช



ประธานกรรมการบัณฑิตศึกษา

(รองศาสตราจารย์ ดร. สิริวรรณ ศรีพหล)

วันที่ 13 เดือน มีนาคม พ.ศ. 2551

ชื่อวิทยานิพนธ์ การวิเคราะห์เปรียบเทียบต้นทุนและผลได้ระหว่างเส้นทางการบินพิเศษ
และเส้นทางการบินที่มีจุดพักของบริษัทการบินไทยจำกัด (มหาชน)

ผู้วิจัย นายกมล กาญจนสิทธิ์ **ปริญญา** เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต

อาจารย์ที่ปรึกษา (1) รองศาสตราจารย์ ดร.มณูญ โต้ะยามา (2) รองศาสตราจารย์ ดร.จูไร ทัพวงษ์
ปีการศึกษา 2550

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิเคราะห์เปรียบเทียบต้นทุนและผลได้ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ
(1) วิเคราะห์ต้นทุนและผลได้ในเส้นทางการบินพิเศษ (2) วิเคราะห์ต้นทุนและผลได้ใน
เส้นทางการบินที่มีจุดพัก (3) เพื่อเปรียบเทียบต้นทุนและผลได้ระหว่างเส้นทางการบินพิเศษ
พิเศษ และเส้นทางการบินที่มีจุดพัก (4) เพื่อวิเคราะห์เชิงนโยบายระหว่างเส้นทางการบินพิเศษ
พิเศษและเส้นทางการบินที่มีจุดพัก

ข้อมูลในการวิเคราะห์ประกอบด้วย (1) ข้อมูลทุติยภูมิด้านการเงินจากองค์การการบิน
ระหว่างประเทศและบริษัทการบินไทย เพื่อวิเคราะห์ต้นทุนและผลได้ ต้นทุนประสิทธิภาพ อัตรา
ผลตอบแทน และการวิเคราะห์ความไว (2) ข้อมูลปฐมภูมิจากการสัมภาษณ์ผู้บริหารระดับสูงของ
บริษัทการบินไทย จำนวน 6 ท่าน เพื่อวิเคราะห์เชิงพรรณนา

ผลการวิจัยพบว่า (1) เส้นทางการบินพิเศษมีต้นทุนค่าน้ำมันมีค่ามากที่สุด
รองลงมาคือค่าเสื่อมราคาเครื่องบินและคอกเบียงจ่าย ลำดับที่สามคือค่าใช้จ่ายพนักงานในเที่ยวบิน
ผลได้จากการขนส่งผู้โดยสารมีค่ามากที่สุด รองลงมาคือการขนส่งสินค้า ลำดับสามคือการขนส่ง
ไปรษณีย์ภัณฑ์ (2) เส้นทางการบินที่มีจุดพักนั้นมีต้นทุนและผลได้สามอันดับแรกไม่แตกต่างจาก
เส้นทางการบินพิเศษ (3) การเปรียบเทียบต้นทุนและผลได้พบว่าเส้นทางการบินพิเศษ
พิเศษมีประสิทธิภาพสูงกว่าเส้นทางการบินที่มีจุดพัก (4) การเปรียบเทียบในเชิงนโยบายตามความ
คิดเห็นของผู้บริหารระดับสูง เส้นทางการบินพิเศษมีผลประโยชน์สุทธิเชิงนโยบาย
มากกว่าเส้นทางการบินที่มีจุดพัก เส้นทางการบินพิเศษและเส้นทางการบินที่มีจุดพักมีค่า
อัตราส่วนต้นทุนต่อผลได้เท่ากับ 1.11 และ 1.03 ค่าอัตราผลตอบแทนเท่ากับร้อยละ 45 และร้อยละ
25 ค่าผลได้ที่ลดลงได้มากที่สุดเท่ากับร้อยละ 9.5 และร้อยละ 2.5 และค่าต้นทุนที่เพิ่มได้มากที่สุด
เท่ากับร้อยละ 10.6 และร้อยละ 2.6 ตามลำดับ

คำสำคัญ ต้นทุนและผลได้ เส้นทางการบินพิเศษ เส้นทางการบินที่มีจุดพัก บริษัท
การบินไทย จำกัด (มหาชน)

Thesis title : The Comparison of Cost-Benefit Analysis Between the Ultra Long Haul Flight and the Intercontinental Flight of Thai Airways International PCL

Researcher: Mr. Kamol Kanchanasit ; **Degree:** Master of Economics ;

Thesis advisors: (1) Dr. Manoon Toyama, Associate Professor ; (2) Dr. Churai Tapvong, Associate Professor ; **Academic year:** 2007

ABSTRACT

The purposes of this study were (1) to conduct a cost-benefit analysis in the Ultra Long Haul Flights; (2) to conduct a cost-benefit analysis in the Intercontinental flights; (3) to compare the cost-benefit analysis between the Ultra Long Haul Flights and the Intercontinental Flights in terms of the economic concept and; (4) to compare the cost-benefit analysis between the Ultra Long Haul Flights and the Intercontinental Flights in terms of the policy concept.

There were two data sources (1) for the economic concept, the secondary financing data taken from (ICAO) and the Thai Airways were studied and calculated by the cost-benefit analysis, cost-effective ratio, internal rate of return and sensitivity analysis methods (2) for the policy concept, the primary data from interviewing the 6 administrators of the Thai Airways administrators were studied.

The research findings were (1) for the ultra long haul flights , the highest cost were fuel and oil cost, aircraft flight equipment depreciation and interest, and air crew route expenses. The highest benefits were passenger tickets, air-cargo, and air-mail; (2) for the intercontinental flights the highest cost and benefit in top three scores were not different from the ultra long haul flights; (3) in the economic concept, the cost-benefit analysis in the ultra long haul flights was better than the cost-benefit analysis in the intercontinental flights; and (4) and in the policy concept (the opinions of the six Thai Airways administrators), it was found that the net-benefit in the ultra long haul flights was better than the net-benefit in the intercontinental flights which the cost-benefit ratio was 1.11 and 1.03, the internal rate of return was 45 and 25 percent, sensitivity analysis, the maximum decreasing benefit was 9.5 and 2.5 percent and the maximum increasing cost was equal to 10.6 and 2.6 percent, respectively.

Keywords: Cost-Benefit Analysis, Ultra Long Haul Flight, Intercontinental Flight, Thai Airways

กิตติกรรมประกาศ

ความสำเร็จของการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ได้รับความรู้จากบุคคลหลายฝ่ายซึ่งสองบุคคลแรกที่ผู้วิจัยขอขอบพระคุณเป็นอย่างยิ่งคือ รองศาสตราจารย์ ดร.มโนญ โต้ะยามา และรองศาสตราจารย์ ดร.จูไร ทัพวงษ์ รวมทั้ง อาจารย์ ดร.วิษณุ นาครักษ์ ที่ได้ให้ความรู้ คำแนะนำ และความช่วยเหลือตลอดระยะเวลาของการศึกษาซึ่งทำให้การวิจัยนี้สำเร็จลุล่วงได้

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่ได้ให้โอกาสสำหรับการศึกษาในครั้งนี้ หน่วยงานทางด้านการเงินและการตลาดที่ได้ให้ความช่วยเหลือด้านข้อมูล โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ดร.สมพล สุวรรณประเสริฐ (ผู้จัดการด้านการฝึกอบรม) และ คุณสมบูรณ์ พันทอง (ผู้จัดการด้านสถานีประจำ Zurich) ที่ได้กรุณาตรวจสอบแบบสัมภาษณ์ที่ใช้เป็นเครื่องมืออย่างหนึ่งในการวิจัยครั้งนี้

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณ เจ้าหน้าที่สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ ที่เกี่ยวข้องในการอำนวยความสะดวกให้การทำวิทยานิพนธ์สำเร็จลุล่วงไปได้

นอกจากนี้ผู้วิจัยขอขอบพระคุณครอบครัว และเพื่อนกับต้น รวมทั้งรุ่นพี่ และเพื่อนร่วมคณะ ที่เป็นกำลังใจและให้ความสนับสนุนในการทำวิทยานิพนธ์นี้เป็นอย่างดี

กมล กาญจนสิทธิ์

ตุลาคม 2550

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญตาราง.....	ฉ
สารบัญภาพ.....	ฉ
บทที่ 1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	6
กรอบแนวคิดการวิจัย	7
สมมติฐานการวิจัย	8
ขอบเขตการวิจัย.....	8
นิยามศัพท์เฉพาะ.....	8
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	9
บทที่ 2 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	10
แนวคิดเกี่ยวกับความสำคัญในการดำเนินงานของธุรกิจการบินพิเศษ.....	10
ทฤษฎีที่ใช้ในการประเมินผลการวิเคราะห์ต้นทุนและผลได้	15
วรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางการบินพิเศษ	19
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย	24
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	24
การเก็บรวบรวมข้อมูล	25
วิธีการศึกษา	25
การสรุปข้อมูล.....	28
บทที่ 4 ข้อมูลเส้นทางการบินระหว่างประเทศ.....	30
เส้นทางการบิน.....	30
ข้อมูลเกี่ยวกับเครื่องบิน.....	34
ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะเที่ยวบินลูกเรือและผู้โดยสาร.....	35
รูปแบบตารางผลได้และต้นทุนเส้นทางการบิน.....	36

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 5 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	38
ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ต้นทุนและผลได้เส้นทางการบินตรงพิเศษ	38
ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ต้นทุนและผลได้เส้นทางการบินที่มีจุดพัก	42
ตอนที่ 3 การเปรียบเทียบผลการดำเนินงานเส้นทางการบินทั้งสองแบบ	46
ตอนที่ 4 การวิเคราะห์เปรียบเทียบต้นทุนและผลได้เส้นทางการบินทั้งสองตาม อายุโครงการ 5 ปี.....	51
ตอนที่ 5 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้บริหารระดับสูง.....	56
บทที่ 6 สรุปการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	64
สรุปการวิจัย	64
อภิปรายผล	67
ข้อเสนอแนะ	70
บรรณานุกรม	72
ภาคผนวก	77
ก รายละเอียดต้นทุนและผลได้เส้นทางการบินทั้งสองแบบ	78
ข ข้อมูลรายละเอียดต้นทุนและผลได้เส้นทางการบินทั้งสองแบบ	86
ค แบบสัมภาษณ์.....	99
ง วิสัยทัศน์ของผู้บริหารสายการบิน.....	101
ประวัติผู้วิจัย	106

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1.1	ผู้บินของบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)..... 5
ตารางที่ 2.1	การคาดการณ์อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศต่างๆ..... 13
ตารางที่ 3.1	รายการผลได้.....26
ตารางที่ 3.2	รายการต้นทุน.....27
ตารางที่ 4.1	รูปแบบตารางผลได้.....36
ตารางที่ 4.2	รูปแบบตารางต้นทุน.....37
ตารางที่ 5.1	รายการผลได้เส้นทางการบินพิเศษในระยะเวลา 1 ปี (หน่วย: ล้านบาท)..... 39
ตารางที่ 5.2	รายการต้นทุนเส้นทางการบินพิเศษในระยะเวลา 1 ปี (หน่วย: ล้านบาท)..... 39
ตารางที่ 5.3	รายการผลได้เส้นทางการบินที่มีจุดพักในระยะเวลา 1 ปี (หน่วย: ล้านบาท)..... 43
ตารางที่ 5.4	รายการต้นทุนเส้นทางการบินที่มีจุดพักในระยะเวลา 1 ปี (หน่วย: ล้านบาท)..... 43
ตารางที่ 5.5	รายการเปรียบเทียบผลได้เส้นทางการบินทั้งสองแบบในระยะเวลา 1 ปี48
ตารางที่ 5.6	รายการเปรียบเทียบต้นทุนเส้นทางการบินทั้งสองแบบในระยะเวลา 1 ปี49
ตารางที่ 5.7	รายการเปรียบเทียบค่าต้นทุนต่อผลได้และค่าอัตราผลตอบแทนเส้นทางการบิน ทั้งสองแบบในระยะเวลา 1 ปี.....50
ตารางที่ 5.8	รายการผลได้และต้นทุนเส้นทางการบินทั้งสองแบบในระยะเวลา 5 ปี.....51
ตารางที่ 5.9	ค่าต้นทุนต่อผลได้ของเส้นทางการบินพิเศษ.....52
ตารางที่ 5.10	ค่าต้นทุนต่อผลได้ของเส้นทางการบินที่มีจุดพัก.....53
ตารางที่ 5.11	ค่าผลสุทธิของเส้นทางการบินทั้งสองแบบ (หน่วย : ล้านบาท).....53
ตารางที่ 5.12	ค่าอัตราผลตอบแทนของเส้นทางการบินทั้งสองแบบ.....54
ตารางที่ 5.13	การวิเคราะห์ความไวเส้นทางการบินทั้งสองแบบตามอายุโครงการ 5 ปี.....55
ตารางที่ 5.14	เปรียบเทียบผลได้และต้นทุนเชิงนโยบายในเส้นทางการบินทั้งสองแบบ.....61
ตารางที่ 6.1	รายการผลได้เส้นทางการบินพิเศษ ฐ.ค. 2548 - พ.ค. 2549.....87
ตารางที่ 6.2	รายการผลได้เส้นทางการบินพิเศษ มิ.ย. 2549 - พ.ย. 2549.....88
ตารางที่ 6.3	รายการต้นทุนเส้นทางการบินพิเศษ ฐ.ค. 2548 - พ.ค. 2549.....89
ตารางที่ 6.3	(ต่อ) รายการต้นทุนเส้นทางการบินพิเศษ.....90
ตารางที่ 6.4	รายการต้นทุนเส้นทางการบินพิเศษ มิ.ย. 2549 - พ.ย. 2549.....91
ตารางที่ 6.4	(ต่อ) รายการต้นทุนเส้นทางการบินพิเศษ.....92

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 6.5 รายการผลได้เส้นทางการบินที่มีจุดพัก ธ.ค. 2547 - พ.ค. 2548.....	93
ตารางที่ 6.6 รายการผลได้เส้นทางการบินที่มีจุดพัก มิ.ย. 2548 - พ.ย. 2548.....	94
ตารางที่ 6.7 รายการต้นทุนเส้นทางการบินที่มีจุดพัก ธ.ค. 2547 - พ.ค. 2548.....	95
ตารางที่ 6.7 (ต่อ) รายการต้นทุนเส้นทางการบินที่มีจุดพัก.....	96
ตารางที่ 6.8 รายการต้นทุนเส้นทางการบินที่มีจุดพัก มิ.ย. 2548 - พ.ย. 2548.....	97
ตารางที่ 6.8 (ต่อ) รายการต้นทุนเส้นทางการบินที่มีจุดพัก.....	98

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 1.1 แผนภูมิกรอบแนวคิดการวิจัย.....	7
ภาพที่ 4.1 เส้นทางการบินพิเศษไกลพิเศษ.....	31
ภาพที่ 4.2 เส้นทางการบินที่มีจุดพัก.....	33
ภาพที่ 4.3 เครื่องบินแบบ Airbus 340-500.....	34
ภาพที่ 4.4 เครื่องบินแบบ Boeing 747-400.....	35

บทที่ 1

บทนำ

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เนื่องจากการขยายตัวอย่างต่อเนื่องของธุรกิจการบินพาณิชย์ จากผลของการเติบโตในเศรษฐกิจโลกแม้ว่าราคาน้ำมันยังคงอยู่ในระดับสูง ภาวะอัตราดอกเบี้ยที่เพิ่มขึ้นแต่ก็ยังคงมีการเดินทางเพื่อติดต่อธุรกิจการค้าและการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง โดยเฉพาะในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน อินเดีย และตะวันออกกลาง ซึ่งมีสายการบินใหม่รวมถึงสายการบินต้นทุนต่ำเกิดขึ้นอย่างมากและกำลังขยายเครือข่ายเส้นทางการบินและฝูงบินอย่างรวดเร็ว ทำให้การแข่งขันในธุรกิจการบินรุนแรงขึ้น รายได้ต่อหน่วยมีแนวโน้มลดลงในขณะที่ต้นทุนเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้น ส่งผลให้ผลประกอบการของสายการบินดั้งเดิมต่างๆ ลดลง ทำให้สายการบินต่างๆ ต่างหามาตรการประหยัดน้ำมันและลดต้นทุน เพิ่มประสิทธิภาพการทำงานและทำการประกันราคาน้ำมันล่วงหน้า เพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระต้นทุนน้ำมันที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งการเปิดเส้นทางการบินพิเศษไกลพิเศษขึ้น เป็นการเปิดโลกธุรกิจการบินพาณิชย์ยุคใหม่ เพื่อรองรับอัตราการเติบโตของธุรกิจสายการบิน และสินค้าของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ที่มีค่าเฉลี่ยสูงกว่าอัตราการเติบโตของธุรกิจการบินโลกอยู่ถึงร้อยละ 4.8 ซึ่งถือเป็นจุดเริ่มต้นของแนวความคิด ในการก่อสร้างสนามบินนานาชาติแห่งใหม่ของประเทศไทย แทนสนามบินดอนเมืองที่มีแนวโน้มว่าจะคับแคบ และไม่เพียงพอสำหรับอุตสาหกรรมการบินโลกที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง จากการจัดอันดับท่าอากาศยานที่มีผู้ใช้บริการสูงที่สุดในโลก ณ เดือนเมษายน 2549 โดยสภาท่าอากาศยานนานาชาติ ประเทศไทยถูกจัดอยู่ในอันดับที่ 11 ขณะที่ฮ่องกงอยู่ที่อันดับ 23 ประเทศสิงคโปร์อันดับที่ 24 ประเทศญี่ปุ่นอันดับที่ 26 โดยใช้สถิติจากจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการท่าอากาศยานนานาชาติอย่างน้อย 5 แห่งเป็นตัวชี้วัด

การที่ราคาน้ำมันอยู่ในระดับสูงทำให้ต้นทุนการขนส่งเพิ่มขึ้น ความต้องการขนส่งสินค้าทางอากาศทั่วโลกจึงชะลอตัวลงแต่ยังคงมีการเติบโตที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.4 ในครึ่งปีแรกของปี 2549 และตลอดปี 2549 มีอัตราการเติบโตถึงร้อยละ 7 สำหรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ สินค้าขาออกมีปริมาณมากกว่าสินค้านำเข้า เมืองที่มีการขนส่งสินค้าทางอากาศมากได้แก่ ฮ่องกง ไทเป โตเกียว สิงคโปร์ และโซล ในตลาดการขนส่งระหว่างทวีปเช่น แอฟริกาใต้ และปารีส สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air transport Association : IATA)

พยากรณ์ว่าจะมีการขนส่งสินค้าขาออกจากประเทศไทยเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 6.6 ต่อปี และมีสินค้าเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.3 ต่อปีในระยะ 5 ปี

การเป็นศูนย์กลางทางการบินเพื่อรองรับกับการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ของธุรกิจการบินพาณิชย์ ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2549 ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทั่วโลกขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.8 ภูมิภาคที่มีการเติบโตในธุรกิจการบินมากที่สุดคือตะวันออกกลาง มีอัตราการเติบโตร้อยละ 17.8 เช่นเดียวกับปริมาณการขนส่งสินค้าที่ปรับตัวเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 16.1 เนื่องจากประเทศในตะวันออกกลางเป็นประเทศที่มีความมั่งคั่งจากทรัพยากรน้ำมัน หลายประเทศต่างก็ได้หันมาให้ความสำคัญกับธุรกิจการบินและการท่องเที่ยวอย่างมาก ประเทศในตะวันออกกลางได้มีการลงทุนในการก่อสร้างแหล่งท่องเที่ยว มีการพัฒนาสนามบินและขยายฝูงบินอย่างมากและรวดเร็วอย่างไม่เคยปรากฏมาก่อนเช่นการเร่งสร้างสนามบินใหม่ใหญ่ที่สุดในโลกของดูไบ ที่สามารถรองรับผู้โดยสารได้กว่าปีละ 120 ล้านคนและเป็นสนามบินคาร์โก้ที่ใหญ่ที่สุดในโลกอีกด้วย มีศักยภาพในการรองรับสินค้าได้มากถึงปีละ 12 ล้านตันด้วยงบประมาณการก่อสร้าง 1.12 ล้านล้านบาท (Dubai/Singapore AFP, 2007) โดยคาดว่าจะเปิดบริการได้ในสิ้นปี 2551 สำหรับในประเทศนั้นมีผู้โดยสารระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.9 เมื่อเทียบกับปี 2548 ที่ผู้โดยสารมีการชะลอตัวของการเดินทางจากเหตุการณ์สึนามิโดยการพยากรณ์ปี 2550 คาดว่าจำนวนผู้โดยสารจะเพิ่มมากขึ้นร้อยละ 8 ในระยะยาวนั้นสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ได้พยากรณ์ว่าประเทศไทยจะมีผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.7 ต่อปีจนถึงปี 2552

วันที่ 28 กันยายน พ.ศ. 2549 นับว่าเป็นวันสำคัญที่นำภาคภูมิโอาอีกันหนึ่งในหน้าประวัติศาสตร์ของประเทศไทย ในการเริ่มเปิดการให้บริการเชิงพาณิชย์ของท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ ซึ่งมีความหมายว่า “แผ่นดินทอง” ด้วยงบประมาณการลงทุนกว่า 120,000 ล้านบาทพร้อมกับการนำพาประเทศไทย ให้ก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งทางอากาศ (Center Hub Airport) เป็นศูนย์กลางทางการบินที่ทันสมัย สะดวก และรวดเร็วที่สุดสู่ประเทศต่างๆ ทั่วโลกสามารถรองรับเครื่องบินพิสัยไกลพิเศษที่มาจากประเทศต่างๆ ได้เป็นจำนวนมาก เพื่อให้มีการบริการครบวงจรอย่างมีคุณภาพและทั่วถึง ในการตอบสนองความพึงพอใจต่อลูกค้า ความปลอดภัยและเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผล ในการบริหารจัดการทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุดตามวิสัยทัศน์ของบริษัทการบินไทยคือ “การเป็นสายการบินชั้นนำของโลกที่ลูกค้าเลือกใช้บริการเป็นอันดับแรกให้บริการดีเลิศด้วยเสน่ห์ไทย” การเพิ่มคุณค่าทางการบิน (Synergy) ให้ผู้โดยสารนับล้านคนทั่วโลกให้ถึงที่หมายอย่างไร้กังวล สมศักดิ์ศรีสายการบินแห่งชาติ สายการบินแห่งอนาคตสู่ 73 จุดหมายใน 34 ประเทศ มากกว่า 300 เที่ยวบินต่อวัน แนวทางการปฏิบัติ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแห่งใหม่ ให้สามารถเป็นศูนย์กลางเครือข่ายการบิน (Bangkok Hub – Global Connectivity

Improvement) ที่ทันสมัย สะดวก รวดเร็ว ด้วยบริการชั้นยอดอย่างมีอัธยาศัยไมตรี ในฐานะที่เป็นผู้ประกอบการหลักในการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและสนับสนุนกิจการขนส่งทางอากาศ ท่ออากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มผู้โดยสารที่เดินทางมายังกรุงเทพฯ เชื่อมต่อเที่ยวบินไปยังจุดหมายปลายทางทั่วโลก

การแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินระหว่างประเทศ ที่มีอยู่จำนวน 80 สายการบิน เข้าและออกจากประเทศไทยนั้น จำแนกออกเป็นสายการบินที่จดทะเบียนในไทย 5 สายการบิน และสายการบินต่างชาติ 75 สายการบิน การบินไทยมีส่วนแบ่งตลาดอยู่ร้อยละ 40 สายการบิน เอกชนไทยร้อยละ 7.2 ขณะที่สายการบินต่างชาติมีส่วนแบ่งรวมร้อยละ 52.8 ทั้งนี้สายการบินที่มี ส่วนแบ่งมากเป็นที่สองรองจากไทย มีส่วนแบ่งการครองตลาดเพียงร้อยละ 4.3 การที่จะก้าวมา เป็นผู้ดำเนินการดำเนินงานทางการบิน เพื่อครองความเป็นหนึ่งในส่วนแบ่งตลาดในการแข่งขันกับ สายการบินต่างชาติ การยกระดับการบริการ โดยเฉพาะการเป็นผู้บุกเบิกในเส้นทางข้ามทวีปพิเศษ ไกลพิเศษมีความสำคัญมาก มีการปรับปรุงผลิตภัณฑ์ของเครื่องบินทั้งในส่วนที่นั่งและอุปกรณ์ อำนวยความสะดวกสบาย โดยมีจุดหมายที่จะสร้างรายได้และมีคุณภาพเพิ่มขึ้น

แผนยุทธศาสตร์การปรับปรุงเส้นทางการบินมาสู่การเป็นผู้นำในเส้นทางการบินพิเศษ ไกลพิเศษ และการบริการของบริษัทการบินไทย สามารถสร้างความเชื่อมั่นกับผู้ใช้บริการได้อย่าง ต่อเนื่อง ทำให้สร้างผลกำไรจากการดำเนินงาน ได้ติดต่อกันเป็นปีที่ 42 แม้ว่าจะมีการแข่งขันที่เข้มข้นขึ้นทั้งในและต่างประเทศ ราคาน้ำมันที่มีแนวโน้มสูงมีความผันผวนมาก ย่อมจะมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินพาณิชย์ทั่วโลก การประเมินผลเปรียบเทียบเส้นทางการบินพิเศษไกลพิเศษ และเส้นทางการบินระหว่างทวีปโดยมีจุดพัก จึงมีความสำคัญมากต่อการดำเนินงานในฐานะเป็น ยุทธศาสตร์การบินใหม่ ที่ธุรกิจสายการบินทั่วโลกจ้องมองอยู่ โดยเฉพาะในสนามการแข่งขัน ของเส้นทางการบินระหว่างประเทศที่กำลังเปิดรับตลาดใหม่ๆ อย่างสาธารณรัฐประชาชนจีนและ อินเดีย

ความสำคัญของการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบิน และการแปรรูปรัฐวิสาหกิจของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จะเห็นได้ว่าภายใต้การเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจโลกขณะนี้ มีการผลักดันในการทำการค้าเสรีในทุกๆ ด้าน ภายได้ข้อตกลงทั่วไปทางด้านภาษีศุลกากรและการค้า (General Agreement Tariff and Trade : GATT) จากการประชุมรอบบูร์กเวีย มีข้อเสนอให้มีการเปิดเสรีทางการบินในสินค้าบริการ โดยการขนส่งทางอากาศจัดอยู่ในประเภทของสินค้าบริการ มีการ ผลักดันทั้งทางด้านเอกชน และจากต่างประเทศ ให้ประเทศมีการเปิดน่านฟ้าเสรี ซึ่งการเปิดน่านฟ้า เสรีมีข้อดีและข้อเสียหลายประการต่อประเทศไทย สิ่งที่จะเกิดขึ้นตามมาก็คือสายการบินต่างชาติ สามารถบินเข้ามาในประเทศไทยมากขึ้นด้วย มีการขยายขอบเขตตลาดบริการของธุรกิจการบินไทย

ให้เชื่อมโยงกับเมืองต่างๆ ทั่วโลก ทำให้การแข่งขันในธุรกิจการบินของประเทศไทยขยายตัวเพิ่มมากขึ้น สายการบินต่างๆ จะพยายามเพิ่มส่วนแบ่งและรักษาส่วนแบ่งตลาดของตนโดยวิธีการต่างๆ การแข่งขันทางธุรกิจจะรุนแรงขึ้น ดังนั้นศักยภาพในการดำเนินงานและสถานะทางการเงินของบริษัทการบินไทยจึงมีความสำคัญ เพื่อแสดงให้เห็นระดับความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจ และเป็นแนวทางในการปรับปรุงธุรกิจต่อไป การวิเคราะห์เปรียบเทียบต้นทุนและผลได้ระหว่างเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษ และเส้นทางการบินที่มีจุดพักของบริษัทการบินไทย จึงนำผลการดำเนินงานของเส้นทางการบินทั้งสองมาวิเคราะห์ต้นทุนและผลได้ เพื่อให้ทราบถึงสถานะของการดำเนินงานในเส้นทางการบินดังกล่าว เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงการดำเนินธุรกิจการบิน และทำการศึกษเปรียบเทียบเส้นทางการบินทั้งสองรูปแบบซึ่งยังไม่เคยมีการศึกษาด้านนี้มาก่อน เพื่อประโยชน์ในการตอบโต้กับการแข่งขันที่รุนแรงขึ้นในอนาคตซึ่งรัฐบาลจะไม่สามารถโอบอุ้ม และรับภาระในการแข่งขันดังเช่นเคยเป็นมาในอดีตได้อีกต่อไป

การบินแบบพิสัยไกลพิเศษเกิดขึ้นจากนวัตกรรมการสร้างเครื่องบิน ที่สามารถบินได้ในระยะทางไกลมากขึ้นโดยไม่ต้องหยุดพัก ในโลกของธุรกิจการบินที่ทันสมัยในปัจจุบัน (State of The Art Airlines Business) ความก้าวหน้าของอุตสาหกรรมการบินและวิวัฒนาการล้ำยุคของเทคโนโลยีการสร้างเครื่องบินสมัยใหม่ ทำให้เกิดเครื่องบินที่มีเทคโนโลยีระดับสูงและสามารถทำการบินในระยะทางที่ไกลมากขึ้น โดยไม่ต้องมีการหยุดพักเติมน้ำมันระหว่างทางอย่างที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน บริษัทการบินไทยได้รับมอบเครื่องบินพิสัยบินไกลพิเศษ (Ultra Long Haul) Airbus 340-500 ซึ่งมีราคาเฉลี่ยลำละ 125.8 ล้านดอลลาร์ (USD) หรือประมาณ 5,000 ล้านบาท มาใช้ในเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2548 จากกรุงเทพฯ บินตรงสู่กรุงนิวยอร์กประเทศสหรัฐอเมริกา และเพิ่มเที่ยวบินพิสัยไกลพิเศษไปยังนครลอสแอนเจลิส จากเดิมที่ต้องบินจากกรุงเทพฯ ผ่านนครโอซากาและนครลอสแอนเจลิส

การเปิดการให้บริการเที่ยวบินพิสัยไกลพิเศษจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ไปยังนครลอสแอนเจลิสเพิ่มเติมจากเที่ยวบินพิสัยไกลพิเศษไปยังกรุงนิวยอร์ก ทำให้มีเที่ยวบินตรงโดยไม่หยุดพักลงจอดใดเชื่อมโยงฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตกของอเมริกาเหนือ แผนยุทธศาสตร์การบินในปี พ.ศ. 2550 มีแผนในการเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินเป็นทุกวันเพื่อเพิ่มความสะดวกและความรวดเร็วในการเดินทาง ซึ่งสามารถเชื่อมเครือข่ายเส้นทางการบินจากทั้งสองเมืองต่อด้วยเครือข่ายเส้นทางการบินของกลุ่มสายการบินพันธมิตร สตาร์ อัลไลแอนซ์ เดินทางไปยังเมืองสำคัญต่างๆ ในประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศแคนาดา ได้สะดวกรวดเร็วกว่าเดิมเป็น 8 จุดบินในประเทศสหรัฐอเมริกาคือ แอตแลนตา เดนเวอร์ ดัลลาส วอชิงตัน ไมอามี ชิคาโก ซีแอต

เติลและซานฟรานซิสโก และอีก 3 จุดบินในประเทศแคนาดาคือ โตรอนโต มอนทรีออล และ แวนคูเวอร์

การเปลี่ยนแปลงของลักษณะการประกอบธุรกิจการบินในอนาคตนั้น ในสถานะของการแข่งขันสายการบินพาณิชย์ที่รุนแรง นโยบายการเปิดน่านฟ้าเสรีทางการบินและราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ที่ได้ส่งผลกระทบต่อสายการบินทั่วโลกมาเป็นเวลานาน การมุ่งพัฒนาประสิทธิภาพการบริการและการบริหารเครือข่ายการบินในเชิงรุก ให้สัมพันธ์กับการปรับกลยุทธ์ทางการตลาดและการจำหน่ายบัตรโดยสาร เพื่อเพิ่มรายได้และส่วนแบ่งทางการตลาดที่มากขึ้น ในกลุ่มลูกค้าเป้าหมายที่มีศักยภาพสูงโดยเฉพาะในเส้นทางการบินพิเศษไกลพิเศษนี้ ให้ครอบคลุมในระดับธุรกิจ ผู้ประกอบกาสถาบันและการท่องเที่ยว การปรับปรุงฝูงบินให้มีความทันสมัยและมีประสิทธิภาพสูงสุด ด้วยการรับมอบเครื่องบินเทคโนโลยีใหม่แบบแอร์บัส 340-500 ที่มีพิสัยการบินไกลโดยไม่หยุดพัก

บริษัทการบินไทยมีวิสัยทัศน์ในการลงทุน ในเส้นทางการบินพิเศษไกลพิเศษเป็นบริษัทแรกๆ ของโลก มีเส้นทางการบินพิเศษไกลพิเศษอยู่ 2 เส้นทางข้างต้นและเนื่องจากยังไม่มีกรณีศึกษาเปรียบเทียบในเส้นทางการบินพิเศษไกลพิเศษกับเส้นทางการบินที่มีจุดพักมาก่อน ดังนั้นความสำคัญของการศึกษาเปรียบเทียบในเส้นทางบินดังกล่าว จึงสามารถทำได้ในเส้นทางไปยังนครลอสแอนเจลิส

การพัฒนาประสิทธิภาพในการเริ่มต้นบริการของเส้นทางการบินพิเศษไกลพิเศษ ของบริษัทการบินไทย เป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและบริการ และรักษาผลกำไรที่มีมาตลอด 42 ปี อย่างต่อเนื่องทำให้บริษัทการบินไทยประสบความสำเร็จในการเป็นสายการบินชั้นนำของภูมิภาค และยังสามารถตอบสนองนโยบายรัฐบาล ในการผลักดันให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นศูนย์กลางการบินระดับโลกในภูมิภาคเอเชีย เนื่องจากยังไม่มีการศึกษาวิเคราะห์เปรียบเทียบต้นทุนและผลได้ระหว่างเส้นทางการบินพิเศษไกลพิเศษและเส้นทางการบินที่มีจุดพัก ของบริษัทการบินไทยมาก่อน การวิจัยนี้ถือได้ว่าเป็นการศึกษาวิจัยชิ้นแรกของการศึกษาที่เกี่ยวกับการบินพิเศษไกลพิเศษ เป็นจุดเริ่มต้นบทบาทการบินสมัยใหม่ที่ก้าวนำสายการบินต้นทุนต่ำไปอีกขั้นจึงมีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งในการพัฒนาเส้นทางการบินพิเศษไกลพิเศษ ที่จะมีเพิ่มขึ้นในอนาคต การพัฒนาฝูงบิน ตลอดจนแผนกลยุทธ์ด้านต่างๆ ของบริษัทการบินไทยในอนาคต

ตารางที่ 1.1 ผู้งบินของบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)

แบบเครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	
	2548	2549
Airbus 340-500	2	3
Airbus 340-600	2	5
Airbus 330-300	12	12
Airbus 300-600	21	21
Boeing 747-400	18	18
Boeing 747-300	2	2
Boeing 777-300	6	6
Boeing 777-200	8	8
Boeing 737-400	10	10
MD-11	4	-
ATR-72	2	2
รวม	87	87

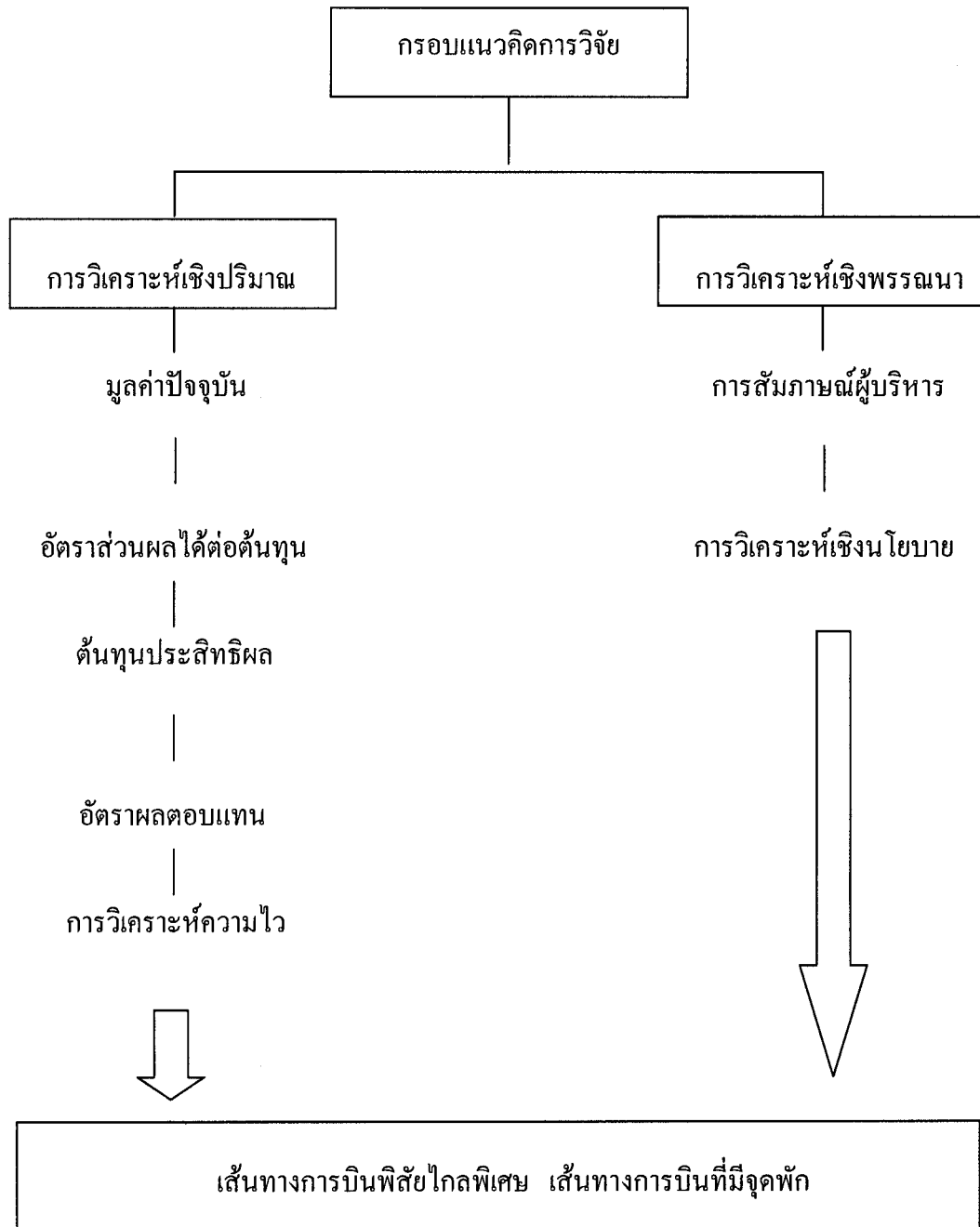
หมายเหตุ จำนวนเครื่องบินแบบ Airbus 340-500 มีทั้งหมด 3 ลำจากเครื่องบินทั้งหมด 87 ลำ

2. วัตถุประสงค์การวิจัย

- 2.1 เพื่อศึกษาวิเคราะห์ต้นทุนและผลได้ ในเส้นทางการบินพิเศษ
- 2.2 เพื่อศึกษาวิเคราะห์ต้นทุนและผลได้ ในเส้นทางการบินที่มีจุดพัก
- 2.3 เพื่อเปรียบเทียบต้นทุนและผลได้ระหว่าง เส้นทางการบินพิเศษและเส้นทางการบินที่มีจุดพัก
- 2.4 เพื่อวิเคราะห์ในเชิงนโยบาย ระหว่าง เส้นทางการบินพิเศษและเส้นทางการบินที่มีจุดพัก

3. กรอบแนวคิดการวิจัย

แนวคิดเกี่ยวกับการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานเส้นทางการบินตรงพิเศษ
และเส้นทางการบินระหว่างประเทศที่มีจุดพักเติมน้ำมัน แสดงดังแผนภูมิต่อไปนี้



ภาพที่ 1.1 แผนภูมิกอบแนวคิดการวิจัย

4. สมมติฐานการวิจัย

4.1 ผลประโยชน์สุทธิ ที่พิจารณาจากต้นทุนและผลได้เส้นทางการบินพิเศษ ไกลพิเศษ สูงกว่าเส้นทางการบินที่มีจุดพัก

4.2 ผลประโยชน์สุทธิ ที่พิจารณาจากต้นทุนและผลได้เส้นทางการบินพิเศษ ไกลพิเศษ และเส้นทางการบินที่มีจุดพัก มีความสอดคล้องกับการวิเคราะห์เชิงนโยบาย

5. ขอบเขตของการวิจัย

5.1 เส้นทางการบินตรงพิเศษ ไกลพิเศษที่ใช้ศึกษาในการวิจัยนี้คือเส้นทางการบินระหว่างท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ และนครลอสแอนเจลิส ระยะเวลาศึกษาตั้งแต่เมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. 2548 ถึงเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2549

5.2 เส้นทางการบินระหว่างประเทศที่มีจุดพักที่ใช้ในการวิจัยนี้คือเส้นทางการบินระหว่างท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ ศูนย์นครโอซากาและนครลอสแอนเจลิส ระยะเวลาศึกษาตั้งแต่เดือนธันวาคม พ.ศ. 2547 ถึงเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2548

5.3 สัมภาษณ์ผู้บริหารระดับสูงที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการตัดสินใจในการวางแผนเส้นทางการบินของบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)

6. นิยามศัพท์เฉพาะ

6.1 เส้นทางการบินพิเศษไกลพิเศษ (Ultra Long Haul Flight) คือเส้นทางการบินที่มีชั่วโมงบินเดินทางตั้งแต่ 14 ชั่วโมงขึ้นไป หรือ มีการบินที่มีความแตกต่างของเวลาที่ท้องถิ่นที่จุดหมายเดินทางกับจุดเริ่มต้นการเดินทางตั้งแต่ 6 ชั่วโมงขึ้นไป ในการศึกษานี้หมายถึงเส้นทางการบินระหว่างท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ และนครลอสแอนเจลิส

6.2 เส้นทางการบินที่มีจุดพัก (Intercontinental Flight) คือเส้นทางการบินที่มีชั่วโมงบินเดินทางติดต่อกันตั้งแต่ 8 ชั่วโมงขึ้นไป หรือ มีการบินที่มีความแตกต่างของเวลาที่ท้องถิ่นที่จุดหมายเดินทางกับจุดเริ่มต้นการเดินทางตั้งแต่ 4 ชั่วโมงขึ้นไป ในการศึกษานี้หมายถึงเส้นทางการบินระหว่างท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ ศูนย์นครโอซากาและนครลอสแอนเจลิส

6.3 ผู้บริหารระดับสูง หมายถึงผู้บริหารระดับผู้อำนวยการกองขึ้นไป ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการตัดสินใจในการวางแผนเส้นทางการบินของบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)

6.4 **ต้นทุน** หมายถึง ต้นทุนที่มีมูลค่าของปัจจัยการผลิตหรือทรัพยากรต่างๆ ที่ใช้ไปในการดำเนินงาน อาทิ ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายในรูปของเงินสด (Explicit Cost) และค่าใช้จ่ายในรูปที่ไม่ใช่เงินสด (Implicit Cost)

6.5 **ผลได้** หมายถึง ผลได้ที่มีผลผลิตสุทธิของการดำเนินงาน ได้แก่สินค้าและบริการที่การดำเนินงานผลิตให้แก่ระบบเศรษฐกิจ อาทิ ประกอบด้วยผลตอบแทนทางตรง (Direct Benefit) และผลตอบแทนทางอ้อม (Indirect Benefit)

6.6 **ผลได้เชิงนโยบาย** หมายถึง ผลได้ทางการบริหารที่เน้นการขยายเส้นทางการบินเพิ่มขึ้น เพื่อตอบสนองความต้องการของประชากรของประเทศนั้นๆ ให้มีช่องทางในการติดต่อกับประเทศต่างๆ ทั่วโลกได้มากขึ้น ในฐานะที่สายการบินนั้นๆ เป็นสายการบินแห่งชาติ รวมถึงการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของประเทศให้ปรากฏสู่สายตาชาวโลก อันมีผลทางอ้อมต่อสังคม เศรษฐกิจ การเมือง และวัฒนธรรมของประเทศนั้นๆ

6.7 **ผลประโยชน์สุทธิเชิงนโยบาย** หมายถึง ผลลัพธ์สุทธิที่ได้มาจากการดำเนินงานตามนโยบาย ในการบริหารเส้นทางการบินในรูปของผลประโยชน์ต่างๆ ที่เกิดจากการเดินทางระหว่างประเทศ

7. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

7.1 เพื่อใช้เป็นแนวทางในการวางแผนยุทธศาสตร์การบินเชิงรุก ในการเปิดเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษสู่จุดหมายใหม่ ในตลาดที่มีการเติบโตสูง การปรับปรุงและขยายเส้นทางการบินเดิมออกไป โดยใช้ประโยชน์จากฝูงบินให้มีประสิทธิภาพสูงสุด

7.2 เพื่อเป็นข้อมูลนำเสนอต่อผู้บริหารใช้ประกอบการตัดสินใจ ในการวางแผนดำเนินกิจการทางการบินให้มีความคล่องตัวและมีประสิทธิภาพสูง รวมทั้งยังสามารถตอบสนองต่อความเข้มข้นในการแข่งขันของตลาดการบินโลกได้ ในเส้นทางระหว่างประเทศที่มีจุดพัก

7.3 เพื่อเป็นแนวทางการพิจารณาต้นทุนต่อผลได้ของเส้นทางการบินที่มีจุดพัก ที่มีอยู่เดิมหรือเป็นทางเลือกใหม่ในการบินตรงแทน จากการเปรียบเทียบเส้นทางการบินทั้งสองรูปแบบในตลาดการบินที่มีอยู่ เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของผู้บริโภคได้อย่างเต็มที่

7.4 เพื่อใช้เป็นแนวทางในการกำหนดทิศทาง นโยบายการบริหารเส้นทางการบินในอนาคต ในการเลือกใช้ปัจจัยเครื่องบิน และปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับธุรกิจการบินในเส้นทางการบินต่างๆ ได้อย่างเหมาะสม

บทที่ 2

วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดและทฤษฎี ที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์เปรียบเทียบต้นทุนและผลได้ระหว่างเส้นทางการบินพิเศษไกลพิเศษและเส้นทางการบินที่มีจุดพักของบริษัทการบินไทย ประกอบด้วยเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับความเข้าใจความสำคัญ ของการเริ่มต้นในทศวรรษใหม่ของเส้นทางการบินพิเศษไกลพิเศษ ซึ่งถือได้ว่าเป็นจุดเริ่มต้นที่ทำให้เกิดความสำเริง (Key Success Factor) ที่สำคัญของธุรกิจการบินในอนาคต ที่ทำให้การดำเนินงานสายการบินมีความได้เปรียบเชิงแข่งขัน (Competitive Advantage) ในธุรกิจการบิน โดยมีเนื้อหาประกอบไปด้วยส่วนต่างๆ ดังนี้

1. แนวคิดเกี่ยวกับความสำคัญในการดำเนินงานของธุรกิจการบินพิเศษไกลพิเศษ
2. ทฤษฎีการบินและหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการประเมินผลการวิเคราะห์ต้นทุนและผลได้
3. วรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางการบินพิเศษไกลพิเศษ

1. แนวคิดเกี่ยวกับความสำคัญในการดำเนินงานของธุรกิจการบินพิเศษไกลพิเศษ

แนวคิดเกี่ยวกับความสำคัญในการดำเนินงานธุรกิจการบินพิเศษไกลพิเศษ เกี่ยวข้องกับปัจจัยสำคัญต่างๆ ดังต่อไปนี้

1.1 สมรรถนะการแข่งขันอันโดดเด่นของธุรกิจการบินในปัจจุบัน ส่งผลให้สายการบินต้องหันมาทำการบินในเส้นทางบินตรงมากขึ้น แม้ว่าเครื่องบินรุ่นก่อนจะไม่สามารถทำการบินพิเศษไกลพิเศษได้ แต่ก็มีพยายามเพิ่มระยะทางการบินโดยการลดน้ำหนักบรรทุกเพื่อให้สามารถทำการบินไกลได้เพิ่มขึ้น ตัวอย่างเช่น เมื่อปี พ.ศ. 2532 เครื่องบินแบบ Boeing 747-400 ทำการบินจากกรุงลอนดอนสู่นครซิดนีย์ ด้วยระยะทาง 17,020 กิโลเมตร (9,200 นอตติคอลไมล์) ต่อมาเมื่อปี พ.ศ. 2540 เครื่องบินรุ่นใหม่แบบ Boeing 777-200 ER ได้ทดลองทำการบินจากนครซีแอตเทิลสู่กรุงกัวลาลัมเปอร์ ด้วยระยะทาง 20,023 กิโลเมตร (10,823 นอตติคอลไมล์) นับว่าเป็นเครื่องบินแบบสองเครื่องยนต์ที่สามารถทำการบินได้ไกลที่สุดในขณะนั้น เมื่อเครื่องบินมีขีดความสามารถเพิ่มขึ้นจากเทคโนโลยีสมัยใหม่ ทำให้เกิดสถิติการบินพิเศษไกลพิเศษล่าสุดเมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน พ.ศ. 2547 ด้วยเครื่องบินแบบ Boeing 777-200 LR ที่ทดสอบการบินเป็นระยะทาง

21,578 กิโลเมตร (11,664 นอตีคอลไมล์) จากสนามบินฮ่องกงอ้อมผ่านประเทศสหรัฐอเมริกาไปลงที่สนามบินซีทโทรว ณ กรุงลอนดอน โดยใช้เวลาเดินทางทั้งสิ้น 22 ชั่วโมง 48 นาที

ความพยายามในการบินตรงในระยะทางที่เพิ่มขึ้น ได้ก่อให้เกิดการสร้างเครื่องบินพิสัยไกลพิเศษ เกิดนวัตกรรมที่สร้างแรงสั่นสะเทือนให้กับวงการอุตสาหกรรมการบินในปัจจุบันด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัยของ เครื่องบินรุ่นใหม่ในทศวรรษนี้ ได้แก่ Airbus 340-500 ซึ่งสามารถทำการบินในระยะทางไกลกว่าเดิมถึงร้อยละ 15-20 หรือคิดเป็นระยะทางการบินกว่า 20,000 กิโลเมตร เมื่อเทียบเป็นระยะเวลาที่สามารถบินได้นานขึ้นมากกว่า 18 ชั่วโมง (www.seattlepi.com) อีกทั้งเครื่องบินรุ่นใหม่ยังสามารถลดอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและลดความดังของเสียงลง และยัง เป็นเครื่องบินรุ่นใหม่ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น (Green Aircraft) จากการปลดปล่อยปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ที่น้อยลงกว่าเดิม (Low Carbon Technology) ทำให้บริษัทสายการบินสามารถลดค่าใช้จ่ายที่เกิดจากกฎระเบียบทางด้านมลภาวะทางเสียงและทางอากาศ (New noise & Emission Rules) ที่เข้มงวดมากขึ้นในเมืองสำคัญต่างๆ ของโลก (Airlines, USA today 2006)

1.2 การเข้ามามีส่วนแบ่งการตลาดที่เพิ่มขึ้นจากการเติบโตอย่างรวดเร็ว ของสายการบินต้นทุนต่ำ นอกจากนั้นการเติบโตอย่างรวดเร็วของสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคเอเชีย สามารถตอบสนองต่อความต้องการการเดินทางของผู้บริโภคเป็นอย่างดี โดยเริ่มจากการเปิดบริการในเส้นทางไกลๆ ภายในประเทศและประเทศใกล้เคียง เมื่อสายการบินชั้นนำต่างๆ เริ่มให้บริการในเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษ สายการบินต้นทุนต่ำเหล่านี้ก็สามารถเติบโตในตลาดต้นทุนต่ำเป็น อย่างดี จนในที่สุดก็สามารถให้บริการแผ่ขยายไปในเส้นทางการบินต่างประเทศระหว่างภูมิภาคได้ นับเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของผู้โดยสารในฐานะผู้บริโภคได้มีโอกาสเลือกใช้บริการได้มากขึ้น ในเขตภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นี้ สายการบินต้นทุนต่ำที่มีการเติบโตอย่างรวดเร็วและนำให้ความ สนใจเป็นอย่างยิ่งคือ “แอร์เอเชีย” ในฐานะคู่แข่งชั้นกับการบินไทย แม้ว่าสายการบินทั้งสองจะ บริการผู้โดยสารในระดับที่แตกต่างกัน แต่การเติบโตของสายการบินต้นทุนต่ำนี้ก็มี ความสามารถที่จะเข้ามามีส่วนแบ่งตลาด ในธุรกิจการบินในภูมิภาคนี้มากขึ้นทุกที จากการปรับกลยุทธ์ของ “แอร์เอเชีย” ในการบุกตลาดจีนและอินเดียด้วยการสั่งซื้อเครื่องบินใหม่ Airbus 320 จำนวน 150 ลำเข้ามาเสริมซึ่งคาดว่าจะส่งมอบได้ภายในปี พ.ศ. 2555 โดยมาแทนเครื่องบินขนาดเล็กแบบ Boeing 737-300 ทั้งหมด (ชลธิชา กาโท, 2550) รายได้จากการบินเส้นทางต่างประเทศคาดว่าจะ เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 40 เป็นร้อยละ 70 ส่วนที่เหลือเป็นรายได้จากเส้นทางภายในประเทศ รวมทั้ง หากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้เปิดโอกาสให้เอกชนสามารถร่วมบริหารอาคาร ผู้โดยสารสำหรับสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Terminal) ด้วยงบประมาณ 1,500 ล้านบาท

ซึ่งเป็นต้นทุนการบริการของสายการบินในราคาที่ไม่สูงมากนัก เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางโดยเครื่องบินในราคาประหยัด ในเขตท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อขยายขีดความสามารถในการรองรับจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น เช่นเดียวกับประเทศเพื่อนบ้านอย่างมาเลเซีย สิงคโปร์ ต่างก็มี Low Cost Terminal ในการขยายขีดความสามารถของบริการและขยายฐานลูกค้า ซึ่งมีปริมาณเพิ่มขึ้นมากอย่างต่อเนื่อง (เศรษฐกิจ-การเงิน, 2550) เพื่อรองรับการเติบโตของสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศสิงคโปร์ เช่น สายการบิน Tiger Airways ที่ได้เริ่มก่อตั้งขึ้นเมื่อปี ค.ศ. 2004 และเริ่มเปิดเส้นทางการบินระยะไกลจากประเทศสิงคโปร์สู่ประเทศออสเตรเลีย พร้อมกับแนวทางการก้าวสู่การเป็นสายการบินแห่งชาติต่อไป (Agence France –Press, Sydney Australia, 2007) และในอนาคตภาพของตลาดธุรกิจการบินจะเปลี่ยนแปลงไปเช่นไร เมื่อสายการบินต้นทุนต่ำเหล่านี้สามารถให้บริการเส้นทางการบินพิเศษ ได้เช่นเดียวกันกับสายการบินชั้นนำทั่วไป

1.3 ความสำคัญของธุรกิจการบิน ในฐานะเป็นธุรกิจต้นน้ำที่ส่งผ่านทรัพยากรสู่ธุรกิจต่อเนื่องต่างๆ เช่น ธุรกิจการท่องเที่ยว ธุรกิจโรงแรม ธุรกิจการจัดการท่องเที่ยว ธุรกิจสินค้าพื้นเมืองและของฝาก รวมไปถึงอุตสาหกรรมการศึกษาและการจ้างงานของบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบินเป็นจำนวนมาก เนื่องจากประเทศไทยมีสัดส่วนรายได้จากการท่องเที่ยวต่อรายได้ประชาชาติ GDP (Gross Domestic Product) สูงถึงประมาณร้อยละ 5 หรือมากกว่า 100,000 ล้านบาทต่อปี เป็นรายได้ที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศเป็นอย่างยิ่ง นับว่าการท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมต้นน้ำ ที่เป็นแหล่งรายได้ให้แก่อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการท่องเที่ยวอีกมากมาย อุปสงค์ของการเดินทางมายังประเทศไทยของชาวต่างประเทศ มีปัจจัยที่สำคัญทางเศรษฐศาสตร์ที่สำคัญอยู่ 2 ประการคือ 1) รายได้ต่อหัวจากนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ 2) ราคาค่าโดยสารเครื่องบินระหว่างประเทศไทยกับประเทศต้นทางของนักท่องเที่ยว (พิชัย เสวีกุล, 2537) ผู้ได้รับผลประโยชน์ทางตรงและทางอ้อมจากการเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิ คือการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย ได้รับผลประโยชน์ทางตรงจากรายรับที่มาจากปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นทุกปี ในรูปของรายได้จากค่าธรรมเนียมและค่าสัมปทานต่างๆ ในปริมาณที่สูงขึ้นตามปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นนั่นเอง ส่วนทางด้านบริษัทการบินไทยได้รับผลประโยชน์ทางอ้อมโดยมีรายรับที่เพิ่มขึ้นเช่นกันในรูปของการมีผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น มีปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น และรายรับจากค่าบริการต่างๆ ระบบเศรษฐกิจของประเทศได้รับผลประโยชน์ทางอ้อม จากการใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นตามปริมาณการเพิ่มขึ้นของผู้โดยสาร มีปริมาณเงินตราต่างประเทศเข้ามาในประเทศไทยมากขึ้น ทำให้เกิดผลดีต่อดุลการชำระเงินของประเทศ และเกิดการจ้างงานในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น (มริสสา วิริโยทัย, 2535)

เนื่องจากแนวโน้มภาวะเศรษฐกิจของประเทศไทย ได้รับปัจจัยสนับสนุนจากภาคการส่งออกและการท่องเที่ยวเป็นสำคัญ ขณะที่การบริโภคและการลงทุนในประเทศยังคงขยายตัวในระดับต่ำ GDP ของไทยเมื่อปี 2549 ขยายตัวในอัตราร้อยละ 4.5 ในขณะที่การพยากรณ์ปี 2550 คาดว่าจะขยายตัวประมาณร้อยละ 4.5-5.5 และการคาดการณ์อัตราขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศต่างๆ มีแนวโน้มชะลอตัวลงจากปี พ.ศ.2549 (นิชพร อรรถวิภังษ์, 2550)

ตารางที่ 2.1 การคาดการณ์อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศต่างๆ

ประเทศ	2549	2550	2549(เฉลี่ย)	2550(เฉลี่ย)
โลก	5.1	4.9	5.1	4.9
อเมริกา	3.3-3.5	1.8-3.2	3.4	2.6
ญี่ปุ่น	2.6-3.2	1.6-3.0	2.8	2.2
จีน	9.8-11	8.2-9.8	10.4	9.1
Euro Zone	2.4-2.8	1.4-2.5	2.6	1.9
ออสเตรเลีย	2.4-3.2	2.5-4.6	2.8	3.3

ที่มา : ดัดแปลงจาก IMF Consensus Forecasts, Asia Pacific Consensus Forecasts

ในสภาวะปัจจุบัน ปัญหาที่ประเทศไทยประสบอย่างหนัก คือ ภาวะเศรษฐกิจทางการเงิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งอัตราแลกเปลี่ยนไม่มีเสถียรภาพ ซึ่งส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมต่างๆ ภายในประเทศ และปัญหาทางภาครัฐบาลเกี่ยวกับเงินสำรองระหว่างประเทศไม่เพียงพอ รัฐบาลพยายามแก้ปัญหาโดยการใช้นโยบายต่างๆ เพื่อฟื้นฟูสภาพเศรษฐกิจให้ดีขึ้น อย่างเช่นการเร่งการส่งออก การพยายามสร้างแรงผลักดันให้มีการเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิต และสร้างคุณภาพให้กับผลผลิต ในด้านธุรกิจสายการบินเป็นอุตสาหกรรมขนส่งทางอากาศ ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ มีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจภายในประเทศ เนื่องจากการขนส่งทางอากาศเป็นการขนส่งที่สำคัญประเภทหนึ่งช่วยให้เกิดความสะดวกรวดเร็วในการดำเนินธุรกิจการค้าทั้งภายในและภายนอกประเทศ มีการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ซึ่งนำเงินตราต่างประเทศเข้าสู่ประเทศจำนวนมาก อีกทั้งอุตสาหกรรมขนส่งทางอากาศ ยังช่วยก่อให้เกิดประโยชน์แก่อุตสาหกรรมต่อเนื่องหลายๆ ประเภท เช่น อุตสาหกรรมการแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร ที่นำผลผลิตทางการเกษตรแปรรูปเพื่อจำหน่ายแก่ผู้โดยสารบนเครื่องบินทั้งของสายการบินไทยและสายการบินอื่นๆ ที่ออกเดินทางจาก

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว อุตสาหกรรมโรงแรม และยังนำความเจริญไปสู่จังหวัดต่างๆ ภายในประเทศได้อย่างทั่วถึง ทางด้านของแรงงาน อุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศช่วยให้เกิดการจ้างงานจำนวนมาก และพัฒนาแรงงานให้เป็นแรงงานที่มีคุณภาพ สามารถใช้เทคโนโลยีขั้นสูงทางการบินเทียบเท่ากับประเทศต่างๆ ในโลก ดังนั้น อุตสาหกรรมการบินจึงมีความสำคัญ และสร้างประโยชน์ต่อเศรษฐกิจของประเทศ ทั้งทางด้านรายได้ และด้านแรงงาน

นอกจากนี้ ในภาวะวิกฤตการณ์การเงินระหว่างประเทศ ภายใต้เงื่อนไขการช่วยเหลือของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ การแปรรูปรัฐวิสาหกิจเป็นทางเลือกหนึ่งที่รัฐบาลต้องเร่งดำเนินการ เพื่อที่จะหาเงินตราต่างประเทศ เข้ามาเสริมสภาพคล่องทางเศรษฐกิจของประเทศ บริษัทการบินไทยเป็นรัฐวิสาหกิจแห่งหนึ่งภายใต้การควบคุมของกระทรวงคมนาคม และเป็นบริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ได้เคยดำเนินการกระจายหุ้นแก่สาธารณชนทั่วไป รวมทั้งเป็นที่รู้จักของชาวต่างประเทศ ทำให้รัฐบาลเห็นถึงความสะดวกในการที่จะแปรรูป บริษัทการบินไทย โดยปัจจุบันสัดส่วนการถือหุ้นโดยกระทรวงการคลังคิดเป็นร้อยละ 80 โดยส่วนที่เหลือเป็นส่วนที่กระทรวงการคลังขายให้กับธนาคารออมสิน และกำลังจะซื้อคืนตามสัญญาอีกร้อยละ 7 โดยการที่รัฐบาลมีเป้าหมายลดสัดส่วนการถือหุ้น ของกระทรวงการคลังเหลือร้อยละ 49 ในปี พ.ศ. 2542 ความสำคัญของบริษัทการบินไทย ในฐานะสายการบินแห่งชาติจึงต้องดำเนินกลยุทธ์ทางการตลาดแบบใหม่ เพื่อครองส่วนแบ่งตลาดในธุรกิจการบินเพิ่มขึ้น การมีวิสัยทัศน์ในแนวคิดเกี่ยวกับความสำคัญในการดำเนินงานธุรกิจการบินแบบใหม่ ในการยกระดับการบริการของธุรกิจการบิน เป็นการเริ่มต้นเข้าสู่ยุคของการบินแบบใหม่ที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน นั่นคือการบินแบบพิสัยไกลพิเศษ

2. ทฤษฎีการบินและหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการประเมินผลการวิเคราะห์ต้นทุนและผลได้

2.1 ทฤษฎีการบินที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางการบิน คือส่วนแผนการบิน (Flight Plan) ที่เกี่ยวข้องกับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ในส่วนต่างๆ ของเส้นทางการบินโดยน้ำหนักของเครื่องบินที่สนามบินต้นทางนั้นจะต้องไม่มีค่าเกินไปกว่าน้ำหนักของเครื่องบินที่มากที่สุด (Maximum Aircraft Weight) โดยน้ำหนักเครื่องบินที่มากที่สุด มีความสัมพันธ์กับความแข็งแรงของทางขับและทางวิ่ง (Taxi Way, Runway) ของสนามบินแต่ละแห่งมีความแตกต่างกัน ส่วนประกอบของน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ในเส้นทางการการบิน (Ramp Fuel) (Flight Operation Manual, 2007) มีดังนี้

$$\text{Ramp Fuel} = \text{Taxi Fuel} + \text{Trip Fuel} + \text{Contingency Fuel} + \text{Alternate Fuel} + \text{Final Reserve Fuel} + \text{Company Fuel}$$

เมื่อ Taxi Fuel หมายถึง น้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้บนทางขับ ซึ่งรวมถึงน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ก่อนที่จะทำการติดเครื่องยนต์ และเครื่องช่วยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง จนกระทั่งเครื่องบินเริ่มต้นออกเดินทาง (Take Off) โดยมีมาตรฐานเวลาเฉลี่ย 10 นาที

Trip Fuel หมายถึง น้ำมันเชื้อเพลิงเดินทางจากจุดเริ่มต้นจนถึงที่หมาย โดยเริ่มจากการที่เครื่องบินออกเดินทาง (Take Off) ทำการไต่ระดับ (Climb) โดยคำนวณจากเส้นทางเดินอากาศที่ไกลที่สุด (Longest Standard Instrument Departure) บินเดินทางด้วยความเร็วปกติ (Normal Cruise) และทำการบินลงสู่สนามบินปลายทาง โดยคิดจากเส้นทางการบินที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มากที่สุด (Least Favorable Runway and Landing)

Contingency Fuel (CF) หมายถึง น้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้สำหรับการเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้นจากการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิง การเปลี่ยนแปลงของสภาพอากาศ การเปลี่ยนแปลงเส้นทางการบินรวมถึงการเปลี่ยนแปลงระดับความสูงของการเดินทาง

Alternate Fuel หมายถึง น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับสนามบินสำรอง โดยนับเริ่มต้นจากจุดที่ไม่สามารถทำการลงสนามบินได้ การไต่ระดับสู่การบินเดินทางที่ได้ระยะทางมากที่สุด (Long-Range Cruise) การร่อนลงสนามบินสำรอง โดยคิดจากเส้นทางการบินที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มากที่สุด

Final Reserve Fuel หมายถึง น้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ในการบินที่สนามบินสำรองในเวลา 30 นาที ที่ความสูง 1,500 ฟุต

Company Fuel หมายถึง น้ำมันเชื้อเพลิงที่อาจใช้ในการบินนรที่สนามบินปลายทาง

หลักเกณฑ์ที่ใช้ประเมินผลการวิเคราะห์ต้นทุนและผลได้ ในการวิเคราะห์เปรียบเทียบ ต้นทุนและผลได้ระหว่างเส้นทางการบินพิเศษ และเส้นทางการบินที่มีจุดพักของบริษัท การบินไทย มีดังต่อไปนี้

2.2 มูลค่าปัจจุบันสุทธิของโครงการ (Net Present Value) คือมูลค่าปัจจุบันของกระแส ผลตอบแทนสุทธิ หรือกระแสเงินสดของโครงการ ซึ่งคำนวณได้โดยการนำส่วนลดกระแสผล ตอบแทนสุทธิตลอดชั่วอายุของโครงการให้เป็นมูลค่าปัจจุบัน

$$NPV = \sum_{t=1}^n \frac{B_t - C_t}{(1+r)^t}$$

$$\text{หรือ} = \sum_{t=1}^n \frac{B_t}{(1+r)^t} - \sum_{t=1}^n \frac{C_t}{(1+r)^t}$$

เมื่อ B_t = ผลตอบแทนในปีที่ t

C_t = ต้นทุนในปีที่ t

r = อัตราส่วนลดหรืออัตราดอกเบี้ยที่เหมาะสม

n = จำนวนปีทั้งสิ้นของโครงการ

2.3 ทฤษฎีอัตราส่วนผลได้ต่อต้นทุน (Benefit-Cost Ratio, B/C Ratio) เป็นอัตราส่วน ของมูลค่าปัจจุบันของผลได้ต่อต้นทุน โดยสมมติว่าโครงการหนึ่งมีผลได้ในแต่ละช่วงเวลาเป็น $B_0, B_1, B_2, \dots, B_t$ และมีต้นทุนค่าใช้จ่ายในแต่ละช่วงเวลาเป็น $C_0, C_1, C_2, \dots, C_t$ ดังนั้นมูลค่า ปัจจุบันของผลได้ (B) คือ

$$B = B_0 + \frac{B_1}{1+r} + \frac{B_2}{(1+r)^2} + \dots + \frac{B_t}{(1+r)^t}$$

มูลค่าปัจจุบันของต้นทุน

$$C = C_0 + \frac{C_1}{1+r} + \frac{C_2}{(1+r)^2} + \dots + \frac{C_t}{(1+r)^t}$$

อัตราส่วนผลได้ต่อต้นทุนคือ B/C

$$\frac{B}{C} = \frac{B_0 + \frac{B_1}{1+r} + \frac{B_2}{(1+r)^2} + \dots + \frac{B_t}{(1+r)^t}}{C_0 + \frac{C_1}{1+r} + \frac{C_2}{(1+r)^2} + \dots + \frac{C_t}{(1+r)^t}}$$

- เมื่อ B_t = ผลได้ในปีที่ t
 C_t = ต้นทุนในปีที่ t
 t = ปีของโครงการที่มีค่า 1, 2, 3, 4,n
 r = อัตราส่วนลดหรืออัตราดอกเบี้ยที่เหมาะสม

โดยโครงการที่ควรจะมาลงทุนในกฎเกณฑ์นี้คือ โครงการที่มีอัตราส่วนผลได้ต่อต้นทุนมากกว่า 1 เนื่องจากเมื่อ $B/C > 1$ หมายถึง $B-C > 0$ ซึ่งเหมือนกับการใช้หลักเกณฑ์มูลค่าปัจจุบันสุทธิในการพิจารณา เมื่อมูลค่าปัจจุบันของผลได้มีค่ามากกว่ามูลค่าปัจจุบันของต้นทุน และควรปฏิเสธโครงการที่ B/C มีค่าต่ำกว่า 1 นั่นคือการที่มูลค่าปัจจุบันของต้นทุนสูงกว่ามูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทน เนื่องจากในกรณีนี้ผลตอบแทนจะไม่คุ้มค่ากับการลงทุน

ค่า B/C ของโครงการจะผันแปรขึ้นอยู่กับอัตราส่วนลดที่เลือกใช้ ถ้าอัตราส่วนลดยังมีค่ามาก ค่า B/C ก็จะมีค่าต่ำ ถ้าอัตราส่วนลดสูงถึงระดับหนึ่งซึ่งส่วนมากจะมีค่าไม่เกินร้อยละ 25 ค่า B/C จะต่ำกว่า 1 ด้วยเหตุที่ Gittinger แนะนำให้ใช้หลัก Rule of Thumb นั่นคือการเลือกใช้อัตราร้อยละ 12 ซึ่งเป็นอัตราที่นิยมใช้และยอมรับกันทั่วไป เนื่องจากประเทศต่างๆ มีความเห็นว่า ค่าเสียโอกาสของทุนในประเทศที่กำลังพัฒนาจะอยู่ในช่วงระหว่างร้อยละ 8 - 15 และในประเทศไทยมักจะเลือกใช้อัตราร้อยละ 10 หรือร้อยละ 12

2.4 ทฤษฎีวิเคราะห์ต้นทุนประสิทธิผล เป็นวิธีวิเคราะห์ที่นิยมใช้กันทั่วไปในหน่วยงานป้องกันสิ่งแวดล้อมของประเทศสหรัฐอเมริกา (EPA) เพื่อกำหนดข้อบังคับคุณภาพอากาศรวมไปถึงการซื้อขายสิทธิในการปล่อยมลพิษระหว่างโรงงานอุตสาหกรรม (Emissions Trading Programs) โดยการวิจัยนี้เลือกใช้การวิเคราะห์ต้นทุนประสิทธิผล ในเส้นทางการบินที่ให้ผลประโยชน์ตามต้องการ โดยเป็นเส้นทางที่ใช้ต้นทุนต่ำที่สุด สูตรในการหาต้นทุนประสิทธิผลที่นิยมใช้กันมากคือ

$$CE \text{ Ratio} = \text{ต้นทุน/ประสิทธิผล}$$

โดยที่ CE Ratio คืออัตราส่วนต้นทุนประสิทธิผล และประสิทธิผล (Effectiveness) หมายถึงผลได้ของโครงการ หรือผลกระทบทางด้านบวกของโครงการ โดยมีเป้าหมายของโครงการที่สามารถวัดเป็นปริมาณได้เป็นตัวกำหนด

ลักษณะของโครงการอาจมีลักษณะที่สามารถทดแทนกันได้ (Mutually Exclusive) และประสิทธิผลของโครงการจะวัดด้วยหน่วยเดียวกัน โดยขั้นตอนแรกนั้นจะคำนวณต้นทุนของแต่ละทางเลือกที่เป้าหมายเดียวกัน โดยเลือกทางเลือกที่มีต้นทุนต่ำที่สุดซึ่งมีประสิทธิผลมากที่สุดที่สามารถบรรลุเป้าหมายที่วางไว้ การคำนวณลักษณะนี้ ประสิทธิผลจะมีค่าคงที่แต่ตัวที่มีการเปลี่ยนแปลงคือต้นทุน โดยโครงการแต่ละโครงการจะมีต้นทุนที่แตกต่างกัน

ในการหาต้นทุนประสิทธิผลที่มีการคิดต้นทุนประสิทธิผลหลัก ที่มีผลได้หรือต้นทุนที่คงที่แล้ว ยังมีวิธีที่อาศัยหลักการการเปรียบเทียบต้นทุนส่วนเพิ่ม (Marginal Costs, MC) และประสิทธิผลส่วนเพิ่ม (Marginal Effectiveness, ME) ของโครงการ สูตรในการหาต้นทุนประสิทธิผลคือ

$$\text{MCME Ratio} = \text{ต้นทุนส่วนเพิ่ม/ประสิทธิผลส่วนเพิ่ม}$$

โดยที่ MCME Ratio คืออัตราส่วนของต้นทุนส่วนเพิ่มต่อประสิทธิผลส่วนเพิ่ม (Marginal Comparison) ถ้า B_i คือมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (PV) ของประสิทธิผลของโครงการ C_i คือ Present Value (PV) ของต้นทุนของโครงการที่ต้องเสียเพื่อผลิตประสิทธิผล B_i และ r คือระดับประสิทธิผลที่เรียงจากน้อยไปมากคือ จาก 1,2,3,...,n

$$r_n = (C_n - C_{n-1}) / (B_n - B_{n-1})$$

การตัดสินใจเลือกโครงการ พิจารณาจากระดับเป้าหมายของโครงการและค่า r_n ที่เพิ่มขึ้นจากผลได้

2.5 อัตราผลตอบแทนของโครงการ (Internal Rate of Return , IRR) เป็นหลักเกณฑ์การประเมินความคุ้มค่าของโครงการที่นิยมใช้มากที่สุด เนื่องจากอัตราผลตอบแทนของโครงการมีความสอดคล้องกับอัตราผลกำไรของโครงการ ทำความเข้าใจง่ายโดยไม่ต้องกำหนดอัตราส่วนลดไว้ก่อนเช่น มูลค่าปัจจุบันสุทธิ อัตราส่วนผลได้ต่อต้นทุน อัตราผลตอบแทนของโครงการคืออัตราส่วนลดที่ทำให้ NPV มีค่าเท่ากับศูนย์ ดังนั้นค่า IRR จึงได้แก่อัตราส่วนลดหรือ r ที่ทำให้

$$\text{NPV} = \sum_{t=1}^n \frac{B_t - C_t}{(1+r)^t} = 0$$

2.6 การวิเคราะห์ความไว (Sensitivity Analysis) เป็นการจำลองสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้น (Simulation) เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงในค่าของตัวแปรที่มีความสำคัญ และดูผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงนั้นซึ่งผลกระทบที่เกิดขึ้นจากตัวแปรหนึ่งๆ อาจมีความแตกต่างกันการวิเคราะห์เพื่อศึกษาผลที่เกิดจากตัวแปรที่สามารถทำให้เกิดผลได้ดีที่สุด การทดสอบความไวในการวิจัยนี้ใช้วิธี Switching Value เพื่อหาผลได้ลดลงได้มากที่สุดเท่าใด และต้นทุนเพิ่มขึ้นสูงได้มากที่สุดเท่าใด เพื่อให้ครอบคลุมตัวแปรผลได้และต้นทุนทางอ้อม รวมไปถึงต้นทุนค่าเสียโอกาสเพื่ออธิบายภาพรวมของต้นทุนและผลได้ทางเศรษฐศาสตร์

$$\begin{aligned} \text{ผลได้ลดลงได้มากที่สุด} &= (\text{PV ผลได้} - \text{PV ต้นทุน}) / \text{PV ผลได้} \\ \text{ต้นทุนเพิ่มขึ้นได้มากที่สุด} &= (\text{PV ผลได้} - \text{PV ต้นทุน}) / \text{PV ต้นทุน} \end{aligned}$$

3. วรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษ

วรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษ ประกอบไปด้วยเนื้อหาที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

3.1 เส้นทางการบิน สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์เป็นผู้เริ่มต้นเปิดบริการเที่ยวบินพิสัยไกลพิเศษที่ถือได้ว่าไกลที่สุดจากประเทศสิงคโปร์สู่นครลอสแอนเจลิส เป็นระยะทางรวมประมาณ 16,650 กิโลเมตร (9,000 นอตคอลลไมล์) โดยใช้เครื่องบินแบบ Airbus 340-500 ในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2547 ต่อมาบริษัทการบินไทยได้รับมอบเครื่องบินแบบ Airbus 340-500 ในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2548 ในการเปิดโลกธุรกิจเที่ยวบินพิสัยไกลพิเศษ ในเส้นทางการบินจากกรุงเทพฯ สู่กรุงนิวยอร์ก หลังจากนั้นสายการบินยูไนเต็ดแอร์ไลน์ก็เริ่มเข้ามาแข่งขันในเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษนี้ ด้วยเส้นทางการบินจากกรุงนิวยอร์กสู่เกาะฮ่องกง โดยใช้เครื่องบินแบบ Boeing 777-200 ER (ซึ่งการบินไทยได้มีการรับมอบเครื่องบินแบบนี้จำนวน 4 ลำในปี พ.ศ. 2549 และอีก 2 ลำในปี พ.ศ. 2550) ด้วยระยะทางการบิน 13,600 กิโลเมตร (7,339 นอตคอลลไมล์) เมื่อมีการแข่งขันในเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษเพิ่มมากขึ้น สายการบินที่มีฝูงบินแบบนี้เช่น สายการบินเซาธ์แอฟริกันแอร์ไลน์ ก็ใช้การโฆษณาประชาสัมพันธ์ในความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีการบินที่ไกลที่สุดในโลกจาก นครแอดแลนตาสู่นครแคลิฟอเนีย (เส้นทางการบินทิศตะวันออก) เพื่อสร้างความแปลกใหม่ในการบริการผู้โดยสาร แต่สามารถบริการได้เฉพาะเส้นทางการบินทางด้านทิศตะวันออกเท่านั้น เนื่องจากมีกระแสลม (Jet Stream) ช่วยส่งท้าย ส่วนขากลับ (เส้นทางการบินทิศตะวันตก) เครื่องบินต้องแวะพักระหว่างทางเพื่อเติมน้ำมันเชื้อเพลิง (ศิพงษ์ นิลอรุณ, 2006: 5)

ปัจจัยหลักที่สำคัญที่สุดในการเลือกใช้บริการในเส้นทางการบิน คือความก้าวหน้าในเทคโนโลยีเครื่องบิน ซึ่งถือเป็นปัจจัยต้นทุนที่มีค่าที่สูงในธุรกิจการบิน อัตราการเพิ่มขึ้นของปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร มาจากการใช้ปัจจัยการผลิตในทุนนี้มากที่สุด โดยมีสัดส่วนร้อยละ 67.23 รองลงมาได้แก่ ปัจจัยน้ำมันร้อยละ 21.53 ปัจจัยแรงงานร้อยละ 4.51 แสดงว่าการเลือกใช้เส้นทางการบินที่ดี จะทำให้ปัจจัยทุนคือเครื่องบิน ในเส้นทางบินนั้นๆ มีบทบาทต่ออัตราการเพิ่มขึ้นของผลผลิตมากที่สุด ซึ่งมีสัดส่วนมากกว่าครึ่งหนึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับปัจจัยด้านอื่น (วิลพร บริลักษ์ณ์เลิศ, 2545)

3.2 การเริ่มเข้ามามีส่วนแบ่งการตลาด ในเส้นทางบินระยะไกลของสายการบินต้นทุนต่ำ จากการศึกษาที่สายการบินต้นทุนต่ำมีความสนใจที่จะเข้ามาแข่งขันในธุรกิจและมีส่วนร่วมใน ส่วนแบ่งตลาดเส้นทางบินระหว่างประเทศแล้วเช่น สายการบินโอเอซิส ฮองกง (Oasis Hong Kong Airlines) ที่เพิ่งก่อตั้งได้เริ่มให้บริการเส้นทางบินจากฮ่องกงสู่สนามบินแกทวิก ณ กรุงลอนดอน เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม พ.ศ. 2549 ด้วยเครื่องบินแบบ Boeing 747-400 ซึ่งซื้อต่อจากสายการบินอื่นอีกที และมีแผนการตลาดในเส้นทางบินพิสัยไกลพิเศษจากฮ่องกงสู่กรุง โอ๊คแลนด์ ประเทศนิวซีแลนด์ เมืองชิคาโก และรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกา เริ่มทำการบินในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2550 เป็นต้นไป สายการบินต้นทุนต่ำเจ็ทสตาร์ (Jetstar Airlines) ซึ่งเป็นสายการบินลูกของ Qantas Airways ของประเทศออสเตรเลีย ได้เริ่มให้บริการเส้นทางบินจากนครซิดนีย์และเมลเบิร์นมายังกรุงเทพฯ ภูเก็ต บาหลีและฮอลโนลูลู เมื่อเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2549 สายการบินวิวา มาเก๊า (Viva Macau) มีแผนการบินที่จะให้บริการเส้นทางบินตรงจากมาเก๊าสู่ประเทศในทวีปยุโรปและประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นต้น (Stanley and Timiraos, 2549: D1) การเปิดตลาดเส้นทางบินระยะไกลของสายการบินต้นทุนต่ำเหล่านี้ จึงเท่ากับเป็นการทดลองตลาด ซึ่งถ้าเกิดประสบความสำเร็จก็จะได้รับความนิยมแพร่หลายและเป็นคู่แข่งใหม่ที่เข้ามาใหม่ทางธุรกิจการบินที่สำคัญ อาจกล่าวได้ว่าเป็นการปฏิวัติธุรกิจการบินและการเดินทางระหว่างประเทศครั้งสำคัญ อันจะส่งผลกระทบต่อสายการบินมาตรฐานต่างๆ อย่างรุนแรง และจะทำให้มีสายการบินต่างๆ เข้ามาสู่ธุรกิจนี้อีกเป็นจำนวนมาก (บวร โทศรีแก้ว, 2550: 9) รวมทั้งความขาดแคลนบุคลากรด้านการบินพาณิชย์ในปัจจุบัน และปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตในด้านการผลิตและการพัฒนาบุคลากรด้านการบินในส่วนต่างๆ มาก ซึ่งผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอย่างเป็นพลวัตของโลกาภิวัตน์นี้มีความสำคัญ เป็นผลกระทบที่เกิดจากการขยายตัวอย่างต่อเนื่องของธุรกิจการบินพาณิชย์ (สหัชชัย มหาวิระ, 2549)

3.3 การเป็นศูนย์กลางทางการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ของท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ การที่รัฐบาลไทยได้ดำเนินการเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิ เมื่อวันที่ 28 กันยายน พ.ศ. 2549 เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นทุกปี และเพิ่มขีดความสามารถของการเป็นสนามบินนานาชาติเครือข่ายที่ใหญ่ที่สุดในโลก จากการให้บริการเส้นทางการบินตรงพิเศษ โกลพิเศษ ที่คาดว่าจะมีเส้นทางใหม่ๆ ที่เปิดให้บริการในอนาคตเพิ่มขึ้นอีก รวมไปถึงแผนพัฒนาศูนย์ซ่อมอากาศยานของการบินไทย เพื่อรองรับเครื่องบินทุกชนิดในโลกทั้งเครื่องบินขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่ เนื่องจากในปัจจุบันความสามารถซ่อมบำรุงเครื่องบินที่สนามบินดอนเมืองรับบริการซ่อมหนักเครื่องบินขนาดเล็กและขนาดใหญ่ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการสร้างรายได้และผลกำไรมาสู่บริษัท อาทิการใช้จำนวนชั่วโมงการทำงานที่สนามบินอยู่ตะเกาให้สามารถบริการซ่อมหนักเครื่องบินขนาดใหญ่เท่านั้น ส่วนที่สนามบินสุวรรณภูมินั้นสามารถบริการซ่อมบำรุงหนัก (Heavy Maintenance) ของเครื่องบินขนาดเล็กเท่านั้น เพื่อให้สอดคล้องกับการบริหารสินทรัพย์ที่มีค่ามากที่สุดของธุรกิจการบินคือเครื่องบิน ให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการสร้างรายได้และผลกำไรมาสู่บริษัท อาทิ การใช้จำนวนชั่วโมงการทำงานของเครื่องบินที่มากขึ้น (Airborne Strategy) ลดการจอดเครื่องบินโดยไม่เกิดประโยชน์ และเพิ่มคุณค่าการใช้เครื่องบินอย่างมีประสิทธิภาพด้วย กลยุทธ์ Asset Management Strategy โดยเฉพาะเครื่องบินพิเศษ ซึ่งจะช่วยให้สามารถเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน เพิ่มรายได้ และลดต้นทุนลง (Flying On Course, 2007)

เมื่อสนามบินสุวรรณภูมิได้เปิดการให้บริการแล้ว มีจำนวนผู้ใช้บริการรวมเพิ่มขึ้น แต่เมื่อรวมจำนวนเที่ยวบินด้วยแล้วยังไม่คงที่ เมื่อเปรียบเทียบจำนวนเที่ยวบินในช่วงเดือนตุลาคม ปี พ.ศ. 2548 กับ ปี พ.ศ. 2549 พบว่ามีจำนวนเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย เช่นเดียวกับผู้โดยสารที่มาใช้บริการสนามบินมีจำนวนเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 0.72 ซึ่งลักษณะการกระจายการเดินทางทางอากาศส่วนใหญ่มีการกระจุกตัวอยู่ในเส้นทางการบินที่เชื่อมโยงระหว่างท่าอากาศยานที่เป็นศูนย์กลางการเดินทางทางอากาศ นอกจากนี้ค่าผลิตภัณฑ์ประชาชาติของเมืองและจำนวนประชากร ณ จุดต้นทางและจุดหมายปลายทางเป็นตัวแปรสำคัญ ที่มีบทบาทในการกำหนดปริมาณการเดินทางอย่างชัดเจน (วันทिया เจริญยิ่ง, 2531) โดยแนวโน้มการเดินทางดังกล่าวสอดคล้องกับแนวโน้มการเดินทางในปัจจุบันที่เพิ่มระยะทางการเดินทาง โดยไม่ต้องหยุดพักระหว่างเมืองใหญ่สำคัญต่างๆ ในโลก ที่มีจำนวนประชากรหนาแน่นและมีรายได้ต่อหัวของประชากรที่สูง

ศักยภาพของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สามารถเป็นศูนย์กลางทางการบินของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้ เนื่องจากมีที่ตั้งอยู่ใจกลางภูมิภาคบนเนื้อที่ 20,000 ไร่ หรือ 32 ตารางกิโลเมตรซึ่งมีขนาดใหญ่กว่าท่าอากาศยานกรุงเทพถึง 4 เท่า รองรับผู้โดยสารได้ 45 ล้านคนต่อปี รองรับสินค้าได้ 3 ล้านตันต่อปี และยังสามารถพัฒนาได้ต่อไปอีกเต็มที่จนถึงปี พ.ศ. 2568 ให้รองรับ

รับผู้โดยสารได้ถึง 120 ล้านคนต่อปี รองรับสินค้าได้ 6.4 ล้านตันต่อปี มีระยะเวลาในการพัฒนา ยาวนานกว่าท่าอากาศยานของประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคเดียวกัน รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกภายใน ท่าอากาศยานที่มีความทันสมัย จากการใช้เทคโนโลยีที่ดีที่สุดในปัจจุบัน มีอาคารเทียบเครื่องบินพาณิชย์ขนาดใหญ่ที่สุดในปัจจุบัน (Airbus 380) ได้ถึง 5 ลำ พร้อมกับโรงซ่อมบำรุงเครื่องบินขนาดใหญ่ได้ครั้งละ 3 ลำพร้อมกัน นอกจากนี้ยังมีโครงการรถไฟความเร็วสูงและการพัฒนาพื้นที่รอบบริเวณท่าอากาศยาน ให้สอดคล้องกับการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางอากาศ ในการแข่งขันในความเป็นศูนย์กลางกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีการสร้างและพัฒนาสนามบิน เพื่อรองความเป็นศูนย์กลางทางการบินที่แท้จริง (คณิงนุช เสาะพิทยา, 2547)

จากสภาวะการณ์ต่างๆ ในประเทศไทยที่ผ่านมา มีปัญหาเรื้อรังในหลายๆ ด้าน ทั้งปัญหา 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ที่มีแนวโน้มยืดเยื้อยาวนาน ปัญหาน้ำท่วม ภัยแล้ง ปัญหาราคาน้ำมันแพง และปัญหาการเมือง ซึ่งล้วนส่งผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรมท่องเที่ยวรวมถึงธุรกิจการบินเป็นอย่างมาก ดังนั้นอุปสงค์และอุปทานของการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างประเทศและภูมิภาค หรือการเดินทางแบบใหม่ในระยะพิสัยไกลพิเศษ จึงมีประโยชน์อย่างมากต่อการปฏิวัติรูปแบบการเดินทางของธุรกิจการบินในอนาคต ความเคลื่อนไหวในธุรกิจการบินนับจากนี้จึงเป็นสิ่งที่น่าติดตาม เพราะไม่เพียงจะสะท้อนภาพของเศรษฐกิจ สังคม และการเมืองของประเทศแล้ว ยังเชื่อมโยงกับสนามบินสุวรรณภูมิถ้าภาพพจน์ของสนามบินปรากฏในทางที่ดี จำนวนผู้ต้องการมาใช้บริการสนามบินจะสูงขึ้น ซึ่งส่งผลให้เกิดความเฟื่องฟูของธุรกิจการบินด้วยเช่นกัน

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ประกอบด้วยวัตถุประสงค์ 4 ข้อคือ 1) เพื่อศึกษาวิเคราะห์ต้นทุนและผลได้ในเส้นทางการบินพิเศษ 2) เพื่อศึกษาวิเคราะห์ต้นทุนและผลได้ในเส้นทางการบินที่มีจุดพัก 3) เพื่อเปรียบเทียบต้นทุนและผลได้ระหว่างเส้นทางการบินตรงพิเศษ และเส้นทางการบินที่มีจุดพัก 4) เพื่อวิเคราะห์เชิงนโยบาย ระหว่าง เส้นทางการบินตรงพิเศษ และเส้นทางการบินที่มีจุดพัก โดยแหล่งข้อมูลที่ใช้ในการวิจัยเส้นทางการบินตรงพิเศษและเส้นทางการบินที่มีจุดพักประกอบด้วย 2 ส่วนคือ

1. ข้อมูลทุติยภูมิ เป็นข้อมูลต้นทุนและผลได้ในเส้นทางการบินพิเศษและเส้นทางการบินที่มีจุดพักของบริษัทการบินไทย มีแหล่งข้อมูลด้านการเงินจาก ICAO และบริษัทการบินไทย โดยข้อมูลส่วนนี้เป็นข้อมูลเกี่ยวกับต้นทุนและผลได้ทางบัญชี ข้อมูลส่วนแรกนี้ใช้การวิเคราะห์เชิงปริมาณ โดยวิธีต้นทุนและผลได้เพื่อใช้อธิบายวัตถุประสงค์ของการวิจัยข้อที่ 1 ถึงข้อที่ 3 ดังแสดงในตารางที่ 4.1 ถึงตารางที่ 4.4 ส่วนข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับต้นทุนและผลได้ทางเศรษฐศาสตร์ การวิจัยนี้ได้รวมผลส่วนนี้ในต้นทุนที่เพิ่มได้มากที่สุด และผลได้ที่ลดลงมากที่สุดในการวิเคราะห์ความไว โดยต้นทุนและผลได้ทางบัญชีมีความแตกต่างจากต้นทุนและผลได้ทางเศรษฐศาสตร์จากการที่ต้นทุนและผลได้ทางบัญชีแสดงรายการที่เป็นตัวเงิน ทางด้านต้นทุนและผลได้ทางเศรษฐศาสตร์มีความหมายและขอบเขตที่กว้างกว่า เพราะได้มีการรวมเอารายการที่ไม่เกี่ยวกับตัวเงิน เช่น ต้นทุนและผลได้ทางสังคม ต้นทุนค่าเสียโอกาส รวมไปถึงต้นทุนและผลได้ทางอ้อม เช่น ต้นทุนและผลได้ทางอ้อมที่เกี่ยวกับเวลา และสิ่งแวดล้อม ข้อมูลของการวิจัยครั้งนี้มีระยะเวลาศึกษา เริ่มตั้งแต่เดือนธันวาคม พ.ศ. 2547 ถึงเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2549

2. ข้อมูลปฐมภูมิ เป็นข้อมูลต้นทุนและผลได้เชิงนโยบาย ในเส้นทางการบินตรงพิเศษ โกลพิเศษและเส้นทางการบินที่มีจุดพัก จากการสัมภาษณ์ผู้บริหารระดับสูงที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการตัดสินใจในการวางแผนเส้นทางการบินของบริษัทการบินไทยจำนวน 6 ท่าน ข้อมูลส่วนที่สองนี้ใช้วิธีการวิเคราะห์เชิงพรรณนาโดยวิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) เพื่อใช้ในการอธิบายวัตถุประสงค์ข้อที่ 4 ข้อมูลของการวิจัยส่วนนี้อยู่ในช่วงเวลาเริ่มตั้งแต่เดือนธันวาคม พ.ศ. 2547 ถึงเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2549 โดยโครงสร้างของผู้บริหารระดับสูงของบริษัทการบินไทย ในช่วงเวลาดังกล่าวประกอบด้วย

1. เรืออากาศโทอภิรักษ์ สุมนะเสร์ณี กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (DD)
2. คุณวัลลภ พุกกะณะสุต (Executive Vice President Commercial Department, DN)
3. คุณธีรพล โชติชนาภิบาล (Vice President, sales & Distribution Department, SS)
4. คุณคนุช บุนนาค (Vice president, Planning & Revenue Management Department, DR)
5. คุณปานจิต ชนะภัย (Vice President, Comercial Development & Support Department, DS)
6. คุณปรีดี บุญซื่อ (Vice President, Alliance Department, D6)

การวิเคราะห์เปรียบเทียบเชิงนโยบาย ระหว่างเส้นทางการบินพิเศษและเส้นทางการบินที่มีจุดพักของบริษัทการบินไทย จึงดำเนินการสัมภาษณ์บุคคลดังกล่าวข้างต้น โดยประกอบด้วยเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับต้นทุนและผลได้ดังต่อไปนี้

1. การเปรียบเทียบต้นทุนและผลได้
2. การเปรียบเทียบจำนวนผู้โดยสาร
3. การเปรียบเทียบความสะดวกของผู้โดยสารในการเลือกใช้บริการ
4. การเปรียบเทียบลักษณะการบิน

โดยคำถามที่ใช้จะเกี่ยวข้องกับนโยบายในภาพรวมของต้นทุนและผลได้ ที่เกี่ยวข้องในเส้นทางการบินพิเศษและเส้นทางการบินที่มีจุดพักประกอบไปด้วย 4 คำถามดังนี้คือ

1. การเปรียบเทียบต้นทุนและผลได้ระหว่างเส้นทางการบินพิเศษและเส้นทางการบินที่มีจุดพัก
2. การเปรียบเทียบจำนวนผู้โดยสารระหว่างเส้นทางการบินพิเศษและเส้นทางการบินที่มีจุดพัก
3. การเปรียบเทียบความสะดวกของผู้โดยสาร ในการเลือกใช้บริการระหว่างเส้นทางการบินพิเศษและเส้นทางการบินที่มีจุดพัก
4. การเปรียบเทียบลักษณะการบิน ระหว่างเส้นทางการบินพิเศษและเส้นทางการบินที่มีจุดพัก

การสัมภาษณ์อยู่ในช่วงเดือนตุลาคม ถึงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2549 โดยมีรายละเอียดแบบสัมภาษณ์แสดงอยู่ในภาคผนวก ค

1. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยนี้คือ การสัมภาษณ์แบบเผชิญหน้า (Face to Face Interview) โดยลำดับการสัมภาษณ์ตามโอกาสที่นัดหมายในการวิเคราะห์เชิงนโยบาย

2. การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลทุกมิติของการวิจัยการเปรียบเทียบผลการดำเนินงานเส้นทางการบินพิเศษไกลพิเศษและเส้นทางการบินที่มีจุดพักมีดังนี้

2.1 เส้นทางการบินพิเศษไกลพิเศษที่ใช้ศึกษาในการวิจัยนี้มีระยะเวลาศึกษา เริ่มตั้งแต่การให้บริการการบินครั้งแรกเมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. 2548 ถึงเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2549

2.2 เส้นทางการบินที่มีจุดพักที่ใช้ในการวิจัยนี้มีระยะเวลาศึกษา ตั้งแต่เดือนธันวาคม พ.ศ. 2547 ถึง เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2548

3. วิธีการศึกษา

วิธีการศึกษาเปรียบเทียบต้นทุนและผลได้ระหว่างเส้นทางการบินพิเศษไกลพิเศษและเส้นทางการบินที่มีจุดพักของบริษัทการบินไทย ประกอบด้วยขั้นตอนดังต่อไปนี้

3.1 การกำหนดโครงการวิเคราะห์เปรียบเทียบต้นทุนและผลได้ระหว่างเส้นทางการบินพิเศษไกลพิเศษและเส้นทางการบินที่มีจุดพักของบริษัทการบินไทย

3.2 การแจกแจงรายละเอียดของต้นทุนและผลได้ในเส้นทางการบินพิเศษไกลพิเศษและเส้นทางการบินที่มีจุดพักของบริษัทการบินไทย โดยมีรายละเอียดที่มาของข้อมูลดังแสดงในภาคผนวก ก และการแจกแจงผลได้และต้นทุนดังแสดงในตาราง 3.1 และ ตาราง 3.2

3.3 เส้นทางการบินพิเศษไกลพิเศษ ที่ใช้ศึกษาในการวิจัยนี้มีระยะเวลาศึกษาเริ่มตั้งแต่การให้บริการการบินครั้งแรกเมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. 2548 ถึงเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2549 และเพื่อให้การวิเคราะห์ต้นทุนและผลได้เส้นทางการบินพิเศษไกลพิเศษ สามารถนำมาเปรียบเทียบกับเส้นทางการบินที่มีจุดพักซึ่งกำหนดให้เป็นปีฐานปัจจุบัน จึงทำการปรับค่าของเวลาเส้นทางการบินพิเศษไกลพิเศษ เพื่อให้การคิดต้นทุนและผลได้ที่มีอยู่ในฐานเวลาเดียวกัน โดยมูลค่าของต้นทุนและผลได้เส้นทางการบินพิเศษไกลพิเศษ ระยะเวลาตั้งแต่เดือน ธันวาคม 2548 ถึงเดือนพฤศจิกายน 2549 ถูกปรับค่าของเวลาเป็นมูลค่าปัจจุบัน โดยเลือกใช้อัตราส่วนลดสำหรับประเทศไทยที่นิยมคือ ค่าอัตราส่วนลดเท่ากับร้อยละ 10 (0.9091) (Griffert, 2002 :78) (อัตราเงินกู้ MRR + 1 ของธนาคารพาณิชย์ไทย ปี พ.ศ. 2550 เท่ากับร้อยละ 8 + 1 = ร้อยละ 9 รวมกับอัตราเสี่ยงทั่วไปร้อยละ 1 จึงเท่ากับร้อยละ 10) สำหรับเส้นทางการบินที่มีจุดพักที่ใช้ในการวิจัยนี้มีระยะเวลาศึกษา ตั้งแต่เดือนธันวาคม พ.ศ. 2547 ถึง เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2548

3.4 กำหนดอายุโครงการ 5 ปี (จากค่าเฉลี่ยของนโยบายอายุการใช้งานใช้เครื่องบินของการบินไทยในอนาคต และจากอายุการใช้งานเครื่องบินเฉลี่ยของสายการบินสิงคโปร์)

3.5 กำหนดให้เส้นทางการบินตรงพิเศษ โกลพิเศษ ที่ใช้ศึกษาในการวิจัยนี้มีระยะเวลาศึกษาเริ่มตั้งแต่การให้บริการการบินครั้งแรกเมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. 2548 ถึงเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2549 และเส้นทางการบินที่มีจุดพัก มีระยะเวลาศึกษาตั้งแต่เดือนธันวาคม พ.ศ. 2547 ถึงเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2548 เป็นปีฐานที่ 1 ในการวิจัยและทำการพยากรณ์เปรียบเทียบต้นทุนและผลได้ของเส้นทางการบินทั้งสองจนถึงปีที่ 5 ตามอายุโครงการ

3.6 หลักเกณฑ์ในการคำนวณต้นทุนและผลได้ ในปีที่ 2 ถึงปีที่ 5 ใช้กรอบเป้าหมายของนโยบายในการกำหนดวงเงินของต้นทุนและผลได้ ในแผนเป้าหมายรายได้และนโยบายการควบคุมต้นทุนของบริษัทการบินไทย

3.7 เปรียบเทียบต้นทุนและผลได้เส้นทางการบินทั้งสองแบบ โดยใช้หลักเกณฑ์ในการวิเคราะห์คือ 1) มูลค่าปัจจุบันสุทธิของโครงการ 2) อัตราส่วนผลได้ต่อต้นทุน 3) ต้นทุนประสิทธิผล 4) อัตราผลตอบแทนของโครงการ 5) การวิเคราะห์ความไว โดยในการวิเคราะห์ความไวส่วนนี้ได้รวมถึงต้นทุนและผลได้ทางอ้อมและต้นทุนค่าเสียโอกาส เพื่ออธิบายภาพรวมการเปรียบเทียบต้นทุนและผลได้ในทางเศรษฐศาสตร์ของเส้นทางการบินทั้งสองแบบ

3.8 บูรณาการข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์เชิงปริมาณและพรรณนา จากเส้นทางการบินทั้งสองแบบ เพื่อหาผลสรุปว่าเส้นทางการบินใดมีผลได้มากกว่ากัน

ตารางที่ 3.1 รายการผลได้

รายละเอียดผลได้	
1. รายได้ (REVENUE)	- ผู้โดยสาร (Passenger) - น้ำหนักกระเป๋าส่วนเกิน (Excess baggage) - สินค้าบรรทุก (Freight) - ไปรษณีย์ภัณฑ์ (Mail)
2. ส่วนเพิ่ม (SURCHARGE)	- ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงผู้โดยสารส่วนเพิ่ม (Passenger fuel surcharge) - ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสินค้าส่วนเพิ่ม (Cargo fuel surcharge) - ส่วนเพิ่มค่าประกันผู้โดยสาร (Passenger insurance surcharge) - ส่วนเพิ่มค่าประกันสินค้า (Cargo insurance surcharge)

ตารางที่ 3.2 รายการต้นทุน

รายละเอียดต้นทุน

1. ต้นทุนผันแปรตามน้ำหนักบรรทุก (LOAD DEPENDABLE VARIABLE COSTS)

- ค่าประกันภัย (Liability insurance – load)
- ค่าบริการผู้โดยสาร (Direct pax service – meal/drink)
- ค่าสินจ้างตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสาร (Agents' commission – passenger)
- ค่าสินจ้างตัวแทนบรรทุกสินค้า (Agents' commission – freight)
- ค่าติดต่อสื่อสาร (Communications)
- ค่ายกเลิกการบริการ/ความบกพร่องต่างๆ (Cancellations/Irregularities)
- ค่าใช้จ่ายการขายสินค้า (Sales – Board)

2. ต้นทุนผันแปรไม่ตามน้ำหนักบรรทุก (NOT LOAD DEPENDABLE VARIABLE COSTS)

- ค่าใช้จ่ายเส้นทางบินของนักบิน (Cockpit crew – route expenses)
- ค่าใช้จ่ายเส้นทางบินของลูกเรือ (Cabin crew – route expenses)
- ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่น (Fuel and oil)
- ค่าบำรุงรักษาเครื่องบิน (Overhaul and maintenance)
- ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Airport fees)
- ค่าธรรมเนียมการใช้เครื่องช่วยเดินอากาศ (Navigation fees)
- ค่าธรรมเนียมการดูแลและการส่งเครื่องบินออกเดินทาง (Handling and dispatch fees)
- ค่าอุปกรณ์บริการผู้โดยสาร (Direct pax service – material)
- ค่าอุปกรณ์ความบันเทิงผู้โดยสาร (Direct pax service – in flight entertainment)

3. ต้นทุนคงที่โดยตรง (DIRECT FIXED COST)

- เงินเดือนนักบิน (Cockpit crew – salaries)
 - เครื่องบินจำลอง (Flight simulator)
 - เงินเดือนลูกเรือ (Cabin crew – salaries)
 - ค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุงเครื่องบิน (Line maintenance organization)
 - ค่าใช้จ่ายต่างประเทศ (Station organization)
-

ตารางที่ 3.2 (ต่อ)

รายละเอียดต้นทุน

4. ค่าอุปกรณ์การบิน (FLIGHT EQUIPMENT)

- ค่าธรรมเนียมการเช่าอุปกรณ์การบิน (Flight equipment lease fees aircraft)
- ค่าเสื่อมราคาและดอกเบี้ยอุปกรณ์การบิน (Flight equipment depreciation & interest)
- ค่าประกันอุปกรณ์การบิน (Flight equipment insurance)
- ค่าธรรมเนียมการเช่าอุปกรณ์การบินและอะไหล่ (Flight equipment lease fees and spare parts)

5. ค่าใช้จ่ายทางอ้อม (INDIRECT EXPENSES)

- ค่าใช้จ่ายการบริหาร (Operation administration)
- ค่าจัดการด้านเทคนิค (Technical administration)
- ค่าใช้จ่ายภาคพื้น (Ground Operation)
- ค่าใช้จ่ายการบริการผู้โดยสาร (Pax service administration)
- ค่าโฆษณาและประชาสัมพันธ์ (Advertising and publicity)
- ค่าใช้จ่ายการตลาด (Marketing expenses)
- ค่าใช้จ่ายการจัดการและการบริหาร (Management and ministratation)

4. การสรุปข้อมูล

ความสำคัญของการสรุปข้อมูล จากการวิจัยการวิเคราะห์เปรียบเทียบเส้นทางการบิน พิสัยไกลพิเศษและเส้นทางการบินที่มีจุดพักของบริษัทการบินไทย นับได้ว่าเป็นการวิจัยเชิงกลยุทธ์ เนื่องจากผู้บริหารสามารถนำข้อมูลที่ได้ไปใช้ในเป็นเครื่องมือประกอบการพิจารณา การกำหนด แนวนโยบาย ยุทธศาสตร์ และการวางแผนการดำเนินงาน ความชัดเจนจากของผลงานวิจัยสามารถนำไปปรับการดำเนินงานให้ทันต่อแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และ ธุรกิจ พร้อมทั้งเป็นตัวช่วยบ่งชี้ทิศทาง เป้าหมาย นโยบายในการดำเนินงาน รวมทั้งสาเหตุ ขอบกพร่อง เพื่อนำไปสู่แนวทางการแก้ปัญหาและปรับปรุงพัฒนาองค์กรมากขึ้นกว่าเดิม ซึ่งในปัจจุบันภาคธุรกิจ เศรษฐกิจ และสังคมโลกต่างมีแนวโน้มในการปรับตัวเพื่อสร้างความแข็งแกร่งที่ยั่งยืน โดยการมุ่งสู่ระบบเศรษฐกิจและสังคมฐานความรู้ (Knowledge-based Society/Economy) เป็นการใช้ความรู้เป็นปัจจัยหลักในการพัฒนา เสริมสร้างความเจริญและเสถียรภาพ เป็นการใช้ประโยชน์จากการวิจัยอย่างเต็มที่ เพื่อใช้ในการแก้ไขปัญหาและช่วยเสริมสร้างความแข็งแกร่งแก่

องค์กร โดยองค์ความรู้ ทฤษฎี และผลสรุปจากการวิจัยนี้มีบทบาทในภาคธุรกิจการบิน ซึ่งได้รับ
อิทธิพลสืบเนื่องจากระบบโลกาภิวัตน์ที่ทำให้ระบบเศรษฐกิจโลก มีความเป็นพลวัตสูงเกิดความ
เปลี่ยนแปลงที่ไม่แน่นอนและมีความผันผวนจากหลายปัจจัยที่ส่งผลกระทบทั่วไปในวงกว้าง

บทที่ 4

ข้อมูลเส้นทางการบินระหว่างประเทศ

ข้อมูลเส้นทางการบินระหว่างประเทศ ในการวิเคราะห์เปรียบเทียบต้นทุนและผลได้ระหว่างเส้นทางบินพิเศษไกลพิเศษและเส้นทางการบินที่มีจุดพักของบริษัทการบินไทย ประกอบด้วยข้อมูลต่างๆ ดังต่อไปนี้

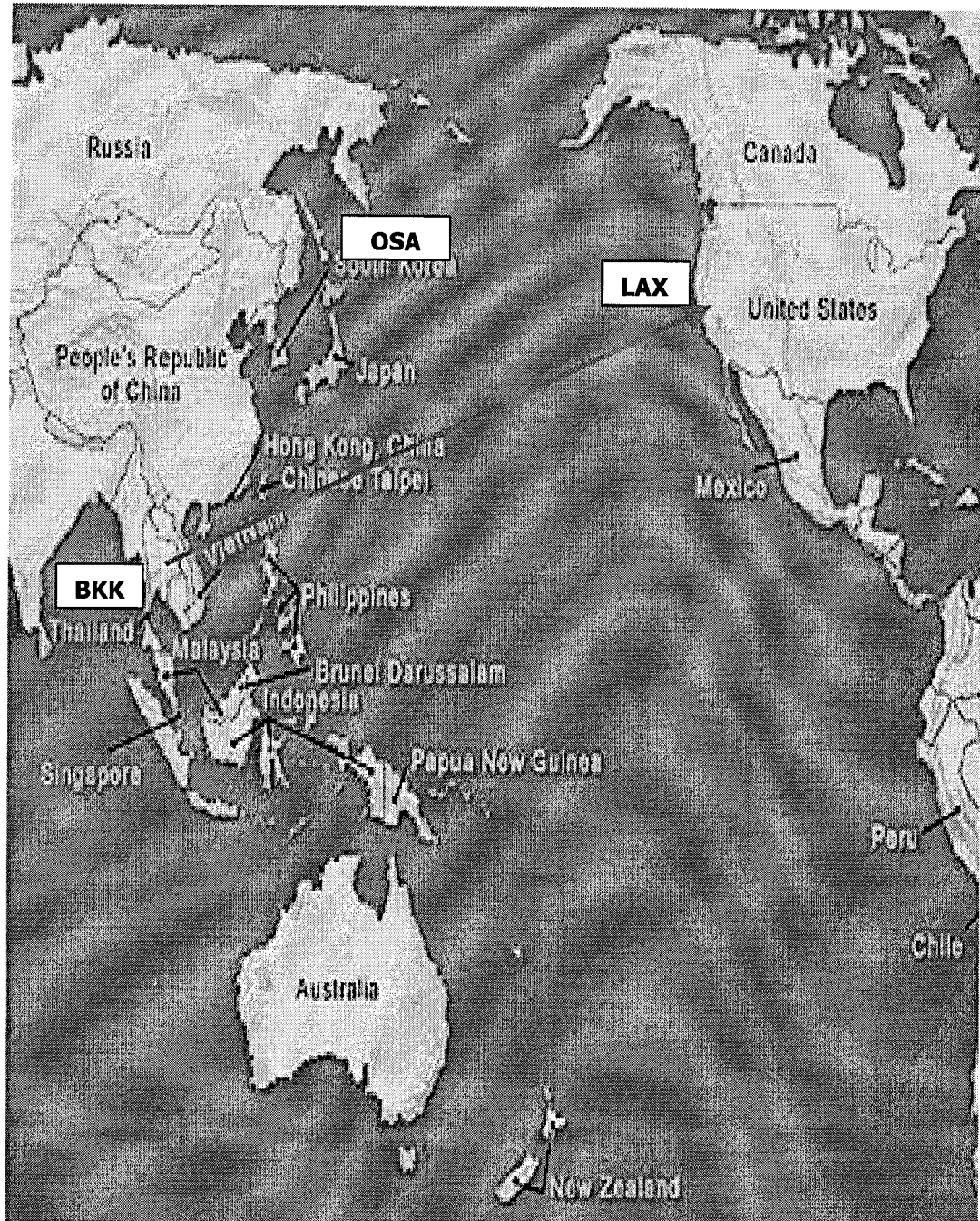
1. เส้นทางการบิน
2. ข้อมูลเกี่ยวกับเครื่องบิน
3. ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะเที่ยวบินของลูกเรือและผู้โดยสาร
4. การวิเคราะห์ข้อมูลเส้นทางการบินพิเศษไกลพิเศษ

1. เส้นทางการบิน

เส้นทางการบินระหว่างประเทศในการศึกษานี้เป็นเส้นทางแปซิฟิกเหนือ การบินไทยให้บริการบินไปยังนครลอสแอนเจลิส ประเทศสหรัฐอเมริกาสัปดาห์ละ 7 เที่ยวบิน สามารถทำการขยายเครือข่ายการบินในประเทศสหรัฐอเมริกาได้ถึง 10 จุดบิน และในประเทศแคนาดาได้อีก 3 จุดบินด้วยการทำการบินร่วมกับสายการบินในกลุ่มสตาร์ อัลไลแอนซ์ เป็นการขยายเครือข่ายที่ครอบคลุมจุดบินทั้งสองฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาและแคนาดาจาก 2 ทาง ทั้งทวีปเอเชียและยุโรป ทำให้สามารถแข่งขันในภูมิภาคนี้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1.1 เส้นทางการบินพิเศษไกลพิเศษขาไป คือเส้นทางการบินตรงจากท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ ประเทศไทย สู่นครลอสแอนเจลิส ประเทศสหรัฐอเมริกา หมายเลขเที่ยวบิน TG 794 ออกเดินทางเวลา 1930 น. ถึงนครลอสแอนเจลิสเวลา 1900 น. (เวลาที่ท้องถิ่นที่ลอสแอนเจลิส) ใช้เวลาบินเดินทางประมาณ 15 ชั่วโมง ในเที่ยวบินขากลับหมายเลขเที่ยวบิน TG 795 ออกเดินทางเวลา 2130 น. (เวลาที่ท้องถิ่นที่ลอสแอนเจลิส) ถึงที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเวลา 0630 น. ใช้เวลาบินเดินทางประมาณ 18 ชั่วโมง เนื่องจากกระแสลมต้านในเส้นทางการบิน

เส้นทางการบินตรงพิสัยไกลพิเศษ เกิดขึ้นเนื่องจากนวัตกรรมการผลิตเครื่องบินที่ทันสมัยกว่าเดิม ทำให้สามารถบินตรงสู่จุดหมายโดยไม่ต้องทำการแวะเติมน้ำมันเชื้อเพลิงระหว่างจุดบินดังเช่นในอดีตที่ผ่านมา

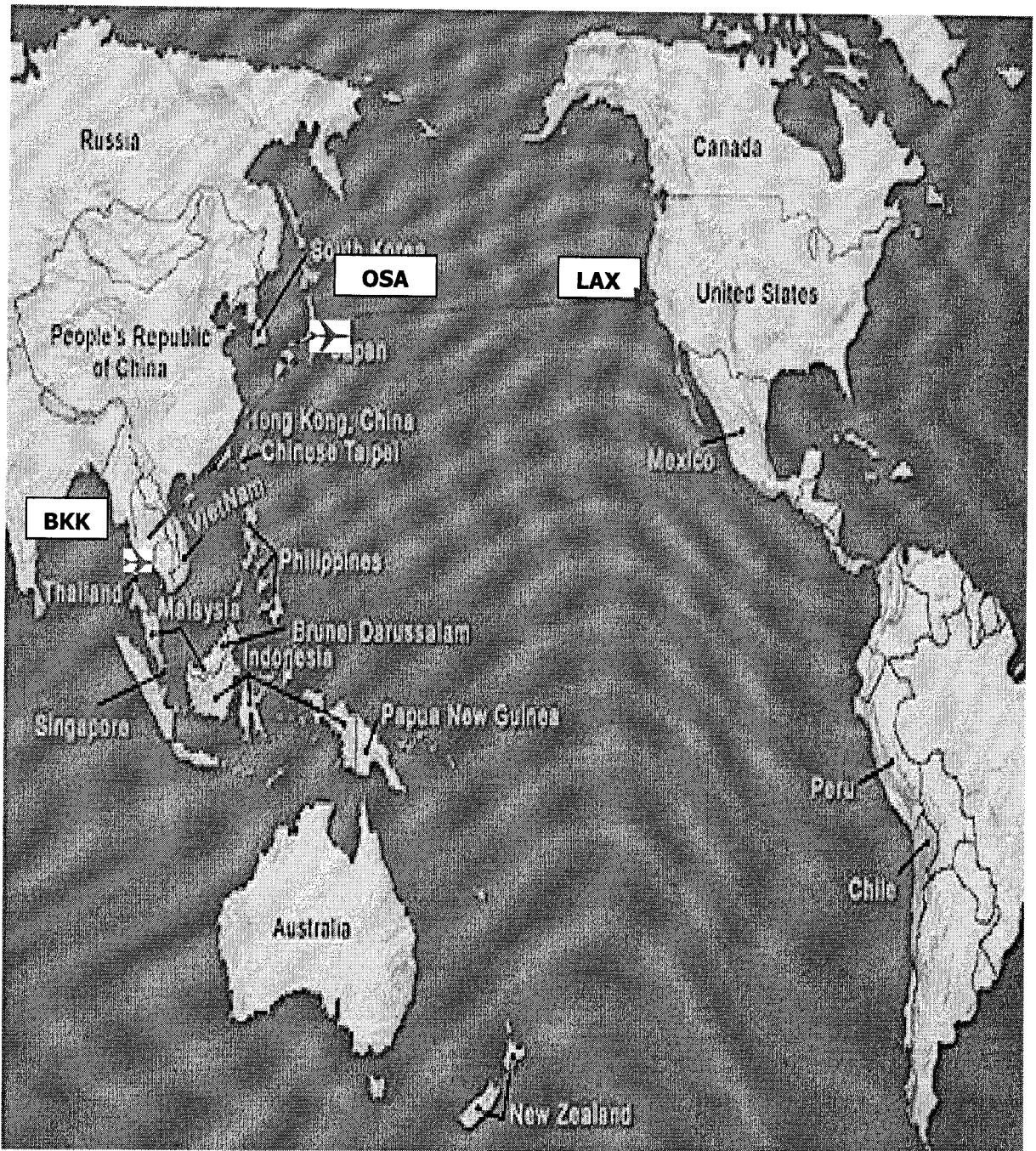


ภาพที่ 4.1 เส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษ

1.2 เส้นทางการบินที่มีจุดพัก คือเส้นทางการบินที่ออกจากท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ ประเทศไทย สู่นครโอซากา ประเทศญี่ปุ่น เพื่อทำการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงก่อนที่จะทำการบินสู่นครลอสแอนเจลิส ประเทศสหรัฐอเมริกา หมายเลขเที่ยวบิน TG 774 ออกเดินทางเวลา 1710 น. ถึงนครโอซากาเวลา 0020 น. (เวลาที่ท้องถิ่นที่โอซากา) และออกเดินทางต่อในเวลา 0135 น. ถึงนครลอสแอนเจลิสเวลา 1840 น. (เวลาที่ท้องถิ่นที่ลอสแอนเจลิส) ใช้เวลาบินเดินทางสู่นครโอซากาประมาณ 7 ชั่วโมง และใช้เวลาบินสู่นครลอสแอนเจลิสประมาณ 11 ชั่วโมง ในส่วนเที่ยวบินเดินทางจากกลับ หมายเลขเที่ยวบิน TG 775 ออกเดินทางเวลา 2210 น. (เวลาที่ท้องถิ่นที่ลอสแอนเจลิส) ถึงที่นครโอซากาเวลา 0330 น. (เวลาที่ท้องถิ่นที่โอซากา) และออกเดินทางต่อในเวลา 0500 น. ถึงที่ท่าอากาศยานดอนเมืองเวลา 0915 น. ใช้เวลาบินเดินทางสู่นครโอซากาประมาณ 12 ชั่วโมง และใช้เวลาบินเดินทางสู่ประเทศไทยประมาณ 8 ชั่วโมง เนื่องจากมีกระแสลมต้านในเส้นทางการบิน

การที่เส้นทางการบินต้องมีจุดพัก เนื่องจากเครื่องบินไม่สามารถทำการบินตรงสู่สนามบินปลายทางได้ จึงต้องทำการแวะลงจอดเติมน้ำมันก่อนทำการบินต่อ โดยมีช่วงเวลาที่หยุดพักเติมน้ำมันเชื้อเพลิงประมาณ 1 ชั่วโมง ในช่วงเวลาดังกล่าวผู้โดยสารสามารถลงจากเครื่องไปดูสินค้าปลอดภาษีได้ในเวลาประมาณครึ่งชั่วโมง และเข้าสู่เครื่องบินอีกครั้งเพื่อทำการเดินทางต่อไป

ลักษณะเส้นทางบินการบินที่มีจุดพักในอดีต ความสามารถของเครื่องบินในยุคก่อนยังไม่สามารถเดินทางในระยะทางที่ไกลมากได้ ทำให้ต้องมีการแวะหยุดพักเติมน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นระยะทางในแต่ละช่วงตามจุดบินที่สายการบินได้วางแผนไว้ จำนวนจุดพักเติมน้ำมันเชื้อเพลิงขึ้นอยู่กับ การคำนวณความล้าในการทำงานของลูกเรือ (Fatigue Index) ในเที่ยวบินนั้นๆ จะต้องไม่เกินจากข้อกำหนดทางการบิน ซึ่งความล้าที่เกิดขึ้นจากการทำงานนี้ คำนวณจากความสัมพันธ์ของจำนวนชั่วโมงบินและจำนวนครั้งของการลงสนามบิน โดยตัวแปรทั้งสองจะเป็นตัวแปรหลักที่ใช้ในการกำหนดเวลาในการทำงานของลูกเรือในเที่ยวบินหนึ่งๆ ถ้าจุดบินแต่ละจุดอยู่ห่างกันไม่มาก ลูกเรือสามารถทำงานได้ 4 จุดบินต่อวัน เมื่อระยะทางการบินมากขึ้นความล้าของเที่ยวบินจะลดลงจนเหลือเพียง 2 จุดบินต่อบิน ตัวอย่างเช่น การบินเดินทางจากกรุงเทพฯ สู่นครโอซากา ในอดีตต้องบินเดินทางจากกรุงเทพฯ สู่เมืองฮ่องกง จากนั้นทำการบินจากเมืองฮ่องกง สู่กรุงเทพฯ ประเทศไทย สาธารณรัฐไต้หวัน และจากนั้นจึงทำการบินต่อสู่นครโอซากา ประเทศญี่ปุ่น เมื่อเทคโนโลยีการผลิตเครื่องบินการผลิตเครื่องบินมีความก้าวหน้าขึ้น เครื่องบินสามารถที่จะบินได้ระยะทางมากขึ้น การบินเดินทางจากกรุงเทพฯ สู่นครโอซากา ก็สามารถทำได้โดยการแวะลงที่เมืองฮ่องกงที่เดียว หรือสามารถที่จะทำการบินตรงสู่นครโอซากาได้เลย

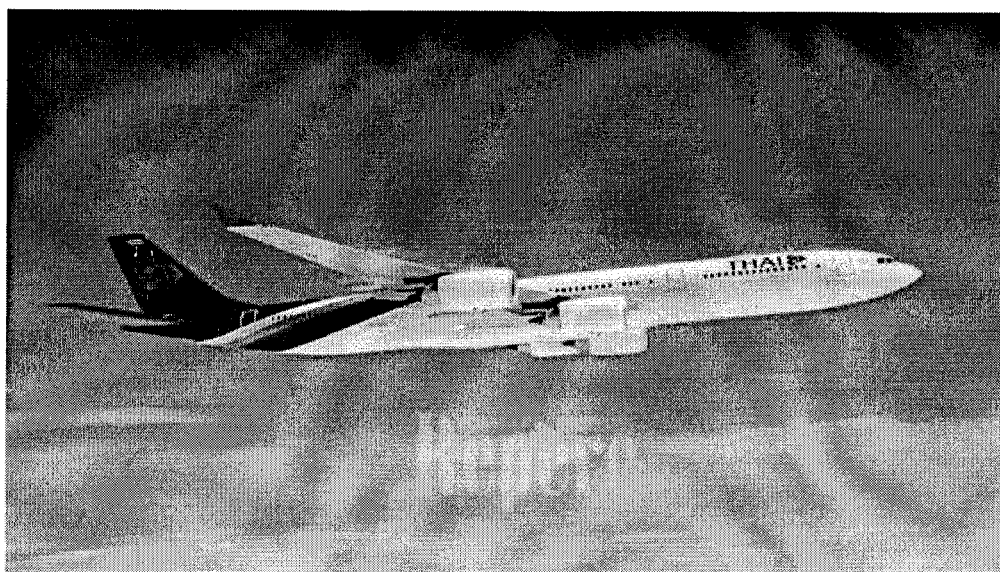


ภาพที่ 4.2 เส้นทางการบินที่มีจุดพัก

2. ข้อมูลเกี่ยวกับเครื่องบิน

เครื่องบิน (Aircraft) เป็นทรัพยากรหลักของธุรกิจการบินที่มีค่ามากที่สุดเพื่อใช้ในการดำเนินงาน เครื่องบินที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเป็นเครื่องบินพาณิชย์ซึ่งมีวัตถุประสงค์ที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร สินค้าและพัสดุภัณฑ์ มีการจัดที่นั่งและระบบความบันเทิงต่างๆ ให้มีความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสาร เครื่องบินพาณิชย์เน้นความสะดวกสบายในการเดินทางด้วยเทคโนโลยีการบินที่ทันสมัย เครื่องบินมีประสิทธิภาพในการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง อีกทั้งยังสามารถบินได้ด้วยความเร็วที่สูง ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่าย มีความปลอดภัยในการเดินทางมาก จากการนำร่องเดินอากาศด้วยระบบดาวเทียมสื่อสาร GPS (Global Positioning System) ที่ทำงานสัมพันธ์กับระบบการคำนวณเส้นทางบินตามแผนการบิน FMS (Flight Management System) ทำให้สามารถเลือกใช้เส้นทางการบินให้มีกระแสลมต้านได้น้อยที่สุด โดยองค์ประกอบของเครื่องบินประกอบด้วยส่วนสำคัญ 3 ส่วนคือ 1) ลำตัวเครื่องบิน (Fuselage) เป็นส่วนที่ใช้ในการบรรทุก 2) ปีก (Wing) เป็นเครื่องช่วยพยุงลำตัว และ 3) ส่วนหาง (Tail Assembly) เป็นส่วนยกลำตัวและช่วยในการเลี้ยว

2.1 เส้นทางการบินพิเศษ ใช้เครื่องบินแบบ Airbus 340-500 เป็นเครื่องบินพาณิชย์ที่ทันสมัยสามารถทำการบินได้นานที่สุดในปัจจุบัน มีน้ำหนักวิ่งขึ้นสูงสุด (Max Takeoff Weight) 368,000 kg น้ำหนักลงสนามสูงสุด (Max Landing weight) 240,000 kg ความเร็วเดินทางปกติ (Normal Cruise speed) 320 kt/0.83 mach ด้วยระยะทาง 8,500 NM ความสูงเดินทางสูงสุด 41,450 ft มีราคาเครื่องประมาณ 125 ล้าน (USD) ดังแสดงในภาพที่ 4.3



ภาพที่ 4.3 เครื่องบินแบบ Airbus 340-500

2.2 เส้นทางการบินที่มีจุดพัก ใช้เครื่องบินแบบ Boeing 747-400 เป็นเครื่องบินพาณิชย์ที่เริ่มทำการผลิตใช้งานเมื่อปี พ.ศ. 2531 มีน้ำหนักวิ่งขึ้นสูงสุด (Max Takeoff Weight) 380,000 kg น้ำหนักลงสนามสูงสุด (Max Landing weight) 285,000 kg ความเร็วเดินทางปกติ (Normal Cruise speed) 330 kt/0.85 mach ด้วยระยะทาง 5,300 NM ความสูงเดินทางสูงสุด 45,000 ft มีราคาเครื่องประมาณ 170 ล้าน (USD) ดังแสดงในภาพที่ 4.4



ภาพที่ 4.4 เครื่องบินแบบ Boeing 747-400

3. ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะเที่ยวบินลูกเรือและผู้โดยสาร

ลักษณะการเดินทางปฏิบัติงานในแต่ละเที่ยวบินของลูกเรือและผู้โดยสาร แบ่งออกได้เป็นลักษณะต่างๆ ดังต่อไปนี้

3.1 เส้นทางการบินพิเศษ ใญ่ลพิเศษ ประกอบด้วยนักบิน 4 นายและลูกเรืออีก 14 คน เที่ยวบินปกติจะทำการเดินทางในเวลาค่ำของประเทศไทย เพื่อทำการบินเดินทางไปลงสนามที่นครลอสแอนเจลิสในเวลาค่ำเช่นเดียวกัน จากนั้นลูกเรือจะทำการเข้าพักที่โรงแรมในต่างประเทศ เป็นระยะเวลาอย่างน้อยที่สุด ที่จะทำให้การคำนวณความล้าจากการทำงานลดลงเป็นศูนย์ก่อนที่จะเริ่มทำการบินใหม่ได้ตามกฎการบิน ซึ่งการคำนวณการลดความล้าจากการทำงานมีความแตกต่างกันจากเวลาที่ท้องถิ่นของจุดบินทั้งสอง รวมทั้งการเข้าพักในเวลากลางวันและกลางคืนที่ไม่เท่ากัน โดยปกติจะมีระยะพักก่อนทำการบินเดินทางกลับประมาณ 48 ชั่วโมง

ลักษณะของผู้โดยสารส่วนใหญ่ เป็นนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศมากกว่าร้อยละ 50 โดยส่วนมากมักจะนิยมเดินทางในเส้นทางบินตรงเนื่องประหยัดเวลาในการเดินทาง

3.2 เส้นทางการบินที่มีจุดพักเป็นเส้นทางการบินระหว่างประเทศ 2 ช่วง คือช่วงที่หนึ่ง จากกรุงเทพฯสู่นครโอซากา จะประกอบด้วยนักบิน 2 นายและลูกเรืออีก 18 คน เที่ยวบินปกติ จะทำการเดินทางในเวลาค่ำของประเทศไทยเพื่อบินเดินทางไปลงสนามบินที่นครโอซากา ในช่วงเวลา กลางคืนจากนั้นลูกเรือจะทำการเข้าพักที่โรงแรมในต่างประเทศเป็นระยะเวลาอย่างน้อยที่สุด ที่จะ ทำให้การคำนวณความล้า จากการดำเนินงานให้ลดลงเป็นศูนย์ก่อนที่จะเริ่มทำการบินใหม่ได้ตามกฎ การบิน ซึ่งการคำนวณการลดความล้าจากการทำงานมีความแตกต่างกันจากเวลาที่ท้องถื่นของจุดบิน ทั้งสอง รวมทั้งการเข้าพักในเวลากลางวันและกลางคืนที่ไม่เท่ากัน โดยปกติจะมีระยะพักก่อนทำ การบินเดินทางต่อประมาณ 48 ชั่วโมง จากนั้นลูกเรืออีกชุดหนึ่งจะทำการบินต่อไปในช่วงที่สอง คือจากนครโอซากาสู่นครลอสแอนเจลิส โดยมีนักบินเพิ่มอีก 2 นายเป็น 4 นาย เพื่อให้เป็นไป ตามกฎการบินระหว่างประเทศที่มีชั่วโมงบินเดินทางตั้งแต่ 8 ชั่วโมง เมื่อทำการลงสนามบิน นครลอสแอนเจลิสแล้วก็จะทำการพักอีกครั้งตามลักษณะข้างต้น ซึ่งเส้นทางการบินที่มีจุดพักลูก เรือจะใช้เวลาเดินทางมากกว่าเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษประมาณ 48 ชั่วโมงในแต่ละเที่ยวบิน

ลักษณะของผู้โดยสารส่วนใหญ่ เป็นนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศมากกว่าร้อยละ 50 โดยผู้โดยสารบางส่วนจะทำการลงที่จุดพักแรกคือ นครโอซากา และรับผู้โดยสารจาก นครโอซากา สู่นครลอสแอนเจลิสอีกชุดหนึ่ง

4. รูปแบบรายการผลได้และต้นทุนของเส้นทางการบิน

รูปแบบรายการผลได้และต้นทุนของเส้นทางการบินระหว่างประเทศ จากรายการของ ผลได้และต้นทุนต่างๆ ในภาคผนวก ก สามารถสรุปเป็นตารางที่ 4.1 และตารางที่ 4.2 ดังนี้

ตารางที่ 4.1 รูปแบบตารางผลได้

ปี	25XX	25XX	25XX	25XX	25XX
ผลได้					
ผู้โดยสาร					
สินค้าบรรทุก					
ไปรษณีย์ภัณฑ์					
ส่วนเพิ่ม					
รวม					

ตารางที่ 4.2 รูปแบบตารางต้นทุน

ปี	25XX	25XX	25XX	25XX	25XX
ต้นทุน					
ผันแปร					
คงที่					
ทางอ้อม					
รวม					

บทที่ 5

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การอธิบายผลการวิจัยสำหรับการประเมินผล ของการวิเคราะห์เปรียบเทียบต้นทุนและผลได้ ระหว่างเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษและเส้นทางการบินที่มีจุดพัก ของบริษัทการบินไทย การสัมภาษณ์เชิงนโยบายของผู้บริหารระดับสูงแบบเจาะจง เพื่อวิเคราะห์ข้อมูลต้นทุนและผลได้ ทำการอธิบายแยกเป็น 5 ตอนดังต่อไปนี้

1. การวิเคราะห์ต้นทุนและผลได้เส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษ
2. การวิเคราะห์ต้นทุนและผลได้เส้นทางการบินที่มีจุดพัก
3. การวิเคราะห์เปรียบเทียบต้นทุนและผลได้ ระหว่าง เส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษ และเส้นทางการบินที่มีจุดพัก
4. การวิเคราะห์เปรียบเทียบต้นทุนและผลได้ของเส้นทางการบินทั้งสองตามอายุโครงการ 5 ปี
5. การวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงนโยบายของผู้บริหารระดับสูง

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ต้นทุนและผลได้เส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษ

รายละเอียดของต้นทุนและผลได้เส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษ ระยะเวลาศึกษาเริ่มตั้งแต่การให้บริการการบินครั้งแรกเมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. 2548 ถึงเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2549 แสดงในตารางที่ 6.1 จนถึงตารางที่ 6.4 (ภาคผนวก ข) รายละเอียดการวิเคราะห์ต้นทุนและผลได้เส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษในช่วงระยะเวลา 1 ปี แสดงในตารางที่ 5.1 และ 5.2

การบินไทยได้เปิดให้บริการเที่ยวบินพิสัยไกลพิเศษจากกรุงเทพฯ ไปยังนครลอสแอนเจลิสเพิ่มเติมจากเที่ยวบินตรงไปยังนิวยอร์ก ทำให้มีเที่ยวบินตรงโดยที่ไม่ต้องหยุดแวะลงจุดใด เชื่อมโยงไปยังฝั่งตะวันออกและตะวันตกของอเมริกาเหนือ สำหรับรอบบัญชี 2550 การบินไทยมีกำหนดการเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินแต่ละจุดเป็นทุกวัน โดยตารางที่ 5.1 แสดงรายการของผลได้เส้นทาง การบินพิสัยไกลพิเศษเดือน ธ.ค. 2548-พ.ย. 2549 (หน่วย : ล้านบาท)

ตารางที่ 5.1 รายการผลได้เส้นทางการบินพิเศษในระยะเวลา 1 ปี (หน่วย: ล้านบาท)

ผลได้	มูลค่าอัตราส่วนลด	ร้อยละ
1. รายได้ (REVENUE)		
- ผู้โดยสาร	1,706,260.04	76.91
- นำหนักกระเป๋าส่วนเกิน	6,746.23	0.30
- สินค้าบรรทุก	303,144.87	13.66
- ไปรษณีย์ภัณฑ์	22,527.77	1.11
รวม	2,038,678.91	91.89
2. ส่วนเพิ่ม (SURCHARGE)		
- ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงผู้โดยสารส่วนเพิ่ม	122,082.28	5.50
- ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสินค้าส่วนเพิ่ม	36,010.34	1.62
- ส่วนเพิ่มค่าประกันผู้โดยสาร	12,560.77	0.57
- ส่วนเพิ่มค่าประกันสินค้า	9,198.11	0.41
รวมทั้งหมด	2,218,530.41	100

ตารางที่ 5.2 รายการต้นทุนเส้นทางการบินพิเศษในระยะเวลา 1 ปี (หน่วย : ล้านบาท)

ต้นทุน	มูลค่าอัตราส่วนลด	ร้อยละ
1. ต้นทุนผันแปรตามน้ำหนักบรรทุก		
- ค่าประกันภัย	11,810.70	0.40
- ค่าบริการผู้โดยสาร	8,377.97	2.99
- ค่าสินจ้างตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสาร	13,267.20	0.45
- ค่าสินจ้างตัวแทนบรรทุกสินค้า	2,981.92	0.10
- ค่าติดต่อสื่อสาร	3,577.48	0.12
- ค่ายกเลิกการบริการ/ความบกพร่อง	2,385.67	0.08
- ค่าใช้จ่ายการขายสินค้า	0.00	0.00
รวม	121,400.97	4.15

ตารางที่ 5.2 (ต่อ)

ต้นทุน	มูลค่าอัตราส่วนลด	ร้อยละ
2. ต้นทุนผันแปรไม่ตามน้ำหนักบรรทุก		
- ค่าใช้จ่ายเส้นทางบินของนักบิน	17,386.71	0.59
- ค่าใช้จ่ายเส้นทางบินของลูกเรือ	72,625.53	2.48
- ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่น	1,264,714.60	43.26
- ค่าบำรุงรักษาเครื่องบิน	322,372.94	11.03
- ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน	22,904.04	0.78
- ค่าธรรมเนียมเครื่องช่วยเดินอากาศ	29,435.79	1.01
- ค่าธรรมเนียมดูแลและส่งเครื่อง	108,896.76	3.72
- ค่าอุปกรณ์บริการผู้โดยสาร	20,166.28	0.69
- ค่าอุปกรณ์ความบันเทิงผู้โดยสาร	4,688.07	1.01
รวม	1,863,190.85	63.73
รวมต้นทุนผันแปรทางตรงทั้งหมด	1,984,591.83	67.88
3. ต้นทุนคงที่โดยตรง		
- เงินเดือนนักบิน	119,416.92	4.08
- เครื่องบินจำลอง	988.28	0.03
- เงินเดือนลูกเรือ	87,294.09	2.99
- ค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุงเครื่องบิน	4,898.25	0.17
- ค่าใช้จ่ายต่างประเทศ	46,438.16	1.59
รวมต้นทุนคงที่โดยตรง	259,035.72	8.86
รวมต้นทุนทางตรง 2+3	2,243,627.56	76.74
4. ค่าอุปกรณ์การบิน		
- ค่าธรรมเนียมการเช่าอุปกรณ์การบิน	0.00	0.00
- ค่าเสื่อมราคาและดอกเบี้ยอุปกรณ์การบิน	429,077.26	14.68
- ค่าประกันอุปกรณ์การบิน	12,862.65	0.44
- ค่าธรรมเนียมการเช่าอุปกรณ์	250.56	0.01
รวม	442,190.48	15.12
รวมต้นทุนทางตรงทั้งหมด	2,685,818.05	91.86

ตารางที่ 5.2 (ต่อ)

ต้นทุน	มูลค่าอัตราส่วนลด	ร้อยละ
5. ค่าใช้จ่ายทางอ้อม		
- ค่าใช้จ่ายการบริหาร	4,857.59	0.17
- ค่าจัดการด้านเทคนิค	4,684.13	0.16
- ค่าใช้จ่ายภาคพื้น	0.00	0.00
- ค่าใช้จ่ายการบริการผู้โดยสาร	7,964.48	0.27
- ค่าโฆษณาและประชาสัมพันธ์	20,838.14	0.71
- ค่าใช้จ่ายการตลาด	148,059.14	5.06
- ค่าใช้จ่ายการจัดการและการบริหาร	51,487.28	1.76
ต้นทุนทางอ้อม	237,891.38	8.14
รวมต้นทุนทั้งหมด	2,923,709.43	100

เพื่อให้การวิเคราะห์ต้นทุนและผลได้เส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษ สามารถนำมาเปรียบเทียบกับเส้นทางการบินที่มีจุดพัก ซึ่งกำหนดให้เป็นปีฐานปัจจุบัน จึงทำการปรับค่าของเวลาเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษ เพื่อให้การคิดต้นทุนและผลได้ที่มีอยู่ในฐานเวลาเดียวกัน โดยมูลค่าของต้นทุนและผลได้เส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษระยะเวลาตั้งแต่เดือน ธันวาคม 2548 ถึงเดือน พฤศจิกายน 2549 ถูกปรับค่าของเวลาเป็นมูลค่าปัจจุบัน โดยเลือกใช้อัตราส่วนลดสำหรับประเทศไทยที่นิยมคือ ค่าอัตราส่วนลดเท่ากับ ร้อยละ 10 (0.9091)

ผลได้ของเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษ สามอันดับแรกประกอบด้วย

- 1) การขนส่งผู้โดยสารร้อยละ 83.29
- 2) การขนส่งสินค้าร้อยละ 15.60
- 3) การขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ร้อยละ 1.11

ผลได้จากการขนส่งผู้โดยสารมีค่ามากมีค่ามากเป็นอันดับที่หนึ่ง เนื่องจากบริษัทการบินไทยมีเป้าหมายการใช้เครื่องบินเพื่อการขนส่งผู้โดยสารเป็นหลัก ถ้ามีความต้องการที่จะขนส่งสินค้าก็จะมีเครื่องบินที่ออกแบบมาเพื่อขนส่งสินค้าเพียงอย่างเดียว

ต้นทุนเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษมีสัดส่วนดังต่อไปนี้คือ

- 1) ต้นทุนการดำเนินงานทางตรงประกอบด้วย ต้นทุนผันแปรร้อยละ 67.88 (ต้นทุนผันแปรตามน้ำหนักบรรทุกร้อยละ 4.14 รวมกับต้นทุนผันแปรไม่ตามน้ำหนักบรรทุกร้อยละ 63.73)

และมีต้นทุนคงที่ร้อยละ 23.98 (ต้นทุนคงที่โดยตรงร้อยละ 8.86 รวมกับค่าอุปกรณ์การบินร้อยละ 15.12)

2) ต้นทุนการดำเนินงานทางอ้อมร้อยละ 8.14 (รายการต้นทุนที่ 5)

เส้นทางการบินนี้มีต้นทุนคงที่ประมาณร้อยละ 23.98 มีต้นทุนผันแปรร้อยละ 67.88 ของต้นทุนทั้งหมดต้นทุนที่มีค่ามากที่สุดสามลำดับแรกประกอบด้วย

- 1) ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงร้อยละ 43.26
- 2) ค่าเสื่อมราคาเครื่องบินและดอกเบี้ยจ่ายร้อยละ 14.68
- 3) ค่าใช้จ่ายพนักงานในเที่ยวบินร้อยละ 10.14

ค่าอัตราส่วนของผลได้ต่อต้นทุน ($2,218,530.41/2,923,709.438$) ในเส้นทางบินพิสัย โกลพิเศษมีค่าเท่ากับ 0.76 เท่า ผลขาดทุนสุทธิในเส้นทางการบินพิสัยโกลพิเศษเท่ากับ 705,179.02 บาท (หน่วย : ล้านบาท) ในปีหนึ่งที่ได้เริ่มเปิดเส้นทางการบินนี้เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2548 ซึ่งเป็นช่วงเริ่มของตารางบินในช่วงฤดูหนาวที่มีผู้โดยสารใช้บริการค่อนข้างมาก (เดือนพฤศจิกายน ถึงเดือนมีนาคม) โดยเดือนที่มีสัดส่วนของผลได้และต้นทุนต่ำที่สุดคือเดือนกันยายน ซึ่งเป็นเดือนที่อยู่ในช่วงที่มีการเดินทางน้อยที่สุดของปี จากนั้นสัดส่วนของผลได้ต่อต้นทุนมีค่ามากที่สุดในเดือนตุลาคม

ต้นทุนประสิทธิผลเส้นทางบินพิสัยโกลพิเศษ มีค่าประสิทธิผลจากเป้าหมายของผลได้ที่สามารถชดเชยกับต้นทุนคำนวณจากต้นทุนลบจากผลได้ ($2,923,709.438 - 2,218,530.41$) เท่ากับ 705,179.02 ดังนั้นค่าต้นทุนต่อประสิทธิผล ($2,923,709.438/705,179.02$) r เท่ากับ 4.15

ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ต้นทุนและผลได้เส้นทางการบินที่มีจุดพัก

รายละเอียดต้นทุนและผลได้เส้นทางการบินที่มีจุดพัก มีระยะเวลาศึกษาเริ่มตั้งแต่เดือนธันวาคม พ.ศ. 2547 ถึงเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2548 แสดงในตารางที่ 6.5 จนถึงตารางที่ 6.8 (ภาคผนวก ข) รายละเอียดการวิเคราะห์ต้นทุนและผลได้เส้นทางบินที่มีจุดพักในระยะเวลา 1 ปี แสดงในตารางที่ 5.3 และ 5.4

ตารางที่ 5.3 รายการผลได้เส้นทางการบินที่มีจุดพักในเวลา 1 ปี (หน่วย : ล้านบาท)

ผลได้	ธ.ค. 2547 – พ.ย. 2548	ร้อยละ
1. รายได้ (REVENUE)		
- ผู้โดยสาร	2,635,217	81.20
- นำหนักกระเป๋าส่วนเกิน	11,778	0.36
- สินค้าบรรทุก	377,831	11.64
- ไปรษณีย์ภัณฑ์	23,215	0.72
รวม	3,048,041	93.92
2. ส่วนเพิ่ม (SURCHARGE)		
- ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงผู้โดยสารส่วนเพิ่ม	114,293	3.52
- ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสินค้าส่วนเพิ่ม	43,643	1.34
- ส่วนเพิ่มค่าประกันผู้โดยสาร	29,844	0.92
- ส่วนเพิ่มค่าประกันสินค้า	9,550	0.29
รวมทั้งหมด	3,245,371	100

ตารางที่ 5.4 รายการต้นทุนเส้นทางการบินที่มีจุดพักในเวลา 1 ปี (หน่วย : ล้านบาท)

ต้นทุน	ธ.ค. 2547 – พ.ย. 2548	ร้อยละ
1. ต้นทุนผันแปรตามน้ำหนักบรรทุก		
- ค่าประกันภัย	30,749.76	0.77
- ค่าบริการผู้โดยสาร	295,248.32	7.38
- ค่าสินจ้างตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสาร	26,065.81	0.65
- ค่าสินจ้างตัวแทนบรรทุกสินค้า	3,229.75	0.08
- ค่าติดต่อสื่อสาร	6,854.72	0.17
- ค่ายกเลิกการบริการ/ความบกพร่อง	4,636.78	0.12
- ค่าใช้จ่ายการขายสินค้า	0.00	0.00
รวม	366,785.14	9.17

ตารางที่ 5.4 (ต่อ)

ต้นทุน	ธ.ค. 2547 – พ.ย. 2548	ร้อยละ
2. ต้นทุนผันแปรไม่ตามน้ำหนักบรรทุก		
- ค่าใช้จ่ายเส้นทางบินของนักบิน	44,759.08	1.12
- ค่าใช้จ่ายเส้นทางบินของลูกเรือ	180,336.04	4.51
- ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่น	1,473,777.18	36.86
- ค่าบำรุงรักษาเครื่องบิน	243,619.30	6.09
- ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน	140,862.14	3.52
- ค่าธรรมเนียมเครื่องช่วยเดินอากาศ	52,128.78	1.30
- ค่าธรรมเนียมดูแลและส่งเครื่อง	266,402.40	6.66
- ค่าอุปกรณ์บริการผู้โดยสาร	28,965.89	0.72
- ค่าอุปกรณ์ความบันเทิงผู้โดยสาร	3,986.96	0.10
รวม	2,434,837.77	60.90
รวมต้นทุนผันแปรทางตรงทั้งหมด	2,801,622.91	70.07
3. ต้นทุนคงที่โดยตรง		
- เงินเดือนนักบิน	113,527.02	2.84
- เครื่องบินจำลอง	-263.86	-0.01
- เงินเดือนลูกเรือ	113,045.84	2.83
- ค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุงเครื่องบิน	11,617.84	0.29
- ค่าใช้จ่ายต่างประเทศ	82,518.18	2.06
รวมต้นทุนคงที่โดยตรง	320,445.02	8.01
รวมต้นทุนทางตรง 2+3	3,122,067.93	78.09
4. ค่าอุปกรณ์การบิน		
- ค่าธรรมเนียมการเช่าอุปกรณ์การบิน	75,857.13	1.90
- ค่าเสื่อมราคาและดอกเบี้ยอุปกรณ์การบิน	364,906.39	9.13
- ค่าประกันอุปกรณ์การบิน	21,540.92	0.54
- ค่าธรรมเนียมการเช่าอุปกรณ์	-520.9	-0.01
รวม	461,783.3	11.55
รวมต้นทุนทางตรงทั้งหมด	3,583,851.46	89.64

ตารางที่ 5.4 (ต่อ)

ต้นทุน	ธ.ค. 2547 – พ.ย. 2548	ร้อยละ
5. ค่าใช้จ่ายทางอ้อม		
- ค่าใช้จ่ายการบริหาร	5,019.69	0.13
- ค่าจัดการด้านเทคนิค	6,553.53	0.16
- ค่าใช้จ่ายภาคพื้น	0.00	0.00
- ค่าใช้จ่ายการบริการผู้โดยสาร	16,265.86	0.41
- ค่าโฆษณาและประชาสัมพันธ์	42,875.17	1.07
- ค่าใช้จ่ายการตลาด	249,714.94	6.25
- ค่าใช้จ่ายการจัดการและการบริหาร	93,876.87	2.35
ต้นทุนทางอ้อม	414,306.06	10.36
รวมต้นทุนทั้งหมด	3,998,157.52	100

ผลได้เส้นทางการบินที่มีจุดพัก 3 อันดับแรกประกอบด้วย

- 1) การขนส่งผู้โดยสารร้อยละ 85.64
- 2) การขนส่งสินค้าร้อยละ 13.64
- 3) การขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ร้อยละ 0.72

ผลได้จากการขนส่งผู้โดยสารมีค่ามากเป็นอันดับที่หนึ่ง เนื่องจากบริษัทการบินไทยมีเป้าหมายการใช้เครื่องบินเพื่อการขนส่งผู้โดยสารเป็นหลัก ถ้ามีความต้องการที่จะขนส่งสินค้าก็จะมีเครื่องบินที่ออกแบบมาเพื่อขนส่งสินค้าเพียงอย่างเดียว

ต้นทุนเส้นทางการบินที่มีจุดพักมีสัดส่วนของต้นทุนประเภทต่างๆ ดังนี้

- 1) ต้นทุนการดำเนินงานทางตรงประกอบด้วย ต้นทุนผันแปรร้อยละ 70.07 (ต้นทุนผันแปรตามน้ำหนักบรรทุกร้อยละ 9.17 รวมกับต้นทุนผันแปรไม่ตามน้ำหนักบรรทุกร้อยละ 60.90) และต้นทุนคงที่ร้อยละ 19.57 (ประกอบด้วยต้นทุนคงที่โดยตรงร้อยละ 8.01 รวมกับค่าอุปกรณ์การบินร้อยละ 11.55)

- 2) ต้นทุนการดำเนินงานทางอ้อมร้อยละ 10.36 (รายการต้นทุนที่ 5)

เส้นทางการบินนี้มีต้นทุนคงที่ประมาณร้อยละ 29.93 มีต้นทุนผันแปรร้อยละ 70.07 ของต้นทุนทั้งหมดต้นทุนที่มีค่ามาก 3 ลำดับแรกประกอบด้วย

- 1) ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงร้อยละ 39

2) ค่าเสื่อมราคาเครื่องบินและคอกเบี้ยจ่ายร้อยละ 13

3) ค่าใช้จ่ายพนักงานในเที่ยวบินร้อยละ 11.3

ค่าอัตราส่วนผลได้ต่อต้นทุน (3,245,371/3,998,157.52) ในเส้นทางการบินที่มีจุดพัก มีค่าเท่ากับ 0.81 เท่า ผลขาดทุนสุทธิเท่ากับ 752,786.52 บาท (หน่วย : ล้านบาท) ในระยะเวลาหนึ่งปีเดือนที่มีสัดส่วนผลได้ต่อต้นทุนต่ำที่สุดคือ เดือนพฤศจิกายนแม้ว่าจะเป็นเดือนที่อยู่ในช่วงที่มีการเดินทางมากที่สุดของปี จากนั้นสัดส่วนผลได้ต่อต้นทุนจึงเริ่มดีขึ้นและดีมากที่สุดในเดือนมกราคม

ทางด้านต้นทุนประสิทธิผลเส้นทางบินที่มีจุดพัก มีค่าประสิทธิผลจากเป้าหมายของผลได้ที่สามารถชดเชยกับต้นทุนมีค่าเท่ากับต้นทุนหักจากผลได้ (3,998,157.52 - 3,245,371) เท่ากับ 752,786.52 โดยมีค่าต้นทุนต่อประสิทธิผล (3,998,157.52/752,786.52) r เท่ากับ 5.31

ตอนที่ 3 การวิเคราะห์เปรียบเทียบผลการดำเนินงานด้านต้นทุนและผลได้ระหว่างเส้นทางการบินพิเศษไกลพิเศษและเส้นทางการบินที่มีจุดพัก

ต้นทุนคงที่เส้นทางการบินพิเศษไกลพิเศษและเส้นทางการบินที่มีจุดพัก มีสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 23.98 และร้อยละ 19.56 ตามลำดับ มีต้นทุนผันแปรในสัดส่วนร้อยละ 67.88 และร้อยละ 70.07 ตามลำดับของต้นทุนการบินทั้งหมด

การที่เส้นทางการบินทั้งสองแบบมีสัดส่วนของต้นทุนผันแปรสูง แสดงให้เห็นถึงความสามารถในการวางแผนประกอบการบินและการกำหนดอัตราราคาบัตรโดยสาร การลดต้นทุนในเส้นทางการบินทั้งสองแบบ สามารถกระทำได้โดยเร็วจากการลดจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์ลงก็จะทำให้ต้นทุนผันแปรที่มีอยู่สามารถลดจำนวนลงอย่างรวดเร็วตามจำนวนเที่ยวบินที่ลดลงนั่นเอง ซึ่งการลดต้นทุนในลักษณะนี้สามารถเกิดขึ้นได้ ในกรณีที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีค่าเพิ่มขึ้นสูงมาก และความผันผวนสูง การบินที่มีความถี่เที่ยวบินมากทำให้ความต้องการใช้น้ำมันมีค่ามากตามไปด้วยย่อมผันแปรในต้นทุนในเส้นทางการบินมีค่าสูงขึ้น หรือการเกิดโรคระบาดที่คุกคามต่อการเดินทางเช่นโรคซาร์ หรือปัจจัยจากการก่อเหตุวินาศกรรมต่างๆ หรือจากปัจจัยอื่นๆ ที่มีผลต่อจิตวิทยาการเดินทางของผู้โดยสาร

การลดต้นทุนในการเปลี่ยนแปลงระยะกลาง สามารถกระทำได้โดยการลดต้นทุนที่เป็นต้นทุนคงที่ระยะสั้น แต่เมื่อต้นทุนเหล่านี้ใช้ระยะเวลาเพิ่มขึ้นเช่นเป็นเวลาหนึ่งปี ต้นทุนคงที่นี้สามารถเปลี่ยนไปเป็นต้นทุนผันแปรระยะกลางได้เช่น การลดจำนวนพนักงานต้อนรับในแต่ละเที่ยวบินลง การตัดค่าเสื่อมราคาของเครื่องบิน การลดจำนวนสาขาในต่างประเทศลง เพื่อที่จะลดต้นทุนดังกล่าวลง

การที่เส้นทางการบินทั้งสองแบบมีส่วนของต้นทุนผันแปรสูง สามารถเปลี่ยนภัยคุกคามในการแข่งขันที่สูงมาเป็นโอกาสทางธุรกิจได้ จากความยืดหยุ่นในการปรับตัวระยะสั้นในการลดต้นทุนที่ดีกว่าการที่มีต้นทุนผันแปรต่ำ

ในกรณีของต้นทุนคงที่และต้นทุนทางอ้อม เส้นทางการบินทั้งสองแบบมีต้นทุนที่คงมีอยู่ตลอดการดำเนินงานและไม่สามารถทำการปรับตัวได้ในระยะเวลาอันสั้นได้

การวิเคราะห์ต้นทุนและผลได้ในเส้นทางการบินทั้งสองแบบ ทำให้ธุรกิจการบินต้องคำนึงถึงลักษณะของผู้โดยสารที่มีลักษณะความต้องการการเดินทางที่ต่างกัน การปรับราคาบัตรโดยสารที่มีความเหมาะสมกับโอกาสลักษณะอุปสงค์การเดินทาง การใช้นโยบายทางการตลาดในเส้นทางทั้งสองแบบที่แตกต่างกันเพื่อให้เกิดผลได้ในเส้นทางการบินที่ดีที่สุด โดยเปรียบเทียบกับต้นทุนในเส้นทางการบินทั้งสองแล้ว โครงสร้างของต้นทุนที่มีอยู่แสดงถึงความสามารถของการดำเนินงานของสายการบิน และความสามารถในการปรับตัวในระยะสั้นในการลดต้นทุนเพื่อที่จะได้มีส่วนของต้นทุนและผลได้ที่ดี

ปัจจัยที่ก่อให้เกิดความผันแปรของต้นทุนอย่างสูง ในเส้นทางการบินทั้งสองแบบคือ ต้นทุนประเภทน้ำมันเชื้อเพลิง ต้นทุนค่าเสื่อมราคาเครื่องบิน และต้นทุนด้านแรงงาน สำหรับผลได้ที่ได้รับ เมื่อมีผลได้มากขึ้นจะทำให้อัตราส่วนผลได้ต่อต้นทุนมีค่าสูงขึ้น การบินไทยมีอัตราส่วนของผลได้ต่อต้นทุนในเส้นทางการบินทั้งสองที่น้อยกว่า 1 เท่า เนื่องมาจากการมีต้นทุนราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ต้นทุนของเครื่องบินและแรงงานที่มีราคาสูง และขนาดของผลได้ยังไม่เพียงพอรองรับกับต้นทุนที่มีอยู่ได้

ความสามารถในผลได้ต่อต้นทุนในเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษ (0.76) จะมีค่าน้อยกว่าในเส้นทางการบินที่มีจุดพัก (0.81) อยู่บ้างย่อมแสดงให้เห็นถึงความสามารถในการหาผลได้ที่ชัดเจนกับความเสียเปรียบต่อสัดส่วนต้นทุนที่มีอยู่ ขึ้นอยู่กับลักษณะเส้นทางการบินที่มีเครือข่ายระยะไกลกว่าเดิม เมื่อเปรียบเทียบเป็นจำนวนเงินแล้วเส้นทางการบินที่มีจุดพักจะมีผลขาดทุนสุทธิมากกว่าเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษ (752,786.52 – 705,179.02) เท่ากับ 47,607.5 บาท (หน่วย : ล้านบาท) ในระยะเวลาหนึ่งปีของการปฏิบัติการบิน แม้ว่าตัวรายได้รวมของเส้นทางการบินที่มีจุดพักจะมีค่ามากกว่าเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษ แต่ก็มีจำนวนต้นทุนที่มากกว่าทำให้ผลต่างในการขาดทุนของผลได้และต้นทุนในเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษมีค่าน้อยกว่า เส้นทางการบินที่มีจุดพัก ซึ่งสอดคล้องกับต้นทุนประสิทธิภาพในเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษที่มีค่าต้นทุนต่อประสิทธิผล (2,923,709.438/705,179.02) r เท่ากับ 4.15 ในขณะที่เส้นทางการบินที่มีจุดพักมีค่าต้นทุนต่อประสิทธิผล (3,998,157.52/752,786.52) r เท่ากับ 5.31 เส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษจึงมีค่าต้นทุนต่อประสิทธิผลต่ำกว่าเส้นทางการบินที่มีจุดพัก

ผลการวิเคราะห์แสดงให้เห็นว่าเส้นทางการบินพิเศษ มีความได้เปรียบในการดำเนินงานมากกว่าเส้นทางการบินที่มีจุดพัก ในด้านของจำนวนผลขาดทุนสุทธิแม้ว่าจะมีค่าผลได้ต่อต้นทุนที่น้อยกว่าก็ตาม ซึ่งมีความสอดคล้องกับรูปแบบความนิยมในการเดินทางปัจจุบันของผู้โดยสารจากศูนย์กลางเดินทางหนึ่งไปสู่อีกศูนย์กลางการเดินทางหนึ่ง (Hub to Hub) หรือจุดหมายการเดินทางหนึ่งไปยังอีกจุดหมายหนึ่ง (Point to Point) ซึ่งได้รับความสะดวกจากการเดินทางที่รวดเร็วกว่าการเดินทางที่ต้องมีจุดพัก ในกรณีที่ผู้โดยสารต้องการเดินทางไปยังจุดหมายอื่นอีกก็สามารถถึงจุดหมายได้เร็วกว่าเดิม และมีความเมื่อยล้าจากการเดินทางที่น้อยกว่าเดิมมาก ประกอบกับการใช้เส้นทางที่มีจุดพักมีข้อจำกัดในเรื่องของการเพิ่มความถี่ของเส้นทางการบิน การใช้จำนวนลูกเรือต่อเที่ยวบินมากขึ้นจากการที่ต้องมีการสับเปลี่ยนลูกเรือที่จุดพัก ทำให้มีระยะเวลาการปฏิบัติงานมากกว่า ทำให้ชั่วโมงการทำงานของเครื่องบินมีค่าสูงซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ต้นทุนผันแปรในเส้นทางการบินที่มีจุดพักมีค่ามากกว่า

ตารางที่ 5.5 แสดงรายการเปรียบเทียบผลได้ระหว่างเส้นทางการบินทั้งสองแบบ ในเวลา 1 ปี (หน่วย : ล้านบาท) ตารางที่ 5.6 แสดงรายการเปรียบเทียบต้นทุนระหว่างเส้นทางการบินทั้งสองแบบ ในเวลา 1 ปี (หน่วย : ล้านบาท)

ตารางที่ 5.5 การเปรียบเทียบผลได้เส้นทางการบินทั้งสองแบบในเวลา 1 ปี (หน่วย : ร้อยละ)

ผลได้	เส้นทางการบิน : พิเศษไกลพิเศษ	ที่มีจุดพัก
1. รายได้ (REVENUE)		
- ผู้โดยสาร	76.91	81.20
- น้ำหนักกระเป๋าส่วนเกิน	0.30	0.36
- สินค้าบรรทุก	13.66	11.64
- ไปรษณีย์ภัณฑ์	1.11	0.72
รวม	91.89	93.92
2. ส่วนเพิ่ม (SURCHARGE)		
- ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงผู้โดยสารส่วนเพิ่ม	5.50	3.52
- ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสินค้าส่วนเพิ่ม	1.62	1.34
- ส่วนเพิ่มค่าประกันผู้โดยสาร	0.57	0.92
- ส่วนเพิ่มค่าประกันสินค้า	0.41	0.29
รวมทั้งหมด	100	100

ตารางที่ 5.6 การเปรียบเทียบต้นทุนเส้นทางการบินทั้งสองแบบในเวลา 1 ปี (หน่วย : ร้อยละ)

ต้นทุน	เส้นทางการบิน : พิสัยไกลพิเศษ	ที่มีจุดพัก
1. ต้นทุนผันแปรตามน้ำหนักบรรทุก		
- ค่าประกันภัย	0.40	0.77
- ค่าบริการผู้โดยสาร	2.99	7.38
- ค่าสินจ้างตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสาร	0.45	0.65
- ค่าสินจ้างตัวแทนบรรทุกสินค้า	0.10	0.08
- ค่าติดต่อสื่อสาร	0.12	0.17
- ค่ายกเลิกการบริการ/ความบกพร่อง	0.08	0.12
- ค่าใช้จ่ายการขายสินค้า	0.00	0.00
รวม	4.15	9.17
2. ต้นทุนผันแปรไม่ตามน้ำหนักบรรทุก		
- ค่าใช้จ่ายเส้นทางบินของนักบิน	0.59	1.12
- ค่าใช้จ่ายเส้นทางบินของลูกเรือ	0.48	4.50
- ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่น	43.26	36.86
- ค่าบำรุงรักษาเครื่องบิน	11.03	6.09
- ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน	0.78	3.52
- ค่าธรรมเนียมเครื่องช่วยเดินอากาศ	1.01	1.30
- ค่าธรรมเนียมดูแลและส่งเครื่อง	3.72	6.66
- ค่าอุปกรณ์บริการผู้โดยสาร	0.69	0.72
- ค่าอุปกรณ์ความบันเทิงผู้โดยสาร	1.01	0.10
รวม	63.73	60.90
รวมต้นทุนผันแปรทางตรงทั้งหมด	67.88	70.07
3. ต้นทุนคงที่โดยตรง		
- เงินเดือนนักบิน	4.08	2.84
- เครื่องบินจำลอง	0.03	-0.01
- เงินเดือนลูกเรือ	2.99	2.83
- ค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุงเครื่องบิน	0.17	0.29
- ค่าใช้จ่ายต่างประเทศ	1.59	2.06

ตารางที่ 5.6 (ต่อ)

ต้นทุน	เส้นทางการบิน : พิสัยไกลพิเศษ	ที่มีจุดพัก
รวมต้นทุนคงที่โดยตรง	8.86	8.01
รวมต้นทุนทางตรง 2+3	76.74	78.09
4. ค่าอุปกรณ์การบิน		
- ค่าธรรมเนียมการเช่าอุปกรณ์การบิน	0.00	1.90
- ค่าเสื่อมราคาและดอกเบี้ยอุปกรณ์การบิน	14.68	9.13
- ค่าประกันอุปกรณ์การบิน	0.44	0.54
- ค่าธรรมเนียมการเช่าอุปกรณ์	0.01	-0.01
รวม	15.12	11.55
รวมต้นทุนทางตรงทั้งหมด	91.86	89.64
5. ค่าใช้จ่ายทางอ้อม		
- ค่าใช้จ่ายการบริหาร	0.17	0.13
- ค่าจัดการด้านเทคนิค	0.16	0.16
- ค่าใช้จ่ายภาคพื้น	0.00	0.00
- ค่าใช้จ่ายการบริการผู้โดยสาร	0.27	0.41
- ค่าโฆษณาและประชาสัมพันธ์	0.71	1.07
- ค่าใช้จ่ายการตลาด	5.06	6.25
- ค่าใช้จ่ายการจัดการและการบริหาร	1.76	2.35
ต้นทุนทางอ้อม	8.14	10.36
รวมต้นทุนทั้งหมด	100	100

ตารางที่ 5.7 การเปรียบเทียบค่าต้นทุนต่อผลได้และค่าต้นทุนประสิทธิผล เส้นทางการบินทั้งสองแบบในเวลา 1 ปี

เส้นทางการบิน	พิสัยไกลพิเศษ	ที่มีจุดพัก
อัตราส่วนต้นทุนต่อผลได้	0.76	0.81
อัตราส่วนต้นทุนประสิทธิผล	4.15	5.31

ตอนที่ 4 การวิเคราะห์เปรียบเทียบต้นทุนและผลได้ของเส้นทางการบินทั้งสองตามอายุโครงการ 5 ปี

จากทฤษฎีอัตราส่วนผลได้ต่อต้นทุน (Benefit-Cost Ratio, B/C Ratio) เป็นอัตราส่วนของมูลค่าปัจจุบันของต้นทุน โดยค่าอัตราส่วนผลได้ต่อต้นทุนคือ B/C

$$\frac{B}{C} = \frac{B_0 + \frac{B_1}{1+r} + \frac{B_2}{(1+r)^2} + \dots + \frac{B_t}{(1+r)^t}}{C_0 + \frac{C_1}{1+r} + \frac{C_2}{(1+r)^2} + \dots + \frac{C_t}{(1+r)^t}}$$

โดย B_t = ผลได้ในปีที่ 1-5

C_t = ต้นทุนในปีที่ 1-5

t = ปีของโครงการที่มีค่าเท่ากับ 5 ปี

r = อัตราส่วนลดหรืออัตราดอกเบี้ยที่เหมาะสมเท่ากับร้อยละ 10

ตารางที่ 5.8 ผลได้และต้นทุนของเส้นทางการบินทั้งสองแบบในเวลา 5 ปี

ผลได้	ปีที่ 1	ปีที่ 2	ปีที่ 3	ปีที่ 4	ปีที่ 5
พิสัยไกลพิเศษ	2,218,530	2,662,236	3,194,683	3,993,354	4,991,692
ที่มีจุดพัก	3,245,371	3,634,815	4,070,993	4,681,642	5,383,888
ต้นทุน	ปีที่ 1	ปีที่ 2	ปีที่ 3	ปีที่ 4	ปีที่ 5
พิสัยไกลพิเศษ	2,923,709	2,952,946	2,982,475	3,000,000	3,000,000
ที่มีจุดพัก	3,998,157	4,000,000	4,000,000	4,000,000	4,000,000

การพยากรณ์เป้าหมายผลได้และต้นทุนในเส้นทางการบินทั้งสอง ใช้กลยุทธ์การจัดการทางการเงินในการก่อให้เกิดรายได้ที่ยั่งยืน (Sustainable Revenue Generator) ภายใต้การเพิ่มเป้าหมายรายได้ในปีงบประมาณ 2551 อยู่ที่ 171,000 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 12 ซึ่งเป็นรายได้จากฝ่ายการพาณิชย์อยู่ในสัดส่วนร้อยละ 80 จากเป้าหมายรายได้ที่ตั้งไว้อยู่ที่ 200,000 ล้านบาท

ในเป้าหมายการเดินทางโดยใช้ประเทศไทยเป็นจุดหมาย เมื่อทำการแบ่งแยกรายได้ในเส้นทางการบินด้านเหนือจากสหรัฐอเมริการ้อยละ 20 สำหรับเส้นทางการบินพิเศษได้ตั้งเป้าหมายการเพิ่มขึ้นของรายได้ในปีที่ 1 และปีที่ 2 เท่ากับร้อยละ 20 สำหรับปีที่ 3 และปีที่ 4 ตั้งเป้าหมายการเพิ่มขึ้นของรายได้เท่ากับร้อยละ 25 เนื่องจากไม่มีผู้แข่งขันในเส้นทางการบินนี้มาก ทำให้สามารถเพิ่มเป้าหมายรายได้สูง สำหรับในเส้นทางการบินที่มีจุดพักใช้ข้อมูลเปรียบเทียบในเส้นทางการบินที่มีลักษณะใกล้เคียงกัน การตั้งเป้าหมายการเพิ่มขึ้นของรายได้ในปีที่ 1 และปีที่ 2 เท่ากับร้อยละ 12 สำหรับปีที่ 3 และปีที่ 4 ตั้งเป้าหมายการเพิ่มขึ้นของรายได้เท่ากับร้อยละ 15 เนื่องจากมีผู้แข่งขันในเส้นทางการบินนี้มาก ความสามารถในการเพิ่มรายได้จึงทำได้น้อยกว่าเส้นทางการบินพิเศษ สำหรับเป้าหมายต้นทุนเส้นทางการบินพิเศษ ตั้งเป้าหมายการเพิ่มขึ้นของต้นทุนไว้ร้อยละ 1 และกำหนดต้นทุนไว้ในวงเงิน 3,000 ล้านบาท เส้นทางการบินที่มีจุดพักใช้ข้อมูลเปรียบเทียบในเส้นทางการบินที่มีลักษณะใกล้เคียงกัน โดยตั้งเป้าหมายของการเพิ่มขึ้นของต้นทุนไว้ร้อยละ 1 และกำหนดต้นทุนไว้ในวงเงิน 4,000 ล้านบาท

การคำนวณค่าต้นทุนต่อผลได้และค่าอัตราผลตอบแทน เส้นทางการบินพิเศษ และเส้นทางการบินที่มีจุดพักแสดงในตารางที่ 5.9 ถึง 5.12

ตารางที่ 5.9 ค่าต้นทุนต่อผลได้ของเส้นทางการบินพิเศษ

ปี	ผลได้	อัตราส่วนลด		ต้นทุน	อัตราส่วนลด	
		ร้อยละ 10	ผลได้		ร้อยละ 10	ต้นทุน
1	2,218,530	.909	2,016,643	2,923,709	.909	2,657,651
2	2,662,236	.826	2,199,006	2,952,946	.826	2,439,133
3	3,194,683	.751	2,399,206	2,982,475	.751	2,239,838
4	3,993,354	.683	2,727,460	3,000,000	.683	2,049,000
5	4,925,901	.621	3,058,984	3,000,000	.621	1,863,000
รวม			12,442,155			11,248,622

$$B/C = 12,422,155/11,248,622 = 1.11$$

ตารางที่ 5.10 ค่าต้นทุนต่อผลได้ของเส้นทางการบินที่มีจุดพัก

ปี	ผลได้	อัตราส่วนลด		ต้นทุน	อัตราส่วนลด	
		ร้อยละ 10	ผลได้		ร้อยละ 10	ต้นทุน
1	3,245,371	.909	2,950,042	3,998,157	.909	3,634,324
2	3,634,815	.826	3,002,357	4,000,000	.826	3,304,000
3	4,070,993	.751	3,057,315	4,000,000	.751	3,004,000
4	4,681,642	.683	3,197,561	4,000,000	.683	2,732,000
5	5,383,888	.621	3,343,394	4,000,000	.621	2,484,000
รวม			15,550,669			15,158,324

$$B/C = 15,550,669/15,158,324 = 1.03$$

ตารางที่ 5.11 ค่าผลสุทธิของเส้นทางการบินทั้งสองแบบ (หน่วย : ล้านบาท)

ปี	เส้นทางบินพิเศษ			เส้นทางการบินที่มีจุดพัก		
	ผลได้	ต้นทุน	ผลสุทธิ	ผลได้	ต้นทุน	ผลสุทธิ
1	2,218,530	2,923,709	-705,179	3,245,371	3,998,157	-752,786
2	2,662,236	2,952,946	-290,710	3,634,815	4,000,000	-365,185
3	3,194,683	2,982,475	212,208	4,070,993	4,000,000	70,993
4	3,993,354	3,000,000	993,354	4,681,642	4,000,000	681,642
5	4,925,901	3,000,000	1,925,901	5,383,888	4,000,000	1,383,888
รวม			2,135,574			718,552

ผลสุทธิของเส้นทางการบินพิเศษและเส้นทางการบินที่มีจุดพัก ในเวลา 5 ปี มีค่าเท่ากับ 2,135,574 และ 718,552 ล้านบาทตามลำดับ ผลต่างค่าผลสุทธิของเส้นทางบินพิเศษและเส้นทางการบินที่มีจุดพักเท่ากับ 1,417,022 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับค่า B/C ของเส้นทางการบินพิเศษเท่ากับ 1.11 เท่า และเส้นทางการบินที่มีจุดพักเท่ากับ 1.03 เท่า จึงสามารถสรุปเบื้องต้นได้ว่า เส้นทางการบินพิเศษมีประสิทธิภาพสูงกว่าเส้นทางการบิน

ที่มีจุดพักและเมื่อทำการหาค่าอัตราผลตอบแทนของเส้นทางการบินทั้งสองแบบ เพื่อใช้เป็นเกณฑ์ตัดสินจากค่าอัตราผลตอบแทนดังแสดงในตารางที่ 5.12

ตารางที่ 5.12 ค่าอัตราผลตอบแทนของเส้นทางการบินทั้งสองแบบ

ปี	เส้นทางบินพิสัยไกลพิเศษ			เส้นทางการบินที่มีจุดพัก		
	ผลสุทธิ	อัตราส่วน ร้อยละ 45	มูลค่าปัจจุบัน	ผลสุทธิ	อัตราส่วน ร้อยละ 25	มูลค่าปัจจุบัน
1	-705,179	.690	-486,573	-752,786	.800	-602,288
2	-290,710	.476	-138,377	-365,185	.640	-149,579
3	212,208	.328	69,604	70,993	.512	36,348
4	993,354	.226	224,498	681,642	.410	279,473
5	1,925,901	.156	300,440	1,383,888	.328	453,915
รวม	2,135,574		-30,408	718,552		17,929

ตารางที่ 5.12 แสดงการหาค่าอัตราผลตอบแทนเส้นทางการบินทั้งสองแบบ อัตราผลตอบแทนนี้ก็คือค่าอัตราส่วนลดที่ทำให้ค่ามูลค่าปัจจุบันสุทธิมีค่าเท่ากับศูนย์ โดยมูลค่าปัจจุบันของผลสุทธิในระยะเวลา 5 ปี ของเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษและเส้นทางการบินที่มีจุดพักเท่ากับ -30,408 และ 17,929 ตามลำดับ เป็นมูลค่าปัจจุบันของผลสุทธิที่ใกล้ค่าศูนย์มากที่สุด ดังนั้นค่าอัตราผลตอบแทนเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษจึงเท่ากับ 45 และค่าอัตราผลตอบแทนเส้นทางการบินที่มีจุดพักเท่ากับ 25 จึงสรุปผลการวิเคราะห์ได้ว่า “เส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษมีประสิทธิภาพสูงกว่าเส้นทางการบินที่มีจุดพัก”

เนื่องจากธุรกิจการบินมีความเป็นพลวัตสูง จึงวิเคราะห์ความไวของเส้นทางการบินทั้งสองแบบ ในด้านต้นทุนมีตัวแปรที่มีความสำคัญที่สามารถทำให้มูลค่าปัจจุบันสุทธิเป็นลบได้ คือราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีราคาสูงและมีความผันผวนมาก ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่นของเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษและเส้นทางการบินที่มีจุดพักมีค่าร้อยละ 43.26 และ 36.86 ตามลำดับ (ตารางที่ 5.6) การขึ้นราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นตัวแปรโดยตรงทำให้ต้นทุนของสายการบินเพิ่มขึ้น แต่สายการบินยังสามารถแบกรับภาระนี้ได้จากผลได้ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงผู้โดยสารส่วนเพิ่ม ทางด้านผลได้มีตัวแปรสำคัญที่สามารถทำให้มูลค่าปัจจุบันสุทธิเป็นลบได้คือ รายได้จากผู้โดยสารซึ่งขึ้นกับความนิยมการใช้บริการของผู้โดยสาร ในอดีตที่ผ่านมาปัจจัยที่ทำให้ผู้โดยสารไม่นิยมเดินทาง

เช่นการก่อกองร้ายวินาศกรรมตึกเวิลด์เทรดและการเกิดโรคระบาดทางเดินหายใจซาร์ (Sars) ทำให้ผลได้ของสายการบินลดลงมาก นอกจากนี้ยังมีผลได้และต้นทุนทางเศรษฐศาสตร์อื่นๆ เช่นผลได้ของการใช้เวลาเดินทางที่น้อยลง หรือต้นทุนค่าเสียโอกาสจากปัญหาสุขภาพจากการเวลาเดินทางที่มากเพื่ออธิบายภาพรวม การเปรียบเทียบต้นทุนและผลได้ทางเศรษฐศาสตร์ของเส้นทางการบินทั้งสองแบบอย่างครอบคลุม จึงวิเคราะห์ความไวเพื่อหาค่า 1) ผลตอบแทนลดลงได้มากที่สุดเท่าใด 2) ต้นทุนเพิ่มขึ้นได้มากที่สุดเท่าใด โดยการวิเคราะห์ความไวแสดงในตารางที่ 5.13

ตารางที่ 5.13 การวิเคราะห์ความไวเส้นทางการบินทั้งสองแบบตามอายุโครงการ 5 ปี

เส้นทางการบิน	ผลได้ลดลงได้มากที่สุด (PV ผลได้ - PV ต้นทุน)/PV ผลได้	ต้นทุนเพิ่มขึ้นได้มากที่สุด (PV ผลได้ - PV ต้นทุน)/PV ต้นทุน
พิสัยไกลพิเศษ	(12,442,155 - 11,248,622)/12,442,155 = 0.095 = ร้อยละ 9.5	(12,442,155 - 11,248,622)/11,248,622 = 0.106 = ร้อยละ 10.6
ที่มีจุดพัก	(15,550,669 - 15,158,324)/15,550,669 = 0.025 = ร้อยละ 2.5	(15,550,669 - 15,158,324)/15,158,324 = 0.026 = ร้อยละ 2.6

ผลได้ลดลงได้มากที่สุด เส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษและเส้นทางการบินที่มีจุดพัก มีค่าเท่ากับร้อยละ 9.5 และ 2.5 ตามลำดับ แสดงว่าความไวของความยืดหยุ่นในความผันแปรของผลกระทบที่เกิดจากตัวแปรต่างๆ ของผลได้ทางเศรษฐศาสตร์ ในเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษ มีค่ามากกว่าเส้นทางการบินที่มีจุดพักเท่ากับร้อยละ 7

ต้นทุนเพิ่มขึ้นได้มากที่สุด ในเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษและเส้นทางการบินที่มีจุดพักมีค่าเท่ากับร้อยละ 10.6 และ 2.6 ตามลำดับ แสดงผลถึงความไวของความยืดหยุ่นในความผันแปรของผลกระทบที่เกิดจากตัวแปรต่างๆ ของต้นทุนทางเศรษฐศาสตร์ ในเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษมีค่ามากกว่าเส้นทางการบินที่มีจุดพักเท่ากับร้อยละ 8

เส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษมีค่าความไว ของความยืดหยุ่นด้านต้นทุนที่เพิ่มขึ้นได้มากที่สุดมากกว่า ความไวของความยืดหยุ่นของผลได้ลดลงได้มากที่สุดเท่ากับร้อยละ 1.1 เส้นทางการบินที่มีจุดพักมีค่าความไว ของความยืดหยุ่นด้านต้นทุนที่เพิ่มขึ้นได้มากที่สุดมากกว่า ความไวของความยืดหยุ่นของผลได้ลดลงได้มากที่สุดเท่ากับร้อยละ 0.1 การวิเคราะห์เปรียบเทียบต้นทุนและผลได้ ของเส้นทางการบินทั้งสองแบบตามอายุโครงการ 5 ปี ในด้านอัตราส่วนผลได้ต่อต้นทุน อัตราส่วนต้นทุนประสิทธิภาพ อัตราผลตอบแทนของโครงการ และการวิเคราะห์ความไว สรุปได้ว่า

เส้นทางการบินพิเศษไกลพิเศษเป็นเส้นทางการบินที่มีประสิทธิภาพ ของต้นทุนและผลได้สูงกว่า เส้นทางการบินที่มีจุดพัก

ตอนที่ 5 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้บริหารระดับสูง

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้บริหารระดับสูง บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในคำถามเชิงนโยบายที่เกี่ยวข้องกับต้นทุนและผลได้ ของเส้นทางการบินพิเศษไกล พิเศษ และเส้นทางการบินที่มีจุดพัก ตามลักษณะเกณฑ์ 4 เกณฑ์ ได้แก่

1. การเปรียบเทียบต้นทุนและผลได้
2. การเปรียบเทียบจำนวนผู้โดยสาร
3. การเปรียบเทียบความสะดวกของผู้โดยสารในการเลือกใช้บริการ
4. การเปรียบเทียบลักษณะการบิน

ซึ่งมีรายละเอียดและผลสรุปการวิเคราะห์ดังต่อไปนี้

1. การเปรียบเทียบต้นทุนและผลได้

จากการสัมภาษณ์เรืออากาศโทภินันท์ สุมมะเสรี กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) สรุปได้ว่าผลประกอบการด้านต้นทุนและผลได้ของเส้นทาง การบินพิเศษไกลพิเศษ มีตัวเลขที่น่าพอใจและเป็นไปตามเป้าหมายของผลได้และต้นทุนที่ตั้งไว้ ถึงแม้ว่าในช่วงเดือนมิถุนายนถึงเดือนตุลาคมของทุกปี จะเป็นช่วง Low Season ที่มีลมมรสุมและ อุปสงค์การเดินทางของผู้โดยสารลดลง อีกทั้งบรรยากาศทางเศรษฐกิจและการเมืองส่งผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายการเดินทาง และการท่องเที่ยวของผู้โดยสารค่อนข้างมาก จึงวางแผนกลยุทธ์ในการ เพิ่มประสิทธิภาพและแผนบริหารต้นทุนค่าใช้จ่าย เพื่อรองรับเหตุการณ์ดังกล่าว เช่น การปรับ ตารางเวลาเที่ยวบินให้เหมาะสมกับผู้โดยสารในช่วง Low Season การควบคุมต้นทุนคงที่และ ต้นทุนผันแปรให้เป็นไปตามเป้าหมาย การบริหารจัดการการใช้เครื่องบิน (Asset Management) เพื่อเพิ่มผลได้ให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด โดยเน้นเส้นทางบินตรงที่ผู้โดยสารนิยมมากขึ้นและ รักษาส่วนแบ่งตลาดในเส้นทางการบินที่มีจุดพักที่มีอยู่ เพื่อเพิ่มผลได้และลดต้นทุนลงจากการวางแผนการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (Fuel Management) การบริหารจัดการปริมาณและความถี่ของเที่ยวบิน ให้เหมาะสม ลดจำนวนที่นั่งเปล่าให้น้อยที่สุด นโยบายการบริหารด้านต้นทุนและผลได้เน้นการ เติบโตอย่างมั่นคง (Sustainable Growth) ในการอยู่รอดขององค์กรมากกว่าการก้าวกระโดดตาม

กระแสการคาดการณ์ของโลก มุ่งเน้นที่จะขยายและก้าวไปอย่างมั่นคง โดยเฉพาะเส้นทางการบิน พิสัยไกลพิเศษที่เริ่มเปิดบริการในรูปลักษณะใหม่ที่ไม่เคยมีมาก่อน

ในด้านการตลาดนั้น คุณวัลลภ พุกกะณะสุต ผู้บริหารฝ่ายการตลาด ได้ให้ความเห็นว่า เส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษในส่วนที่เกี่ยวกับด้านการพาณิชย์และการตลาด ธุรกิจการบิน และการบริหารจัดการ รายได้ที่มาจากเส้นทางการบินนี้มีค่อนข้างมากเนื่องจากได้ราคาบัตรโดยสารที่สูงและผู้โดยสารเริ่มนิยมใช้บริการมากขึ้นทุกที โดยการบินไทยได้เพิ่มเที่ยวบินตรงไปยังประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นทุกวัน โดยเริ่มจากวันที่ 1 พฤษภาคม พ.ศ. 2550 หลังจากที่ได้รับมอบเครื่องบิน Airbus A 340-500 เข้ามาประจำการเพิ่มขึ้นอีกหนึ่งลำในเดือนเมษายน พ.ศ. 2550

เป้าหมายรายได้ในปี พ.ศ. 2549-2550 ประมาณ 168 พันล้านบาท โดยถือว่าเป็นเป้าหมายที่มีความท้าทายและมีความเป็นไปได้ แม้ว่าในระยะเวลาที่ผ่านมา จะมีเหตุการณ์ที่นับว่าเป็นวิกฤตการณ์ต่างๆ เกิดขึ้นมากมายเช่น วิกฤตการณ์ราคาน้ำมัน ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนและการดำเนินงานย้ายฐานปฏิบัติการใหม่ที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ แต่การบินไทยก็สามารถดำเนินงานฝ่าฝืนวิกฤตการณ์ต่างๆ เหล่านี้มาได้เป็นอย่างดี

2. การเปรียบเทียบจำนวนผู้โดยสาร

การบินไทย เปิดเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษ ในสมัยที่คุณทอง พิทยะ ดำรงตำแหน่งประธานบอร์ด ของการบินไทย และ คุณกนก อภิรดี ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (DD) ได้สั่งซื้อเครื่องบินแบบ Airbus 340 เข้ามาประจำการ 8 ลำ โดยเริ่มแนวทางการเปิดเส้นทางการบินใหม่ตรงเข้าอเมริกาโดยไม่แวะพักเติมน้ำมัน ใช้ระยะเวลาบินประมาณ 17 ชั่วโมง มีการประชาสัมพันธ์ของการบินไทย ในการเป็นสายการบินเดียวที่ทำเวลาบินได้เร็วที่สุด และมีเวลาน้อยกว่าสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์กว่า 1 ชั่วโมง การเปิดเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษกรุงเทพฯ-ลอสแอนเจลิส เกิดขึ้นหลังจากที่ทำการเปิดเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษกรุงเทพฯ-นิวยอร์กเมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2548 เพียง 6 เดือน ด้วยเครื่องบินแบบ Airbus 340-500 ที่สามารถรับผู้โดยสารได้ 215 ที่นั่ง เป็นการปรับปรุงเก้าอี้ที่นั่งให้มีขนาดกว้างขวางกว่าเดิมในรูปลักษณะแบบใหม่ที่เรียกว่า "อายตนะ" โดยแบ่งเป็นที่นั่ง 3 ชั้นคือ Royal Silk class 60 ที่นั่ง Premier Economy class 42 ที่นั่ง และ Economy class 113 ที่นั่ง

การตลาดและการพาณิชย์สำหรับเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษนั้น ต้องได้รับความร่วมมือร่วมใจและเตรียมตัวที่ดีที่จะขับเคลื่อนกลยุทธ์การตลาด ในสภาวะปัจจุบันที่เต็มไปด้วยความท้าทายและโอกาสอีกมากมายที่รออยู่ข้างหน้า ซึ่งบทบาทด้านการตลาดจะส่งผลอย่างมากใน

การก่อให้เกิดรายได้และสร้างผลกำไรให้กับการบินไทย เนื่องจากเส้นทางนี้มีราคาบัตรโดยสารที่มีราคาสูงที่สุดของการบินไทยนั่นเอง

เป้าหมายในปี พ.ศ. 2550 นี้การบินไทยดำเนินกลยุทธ์การตลาดเชิงรุกเพิ่มขึ้น เพื่อให้บรรลุเป้าหมายรายได้ที่เพิ่มขึ้น และเพิ่มสัดส่วนในส่วนแบ่งตลาดธุรกิจการบินเส้นทางการบินนี้ โดยเจาะจงไปยังกลุ่มเป้าหมายผู้โดยสารในทุกระดับชั้นที่นั่ง และเน้นผู้โดยสารที่ได้ราคาบัตรโดยสารสูง นั่นคือ ในส่วนของ Royal First Class และ Royal silk Class ในการที่จะบรรลุเป้าหมายเหล่านี้การบินไทยต้องรักษามาตรฐานลูกค้าในเส้นทางการบินต่างๆ ในขณะที่เดียวกันต้องพยายามเปิดเส้นทางการบินแปลกใหม่ อย่างที่ไม่เคยมีมาก่อนเช่นเส้นทางการบินพิสัยไกลพิสัยไปยังอเมริกา ซึ่งมีผลประโยชน์ต่อการบินไทยมากในด้านเครือข่ายการบินที่สามารถทำให้ครอบคลุมได้ทั่วโลก ทำให้การบินไทยมีประสิทธิภาพในเครือข่ายการตลาดเส้นทางการบินที่ดีทั้งของตนเองและผ่านทางพันธมิตรสายการบิน นอกจากนี้ยังก่อให้เกิดประโยชน์เพิ่มจากตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารที่สามารถมอบบริการที่มีประสิทธิภาพ ได้รับการบริการที่เหนือความคาดหมายจากเส้นทางการบินของการบินไทย

การมอบมูลค่าเพิ่มให้กับผู้โดยสารในการบริการด้านต่างๆ และภาพลักษณ์ของการบินไทยแบบใหม่ เป็นเป้าหมายการปฏิบัติงานที่การบินไทยให้ความสนใจเป็นพิเศษ ซึ่งต้องการความร่วมมือจากพนักงานอย่างเต็มที่ซึ่งจะประสบความสำเร็จได้ ฝ่ายการพาณิชย์เป็นหน่วยงานที่มีความสำคัญหน่วยหนึ่ง และการที่จะได้รับความร่วมมือที่ดีในการตอบสนองต่อการศึกษาความต้องการของผู้โดยสารและผู้ร่วมงานอย่างใกล้ชิด การบินไทยจึงมีความมั่นใจมากที่จะประสบความสำเร็จได้อย่างดี

คุณคุณช บุนนาค ให้ความเห็นในเรื่องนี้ว่า ในเวลานี้มีการแข่งขันทางธุรกิจการบินที่รุนแรงที่สุด และมีปัจจัยคุกคามหลายอย่าง ทั้งสภาวะเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง งานทางด้านการตลาดเส้นทางการบินระยะพิสัยไกลพิเศษจึงเป็นงานที่ทำทนายมากสำหรับการบินไทย แต่อาจเป็นที่น่าแปลกใจว่าทำไมหลายๆ สายการบินจึงมียอดจองการสำรองที่นั่งสูงมาก เรื่องของยอดจำนวนสำรองเกินที่นั่งในเที่ยวบิน และการยกเลิกการจองเป็นกลยุทธ์อย่างหนึ่งในการเพิ่มรายได้จากการจำหน่ายบัตรโดยสาร การเพิ่มขึ้นของผู้โดยสารจำนวนเพียงหนึ่งหรือสองคนในเที่ยวบินอาจจะดูว่ามีจำนวนน้อย แต่ในความเป็นจริงแล้วเป็นจำนวนที่ทำให้เกิดรายได้อย่างมหาศาลเมื่อคิดรวมในทุกเที่ยวบินตลอดทั้งปี อย่างไรก็ตามก็ต้องมีมาตรการควบคุมรองรับด้วย การบินไทยได้นำระบบ RMS (Revenue Management System) มาใช้เพื่อใช้ในการจัดการการสำรองที่นั่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ ระบบการจัดการนี้ตรวจสอบการสำรองที่นั่ง วิเคราะห์จุดหมายเดินทาง ข้อมูลสำคัญและโอกาสในการเดินทาง ฐานข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสาร รวมไปถึง

ข้อมูลจากตัวแทนการจำหน่ายบัตรโดยสาร ในขณะที่ระบบนี้ได้พัฒนาจนอยู่ในระดับการใช้งานที่น่าพึงพอใจ ซึ่งการบินไทยคาดว่าจะสามารถใช้งานระบบนี้ได้อย่างสมบูรณ์ในเร็วๆ นี้

3. การเปรียบเทียบความสะดวกของผู้โดยสารในการเลือกใช้บริการ

การแก้ปัญหาการแข่งขันที่รุนแรงในเส้นทางการบินที่มีจุดพัก เรืออากาศโท อภินันท์ สุขุมะเสร์ณี กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ให้ข้อคิดเห็นว่า อาจจะต้องมีการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์เส้นทางการบินที่มีจุดพักใหม่ โดยอาจจะทำการบินแวะพักที่ สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยอาจจะเป็นกรุงปักกิ่งหรือนครเซี่ยงไฮ้ เพื่อทำการแวะรับผู้โดยสาร จากสาธารณรัฐประชาชนจีนเข้าสู่ประเทศสหรัฐอเมริกา หรือทำการปรับเส้นทางการบินกรุงเทพฯ-ศูนย์กลางแอลเจดิส ให้บินแวะที่กรุงโซล สาธารณรัฐเกาหลี เป็นต้น

คุณธีรพล โชติชนาภิบาล ให้ความเห็นว่าเป็นปีผ่านมากการบินไทยประสบความสำเร็จ ในการดำเนินงานสามารถฝ่าฟันอุปสรรคต่างๆ มาได้เป็นอย่างดี ซึ่งเป็นผลมาจากการทำงานหนัก และความพยายามที่จะให้บรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ ในปี 2550 นี้การบินไทยจะมีความรุ่งโรจน์ใน เส้นทางการบินพิสัยไกล เนื่องมาจากคุณภาพของการบริการที่ดีกว่าทั้งบนภาคพื้นและภาคอากาศ ในมาตรฐานการดำเนินงานเริ่มจากข้อมูลก่อนการเดินทางก่อนที่จะเข้าสู่เครื่องเพื่อเดินทาง รวมไปถึงที่นั่งแบบใหม่ล่าสุดที่มีความสะดวกสบายในที่นั่งชั้น Royal First Class และ Royal Silk Class ใหม่ ที่สะท้อนถึงความเป็นเอกลักษณ์ส่วนตัวของบริการเอื้องหลวงของการบินไทย

กลยุทธ์เครือข่ายเส้นทางการบินพิสัยไกลของการบินไทยในปีนี้เป็น การเพิ่มความถี่ของจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางที่มีผลกำไร เพื่อสร้างความแข็งแกร่งของเครือข่ายเส้นทางการบิน แทนการเปิดเส้นทางการบินไปยังจุดหมายใหม่ๆ เพิ่มเติม ด้วยยุทธศาสตร์นี้ทำให้การบินไทย สามารถควบคุมต้นทุน และลดความเสี่ยงลงในขณะที่เดียวกันสามารถเพิ่มส่วนแบ่งตลาดขึ้นได้ โดยทั่วไปแล้วเป้าหมายของการบินไทยขึ้นกับการพัฒนาตัวเองด้วย ในการใช้ศักยภาพของตนเอง ให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด การเพิ่มศักยภาพของทรัพยากรมนุษย์ทำให้การบินไทยสามารถเข้าถึง ความสำเร็จในเป้าหมายของการดำเนินงาน

นอกจากนี้แล้ว การบินไทยได้มอบภาพลักษณ์ใหม่แต่ผู้บริโภคร โดยยึดหลักว่างานหลักสำคัญของการทำงานคือ การทำให้ผู้โดยสารนึกถึงการบินไทย ในฐานะที่เป็นสายการบินชั้นนำและเป็นสายการบินแห่งชาติ ให้ผู้โดยสารมีความผูกพันกับการบินไทย มีความภูมิใจในฐานะที่เป็นสายการบินแห่งชาติ เมื่อเรามีความภูมิใจในความเป็นไทย เราก็จะมีทัศนคติที่ดีและได้รับการตอบรับที่ดีกลับมา

คุณปานจิต ชนะภัย มองความสำเร็จของ บริษัทการบินไทยที่ผ่านมาว่า ความสำเร็จของบริษัทนั้น ขึ้นอยู่กับตัวพนักงานที่มีความสามารถนั่นเองซึ่งเป็นกำลังสำคัญในการผลักดันการดำเนินงานได้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ เป็นการร่วมงานเป็นทีมงานให้บรรลุเป้าหมายได้อย่างสมบูรณ์

การดำเนินงานหลักที่ช่วยพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานในเส้นทางการบินต่างๆ โดยเฉพาะในเส้นทางการบินระยะพิสัยไกลพิเศษ ที่เปรียบเหมือนสะพานเชื่อมในเกิดความสำเร็จในการทำงานในขณะนี้คือ การพัฒนาในระบบ CIF (Centralized Intelligent Fares System) ระบบการจัดเก็บข้อมูลราคาบัตรโดยสารออนไลน์ โดยการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้ามาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการบริการจัดการ โดยใช้ CIF เป็นระบบเครือข่ายที่สำนักงานจำหน่ายบัตรโดยสารของการบินไทยใช้ใน 200 เมืองใน 40 ประเทศทั่วโลก รวมทั้งประเทศไทย ญี่ปุ่น อินเดีย ออสเตรเลีย แอฟริกาใต้ และตลาดในยุโรป

ระบบ CIF ทำงานเชื่อมโยงเป็นเครือข่ายกัน ทำให้สำนักงานจำหน่ายบัตรโดยสารในแต่ละประเทศสามารถเชื่อมโยงการสำรองที่นั่งของทุกเที่ยวบินของการบินไทย เพื่อให้ผู้โดยสารได้รับความมั่นใจสูงสุดในโอกาสการสำรองที่นั่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุด และโดยผู้โดยสารจะได้รับความสะดวกสบายในการสำรองที่นั่ง จากระบบเครือข่ายเดินทางที่ต้องการ (Point to Point) ไม่ว่าจะผู้โดยสารนั้นจะอยู่ ณ ที่ใดก็ตาม นอกจากนี้ระบบนี้ช่วยในการรักษาสมดุลการสำรองที่นั่งในแต่ละเส้นทางการบิน เพื่อป้องกันการสำรองที่นั่งที่เกินจำนวนหรือการสำรองที่นั่งที่น้อยเกินไปช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน โดยเฉพาะในช่วงฤดูการเดินทางสูง

4. การเปรียบเทียบลักษณะการบิน

คุณปรีดี บุญชื้อ ให้ความเห็นเกี่ยวกับ การดำเนินงาน ในเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษว่า ในปี 2549 การบินไทยและสายการบินพันธมิตร ได้ร่วมกันพัฒนาโครงการกรุงเทพฯ ศูนย์กลางเครือข่ายการเดินทาง (Bangkok Hub Connectivity) ที่จะช่วยพัฒนาความเข้มแข็งของการบินไทยให้เป็นสายการบินคูลุ่มเครือข่ายการบิน โดยโครงการนี้มีเป้าหมายในการสนองความต้องการของผู้โดยสาร ในการเชื่อมโยงเครือข่ายในทุกเส้นทางการบินของการบินไทย การจุดเริ่มต้นจนถึงสิ้นสุดเป้าหมายของการเดินทาง

ความสำเร็จในโครงการนี้ในปีที่แล้ว ทำให้การบินไทยมีผู้โดยสารเพิ่มขึ้นถึง 30,000 รายและจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางโดยเส้นทางการบินพิเศษไปกรุงเทพฯ และเดินทางต่อโดยใช้เครือข่ายเส้นทางการบินของการบินไทย ในเที่ยวบินหนึ่งๆมากกว่าร้อยละ 50 เป็นสาเหตุหนึ่ง ที่ทำให้การบินไทยยังคงดำรงตำแหน่งของความเป็นผู้นำด้านการบินในภูมิภาคนี้

ตารางที่ 5.14 เปรียบเทียบผลได้และต้นทุนเชิงนโยบายในเส้นทางการบินทั้งสองแบบ

ผู้บริหาร	เส้นทางบิน		ต้นทุน	
	พิเศษ	ปกติ	พิเศษ	ปกติ
1. เรืออากาศโท อภิรักษ์ สุมมะเสร์ณี	<ul style="list-style-type: none"> -ผลได้จากผลิตภัณฑ์แก๊อ -ผู้โดยสารรุ่นใหม่ -ที่ทันสมัยมากขึ้น -เป็นเส้นทางการบินที่เร็วที่สุด -เป็นเครื่องบินใหม่ 	<ul style="list-style-type: none"> -เป็นทางเลือกในการจำหน่ายบัตรโดยสารให้มีจำนวนมากขึ้น -จุดพักเส้นทางการบินตามเมืองสำคัญขนาดใหญ่ 	<ul style="list-style-type: none"> -ผลดำเนินงาน -ขาดทุนจากค่าน้ำมันเชื้อเพลิง -เพิ่มขึ้นอย่างมาก -ผันแปรตรงกับชั่วโมงบินที่มากที่สุด 	<ul style="list-style-type: none"> -ลดต้นทุนเป็นทางเลือกโดยบินผ่านจีนหรือเกาหลี -เครื่องบินที่มีอายุการใช้งาน -ค่อนข้างมากโดยเฉลี่ยมากกว่า 10 ปี
2. คุณวัลลภ พุกกะณะสุด	<ul style="list-style-type: none"> -รายได้ค่อนข้างมากเพราะเป็นตลาดผูกขาดที่มีชั่วโมงบินในการเดินทางน้อยที่สุด -ผู้โดยสารนิยมใช้บริการเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ -สร้างเครือข่ายการบินได้ครอบคลุมมากขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> -ไม่เน้นกลุ่มผู้โดยสารเป้าหมายในทุกระดับ 	<ul style="list-style-type: none"> -ต้นทุนกลยุทธ์ทางการตลาด -น้อยลงจากการไม่มีจุดพัก 	<ul style="list-style-type: none"> -มีต้นทุนทางการตลาดในจุดพักเส้นทางการบิน

ตารางที่ 5.14 (ต่อ)

ผู้บริหาร	เส้นทางบิน		ต้นทุน	
	ผลได้	ที่มีจุดพัก	ผลได้	ที่มีจุดพัก
3. คุณธีรพล โชติชนาภิบาล	-คุณภาพบริการ ที่ดีทั้งภาคพื้น และภาคอากาศ -เก้าอี้โดยสารรุ่น ใหม่มีความนำ สมัย -การเพิ่มความถี่ เที่ยวบินเพื่อเพิ่ม รายได้	-การเปิดเส้นทาง การบินใหม่เพิ่ม	-ความเสี่ยงลดลง จากการควบคุม ต้นทุน	-เก้าอี้ผู้โดยสาร และระบบความ บันเทิงยังคงเป็น แบบเดิมอยู่เป็น ส่วนมาก
4. คุณคนุช บุญนาค	-การเพิ่มขึ้นของ จำนวนสำรองที่ นั่งต่อปี	-ปัจจัยคุกคาม ทางเศรษฐกิจ สังคม การเมือง น้อยกว่า	-การแข่งขัน รุนแรงน้อย	-การแข่งขัน รุนแรงมาก
5. คุณปานทิศ ชนะภัย	-ระบบ CIF มี ประสิทธิภาพ ในการสำรองที่ นั่งแบบ point to point	-เครือข่ายการ จำหน่ายบัตร โดยสาร	-การรักษาสมดุล การสำรองที่นั่ง น้อยกว่า	-การรักษาสมดุล การสำรองที่นั่ง มากกว่า
6. คุณปรีดี บุญเชื้อ	-ผู้โดยสารใช้ บริการบินตรง แล้วใช้บริการ เครือข่ายเพิ่มมาก ขึ้น	-การครอบคลุม เครือข่ายการบิน ระยะใกล้	-ต้นทุนการ เชื่อมโยง เครือข่ายการบิน ระยะไกลน้อย กว่า	-ต้นทุนการเชื่อม โยงเครือข่ายการ บินระยะใกล้มาก -ผู้โดยสารไม่ นิยมใช้บริการ เครือข่ายการบิน ต่อเนื่องจากความ ล่าในการเดินทาง

การวิเคราะห์ผลของต้นทุนและผลได้เชิงนโยบายสามารถสรุปรวมดังต่อไปนี้

1. ต้นทุนและผลได้ของเส้นทางการบินตรงพิสัยไกลพิเศษ ในปีแรกที่เริ่มเปิดเส้นทางการบินมีความได้เปรียบของผลได้จากเทคโนโลยีเครื่องบินใหม่และระบบความบันเทิง ที่ทันสมัยเป็นตลาดผูกขาดเพราะมีคู่แข่งน้อยราย สามารถบริการเครือข่ายการบินอย่างครบวงจรมากขึ้น ทำให้ความนิยมของการใช้บริการในเส้นทางนี้เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ทางด้านต้นทุนมีค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับค่าธรรมเนียมสนามบิน การดูแลรักษาเครื่องบิน และเวลาการทำงานของลูกเรือต่อเที่ยวบินลดลง สามารถใช้เวลาทำงานของเครื่องบินเพิ่มขึ้น

2. ต้นทุนและผลได้ของเส้นทางการบินที่มีจุดพัก ผลได้มาจากการบินเชื่อมเส้นทางของเมืองสำคัญ แต่มีคู่แข่งในเส้นทางการบินนี้ค่อนข้างมากทำให้เป้าหมายผลได้ค่อนข้างคงที่ต้องใช้กลยุทธ์ทางการตลาดมากขึ้น ทำให้ต้นทุนในเส้นทางนี้สูงจากการทำการตลาดและความนิยมในการเดินทางที่มีจุดพักเริ่มเปลี่ยนไปจากความล่าช้าของการเดินทาง ที่มีจุดพักเมื่อมีทางเลือกในการใช้เส้นทางบินตรงแทน

ลักษณะที่สอดคล้องกันของผลนโยบาย ที่เกี่ยวข้องกับต้นทุนและผลได้จากผู้บริหารระดับสูงคือการรักษามาตรฐานและคุณภาพของการบริการ ในขณะที่มีทุนค่าใช้จ่ายและการลงทุนที่เพิ่มสูงขึ้น การเพิ่มขีดความสามารถจึงเป็นสิ่งจำเป็นในอนาคตของโลกธุรกิจการบิน

บทที่ 6

สรุปการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

ปี พ.ศ. 2550 เป็นปีที่ 47 ของผลดำเนินงานที่มีกำไร โดยตลอดของบริษัทการบินไทย ในฐานะที่เป็นสายการบินแห่งชาติ กลยุทธ์ในการดำเนินงานทางธุรกิจการบินสมัยใหม่ด้วยเครื่องบินที่มีประสิทธิภาพสูงทำให้เกิดการปฏิวัติการเดินทางรูปแบบใหม่ ที่มีพิสัยไกลพิเศษอย่างที่ไม่เคยมีมาก่อน นั่นคือการเดินทางในเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษที่มีชั่วโมงบินเดินทางประมาณ 18 ชั่วโมง ทำให้รูปแบบการเดินทางระหว่างประเทศที่มีจุดพักต้องเปลี่ยนไป ซึ่งสอดคล้องกับการเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิแห่งใหม่ เสริมสร้างศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

การวิเคราะห์เปรียบเทียบต้นทุนและผลได้ระหว่างเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษ และเส้นทางการบินที่มีจุดพักของบริษัทการบินไทย การสัมภาษณ์ในเชิงนโยบายของต้นทุนและผลได้ของผู้บริหารระดับสูงจำนวน 6 ท่านตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยคือ

- 1) เพื่อศึกษาวิเคราะห์ต้นทุนและผลได้ ในเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษ
- 2) เพื่อศึกษาวิเคราะห์ต้นทุนและผลได้ ในเส้นทางการบินที่มีจุดพัก
- 3) เพื่อเปรียบเทียบต้นทุนและผลได้ระหว่างเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษ และเส้นทางการบินที่มีจุดพัก
- 4) เพื่อวิเคราะห์ในเชิงนโยบายระหว่างเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษ และเส้นทางการบินที่มีจุดพัก

สามารถสรุปการวิจัย อภิปรายผลและข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

1. สรุปการวิจัย

การวิเคราะห์เปรียบเทียบต้นทุนและผลได้ ระหว่างเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษกับเส้นทางการบินระหว่างประเทศที่มีจุดพัก ของบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) สามารถสรุปผลของการวิจัยได้ตามวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

1.1 การวิเคราะห์ต้นทุนและผลได้ในเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษ มีระยะเวลาศึกษาข้อมูลเริ่มตั้งแต่การให้บริการบินครั้งแรก เมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. 2548 ถึงเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.

2549 ซึ่งถูกปรับค่าของเวลาเป็นมูลค่าปัจจุบัน โดยเลือกใช้อัตราส่วนลดสำหรับประเทศไทยที่นิยมคือค่าอัตราส่วนลดเท่ากับร้อยละ 10 (0.9091) มีค่าอัตราส่วนต้นทุนต่อผลได้เท่ากับ 0.76 เท่า โดยมีค่าผลต่างของค่าต้นทุนและผลได้เท่ากับ 705,179.02 บาท (หน่วย : ล้านบาท) และมีค่าต้นทุนประสิทธิผล (r) ในเส้นทางการบินพิเศษใกล้เคียงกับ 4.15

การวิเคราะห์ต้นทุนและผลได้ ในเส้นทางการบินพิเศษตามอายุโครงการ 5 ปี มีค่าอัตราส่วนต้นทุนต่อผลได้เท่ากับ 1.11 และมีแนวโน้มที่ค่าอัตราส่วนต้นทุนต่อผลได้ในเส้นทางการบินพิเศษนี้จะมีความมากขึ้นในปีต่อๆ ไป โดยมีค่าอัตราผลตอบแทนตามอายุโครงการ 5 ปี เท่ากับร้อยละ 45 การวิเคราะห์ความไวมีค่าของผลได้ลดลงได้มากที่สุดมีค่าเท่ากับร้อยละ 9.5 และสามารถมีต้นทุนเพิ่มขึ้นได้มากที่สุดเท่ากับร้อยละ 10.6

ผลได้ที่มีค่ามากในเส้นทางการบินพิเศษ 3 อันดับแรกคือ

- 1) การขนส่งผู้โดยสารเท่ากับร้อยละ 83.29
- 2) การขนส่งสินค้าร้อยละ 15.6
- 3) การขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ร้อยละ 1.11

ต้นทุนในการดำเนินงานที่มีค่ามาก 3 ลำดับแรกคือ

- 1) ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเท่ากับร้อยละ 43.26
- 2) ค่าเสื่อมราคาเครื่องบินและดอกเบี้ยจ่ายร้อยละ 14.68
- 3) ค่าใช้จ่ายพนักงานในเที่ยวบินร้อยละ 10.14

ต้นทุนเส้นทางการบินพิเศษ มีสัดส่วนของต้นทุนประเภทต่างๆ ดังต่อไปนี้

- 1) ต้นทุนผันแปรทางตรงร้อยละ 67.88
- 2) ต้นทุนคงที่ร้อยละ 23.98 (ต้นทุนคงที่โดยตรงร้อยละ 8.86 + ค่าอุปกรณ์การบินร้อยละ 15.12)

3) ต้นทุนการดำเนินงานทางอ้อมร้อยละ 8.14 โดยมีต้นทุนคงที่ทั้งหมดร้อยละ 32.12 (ต้นทุนคงที่ร้อยละ 23.98 + ต้นทุนการดำเนินงานทางอ้อมร้อยละ 8.14) และมีต้นทุนผันแปรร้อยละ 67.88

1.2 การวิเคราะห์ต้นทุนและผลได้ในเส้นทางการบินที่มีจุดพัก มีระยะเวลาศึกษาข้อมูล ตั้งแต่เดือนธันวาคม พ.ศ. 2547 ถึงเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2548 มีค่าอัตราส่วนต้นทุนต่อผลได้เท่ากับ 0.81 เท่า โดยมีค่าผลต่างของค่าต้นทุนและผลได้เท่ากับ 752,786.52 บาท (หน่วย : ล้านบาท) มีค่าต้นทุนประสิทธิผล (r) เท่ากับ 5.31

การวิเคราะห์ต้นทุนและผลได้ ในเส้นทางการบินที่มีจุดพักตามอายุโครงการ 5 ปี มีค่าอัตราส่วนต้นทุนต่อผลได้เท่ากับ 1.03 และมีแนวโน้มที่ค่าอัตราส่วนต่อผลได้ในเส้นทางการบินนี้ จะมี

ค่ามากขึ้นได้แต่จะใช้เวลามากกว่าเส้นทางการบินพิเศษ โดยมียกอัตราผลตอบแทนตามอายุโครงการ 5 ปีเท่ากับร้อยละ 25 การวิเคราะห์ความไวของผลได้ลดลงได้มากที่สุดมีค่าเท่ากับร้อยละ 2.5 และสามารถมีต้นทุนเพิ่มขึ้นได้มากที่สุดเท่ากับร้อยละ 2.6

ผลได้ในเส้นทางการบินที่มีจุดพัก 3 อันดับแรกที่มีค่ามากที่สุดคือ

- 1) การขนส่งผู้โดยสารร้อยละ 86.09
- 2) การขนส่งสินค้าร้อยละ 13.28
- 3) การขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ร้อยละ 0.72

ต้นทุนในเส้นทางการบินที่มีจุดพัก 3 อันดับแรกที่มีค่ามากที่สุดคือ

- 1) ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงร้อยละ 39
- 2) ค่าเสื่อมราคาเครื่องบินและดอกเบี้ยจ่ายร้อยละ 13
- 3) ค่าใช้จ่ายพนักงานในเที่ยวบิน ร้อยละ 11.3

ต้นทุนของเส้นทางการบินที่มีจุดพัก มีสัดส่วนของต้นทุนประเภทต่างๆ ดังต่อไปนี้

- 1) ต้นทุนผันแปรทางตรงร้อยละ 70.07
- 2) ต้นทุนคงที่ร้อยละ 19.56 (ต้นทุนคงที่โดยตรงร้อยละ 8.01 + ค่าอุปกรณ์การบิน ร้อยละ 11.55)
- 3) ต้นทุนการดำเนินงานทางอ้อมร้อยละ 10.36 โดยมีต้นทุนคงที่ทั้งหมดร้อยละ 29.92 (ต้นทุนคงที่ร้อยละ 19.56 + ต้นทุนในการดำเนินงานทางอ้อมร้อยละ 10.36) และมีต้นทุนผันแปร ร้อยละ 70.07

1.3 การเปรียบเทียบต้นทุนและผลได้ ระหว่างเส้นทางการบินตรงพิเศษไกลพิเศษกับเส้นทางการบินที่มีจุดพัก

การทดสอบสมมติฐานการวิจัยในระยะเวลา 1 ปี พบว่าผลประโยชน์สุทธิที่พิจารณาจากต้นทุนและผลได้ ของเส้นทางการบินตรงพิเศษไกลพิเศษดีกว่าเส้นทางการบินระหว่างประเทศที่มีจุดพักเติมน้ำมัน เมื่อเปรียบเทียบผลประโยชน์สุทธิเส้นทางการบินที่มีจุดพักจะมีผลขาดทุนสุทธิมากกว่าเส้นทางการบินพิเศษอยู่เท่ากับ 47,607.5 บาท (หน่วย : ล้านบาท) ในเวลาหนึ่งปีของการดำเนินงาน แม้ว่าความสามารถในต้นทุนและผลได้ในเส้นทางการบินพิเศษเท่ากับ 0.76 เท่าจะมีค่าน้อยกว่าในเส้นทางการบินที่มีจุดพักซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.81 เท่า แต่การศึกษาพบว่าค่าต้นทุนประสิทธิผล (r) ในเส้นทางการบินพิเศษเท่ากับ 4.15 มีค่าต่ำกว่าต้นทุนประสิทธิผล (r) ในเส้นทางการบินที่มีจุดพัก เท่ากับ 5.31

เมื่อเปรียบเทียบเส้นทางการบินตรงพิเศษไกลพิเศษ และเส้นทางการบินที่มีจุดพักตามอายุโครงการ 5 ปี มีค่าอัตราส่วนต้นทุนต่อผลได้เท่ากับ 1.11 และ 1.03 เท่าตามลำดับ มีค่าอัตรา

ผลตอบแทนตามอายุโครงการ 5 ปีเท่ากับร้อยละ 45 และร้อยละ 25 ตามลำดับ โดยมีค่าการวิเคราะห์ความไวของผลได้ลดลงได้มากที่สุดมีค่าเท่ากับร้อยละ 9.5 และ 2.5 ตามลำดับ มีค่าของต้นทุนเพิ่มขึ้นได้มากที่สุดเท่ากับร้อยละ 10.6 และ 2.6 ตามลำดับ

1.4 การวิเคราะห์ในเชิงนโยบายระหว่างเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษและเส้นทางการบินที่มีจุดพัก

ต้นทุนและผลได้ของเส้นทางการบินตรงพิสัยไกลพิเศษ ในปีแรกที่เริ่มเปิดเส้นทางการบินมีความได้เปรียบของผลได้ จากเทคโนโลยีเครื่องบินใหม่และระบบความบันเทิงที่ทันสมัยเป็นตลาดผูกขาดเพราะมีคู่แข่งขันน้อยราย สามารถบริการเครือข่ายการบินอย่างครบวงจรมากขึ้น ทำให้ความนิยมของการใช้บริการในเส้นทางนี้เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ทางด้านต้นทุนมีค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับค่าธรรมเนียมสนามบิน การดูแลรักษาเครื่องบิน และเวลาการทำงานของลูกเรือต่อเที่ยวบินลดลง สามารถใช้เวลาทำงานของเครื่องบินเพิ่มขึ้น

ต้นทุนและผลได้ของเส้นทางการบินที่มีจุดพัก ผลได้มาจากการบินเชื่อมเส้นทางของเมืองสำคัญ แต่มีคู่แข่งในเส้นทางการบินนี้ค่อนข้างมากทำให้เป้าหมายผลได้ค่อนข้างคงที่ ต้องใช้กลยุทธ์ทางการตลาดมากขึ้น ทำให้ต้นทุนในเส้นทางนี้สูงจากการทำการตลาดและความนิยมในการเดินทางที่มีจุดพักเริ่มเปลี่ยนไป จากความล่าช้าของการเดินทางที่มีจุดพักเมื่อมีทางเลือกในการใช้เส้นทางบินตรงแทน

ผลสรุปการดำเนินงานเส้นทางการบินทั้งสองแบบ เน้นการรักษาประสิทธิภาพจากเป้าหมายของผลได้และต้นทุน โดยผลได้คือความสามารถของบริษัทการบินไทยในการสร้างความพึงพอใจแก่ผู้โดยสารให้กลับมาใช้บริการอย่างต่อเนื่องและการควบคุมต้นทุน ที่มีหลักการคือลดต้นทุนโดยไม่ลดคุณค่าของผลิตภัณฑ์และบริการที่มอบให้ผู้โดยสาร ดังนั้นปัจจัยสำคัญของการลดต้นทุนจึงอยู่ที่การเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน และการเพิ่มผลผลิตของพนักงานเป็นสำคัญ (Efficiency and Productivity)

2. อภิปรายผล

การอภิปรายผลของต้นทุนและผลได้ เส้นทางการบินตรงพิสัยไกลพิเศษกับเส้นทางการบินที่มีจุดพัก โดยรวมการสัมภาษณ์ผู้บริหารระดับสูงของการบินไทยในเชิงนโยบายของต้นทุนและผลได้ของเส้นทางการบินทั้งสอง สามารถอภิปรายผลการวิจัยได้ดังต่อไปนี้

2.1 ผลของต้นทุน ในเส้นทางการบินตรงพิสัยไกลพิเศษกับเส้นทางการบินที่มีจุดพัก เนื่องจากเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษเป็นมิติใหม่ของการเดินทางที่เพิ่งเริ่มเปิดบริการ ทำให้ค่า

อัตราส่วนต้นทุนต่อผลได้ในเส้นทางนี้ในปีที่ 1 มีค่าน้อยกว่าในเส้นทางการบินที่มีจุดพักที่ได้เปิดเส้นทางบินมานานแล้ว แต่ก็มีผลประโยชน์สุทธิเป็นลบที่น้อยกว่าทั้งนี้มิใช่สาเหตุหลักมาจากต้นทุนราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งเป็นวัตถุดิบหลักที่ใช้ในการดำเนินงานขนส่งทางอากาศที่มีค่าต้นทุนสูงสุดเป็นอันดับแรก ได้เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 39 เป็นร้อยละ 43.26 ถึงร้อยละ 4.26 ประกอบกับราคาน้ำมันมีความผันผวนมากในตลาดโลก เนื่องมาจากสภาวะการณ์ทางการเมืองและการก่อการร้ายวินาศกรรมต่อส่งน้ำมันในกลุ่มประเทศผู้ส่งออกน้ำมันที่เป็นผู้ผลิตรายใหญ่ จากสถานการณ์ความรุนแรงต่อประเทศผู้ค้าน้ำมันเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็นระยะ รวมไปถึงการสร้างอุปสงค์ราคาน้ำมันเทียมสามารถส่งผลกระทบต่อตรงอย่างมากต่อเส้นทางการบินทั้งสองเป็นอันดับแรก

เมื่อวิเคราะห์ที่ค่าต้นทุนประสิทธิผล (r) ในเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษเท่ากับ 4.15 ซึ่งมีค่าต้นทุนต่อประสิทธิผล ต่ำกว่าต้นทุนประสิทธิภาพ r ในเส้นทางการบินที่มีจุดพักเท่ากับ 5.31 แสดงให้เห็นถึงความสามารถในการหาผลได้ที่ชดเชยกับความเสียหายเปรียบต่อสัดส่วนต้นทุน ที่มีอยู่ที่ดีกว่า นั่นคือลักษณะเส้นทางการบินที่มีเครือข่ายระยะไกลกว่าเดิม แม้ว่าตัวรายได้รวมของเส้นทางการบินที่มีจุดพักจะมีค่ามากกว่าเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษ แต่ก็มีจำนวนต้นทุนที่มากกว่าทำให้ผลต่างในการขาดทุนของต้นทุนและผลได้ในเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษ มีค่าน้อยกว่าเส้นทางการบินที่มีจุดพัก

การวิเคราะห์ต้นทุนและผลได้ตามอายุโครงการ 5 ปี จากการวิเคราะห์ความไวของต้นทุนเพิ่มขึ้นได้มากที่สุด พบว่าในเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษและเส้นทางการบินที่มีจุดพักมีค่าเท่ากับร้อยละ 10.6 และ 2.6 ตามลำดับ แสดงผลถึงความไวของความยืดหยุ่นในความผันแปรของผลกระทบที่เกิดจากตัวแปรต่างๆ ในเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษมีค่ามากกว่าเส้นทางการบินที่มีจุดพักเท่ากับร้อยละ 8 แสดงว่าเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษสามารถทนต่อผลกระทบด้านต้นทุน เช่นราคาน้ำมันที่มีความผันผวนได้มากกว่าเส้นทางการบินที่มีจุดพัก และมีความสามารถในการลดต้นทุนของเส้นทางการบินที่มากกว่า

2.2 ผลของผลได้ในเส้นทางการบินตรงพิสัยไกลพิเศษกับเส้นทางการบินที่มีจุดพัก
 เนื่องจากเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษเพิ่งเริ่มเปิดบริการ ทำให้ค่าอัตราส่วนต้นทุนต่อผลได้ในเส้นทางนี้ในปีที่ 1 มีค่าน้อยกว่าในเส้นทางการบินที่มีจุดพักที่เปิดเส้นทางมานานแล้วแต่มีค่าของผลประโยชน์สุทธิเป็นลบที่น้อยกว่า เพราะผลได้ในเส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษจากราคาบัตรโดยสารเดินทางมีค่ามากที่สุด เนื่องจากเป็นเส้นทางบินที่มีระยะทางบินตรงไกลที่สุดทำให้ผลได้จากราคา (Yield) มีค่าสูงกว่าทุกเส้นทางที่สายการบินเคยทำการบินมาก่อน ผลได้อันดับหนึ่งก็คือรายได้จากผู้โดยสาร ผลการวิจัยขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศในเรื่องกลยุทธ์ที่สายการบินจะสามารถครองส่วนแบ่งตลาดในธุรกิจการบินได้มากที่สุด 3 อันดับแรกคือ

- 1) ความเชี่ยวชาญการบินของนักบิน
- 2) เครื่องบินรุ่นใหม่มีเทคโนโลยีที่ทันสมัย
- 3) การขยายเส้นทางการบินตรงให้มีระยะบินไกลที่สุด (Longest Direct Flying)

ซึ่งต่อมาได้กลายมาเป็นเส้นทางบินพิเศษในปัจจุบัณ เป็นกลยุทธ์สำคัญของการบินพิเศษไกลในขณะนี้เพื่อให้สามารถก้าวพ้น จากการแข่งขันในธุรกิจการบินที่นับวันจะมีการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้นเรื่อยๆ ทั้งจากสายการบินที่มีอยู่เดิมและการเข้ามามีส่วนร่วมใหม่ในธุรกิจการบินของสายการบินต้นทุนต่ำที่มีอยู่มากมาย ตลาดสายการบินมีการขยายตัวอย่างรวดเร็วเป็นผลสืบเนื่องมาจากการขยายตัวของเศรษฐกิจโลกโดยเฉพาะเส้นทางการบินพิเศษ การมีเครื่องบินที่มีความสามารถในการบรรทุกผู้โดยสารที่มากขึ้น การเพิ่มความถี่ของเที่ยวบิน ราคาบัตรโดยสารที่ตรงกับกลุ่มเป้าหมาย จะสามารถดึงดูดผู้โดยสารที่ชอบท่องเที่ยวไกลๆ ได้เป็นจำนวนมากอันมีผลให้ธุรกิจการบินสามารถเติบโตได้อย่างรวดเร็ว

การวิเคราะห์ต้นทุนและผลได้ของเส้นทางการบินทั้งสองตามอายุโครงการ 5 ปี มีค่าอัตราส่วนต้นทุนต่อผลได้เท่ากับ 1.11 และ 1.03 ตามลำดับ ประกอบกับค่าอัตราผลตอบแทนซึ่งเป็นตัวชี้วัดอัตราผลตอบแทนของเส้นทางการบินทั้งสองมีค่าร้อยละ 45 และ 25 ตามลำดับ และการวิเคราะห์ความไวของผลได้ลดลงได้มากที่สุด มีค่าเท่ากับร้อยละ 9.5 และ 2.5 ตามลำดับ แสดงว่าความไวของความยืดหยุ่นในความผันแปรของผลกระทบที่เกิดจากตัวแปรต่างๆ ในเส้นทางการบินพิเศษไกลพิเศษมีค่ามากกว่าเส้นทางการบินที่มีจุดพักเท่ากับร้อยละ 7 แสดงว่าเส้นทางการบินที่มีจุดพักได้รับความนิยมในการใช้บริการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเนื่องจากไม่มีคู่แข่งในเส้นทางการบินนี้มากเหมือนเส้นทางการบินที่มีจุดพัก ทำให้ขีดความสามารถในการเพิ่มผลได้เป็นไปตามเป้าหมาย อีกทั้งตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทย และสนามบินสุวรรณภูมิ ก็เอื้ออำนวยให้เส้นทางการบินพิเศษไกลพิเศษ มีความได้เปรียบในการแข่งขันมากกว่าเส้นทางการบินพิเศษไกลในประเทศอื่นๆ ความนิยมในการใช้บริการที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้ค่าอัตราผลตอบแทนจากเส้นทางนี้มีค่ามากกว่าเส้นทางการบินที่มีจุดพักถึงร้อยละ 20 เนื่องจากผู้โดยสารในเส้นทางการบินตรงพิเศษไกลพิเศษมีความกล้าจากการเดินทางน้อยกว่าเส้นทางการบินที่มีจุดพัก สามารถที่จะเดินทางต่อไปยังจุดหมายต่างๆ ได้ในทันที

เนื่องจากผลได้จากผู้โดยสารเป็นหลักสำคัญที่สุด การเพิ่มปริมาณผู้โดยสารและดึงดูดผู้โดยสารให้เป็นลูกค้าประจำโดยเลือกใช้บริการบินไทยเป็นสายการบินแรก การบุกเบิกในเส้นทางการบินพิเศษไกลพิเศษ เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของผู้บริโภคที่จะมีในอนาคตเป็นสิ่งสำคัญ การบินไทยมีโอกาสเข้าร่วมก่อตั้งกลุ่มพันธมิตรการบิน (Star Alliance) นับเป็นสมาชิกก่อตั้งหนึ่งในห้า (พ.ศ. 2540) ทำให้กลุ่มสายการบินพันธมิตรนี้เป็นกลุ่มที่มีสายการบินเข้าร่วมมากที่สุดจนถึง

ปัจจุบันมีจำนวนประมาณ 20 สายการบิน มีการขยายเครือข่ายให้ครอบคลุมกว้างขวางยิ่งขึ้นพร้อมทั้งขยายความร่วมมือและปรับแนวทางการดำเนินธุรกิจ ให้สอดคล้องกับภาวะการแข่งขันที่รุนแรง สามารถเอื้อประโยชน์ซึ่งกันและกันในระหว่างกลุ่มได้มากขึ้น บริษัทการบินไทยได้ประโยชน์จากการขายตรงเข้าไปยังกลุ่มบริษัทขนาดใหญ่ เพิ่มส่วนแบ่งการตลาดในกลุ่มผู้โดยสารชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจได้ตามแผนระยะยาว ส่วนด้านภาพลักษณ์ของประเทศไทยที่ปรากฏแก่สายตาชาวโลกก็มีส่วนช่วยสนับสนุนในการตัดสินใจเลือกใช้บริการและเดินทางมาสู่ประเทศไทย จากความต้องการของลูกค้าในเส้นทางการบินตรงพิเศษที่เพิ่มขึ้น และสามารถเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินเป็น 7 วันต่อสัปดาห์ได้

3. ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะในการวิจัยนี้แบ่งออกเป็น 2 ส่วนได้แก่ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้ และข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไปซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

3.1 ผลของเทคโนโลยีนำสมัยที่มีต่อต้นทุนและผลได้ในเส้นทางการบินพิเศษ เทคโนโลยีอากาศยาน ก่อให้เกิดมิติใหม่ในการบริการเส้นทางการบินพิเศษ โดยเฉพาะ ปัจจุบันมีการใช้เทคโนโลยีที่นำสมัยให้เข้ามามีบทบาทต่อธุรกิจการบินมากขึ้น ระบบ RMS (Revenue Management System) ที่ใช้ในการบริหารจัดการการสำรองที่นั่งและฐานข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสาร โดยมีเครือข่ายทั่วโลก และระบบ CIF (Centralized Intelligent Fares System) ซึ่งเป็นระบบการจัดเก็บข้อมูลราคาบัตรโดยสารออนไลน์ สามารถเปรียบเทียบผลของเทคโนโลยีที่มีต่อต้นทุนและผลได้ในเส้นทางการบินในเชิงปริมาณและคุณภาพได้

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

3.2 สายการบินที่ทำการศึกษาในการวิจัย สายการบินที่ทำการศึกษาในครั้งนี้คือบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) เพียงสายการบินเดียว ซึ่งการวิเคราะห์เปรียบเทียบต้นทุนและผลได้ระหว่างเส้นทางการบินพิเศษกับเส้นทางการบินที่มีจุดพัก สามารถทำการศึกษาเพิ่มเติมจากสายการบินในกลุ่มพันธมิตร Star Alliance ประมาณ 20 สายการบิน และนำมาเป็นค่ามาตรฐานเปรียบเทียบกับสายการบินที่เป็นสมาชิกหรืออยู่นอกกลุ่มพันธมิตร เพื่อหาความสัมพันธ์ของต้นทุนต่อผลได้ จากการดำเนินงานของธุรกิจการบินในภาพรวมได้

3.3 ระยะเวลาในการศึกษาเก็บข้อมูล เนื่องจากเส้นทางการบินพิเศษเพิ่มเติมเริ่มเปิดให้บริการเมื่อปี พ.ศ. 2547 ทำให้มีข้อจำกัดในเรื่องการเก็บรวบรวมข้อมูลและการเปรียบเทียบ

การศึกษา หากสามารถขยายจำนวนปีที่ทำการศึกษาเพิ่มขึ้นในอนาคตเพื่อวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงในระยะยาวและพยากรณ์แนวโน้มของธุรกิจการบินในอนาคตได้แม่นยำมากขึ้น

3.4 การศึกษาเพิ่มเติมเปรียบเทียบปัจจัยอื่นที่ส่งผลต้นทุนและผลได้ ในการดำเนินงานธุรกิจการบินระหว่างเส้นทางการบินต่างๆ ทั้งเส้นทางการบินระหว่างประเทศและเส้นทางการบินในประเทศ เพื่อหาความได้เปรียบทางการแข่งขันและนำมาปรับปรุงวิธีการดำเนินงานในด้านการเพิ่มผลได้และลดต้นทุนในเส้นทางการบินต่างๆ ต่อไป

3.5 การศึกษาถึงความต้องการการใช้บริการในที่นั่งชั้นเดินทางของผู้โดยสาร ในแต่ละชั้นของการเดินทางโดยเปรียบเทียบผลของต้นทุนและผลได้ในเส้นทางการบินต่างๆ เพื่อวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการที่นั่งชั้นเดินทางของผู้โดยสาร กับผลของต้นทุนและผลได้ในแต่ละเส้นทางการบินที่มีจุดหมายไปยังประเทศต่างๆ ที่มีความหลากหลายทางวัฒนธรรม สังคม และการเมือง เพื่อใช้เป็นฐานข้อมูลในการตัดสินใจเปิดเส้นทางการบินใหม่ๆ

3.6 การศึกษาด้านต้นทุนและผลได้ทางเศรษฐศาสตร์ในปัจจัยต่างๆ ที่มีต่อเส้นทางการบิน การวิจัยครั้งต่อไปสามารถวิเคราะห์ผลของข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับต้นทุน และผลได้ทางเศรษฐศาสตร์ ต้นทุนและผลได้ส่วนนี้มีความหมายและขอบเขตที่กว้างกว่า เกี่ยวข้องกับปัจจัยต่างๆ เป็นจำนวนมากซึ่งสามารถนำไปเป็นตัวแบบสำหรับการวิเคราะห์ผลทางเศรษฐศาสตร์ สำหรับการวิจัยในธุรกิจการบิน

บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

- ก้องเกียรติ กาญจนพันธ์ (2537) “การเปรียบเทียบประสิทธิภาพ และต้นทุนของสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก กับการบินไทย” เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ข่าวการบิน (2550) "มองโลกการบินปี 2007 และการแข่งขันระหว่าง Airbus กับ Boeing"
วารสาร DO 7, 42 (กุมภาพันธ์-มีนาคม) : 2
- ข่าวทูเคย์ (2550, 3 กุมภาพันธ์) “แอร์บัสยิ้มร่า บอร์ดบินไทยใจดีซื้อ 8 ลำ” *โพสต์ทูเดย์* หน้า A3
- _____ . (2550, 14 กุมภาพันธ์) “ธีระเดือนบินไทยซื้อเครื่องบินต้องระวัง” *โพสต์ทูเดย์*
หน้า A3
- คุณาถกษณ์ คันธารราษฎร์ (2539) “การประเมินต้นทุนทางเศรษฐศาสตร์ของโรคมะเร็งปอดที่เกี่ยวข้องกับการสูบบุหรี่” เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- คณิงนุช เสาะวิทยา (2547) “ศักยภาพการเป็นศูนย์กลางทางการบินของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ศึกษาเฉพาะกรณีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (รัฐศาสตร์) สาขาวิชารัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- จำปีถอดใจ (2550, 18-21 กุมภาพันธ์) “ปีครูด กรุงเทพฯ-นิวยอร์ก ทนขาดทุนไม่ไหว”
ฐานเศรษฐกิจ หน้า 1-2
- ชลธิชา กาโท (2550, 18-21 กุมภาพันธ์) “ระบายนี ไทยแอร์เอเชีย ลูกเล่นใหม่โลว์คอสต์”
ฐานเศรษฐกิจ หน้า 42
- ฉิขพร อรรถวิวัฒน์ (2550) “ทิศทางการเศรษฐกิจและตลาดเงินในปีกุน”
วารสารกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ 1, 34 (มกราคม-มีนาคม) : 8
- ตลาดภูมิภาค (2550, 4-7 กุมภาพันธ์) “ผู้ใช้สนามบินโอดอังกฤษเพิ่มภาษีเพื่อสิ่งแวดล้อม”
ฐานเศรษฐกิจ หน้า 27

ท่องเที่ยว & บริการ (2550, 4-7 กุมภาพันธ์) “เจ็ท แอร์เวย์ เปิดยุทธศาสตร์หนูนอินเดียขึ้นฮับบิน
เอเชียใต้” *ฐานเศรษฐกิจ* หน้า 42

_____. (2550, 25-28 มีนาคม) “คาเธ่ย์ตั้งเป้าเพิ่มฝูงบิน 193 ลำใน 3 ปี บินจากฮ่องกง
เข้าสู่รัฐยุโรป/ออสเตรเลีย” *ฐานเศรษฐกิจ* หน้า 40

_____. (2550, 29-31 มีนาคม) “เช็กอินอร์บัส เอ 380 เทสต์ไฟลต์ปฐมฤกษ์ลู่ฟ้าฮันซ่า”
ฐานเศรษฐกิจ หน้า 48

ทีมข่าวต่างประเทศ (2549, 19 พฤศจิกายน) “ซ่าแหละซูเปอร์จำโบ๊ ถึงเวลาเทคออฟได้หรือยัง”
โพสต์ทูเดย์ หน้า B6

ธุรกิจ-ตลาด (2550, 3 กุมภาพันธ์) “แอร์เอเชีย โฉบบินไทยเตะสกัด” *โพสต์ทูเดย์* หน้า B3

_____. (2550, 14 กุมภาพันธ์) “สุวรรณภูมิ อากาศขึ้นโคม่า” *โพสต์ทูเดย์* หน้า A9

เนตรทิพย์ (2550, 14 กุมภาพันธ์) “กระจก 8 หน้า Reginal Airport” *ไทยรัฐ* หน้า 8

บวร โทศรีแก้ว (2550, 3 มกราคม) “ตลาดนัดหัวเขี้ยว แนวนรบใหม่ โลว์คอสต์ แอร์ไลน์ส”
ไทยรัฐ หน้า 9

บุญยง เขียรอนันต์ (2534) “การวิเคราะห์ต้นทุนค่าใช้จ่ายเงินค่าล่วงเวลาและประสิทธิภาพ
ในการให้บริการขนส่งสินค้าท่าอากาศยานของกองคลังสินค้า
บริษัทการบินไทย จำกัด” วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ ภาควิชารัฐศาสตร์
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประสิทธิ์ ดงยิ่งศิริ (2544) *การวางแผนและการวิเคราะห์โครงการ* กรุงเทพมหานคร ซีเอ็ดดูเคชั่น
_____. (2538) *การวิเคราะห์และประเมินโครงการ* พิมพ์ครั้งที่ 6 กรุงเทพมหานคร
สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

พรนพ พุกกะพันธ์ (2548) *ธุรกิจการบิน Airlines Business* กรุงเทพมหานคร โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

พิชัย เสวีกุล (2537) “ปัจจัยกำหนดอุปสงค์การเดินทางมายังประเทศไทยของชาวต่างประเทศ”
วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ ภาควิชาบริหารธุรกิจ ภาควิชาบริหารธุรกิจ
สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

- มริสสา วิริโยทัย (2535) “ผลประโยชน์ทางตรงและทางอ้อมจากสนามบินนานาชาติแห่งที่สอง”
 ปรัชญาพัฒนบริหารศาสตรมหาบัณฑิต คณะพัฒนาการเศรษฐกิจ
 สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- ยอดผู้นำ (2550, 15-17 กุมภาพันธ์) “ดาวรุ่งแห่งเอเชีย แอนโทนี่ เพอนานเดส ผู้บุกเบิก
 สายการบินต้นทุนต่ำ แอร์เอเชีย” *ฐานเศรษฐกิจ* หน้า 32
- ลมเปลี่ยนทิศ (2550, 8 กุมภาพันธ์) “หมายเหตุประเทศไทย สุวรรณภูมิจาก 5 ดาวเหลือ 3 ดาว”
ไทยรัฐ หน้า 5
- รอบโลกธุรกิจ (2550, 31 มกราคม) “ผุดสนามบินใหญ่ที่สุดในโลก” *โพสต์ทูเดย์* หน้า A16
 _____ (2550, 15 มีนาคม) “บินมาเลย์ส่ง โลกออสต์ ลุยตลาดล่าง” *โพสต์ทูเดย์* หน้า A16
- วรารัตน์ วงศ์วิศว์ (2541) *เร็ว! ง่าย! Style Microsoft Project 98* กรุงเทพมหานคร สามัคคีสาร
 (ดอกหญ้า)
- วันทยา เจริญยิ่ง (2531) “การวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์เกี่ยวกับรูปแบบการขนส่งทางอากาศยาน
 ในประเทศไทย” เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาเศรษฐศาสตร์
 บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- วิไลพร บริรักษ์ณเลิศ (2545) “ประสิทธิภาพการผลิตของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)”
 เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ศิงษ์ นิลอรุณ (2459) "Q&A" *วารสาร DO 7*, 41 (ธันวาคม-มกราคม) : 5
- เศรษฐกิจ (2550, 22 มกราคม) “บินไทยวิ่งหาผู้ตั้งศูนย์ซ่อมเครื่องบินระดับโลก” *เดลินิวส์*
 หน้า 7
- เศรษฐกิจ-การเงิน (2550, 23 มกราคม) “แอร์เอเชีย กร้าวขึ้นผู้นำโลว์คอสต์เอเชียภายใน 3 ปี”
กรุงเทพธุรกิจ หน้า 9
- เศรษฐกิจ-อุตสาหกรรม (2550, 8 มกราคม) “ชลิต ดันบินไทยเกาะพันธมิตรคู่แข่งรื้อ
 โครงสร้างองค์กรเพิ่มประสิทธิภาพ” *กรุงเทพธุรกิจ* หน้า 6
- สหัสชัย มหาวีระ (2549) “ยุทธศาสตร์การผลิตบุคลากรการบินสู่ความเป็นเลิศ” คุุณิพนธ์
 สาขาวิชาการจัดการภาครัฐ รัฐประศาสนศาสตร์คุุณิพนธ์ บัณฑิตวิทยาลัย
 มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต

- Adrian Schofield (2007) "Desert Blooms". *AviationWeek & Space Technology*, (March 5, 2007)
: 42
- Aviation (2007, February, 13) "Tiger brings cheap flights to Australia" *The Nation* : 7B
- Bruce Stanley and Nick Timiraos (2006, October, 1) "Hong Kong Start-Up Bring Budget
Fares To Long-Hual Flights" *The Wall Street Journal* : p.D1.
- Gummerson, Event. (2000). *Qualitative Method in Management Research*. 2nd ed. London:
Sage Publications.
- ICAO. (2006). *Financing Data*. USA: ICAO Publications.
- Jack Gordon, Ron Zemke, Philip Jones. (1988). *Designing & Delivering Cost – Effective
Training*. 2nd ed. Minneapolis: Lakewood Publications.
- Mark Hirschey, (2003). *Fundamentals of Managerial Economics*. 7th ed. USA: Thomson
South-Western.
- Robert S., Kaplan Robin Cooper. (1988). *Cost & Effect*. Boston: Harvard Business School
Press.
- Reginal Aviation Woes (2006, December, 4) "THAI, Singapore Airlines facing a host of
problems" *The Nation* : p.4.
- Samuel J. Mantel Jr. , Jack R. Meredith , Scott M. Sutton, (2005). *Project Management in
Practice* 2nd ed. USA: John Wiley & Sons, Inc.
- Thai. (2006) *Flying On Course* issue 1 (December 2006)
_____. (2007) *Flying On Course* issue 2 (January 2007)
_____. (2007) *Flying On Course* issue 3 (February-March 2007)
_____. (2007) *Flying On Course* issue 4 (March-April 2007)
_____. (2007) *TG update* 300 (January 2007)
_____. (2007) *TG Revenue Generator* premier issue (January-February 2007)
- Thai Airways International Co., Ltd. (2007). *Flight Operation Manual*. Bangkok:Thai Airways.
- The Associated Press (2006, December, 21) "Flight to Europe face new emission rules"
USA today : p.4B.
- Truett & Truett. (1995). *Managerial Economics* 5th ed. USA: South-Western College.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

รายละเอียดของต้นทุนและผลได้ของเส้นทางการบินของบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)

รายละเอียดของต้นทุนและผลได้ของเส้นทางการบินของบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)

ธุรกิจสายการบินที่เกี่ยวข้องกับกิจการหลักของการบินไทยคือ การบริการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์ การบินไทยให้บริการขนส่งในเส้นทางการบินไปยังจุดบินต่างๆ ทั้งแบบเที่ยวบินประจำและเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ในเส้นทางระหว่างประเทศและเส้นทางภายในประเทศ โดยรายละเอียดของผลได้และต้นทุนนั้นมีกิจการหน่วยธุรกิจที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่ง 5 หน่วยธุรกิจย่อย ดังนี้คือ

1. การบริการลูกค้าภาคพื้น (Ground Customer Services: GCS) ให้บริการผู้โดยสารอย่างสมบูรณ์แบบและสร้างความพึงพอใจสูงสุดด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกนานัปการ บนพื้นที่การบริการถึง 16,000 ตารางเมตร ผลได้มาจากการบริการลูกค้าภาคพื้นในรูปแบบผลิตภัณฑ์ เพื่อให้ลูกค้าได้รับความพึงพอใจสูงสุดภายใต้แนวคิดสำคัญ 3 ประการคือ สร้างความเชื่อมั่น (High Trust) มาตรฐานระดับสากล (World Class) และผสมผสานเสน่ห์แบบไทย (Thai Touch) ในการบริการห้องรับรองพิเศษและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ แก่ผู้โดยสารชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจแบบสมบูรณ์ที่สุด การบริการต้อนรับตั้งแต่บริเวณชานชาลา (Curbside Service) การตรวจรับบัตรผู้โดยสารในห้องรับรองพิเศษสำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่ง (First Class Check-in Lounge) เคาน์เตอร์ตรวจรับบัตรโดยสารสำหรับผู้โดยสารชั้นธุรกิจพร้อมที่นั่งภายใน Royal Orchid Premium ช่องทางพิเศษสำหรับตรวจคนเข้าเมือง (Private Fast Track Service) การบริการอาหารและเครื่องดื่มในลักษณะ A-La-Carte Restaurant Concept ใน Royal Orchid Premium การบริการสปา ครบวงจรพร้อมห้อง Stream/Sauna ห้องออกกำลังกาย (Fitness/Yoga Room) และมุมเด็ก (Kids Corner) เป็นต้น โดยภาพรวมของกิจการบริการลูกค้าภาคพื้นประกอบด้วย

- บริการด้าน ผู้โดยสารได้แก่ การบริการต้อนรับ การตรวจนับบัตรโดยสาร
- บริการด้านกระเป๋าสำภาระของผู้โดยสารได้แก่ การติดตามสัมภาระ
- บริการการระวางการบรรทุก
- บริการห้องรับรองพิเศษ
- บริการรถรับ-ส่งผู้โดยสาร

2. บริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น (Ground Support Equipment Services: GSE) ให้บริการแก่สายการบินไทยและสายการบินลูกค้าถึง 57 สายการบิน การบริการลำเลียงสัมภาระเทคโนโลยีสารสนเทศ (Baggage Reconciliation System -BRS) ซึ่งทำงานร่วมกับระบบสายพานลำเลียงสัมภาระผู้โดยสารอัตโนมัติ (Baggage Handling System -BHS) ของบริษัทการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย ในการให้บริการคัดแยกและนำส่งสัมภาระไปยังอากาศยาน ที่มีความ

ถูกต้องและป้องกันการสูญหายของสัมภาระเป็นอย่างดี การดำเนินงานที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิเป็น 1 ใน 2 ของผู้ให้บริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น มีการบริการเป็น 2 กิจกรรมหลักคือ กิจกรรมบริการสนับสนุนอากาศยานได้แก่ รถบันไดเทียบตัวเครื่องบิน การลาก-ดันเครื่องบิน รถรับส่งผู้โดยสารระหว่างอาคารผู้โดยสาร (Passenger Terminal) กับอากาศยาน การบริการทำความสะอาดในเครื่องบิน เป็นต้น และการบริการขนถ่ายสัมภาระของผู้โดยสาร สินค้า พัสดุ ไปรษณีย์ ระหว่างอากาศยานกับอาคารผู้โดยสาร (Passenger Terminal) และอาคารขนถ่ายสินค้า (Cargo Terminal) โดยภาพรวมของกิจการบริการลูกค้าภาคพื้นคือบริการเกี่ยวกับผู้โดยสาร ลูกเรือ และสัมภาระ (Passenger Crew and Baggage Services) ประกอบด้วย

- บริการรับ-ส่งผู้โดยสารและลูกเรือระหว่างอาคารผู้โดยสารกับอากาศยาน โดยยานพาหนะรับ-ส่งผู้โดยสาร (Ramp Bus)
- บริการนำส่งสัมภาระผู้โดยสารระหว่างอาคารผู้โดยสารกับอากาศยาน บริการอากาศยานบริเวณลานจอด (Aircraft Services)
- บริการลากจูงอากาศยานเข้า-ออกจากสะพานเทียบเครื่องบินหรือจุดจอดอากาศยานภายในลานจอดด้วย Aircraft Towing Tractor
- บริการผู้โดยสารขึ้น-ลงจากอากาศยานด้วยรถบันได
- บริการน้ำดื่ม-น้ำใช้ภายในอากาศยาน
- บริการทำความสะอาดห้องผู้โดยสาร ห้องน้ำ ห้องครัวภายในอากาศยาน
- บริการทำความสะอาดในอากาศยานขณะจอดด้วย Air Condition Service Mobile Truck
- บริการจ่ายกระแสไฟภายในอากาศยานขณะจอดด้วย Ground Power Service Mobile Truck
- บริการรถสายพาน (Conveyor Belt) เพื่อลำเลียงสัมภาระผู้โดยสาร
- บริการนำส่งสินค้าระหว่างอาคารคลังสินค้ากับอากาศยาน โดยใช้อุปกรณ์ต่างๆ เช่น รถยกสินค้าคอนเทนเนอร์ รถลากจูง และอุปกรณ์พ่วงลาก เป็นต้น
- บริการลำเลียงตู้สินค้าเข้า-ออกจากอากาศยาน โดยใช้อุปกรณ์ต่างๆ เช่น Hi-loading Truck Wide-Bridge Loading Truck
- บริการซ่อมบำรุง (Maintenance Services) บริการซ่อมบำรุงและตรวจเช็คตามระยะเวลาสำหรับอุปกรณ์ภาคพื้นและยานพาหนะประเภทต่างๆ บริการซ่อมคอนเทนเนอร์ทุกประเภท ตามระบบมาตรฐานสากล

3. การบริการพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ (Cargo and Mail Commercial: CGO) การดำเนินธุรกิจขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศ มีขีดความสามารถในการให้บริการถึง 1.26 ล้านตันต่อปี ครอบคลุมพื้นที่ 152,200 ตารางเมตรพร้อมศูนย์จัดเก็บสินค้ารักษา

อุณหภูมิและคลังสินค้าระหว่างประเทศในเขตปลอดอากร ที่ให้ความสะดวกสบายสูงสุดในการเคลื่อนย้ายสินค้า การบินไทยมุ่งเน้นใช้พื้นที่ระวางบรรทุกของเที่ยวบินผู้โดยสารเป็นหลัก มีการเสริมบริการด้วยการซื้อหรือเช่าพื้นที่ระวางการบรรทุกจากสายการบินพันธมิตรในบางเส้นทางที่มีความต้องการสูง

การบริการมุ่งให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้าที่มีอัตราค่าระวางสูง เช่นการขนส่งสินค้าเร่งด่วนที่รับประกันความผิดพลาด (TG Force) การขนส่งสินค้าของสดแบบรับประกันความผิดพลาด (TG Tress) และการขนส่งที่มีน้ำหนักน้อยกว่า 45 กิโลกรัม (Small Shipment) เป็นต้น รวมถึงการขยายสถานีให้บริการสินค้าที่ระบุเวลาในการจัดส่งแน่นอน (Time Definite Product) และสินค้าเร่งด่วน ครอบคลุมจุดต่างๆ ทั่วโลกมากขึ้นเป็น 50 จุดจากทั้งหมด 38 จุดในปัจจุบัน

การบริการที่มีส่วนร่วมกับพันธมิตรธุรกิจ โดยความร่วมมือกันจัดหาพื้นที่ระวางบรรทุกสินค้าเพิ่มเติม จากการเช่าเครื่องบินเหมาลำหรือพื้นที่ระวางในเส้นทางและช่วงเวลาที่มีความต้องการในการขนส่งสูง รวมถึงการจัดหาเครื่องบินบรรทุกสินค้าเพื่อแก้ไขปัญหาพื้นที่ระวางไม่เพียงพอต่อความต้องการของลูกค้า การบริการที่มีความร่วมมือกับ Global Forwarding Agent เพื่อเพิ่มอัตราบรรทุกในทุกเส้นทาง และสนับสนุนให้เกิดการขนส่งสินค้าเข้ามายังประเทศไทยมากขึ้น จากการจัดกิจกรรมส่งเสริมการขายและการกระตุ้นด้านราคาอย่างต่อเนื่อง

การบริการคลังสินค้า สามารถรองรับการขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าขาเข้า-ออกและการขนถ่ายลำเลียง ครอบคลุมด้านการปฏิบัติงาน การบริหาร การบริการและการตลาด โดยเน้นด้านการเพิ่มจำนวนสายการบินลูกค้า ทำให้มีรายได้เพิ่มจากการให้บริการ Ground Handling Service กับสายการบินลูกค้าและสายการบินพันธมิตร การปรับแผนส่งเสริมการขายด้วยการให้ส่วนลดเพื่อกระตุ้นตลาดในช่วงชบเซา การปรับปรุงการใช้พื้นที่และอุปกรณ์ให้เกิดประโยชน์สูงสุดเมื่อย้ายฐานปฏิบัติการไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ การบริการเพิ่มเติมสำหรับสินค้าที่ต้องการความดูแลเป็นพิเศษและต้องใช้เครื่องมืออุปกรณ์เฉพาะมากกว่าสินค้าทั่วไป (General Cargo) สามารถจัดเก็บค่าธรรมเนียมเพิ่มได้ โดยแยกตามมูลค่าและหมวดหมู่ของสินค้า ตลอดจนค่าธรรมเนียมการใช้อาคารขนถ่ายสินค้า รวมทั้งการวางแผนเพิ่มการบริการรวมกองสินค้า (Re-Consolidation) เพื่อรวมสินค้าของผู้ส่งสินค้าหลายรายที่มีปลายทางเดียวกัน

การบริการ Express Cargo Center ด้วยการร่วมมือกับพันธมิตรที่มีความพร้อม ให้บริการส่วนพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ (Customs EDI Services) ซึ่งสามารถสนองความต้องการของลูกค้าเฉพาะรายได้เป็นอย่างดี การบริการ Perishable Services Center ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิด้วยพื้นที่ประมาณ 10,000 ตารางเมตร เป็นศูนย์บริการสินค้าสดระบบควบคุมอุณหภูมิ

ทั้งพื้นที่และห้องเย็นที่สามารถปรับเปลี่ยนอุณหภูมิตามประเภทและชนิดของสินค้า ในการบริการสินค้าที่เป็นพืชผลการเกษตรทั้งสดและแปรรูป ยาและเวชภัณฑ์ การบริการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการรักษาสภาพของสินค้าและการบริหารจัดการเพื่อให้การส่งมอบสินค้าถูกต้องและตรงต่อเวลา

การบริการเสริมภายนอกอาคารขนถ่ายสินค้า มีการร่วมลงทุนกับ ITOCHU Group ในการจัดตั้ง New Logistic Center (NLC) ดำเนินการเคลื่อนย้ายวัตถุดิบ สินค้าระหว่างการผลิตและสินค้าสำเร็จรูป ตลอดจนการกระจายสินค้า การบริการสำหรับสัมภาระน้ำหนักเกินจากข้อกำหนดโดยศูนย์บริการเบ็ดเสร็จส่งออกและนำเข้าสินค้า (THAI Cargo One-Stop Services Center) บริการในการดำเนินการส่งออกและนำเข้าแบบครบวงจร (One-Stop Services) ที่นอกเขตปลอดอากร และการบริการขนส่งแบบ Airport to Door (ประเทศไทย) เพื่อบริการส่งมอบให้ถึงมือผู้รับภายในประเทศโดยไม่ต้องมารับสินค้าที่สนามบิน รวมถึงการจัดการสินค้าแบบเขตปลอดภาษีอากร (Customs Free Zone) ช่วยลดขั้นตอนด้านภาษีและพิธีศุลกากร เพิ่มความสะดวกและรวดเร็วในการเคลื่อนย้ายและขนถ่ายสินค้า ให้ประโยชน์สูงสุดแก่ผู้ประกอบการธุรกิจนำเข้าและส่งออกที่ต้องการขนถ่ายสินค้าผ่านแดน (Transit Shipments) เพื่อให้ลูกค้าเลือกใช้บริการของการบินไทยที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นศูนย์กลางถ่ายสินค้าเพิ่มขึ้น โดยภาพรวมการบริการพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ประกอบด้วย

- บริการสำรองระวางสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์
- บริการควบคุมและวางแผนระวางบรรทุกสินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ และสัมภาระผู้โดยสาร (Space Control and Load Planning)
- บริการจัดเก็บรักษาสินค้า (Warehouse Storage)
- บริการตรวจสอบสภาพหีบห่อและชั่งน้ำหนักสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์
- บริการตรวจนับคัดแยกสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์
- บริการจัดบรรทุกขนถ่ายสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์
- บริการจัดเก็บเอกสารสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ (Cargo and Mail Documentation)
- บริการจัดทำบัญชีสินค้าขาออก (Cargo and Mail Manifesting)
- บริการรวบรวมใบขนส่งสินค้าและรายงานอากาศยานเข้า-ออกต่อกรมศุลกากร
- บริการรับแจ้งสินค้าที่ชำรุดสูญหาย (Cargo Tracing)
- บริการรับส่งข้อมูลสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ให้แก่สายการบินลูกค้าและสถานีต่างประเทศ
- บริการข้อมูลและสถิติการนำเข้าและส่งออกสินค้า

- บริการควบคุมและจัดหาอุปกรณ์บรรทุกสินค้าและสัมภาระผู้โดยสาร (Unit Load Devices Control)

4. ครีวการบิน (Catering Services) การบริการสามารถรองรับการขยายตัวต่อการผลิตอาหารเฉลี่ย 75,000 ชุดต่อวัน ในการบริการของผู้โดยสารการบินไทยและสายการบินลูกค้าอีก 48 สายการบิน การบริการในภัตตาคาร และ สแนคบาร์ที่ทำอากาศยานนานาชาติและทำอากาศยานสำคัญในส่วนภูมิภาค การบริการจัดเลี้ยงทั้งนอกและในสถานที่ ร้านเบเกอรี่ Puff & Pie กว่า 38 สาขา การรักษามาตรฐานสุขลักษณะและความปลอดภัยของอาหาร ได้รับความร่วมมือจากมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ในการพัฒนาคุณภาพวัตถุดิบทางการเกษตร จากการให้เกษตรกรเพาะปลูกในระบบเกษตรที่เหมาะสม (Good Agricultural Practice: GAP) เป็นระบบที่ให้ผลผลิตที่มีคุณภาพดีตรงตามมาตรฐานที่กำหนด มีผลผลิตสูงคุ้มค่าการลงทุน กระบวนการผลิตปลอดภัยต่อเกษตรกร ผู้บริโภคและสิ่งแวดล้อม สามารถใช้ทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุดเกิดความยั่งยืนทางการเกษตรไม่เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม ผลผลิตอาหารจึงเป็นอาหารที่สะอาดปลอดภัยตามมาตรฐานสากลในการรองรับต่อการบริการจัดเตรียมอาหารอย่างมีคุณภาพ ด้วยระบบบริหารคุณภาพ สุขลักษณะ และความปลอดภัยของอาหารเชิงบูรณาการ (Quality, Hygiene and Safety: QHS) ซึ่งรวมระบบบริหารคุณภาพ ISO 9001 ระบบ Good Manufacturing Practice (GMP) และ Hazard Analysis and Critical Point (HACCP) เข้าด้วยกัน การบริการสร้างสรรค์ความหลากหลายของรายการอาหาร ให้ประทับลูกค้ามากยิ่งขึ้นโดยการจัดจ้าง Executive Chef, Executive Souse Chef และชาวต่างชาติที่มีประสบการณ์สูงร่วมทีมกับ Chef คนไทย เพื่อพัฒนาการผลิตอาหารบนเครื่องบินให้คงรสชาติของต้นตำรับบนพื้นฐานความเชื่อ รสชาติดีองมาจากชาติ การบริการอาหารที่มีความหลากหลายถึง 980 เมนู ปรุงเป็นอาหารที่มีความแตกต่างถึง 3,500 ชนิด สามารถปรับเปลี่ยนให้มีเมนูใหม่ทุก 15 วัน การบริการโปรแกรม Chef on Board มาให้บริการเพื่อสร้างความพึงพอใจอีกระดับแก่ลูกค้ากลุ่มพรีเมียม ตามแนวคิด ภัตตาคารลอยฟ้า (Restaurant in the Air) โดยภาพรวมกิจการครีวการบินประกอบด้วย

- บริการจัดหา ผลิตอาหารและเครื่องดื่ม สำหรับสายการบินไทยและสายการบินลูกค้าเพื่อบริการผู้โดยสารบนเครื่องบิน

- ดำเนินกิจการภัตตาคารและ Snack Bar ณ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ เชียงใหม่ เชียงราย ภูเก็ต และกระบี่ แก่ผู้โดยสารและบุคคลทั่วไป และมุ่งสู่ภัตตาคารอาหารไทย ณ ต่างประเทศ

- บริการจัดเลี้ยงทั้งภายในและนอกสถานที่และร้านเบเกอรี่ Puff & Pie ณ สถานที่ราชการ และหน่วยงานของรัฐ

- บริการอาหารและเครื่องดื่มให้กับการประชุมภายในบริษัทฯ ณ สำนักงานใหญ่

- บริการอาหารประเภทกล่องในงานพิธีต่างๆ เช่น งานสวดพระอภิธรรม
- บริการอาหารพนักงาน (Staff Canteen) เพื่อเป็นสวัสดิการ ณ สถานที่ต่างๆ เช่น สำนักงานใหญ่ ฝ่ายช่าง ศูนย์ฝึกอบรมลูกเรือ และอาคาร OPC Center ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- จัดฝึกอบรมหลักสูตรการทำอาหารและ Bakery แก่บุคคลทั่วไป

5. การบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน (Aircraft Maintenance Center: ACM) การบริการซ่อมบำรุงอากาศยานให้มีความปลอดภัยสูงสุด ควบคู่ไปกับการพัฒนาประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน ด้วยโรงซ่อมที่ใหญ่ที่สุดในเอเชียอาคเนย์มีพื้นที่ทั้งสิ้น 24,300 ตารางเมตร สามารถบริการซ่อมบำรุงระดับลานจอดเครื่องบินแบบ Boeing 747 หรือแบบ Airbus 380 ได้พร้อมกัน 3 ลำ เพื่อเพิ่มคุณภาพการบริการให้สูงขึ้น บนมาตรฐานความปลอดภัยด้านการขนส่งทางอากาศซึ่งมี ข้อกำหนดของกรมการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ข้อกำหนดองค์การการการบินในต่างประเทศ องค์การการการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration: FAA) องค์การความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (European Aviation Safety Agency: EASA) และองค์การขนส่งทางอากาศของประเทศคู่ค้า ตามมาตรฐานการบริหารจัดการด้านคุณภาพ ISO 9001: 2000 และการดูแลรักษาสภาพแวดล้อม ISO 14000: 1996

การบริการซ่อมบำรุงอากาศยานในระดับต่างๆ คือขั้นลานจอด (Line and Light Maintenance) การซ่อมบำรุงระดับ A-Check การซ่อมบำรุงขั้นโรงงาน (Heavy Maintenance) ระดับ C-Check และ D-Check บริการแก่สายการบินไทยและสายการบินลูกค้า รวมถึงการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์และการปรับปรุงห้องโดยสารภายในเครื่องบิน โดยภาพรวมกิจการซ่อมบำรุงอากาศยาน (Technical Services) ประกอบด้วย

- บริการตรวจทางเทคนิคและซ่อมบำรุงขั้นลานจอด (Line and Light Maintenance) ทุกครั้งที่เครื่องบินจอดแวะ (Transit) และจอดค้างคืน (Night Stop) ที่ท่าอากาศยานต่างๆ ทั้งภายในและภายนอกประเทศ โดยเฉพาะที่อากาศยานสุวรรณภูมิให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง

- บริการซ่อมบำรุงเครื่องบินขั้นโรงงาน (Heavy Maintenance) แบบ Boeing 747, 777, 734 และแบบ Airbus 300-600, 330, 340 รวมถึงเครื่องบินแบบ ATR 72

- บริการปรับปรุงที่นั่งผู้โดยสาร และระบบความบันเทิงแบบ Boeing 747-400, 777-200 ของการบินไทยโดยศูนย์ซ่อมอากาศยานดอนเมือง กรุงเทพฯ และศูนย์ซ่อมอากาศยานอู่ตะเภา จังหวัดระยอง เป็นต้น

- ซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ที่ผลิตโดยบริษัท General Electric แบบ CF6-80 และแบบ CF6-50 รวมทั้งอุปกรณ์เครื่องบิน

- ซ่อมบำรุงเครื่องบินให้ฝูงบินบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด แบบเหมารวม (Total Maintenance Services) ฝูงบินกองบินตำรวจ และหน่วยราชการสำคัญต่างๆ

- ส่งวิศวกรอากาศยานเป็นผู้แทนของบริษัทฯ ไปประจำที่เมือง Toulouse ประเทศฝรั่งเศส เมือง Everett ประเทศสหรัฐอเมริกา เพื่อประสานงานกับบริษัท Airbus และ Boeing ในการสร้างเครื่องบินแบบ Airbus 340 และแบบ Boeing 777-200ER ตามคำสั่งซื้อของการบินไทย

สรุปรายละเอียดของผลได้และต้นทุนแสดงรายละเอียดในบทที่ 3 ตารางที่ 3.1 และ 3.2 โดยผลได้ของเส้นทางการบิน มีโครงสร้างรายได้ของบริษัทการบินไทยจากการดำเนินงานในลักษณะดังต่อไปนี้

1. รายได้จากบริการขนส่งผู้โดยสารและค่านั่ง สำหรับนำหนักสัมภาระส่วนเกิน พิกัดได้แก่ รายได้จากผู้โดยสารใช้บริการในการเดินทาง และค่านั่งสำหรับนำหนักสัมภาระเกินพิกัดในเส้นทางการบิน

2. รายได้จากค่านั่งขนส่งสินค้าตามน้ำหนัก ประเภท ขนาด และจุดหมายปลายทาง

3. รายได้จากค่าขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์

4. รายได้จากกิจการที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการขนส่งทางอากาศ ในลักษณะหน่วยธุรกิจ และกิจการที่สนับสนุนการขนส่ง

5. รายได้จากการดำเนินงานของบริษัทย่อย

ทางด้านต้นทุนของเส้นทางการบิน มีโครงสร้างต้นทุนของบริษัทการบินไทยจากการดำเนินงานในลักษณะดังต่อไปนี้

1. ต้นทุนผันแปรตามน้ำหนักบรรทุก

2. ต้นทุนผันแปรไม่ตามน้ำหนักบรรทุก

3. ต้นทุนคงที่โดยตรง

4. ค่าอุปกรณ์การบิน

5. ค่าใช้จ่ายทางอ้อม

ในส่วนของผนวก ข จะแสดงตารางเกี่ยวกับรายการผลได้และต้นทุนของเส้นทางการบินในเส้นทางการบินพิเศษและเส้นทางการบินที่มีจุดพัก

ภาคผนวก ข

ข้อมูลรายละเอียดต้นทุนและผลได้เส้นทางการบินทั้งสองแบบ

ตารางที่ 6.1 รายการผลได้เส้นทางการบินพิสัยไกลพิเศษ ๕.ค. 2548 - พ.ค. 2549 (หน่วย : ล้านบาท)

ผลได้	ธ.ค. 2548	ม.ค. 2549	ก.พ. 2549	มี.ค. 2549	เม.ย. 2549	พ.ค. 2549
1. รายได้ (REVENUE)						
- ผู้โดยสาร	106,272	135,809	110,611	112,564	114,848	120,440
- นำหนักกระเป๋าส่วนเกิน	319	489	470	621	450	387
- สินค้าบรรทุก	22,118	20,375	20,604	24,572	23,226	21,153
- ไปรษณีย์ภัณฑ์	1,893	1,760	1,421	1,940	1,569	1,848
รวม	130,602	158,433	133,106	139,697	140,093	143,794
2. ส่วนเพิ่ม (SURCHARGE)						
- ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงผู้โดยสารส่วนเพิ่ม	6,346	7,695	6,365	6,857	6,954	7,273
- ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสินค้าส่วนเพิ่ม	2,801	475	2,485	3,552	2,983	3,604
- ส่วนเพิ่มค่าประกันผู้โดยสาร	847	943	761	869	891	927
- ส่วนเพิ่มค่าประกันสินค้า	543	2,045	531	736	630	718
รวมทั้งหมด	141,139	169,591	143,248	151,711	151,551	156,316

ตารางที่ 6.2 รายการผลได้เส้นทางการบินพิเศษ มี.ย. 2549 - พ.ย. 2549 (หน่วย : ล้านบาท)

ผลได้	มี.ย. 2549	ก.ค. 2549	ส.ค. 2549	ก.ย. 2549	ต.ค. 2549	พ.ย. 2549
1. รายได้ (REVENUE)						
- ผู้โดยสาร	146,650	118,842	164,595	114,055	137,275	169,200
- นำหนักกระเป๋าส่วนเกิน	488	469	795	405	554	686
- สิ้นค่าบริการทุก	29,345	19,757	28,684	16,855	22,760	26,140
- ไปรษณีย์ภัณฑ์	1,675	1,263	1,752	1,596	1,832	1,992
รวม	178,158	140,331	195,799	132,911	162,421	198,018
2. ส่วนเพิ่ม (SURCHARGE)						
- ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงผู้โดยสารส่วนเพิ่ม	10,129	9,008	12,233	14,478	10,330	13,317
- ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสินค้าส่วนเพิ่ม	3,081	2,460	3,267	2,408	2,592	3,029
- ส่วนเพิ่มค่าประกันผู้โดยสาร	1,142	928	1,204	805	942	1,160
- ส่วนเพิ่มค่าประกันสินค้า	576	460	608	447	488	580
รวมทั้งหมด	193,086	153,187	213,111	151,049	176,773	216,104

ตารางที่ 6.3 รายการต้นทุนเส้นทางการบินพิเศษ ฐ.ค. 2548 - พ.ค. 2549 (หน่วย : ล้านบาท)

ต้นทุน	ฐ.ค. 2548	ม.ค. 2549	ก.พ. 2549	มี.ค. 2549	เม.ย. 2549	พ.ค. 2549
1. ต้นทุนผันแปรตามน้ำหนักบรรทุก						
- ค่าประกันภัย	1,001.13	1,305.95	149.56	783.38	811.29	1,031.38
- ค่าบริการผู้โดยสาร	5,753.58	6,660.36	5,090.63	6,066.47	5,761.87	6,919.36
- ค่าสินค้าจ้างตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสาร	548.49	935.53	589.54	1,019.14	1,433.22	912.71
- ค่าสินค้าจ้างตัวแทนบรรทุกสินค้า	179.27	190.49	209.18	231.33	224.43	233.44
- ค่าติดต่อสื่อสาร	36.95	277.75	297.95	231.86	201.04	296.57
- ค่ายกเลิกการบริการ/ความบกพร่อง	59.34	112.36	162.70	188.72	154.35	131.31
- ค่าใช้จ่ายการขายสินค้า	-	-	-	-	-	-
รวม	7,460.08	9,482.44	6,499.56	8,520.90	8,607.20	9,524.77
2. ต้นทุนผันแปรไม่ตามน้ำหนักบรรทุก						
- ค่าใช้จ่ายเส้นทางบินของนักบิน	1,616.07	1,535.64	1,366.10	1,304.02	762.99	732.74
- ค่าใช้จ่ายเส้นทางบินของลูกเรือ	4,748.80	10,986.35	4,037.04	3,948.79	4,384.93	4,158.52
- ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่น	72,360.41	77,459.88	77,552.32	85,213.39	80,261.89	95,481.66
- ค่าบำรุงรักษาเครื่องบิน	22,322.73	25,467.80	21,902.69	23,644.33	24,991.78	24,885.07
- ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน	1,647.05	1,600.37	1,366.32	1,688.77	1,535.59	1,568.12
- ค่าธรรมเนียมเครื่องช่วยเดินอากาศ	1,809.32	2,491.69	1,771.58	2,418.04	2,825.45	1,633.03
- ค่าธรรมเนียมดูแลและส่งเครื่อง	9,081.67	7,439.67	8,738.41	4,470.31	8,445.88	7,041.86
- ค่าอุปกรณ์บริการผู้โดยสาร	1,042.39	1,144.97	1,219.43	1,318.13	1,344.60	1,448.26
- ค่าอุปกรณ์ความบันเทิงผู้โดยสาร	254.07	403.98	302.15	499.55	197.87	230.44
รวม	114,882.51	128,530.35	118,255.94	124,505.33	124,750.98	137,149.70
รวมต้นทุนผันแปรทางตรงทั้งหมด	122,342.59	138,012.79	124,755.50	133,026.23	133,358.18	146,674.47

ตารางที่ 6.3 (ต่อ) รายการต้นทุนเส้นทางการบินพิเศษ โกลฟพิเศษ ๒.ค. 2548 - พ.ค. 2549 (หน่วย : ล้านบาท)

ต้นทุน	ธ.ค. 2548	ม.ค. 2549	ก.พ. 2549	มี.ค. 2549	เม.ย. 2549	พ.ค. 2549
3. ต้นทุนคงที่โดยตรง						
- เงินเดือนนักบิน	5,686.93	7,273.79	6,253.62	7,995.04	7,581.97	10,434.72
- เครื่องบินจำลอง	-	-	-	-	96.25	109.31
- เงินเดือนลูกเรือ	4,626.80	4,952.44	4,665.59	5,450.66	4,952.15	5,231.73
- ค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุงเครื่องบิน	512.53	392.78	348.38	453.33	344.45	382.77
- ค่าใช้จ่ายต่างประเทศ	2,260.62	3,756.47	3,995.43	223.20	7,749.13	2,383.43
รวมต้นทุนคงที่โดยตรง	13,086.88	16,375.48	15,263.02	14,104.23	20,723.95	18,323.34
รวมต้นทุนทางตรง 2+3	135,429.47	154,388.27	140,018.52	147,130.46	154,082.13	164,997.81
4. ค่าอุปกรณ์การบิน						
- ค่าธรรมเนียมการเช่าอุปกรณ์การบิน	-	-	-	-	-	-
- ค่าเสื่อมราคาและดอกเบี้ยอุปกรณ์การบิน	30,910.81	33,825.58	37,688.89	29,402.08	28,420.79	29,585.75
- ค่าประกันอุปกรณ์การบิน	1,454.51	842.92	932.68	848.56	986.48	949.52
- ค่าธรรมเนียมการเช่าอุปกรณ์	619.36	47.68	16.75	46.87	39.65	131.73
รวม	32,984.68	34,620.82	28,548.82	30,203.77	28,420.79	29,585.75
รวมต้นทุนทางตรงทั้งหมด	167,694.15	189,009.09	168,603.34	177,334.23	183,449.75	195,664.81
5. ค่าใช้จ่ายทางอ้อม						
- ค่าใช้จ่ายการบริหาร	351.72	299.64	253.22	305.03	276.37	287.67
- ค่าจัดการด้านเทคนิค	322.90	448.27	436.43	127.06	246.87	471.47
- ค่าใช้จ่ายภาคพื้น	-	-	-	-	-	-
- ค่าใช้จ่ายบริการผู้โดยสาร	424.16	457.68	394.20	532.35	526.55	499.25
- ค่าโฆษณาและประชาสัมพันธ์	722.80	1,340.26	1,462.14	1,811.09	760.49	554.90
- ค่าใช้จ่ายการตลาด	8,049.39	7,457.88	10,044.99	11,307.03	10,334.10	10,411.36
- ค่าใช้จ่ายการจัดการและการบริหาร	5,329.80	3,135.79	2,801.34	2,082.94	2,435.53	2,728.71
ต้นทุนทางอ้อม	15,200.77	13,139.62	15,392.32	16,165.50	14,579.91	14,953.36
รวมต้นทุนทั้งหมด	182,894.92	202,148.71	183,995.66	193,499.73	198,029.66	210,618.17

ตารางที่ 6.4 รายการต้นทุนเส้นทางการบินพิเศษ มิ.ย. 2549 - พ.ย. 2549 (หน่วย : ล้านบาท)

ต้นทุน	มิ.ย. 2549	ก.ค. 2549	ก.ย. 2549	ต.ค. 2549	พ.ย. 2549
1. ต้นทุนต้นแปรตามน้ำหนักบรรทุก					
- ค่าประกันภัย	986.28	799.74	1,092.59	845.28	863.86
- ค่าบริการผู้โดยสาร	7,666.50	6,296.82	8,777.40	5,971.33	6,332.84
- ค่าเงินจ้างตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสาร	1,108.33	1,037.75	712.13	1,004.61	981.19
- ค่าเงินจ้างตัวแทนบรรทุกสินค้า	269.48	170.81	416.30	266.57	167.86
- ค่าติดต่อบริษัท	272.05	283.99	265.90	473.72	295.11
- ค่ายกเลิกการบริการ/ความบกพร่อง	281.95	196.43	307.16	342.02	51.17
- ค่าใช้จ่ายการขายสินค้า	-	-	-	-	-
รวม	10,584.59	8,785.54	11,571.48	8,803.53	11,833.51
2. ต้นทุนต้นแปรไม่ตามน้ำหนักบรรทุก					
- ค่าใช้จ่ายเส้นทางบินของนักบิน	1,062.49	788.29	1,062.76	1,462.27	1,581.66
- ค่าใช้จ่ายเส้นทางบินของลูกเรือ	6,170.43	4,544.53	6,174.48	4,378.64	4,809.16
- ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่น	116,957.93	96,244.90	128,276.43	98,788.78	89,654.89
- ค่าบำรุงรักษาเครื่องบิน	31,222.59	24,718.90	33,733.97	24,414.91	14,398.33
- ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน	1,898.20	1,423.24	1,980.39	1,628.17	1,782.40
- ค่าธรรมเนียมเครื่องช่วยเดินอากาศ	2,540.07	2,158.50	2,607.05	1,738.54	2,001.27
- ค่าธรรมเนียมดูแลและส่งเครื่อง	8,211.20	8,038.25	8,775.69	16,478.26	5,796.99
- ค่าอุปกรณ์บริการผู้โดยสาร	1,704.26	1,366.04	1,683.29	2,403.31	1,683.04
- ค่าอุปกรณ์ความบันเทิงผู้โดยสาร	346.24	292.18	391.10	417.77	92.31
รวม	170,113.41	139,574.83	184,687.16	151,710.65	121,800.05
รวมต้นทุนต้นแปรทางตรงทั้งหมด	180,698.00	148,360.37	196,258.64	160,514.18	130,492.08
					177,865.90
					189,699.41

ตารางที่ 6.4 (ต่อ) รายการต้นทุนเส้นทางการบินพิเศษไปกลับพิเศษ มี.ย. 2549 - พ.ย. 2549 (หน่วย : ล้านบาท)

ต้นทุน	มี.ย. 2549	ก.ค. 2549	ก.ย. 2549	ต.ค. 2549	พ.ย. 2549
3. ต้นทุนคงที่โดยตรง					
- เงินเดือนนักบิน	9,423.98	7,407.36	9,436.71	18,212.75	7,845.61
- เครื่องบินจำลอง	98.50	121.30	197.81	304.89	357.05
- เงินเดือนลูกเรือ	6,662.63	5,863.51	8,255.68	12,947.05	6,137.15
- ค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุงเครื่องบิน	389.06	272.46	353.04	356.86	335.84
- ค่าใช้จ่ายต่างประเทศ	5,517.57	1,454.92	2,505.92	5,438.73	3,937.06
รวมต้นทุนคงที่โดยตรง	22,091.74	14,876.95	20,749.16	37,260.28	17,898.61
รวมต้นทุนทางตรง 2+3	202,789.74	163,237.32	217,007.80	197,774.46	148,390.69
4. ค่าอุปกรณภัณฑ์การบิน					
- ค่าธรรมเนียมการเช่าอุปกรณ์การบิน	-	-	-	-	-
- ค่าเสื่อมราคาและดอกเบี้ยอุปกรณ์การบิน	34,382.77	30,943.65	38,379.79	33,678.21	33,277.44
- ค่าประกันอุปกรณ์การบิน	1,116.16	975.97	1,205.32	322.08	1,210.38
- ค่าธรรมเนียมการเช่าอุปกรณ์	1,056.76	36.82	236.33	225.09	80.62
รวม	34,442.17	31,882.80	39,821.44	34,407.20	42,151.83
รวมต้นทุนทางตรงทั้งหมด	237,231.91	195,120.12	256,829.24	231,355.68	182,797.89
5. ค่าใช้จ่ายทางอ้อม					
- ค่าใช้จ่ายการบริหาร	412.43	294.48	430.79	750.94	306.77
- ค่าจัดการด้านเทคนิค	520.95	21.99	783.06	601.48	810.22
- ค่าใช้จ่ายภาคพื้น	-	-	-	-	-
- ค่าใช้จ่ายบริการผู้โดยสาร	584.61	630.91	621.87	1,316.02	545.63
- ค่าโฆษณาและประชาสัมพันธ์	1,979.30	1,275.69	1,848.66	3,023.47	1,283.76
- ค่าใช้จ่ายการตลาด	15,117.93	9,939.21	13,648.66	13,100.61	11,073.85
- ค่าใช้จ่ายการจัดการและการบริหาร	5,246.43	1,589.74	3,986.56	9,526.95	2,345.71
ต้นทุนทางอ้อม	23,861.65	13,708.04	21,319.82	28,319.47	16,365.94
รวมต้นทุนทั้งหมด	261,093.56	208,828.16	278,149.06	259,675.15	199,163.83
					279,847.64

ตารางที่ 6.5 รายการผลได้เส้นทางการบินที่มีจุดพัก ๖.๕.๒๕๔๗ - พ.ศ. ๒๕๔๘ (หน่วย : ล้านบาท)

ผลได้	๖.๕.๒๕๔๗	ม.ค. ๒๕๔๘	ก.พ. ๒๕๔๘	มี.ค. ๒๕๔๘	เม.ย. ๒๕๔๘	พ.ค. ๒๕๔๘
1. รายได้ (REVENUE)						
- ผู้โดยสาร	246,757	221,486	176,233	212,042	212,285	216,041
- นำหนักกระเป๋าส่วนเกิน	971	1,061	870	989	991	1,039
- สินค้าบรรทุก	36,794	28,752	29,587	33,585	31,983	36,081
- ไปรษณีย์ภัณฑ์	2,256	1,936	2,023	2,344	1,744	1,737
รวม	286,778	253,235	208,713	249,223	247,003	254,898
2. ส่วนเพิ่ม (SURCHARGE)						
- ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงผู้โดยสารส่วนเพิ่ม	5,451	4,441	3,272	4,403	4,915	7,404
- ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสินค้าส่วนเพิ่ม	3,495	2,319	2,137	3,452	3,372	4,082
- ส่วนเพิ่มค่าประกันผู้โดยสาร	2,459	2,100	1,994	2,677	2,649	2,632
- ส่วนเพิ่มค่าประกันสินค้า	1,022	790	676	880	812	897
รวมทั้งหมด	299,205	262,885	216,792	260,645	258,751	269,913

ตารางที่ 6.6 รายการผล ได้เส้นทางการบินที่มีจุดพัก มี.ย. 2548 - พ.ย. 2548 (หน่วย : ล้านบาท)

	มี.ย. 2548	ก.ค. 2548	ส.ค. 2548	ก.ย. 2548	ต.ค. 2548	พ.ย. 2548
1. รายได้ (REVENUE)						
- ผู้โดยสาร	234,051	283,562	286,525	225,026	148,487	174,722
- นำหนักกระเป๋าส่วนเกิน	1,322	1,085	1,043	924	726	757
- สินค้าบรรทุก	28,801	29,916	29,507	26,879	22,929	42,744
- ไปรษณีย์ภัณฑ์	1,733	1,838	2,042	1,962	1,430	2,170
รวม	265,907	316,401	319,117	254,791	171,572	220,393
2. ส่วนเพิ่ม (SURCHARGE)						
- ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงผู้โดยสารส่วนเพิ่ม	11,368	13,607	16,872	16,800	11,934	13,826
- ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสินค้าส่วนเพิ่ม	3,607	4,044	4,017	4,367	3,069	5,782
- ส่วนเพิ่มค่าประกันผู้โดยสาร	2,687	3,123	3,276	2,690	1,674	1,883
- ส่วนเพิ่มค่าประกันสินค้า	772	796	777	600	535	993
รวมทั้งหมด	284,341	337,971	344,059	279,148	188,784	242,877

ตารางที่ 6.7 รายการต้นทุนเส้นทางการบินที่มีจุดพัก ธ.ค. 2547 - พ.ค. 2548 (หน่วย : ล้านบาท)

	ธ.ค. 2547	ม.ค. 2548	ก.พ. 2548	มี.ค. 2548	เม.ย. 2548	พ.ค. 2548
ต้นทุน						
1. ต้นทุนต้นแปรตามน้ำหนักบรรทุก						
- ค่าประกันภัย	2,938.85	2,503.61	2,449.56	2,576.90	2,694.02	2,918.74
- ค่าบริการผู้โดยสาร	26,838.94	23,691.54	21,117.70	24,228.58	24,248.52	27,156.89
- ค่าสินค้าตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสาร	2,497.98	1,837.24	1,096.19	2,277.16	2,108.24	2,595.18
- ค่าสินค้าตัวแทนบรรทุกสินค้า	290.37	240.50	344.68	286.11	216.09	332.68
- ค่าติดต่อสื่อสาร	775.86	210.73	329.24	576.08	601.43	606.13
- ค่ายกเลิกการบริการ/ความบกพร่อง	193.30	352.32	344.08	548.86	131.05	391.93
- ค่าใช้จ่ายการขายสินค้า	-	-	-	-	-	-
รวม	33,535.30	28,835.94	25,681.45	30,493.69	29,999.35	34,001.55
2. ต้นทุนต้นแปร ไม่ตามน้ำหนักบรรทุก						
- ค่าใช้จ่ายเส้นทางบินของนักบิน	3,951.21	3,328.36	3,362.67	3,522.45	3,737.18	3,663.61
- ค่าใช้จ่ายเส้นทางบินของลูกเรือ	16,596.87	14,145.42	14,214.40	14,893.93	15,969.54	15,887.20
- ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่น	126,996.38	93,120.26	91,275.43	111,959.02	126,400.66	143,233.13
- ค่าบำรุงรักษาเครื่องบิน	20,336.56	17,918.85	17,990.08	20,408.65	19,021.59	19,770.32
- ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน	12,784.60	11,067.30	13,015.86	12,404.43	11,166.42	12,156.98
- ค่าธรรมเนียมเครื่องช่วยเดินอากาศ	4,922.56	4,504.67	4,767.83	4,649.51	5,009.95	4,306.04
- ค่าธรรมเนียมดูแลและส่งเครื่อง	22,988.19	19,365.07	27,688.85	26,689.39	24,072.33	24,920.09
- ค่าอุปกรณ์บริการผู้โดยสาร	2,561.60	1,910.67	2,195.16	2,636.33	2,244.06	2,453.11
- ค่าอุปกรณ์ความบันเทิงผู้โดยสาร	398.54	276.16	316.05	326.28	297.84	302.97
รวม	211,536.51	165,636.76	174,826.33	193,489.99	207,919.57	226,693.45
รวมต้นทุนต้นแปรทางตรงทั้งหมด	245,071.81	194,472.70	200,507.78	223,983.68	237,918.92	260,695.00

ตารางที่ 6.7 (ต่อ) รายการต้นทุนเส้นทางการบินที่มีจุดพัก ๕.ค. 2547 - พ.ค. 2548 (หน่วย : ล้านบาท)

ต้นทุน	๕.ค. 2547	ม.ค. 2548	ก.พ. 2548	มี.ค. 2548	เม.ย. 2548	พ.ค. 2548
3. ต้นทุนคงที่โดยตรง						
- เงินเดือนนักบิน	8,166.49	7,636.57	9,260.04	9,666.54	8,405.15	7,612.69
- เครื่องบินจำลอง	314.26	9.73	444.93	202.25	37.45	422.29
- เงินเดือนลูกเรือ	11,041.37	8,642.01	10,009.90	9,585.11	9,533.43	8,796.63
- ค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุงเครื่องบิน	2,197.50	945.29	671.07	614.62	693.19	529.36
- ค่าใช้จ่ายต่างประเทศ	9,052.70	4,222.39	5,518.51	6,045.07	4,952.64	7,397.46
รวมต้นทุนคงที่โดยตรง	30,772.32	21,436.53	25,904.45	25,709.09	23,546.96	23,913.85
รวมต้นทุนทางตรง 2+3	275,844.23	215,909.23	226,412.23	249,692.77	261,465.88	284,608.85
4. ค่าอุปกรณ์การบิน						
- ค่าธรรมเนียมการเช่าอุปกรณ์การบิน	6,938.72	5,805.03	5,918.74	7,395.35	6,665.64	7,237.93
- ค่าเสื่อมราคาและดอกเบี้ยอุปกรณ์การบิน	27,984.21	26,672.00	26,519.21	29,886.65	25,393.22	30,616.94
- ค่าประกันอุปกรณ์การบิน	2,166.20	1,723.69	1,855.38	1,663.94	1,868.25	1,898.93
- ค่าธรรมเนียมการเช่าอุปกรณ์	259.00	1,084.54	332.03	176.96	177.14	1,930.26
รวม	37,348.13	35,285.26	34,625.36	39,122.90	34,104.25	37,823.54
รวมต้นทุนทางตรงทั้งหมด	313,192.36	251,194.49	261,037.59	288,815.67	295,570.13	322,432.39
5. ค่าใช้จ่ายทางอ้อม						
- ค่าใช้จ่ายการบริหาร	406.93	386.16	432.91	454.39	663.46	375.87
- ค่าจัดการต้นเทคนิค	711.28	778.06	615.94	898.09	711.51	110.53
- ค่าใช้จ่ายภาคพื้น	-	-	-	-	-	-
- ค่าใช้จ่ายการบริหารโดยสาร	1,446.32	1,147.29	1,322.61	1,287.76	2,822.09	1,186.87
- ค่าโฆษณาและประชาสัมพันธ์	2,280.77	375.83	1,619.28	3,290.70	4,361.63	4,976.71
- ค่าใช้จ่ายการตลาด	20,673.20	18,921.98	16,204.95	20,439.57	22,082.36	22,545.47
- ค่าใช้จ่ายการจัดการและการบริหาร	6,654.39	5,813.35	5,701.97	6,959.88	7,350.17	6,199.52
ต้นทุนทางอ้อม	32,172.89	27,422.67	25,897.66	33,330.39	37,991.22	35,394.97
รวมต้นทุนทั้งหมด	345,365.25	278,617.16	286,935.25	322,146.06	333,561.35	357,827.36

ตารางที่ 6.8 รายการต้นทุนเส้นทางการบินที่มีจุดพัก มี.ย. 2548 - พ.ย. 2548 (หน่วย : ล้านบาท)

ต้นทุน	มี.ย. 2548	ก.ค. 2548	ก.ย. 2548	ต.ค. 2548	พ.ย. 2548
1. ต้นทุนผันแปรตามน้ำหนักบรรทุก					
- ค่าประกันภัย	2,677.69	2,974.07	3,067.29	1,644.25	1,925.28
- ค่าบริการผู้โดยสาร	28,150.05	29,120.76	31,060.95	16,626.84	20,654.11
- ค่าสินค้าคงคลังจำหน่ายโดยสาร	2,437.80	2,514.37	2,058.22	1,226.91	1,944.08
- ค่าสินค้าคงคลังจำหน่ายทุกสินค้า	234.78	254.86	257.36	268.46	324.78
- ค่าติดต่อสื่อสาร	809.05	739.72	800.69	400.67	469.03
- ค่ายกเลิกการบริการ/ความบกพร่อง	772.77	58.48	513.08	344.90	394.73
- ค่าใช้จ่ายภาษีสินค้า	-	-	-	-	-
รวม	35,082.14	35,662.26	37,757.59	20,512.03	25,712.01
2. ต้นทุนผันแปรไม่ตามน้ำหนักบรรทุก					
- ค่าใช้จ่ายเส้นทางบินของนักบิน	4,095.08	4,163.08	4,194.01	2,912.23	4,304.26
- ค่าใช้จ่ายเส้นทางบินของลูกเรือ	14,968.02	16,807.23	16,222.60	10,649.68	16,791.01
- ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่น	127,699.85	149,418.39	141,238.97	109,646.65	121,614.68
- ค่าบำรุงรักษาเครื่องบิน	18,077.23	19,857.11	20,215.28	18,061.37	34,908.64
- ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน	11,957.62	12,505.74	12,691.11	8,656.61	11,627.24
- ค่าธรรมเนียมเครื่องช่วยเดินอากาศ	3,956.35	3,762.30	4,704.85	3,414.91	4,992.05
- ค่าธรรมเนียมดูแลและส่งเครื่อง	21,557.76	23,102.37	24,594.07	15,406.57	21,555.59
- ค่าอุปกรณ์บริการผู้โดยสาร	2,303.34	2,650.64	3,189.91	2,172.42	2,537.69
- ค่าอุปกรณ์ความบันเทิงผู้โดยสาร	300.94	343.05	346.80	260.95	480.13
รวม	204,916.19	232,609.91	227,397.60	171,181.39	218,811.29
รวมต้นทุนผันแปรทางตรงทั้งหมด	239,998.33	268,272.17	265,155.19	191,693.42	244,523.30

ตารางที่ 6.8 (ต่อ) รายการต้นทุนเส้นทางการบินที่มีจุดพัก มี.ย. 2548 - พ.ย. 2548 (หน่วย : ล้านบาท)

ต้นทุน	มี.ย. 2548	ก.ค. 2548	ก.ย. 2548	ต.ค. 2548	พ.ย. 2548
3. ต้นทุนคงที่โดยตรง					
- เงินเดือนนักบิน	15,590.25	9,606.78	10,069.75	9,436.89	6,907.28
- เครื่องบินจำลอง	-	190.94	102.48	618.17	29.69
- เงินเดือนลูกเรือ	12,011.07	10,130.41	10,788.85	6,135.00	6,628.09
- ค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุงเครื่องบิน	626.92	1,165.71	1,061.28	1,008.14	668.09
- ค่าใช้จ่ายต่างประเทศ	6,400.07	4,710.38	14,115.36	11,247.01	1,088.00
รวมต้นทุนคงที่โดยตรง	34,571.94	25,804.22	36,137.72	27,208.87	15,321.45
รวมต้นทุนทางตรง 2+3	274,570.27	294,076.39	301,292.72	256,539.48	207,014.87
4. ค่าอุปกรณ์การบิน					
- ค่าธรรมเนียมการเช่าอุปกรณ์การบิน	7,110.56	7,578.19	8,303.16	7,345.73	5,558.08
- ค่าเสื่อมราคาและดอกเบี้ยอุปกรณ์การบิน	28,158.29	30,745.57	32,359.59	34,995.26	22,207.32
- ค่าประกันอุปกรณ์การบิน	1,562.34	1,911.73	1,507.47	1,932.52	1,363.41
- ค่าธรรมเนียมการเช่าอุปกรณ์	239.47	-	84.08	296.18	105.95
รวม	37,070.66	40,134.28	42,254.30	43,977.33	29,022.86
รวมต้นทุนทางตรงทั้งหมด	311,640.93	334,210.67	343,547.21	300,516.81	236,037.73
5. ค่าใช้จ่ายทางอ้อม					
- ค่าใช้จ่ายการบริหาร	571.11	490.50	396.75	298.82	250.99
- ค่าจัดการด้านเทคนิค	629.71	283.46	461.93	235.57	442.24
- ค่าใช้จ่ายภาคพื้น	-	-	-	-	-
- ค่าใช้จ่ายการบริหารผู้โดยสาร	2,204.41	1,293.34	1,227.60	836.99	736.22
- ค่าโฆษณาและประชาสัมพันธ์	8,218.57	3,799.91	4,573.94	5,609.91	1,471.76
- ค่าใช้จ่ายการตลาด	29,933.45	21,539.61	24,950.97	23,752.09	12,741.76
- ค่าใช้จ่ายการจัดการและการบริหาร	7,242.57	5,803.36	6,267.68	25,806.52	3,400.12
ต้นทุนทางอ้อม	48,799.82	33,210.18	37,878.87	56,539.90	19,042.73
รวมต้นทุนทั้งหมด	360,440.75	367,420.85	381,426.08	357,056.71	255,080.48

ภาคผนวก ก
แบบสัมภาษณ์

แบบสัมภาษณ์การวิเคราะห์เปรียบเทียบต้นทุนและผลได้ระหว่างเส้นทางการบินพิเศษ
ไกลพิเศษ และเส้นทางการบินที่มีจุดพัก ของบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)

วันที่.....

สถานที่.....

เวลา.....

ผู้ให้การสัมภาษณ์.....

คำถาม	คำตอบ
1. การเปรียบเทียบต้นทุนและผลได้ ระหว่าง เส้นทางการบินพิเศษไกลพิเศษ BKK-LAX กับ เส้นทางการบินที่มีจุดพัก BKK-OSA-LAX	
2. การเปรียบเทียบจำนวนผู้โดยสาร ระหว่าง เส้นทางการบินพิเศษไกลพิเศษ BKK-LAX กับ เส้นทางการบินที่มีจุดพัก BKK-OSA-LAX	
3. การเปรียบเทียบความสะดวกของผู้โดยสาร ในการเลือกใช้บริการระหว่างเส้นทางการบิน พิเศษไกลพิเศษ BKK-LAX กับเส้นทางการบิน ที่มีจุดพัก BKK-OSA-LAX	
4. การเปรียบเทียบลักษณะการบิน ระหว่าง เส้นทางการบินพิเศษไกลพิเศษ BKK-LAX กับ เส้นทางการบินที่มีจุดพัก BKK-OSA-LAX	
หมายเหตุ.....	

ภาคผนวก ง
วิสัยทัศน์ของผู้บริหารสายการบิน

การสรุปมุมมองวิสัยทัศน์ของผู้บริหารระดับสูงของสายการบินต่างๆ

1. คุณวัลลภ พุกกะณะสุต (Executive Vice President Commercial Department, DN) บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) การพยากรณ์การเติบโตของผู้โดยสารไม่ว่าจะเป็นของ IATA (International Aviation Transportation Association) หรือในอเมริกา ในยุโรปต่างก็มี การพยากรณ์การเติบโตของผู้โดยสารค่อนข้างสูงอย่างแน่นอน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเติบโตในทวีปเอเชียจะเติบโตมากที่สุด ทำให้การเดินทางระหว่างไทย จีน อินเดียและเวียดนาม สู่ประเทศต่างๆ มีเพิ่มขึ้นและเติบโตอย่างรวดเร็วทำให้บริษัทผลิตเครื่องบินพยายามเจาะตลาดด้านนี้ โดยเฉพาะเครื่องบินแบบใหม่พิสัยไกลพิเศษ ในเรื่องของเทคโนโลยีแต่ละบริษัทการบินมีศักยภาพใกล้เคียงกันทั้ง การบริการด้านที่นั่งและระบบความบันเทิง แต่การที่ธุรกิจการบินเน้นการบริการเป็นหลัก (Service Industry) การบริหารจัดการทรัพยากรมนุษย์และพัฒนาบุคลากรเป็นเรื่องที่ต้องดำเนินการอย่างเข้มงวด ชัยชนะในธุรกิจอยู่ที่การบริการ โดยเฉพาะในเส้นทางพิสัยไกลพิเศษที่มีชั่วโมงการเดินทางมากที่สุดเป็นเส้นทางที่รองรับผู้โดยสารได้ทุกระดับ และเปิดรับตลาดใหม่ (New Segment Market) คือวัยรุ่นที่สนใจการเดินทางด้วยตนเองหรือไปกับครอบครัว ซึ่งตลาดดังกล่าวจำเป็นต้องใช้งบประมาณสูงในด้านโฆษณา , Education Tour, Sale Promotion, Event และถือว่าต้นทุนเหล่านี้เป็นการลงทุนเพื่อส่งเสริมการขาย (Investment on Cost for Sale)

2. คุณ ทศพล แบงเว็ลด์ (Chief Executive Officer, สายการบิน ไทย แอร์เอเชีย) มุมมองของการแข่งขันในธุรกิจการบินในอนาคตมีการแข่งขันสูง โดยเฉพาะการเข้ามาบทบาทของสายการบินต่างประเทศเริ่มมีการ โปรโมชันราคาประหยัดมากขึ้น ราคาน้ำมันได้ลดลงบ้าง มีการเปิดเส้นทางการบินเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะเส้นทางต่างประเทศที่มีระยะทางไกลมากขึ้นเรื่อยๆ สายการบินส่วนใหญ่มีการขยายเส้นทางการบินมาก ซึ่งผู้โดยสารได้รับประโยชน์จากการแข่งขันนี้เป็นนวัตกรรมการแข่งขันของธุรกิจการบินแบบใหม่

ฐานลูกค้าของแอร์เอเชียมีอยู่ 3 ล้านคนและตั้งเป้าเพิ่มขึ้นเป็น 6-7 ล้านคนในปี 2550 ขึ้นกับปัจจัยการข่าวบนหน้าหนังสือพิมพ์ ซึ่งมีผลอย่างยิ่งต่อการเดินทางท่องเที่ยวและการไปทำงาน ข่าวที่ดีทำให้ผู้โดยสารมีความต้องการท่องเที่ยว สนุกสนานกับชีวิต ไปทำงานต่างประเทศ และสัมผัสชีวิตในต่างแดนมากขึ้น

3. คุณมนัสนันท์ ดันติประสงค์ชัย Executive Vice President (Commercial), สายการบินวันทูโก ธุรกิจสายการบินในอนาคตมีการเติบโตสูงมาก ในอดีต 3-4 ปีที่ผ่านมาที่เพิ่งมีสายการบินต้นทุนต่ำ ปัจจุบันก็ยังไม่สามารถสนองความต้องการผู้โดยสารทั้งหมดได้และยังมีความต้องการด้านนี้อยู่อีกมาก โดยเฉพาะเส้นทางการบินระยะไกลธุรกิจการบินในด้านนี้ยังสามารถเติบโตได้สูง

สายการบินควรให้ความสำคัญกับแบรนด์มากขึ้น ไม่เน้นเรื่องการสร้างปริมาณผู้โดยสารอย่างเดียว เมื่อส่วนแบ่งตลาดเริ่มคงที่ที่จะได้ลูกค้าประจำค่อนข้างมาก เน้นการทำตลาดแบบ Inside out ซึ่งตรงข้ามกับบริษัทใหญ่ที่ทำการตลาดแบบ Outside in โดยให้พนักงานทราบจุดยืนของบริษัท และสื่อแบรนด์จากพนักงานไปสู่ผู้โดยสารอีกที ทำให้ง่ายและครอบคลุมได้มากขึ้น

4. กัปตันโยธิน ภรมนตรี และ กัปตันนภดล พุ่มโพธิ์ทอง (Chief Executive Officer) สายการบิน พี บี เออร์ ทิศทางของธุรกิจสายการบินในอนาคตมีแนวโน้มที่ดีขึ้น จากราคาน้ำมันที่ลดลงและราคาหุ้นในต่างประเทศที่เพิ่มขึ้น ในอดีตปี ค.ศ. 2001- 2006 ธุรกิจการบินประสบกับปัญหามาตลอดตั้งแต่เหตุการณ์ 911 สงครามอิรัก สึนามิ โรคซาร์ ไข้หวัดนก และราคาน้ำมันที่สูงมาก จากเดิมที่ราคาต้นทุนน้ำมัน 18% มาเป็น 36% ในปัจจุบัน สายการบินสามารถขึ้นราคาตัวได้เพราะมีคู่แข่งชันมาก มีค่าใช้จ่ายเพิ่มจากการย้ายสนามบินและรายได้ลดลงประมาณ 20% จากผู้โดยสารที่หายไปช่วงเปิดสนามบินใหม่

เส้นทางการบินระยะไกลและการขยายเส้นทางการบินมีแนวโน้มที่ดี มีการวางแผนที่จะเพิ่มเส้นทางการบินในอนาคต และกลับมาบินเส้นทางการบินที่ได้ทำการหยุดบินไป โดยมีการเน้นการทำตลาดมากขึ้นกว่าในอดีตที่มีการทำตลาดน้อย โดยตั้งงบประมาณที่เพียงพอเน้นโปรโมชันและพัฒนาช่องทางจำหน่ายบัตรแบบใหม่ๆ ขึ้นเพื่อจะเป็นเครื่องมือที่สร้างความได้เปรียบเช่นผู้โดยสารไม่ต้องถือตั๋วเพียงแต่บอกชื่ออย่างเดียวก็สามารถทำการเช็คอินได้เลย ทำให้ผู้โดยสารประทับใจตั้งแต่วินาทีแรก เน้นการเข้าหาผู้ลูกค้าให้มากขึ้น ติดต่อได้ง่ายขึ้น ทั้งทาง Call Center หรือ Website ที่จะได้รับส่วนลดเพิ่มเมื่อเข้าไปซื้อในช่องทางนี้

5. Mr. Eric J. Wilson (General Manager of United Airlines-Thailand, United Airlines) ธุรกิจการบินเป็นอุตสาหกรรมที่มีความท้าทาย จากราคาน้ำมันและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่สูงขึ้น สายการบินในอนาคตต้องมุ่งเน้นการให้บริการตามความต้องการของลูกค้า พร้อมกับการควบคุมต้นทุน โดยเฉพาะในเส้นทางการบินระยะไกลใหม่ๆ ที่เกิดขึ้น เพื่อที่จะสามารถจัดเที่ยวบินระหว่างประเทศได้อย่างสม่ำเสมอ และขยายเส้นทางการบินได้อย่างต่อเนื่องด้วยการศึกษาเส้นทางการบินใหม่เสมอ โดยเส้นทางการบินใหม่จัดตั้งขึ้นเพื่อรองรับวัตถุประสงค์ทางธุรกิจของบริษัทและการเติบโตของธุรกิจโดยรวม ผลสรุปจากการวิเคราะห์เพื่อเปิดเส้นทางการบินใหม่คือประโยชน์ที่เมืองเหล่านั้นได้รับจากการเปิดเส้นทางการบินใหม่ เพราะการเปิดเส้นทางการบินใหม่เปรียบเสมือนการสร้างสะพานเชื่อมทางวัฒนธรรมและเศรษฐกิจในหลายระดับระหว่างประเทศหรือเมืองที่ได้รับการบริการ โดยเปิดตัวผลิตภัณฑ์ใหม่ที่แตกต่างจากการทำตลาดเดิมในที่นั้นชั้นประหยัดที่มีราคาต่ำกว่า มีความเป็นเอกลักษณ์และโดดเด่นในปีนี้ เช่นในเส้นทางจากไทเป, โซล และฮ่องกงสู่ซานฟรานซิสโก และ เส้นทางบินตรงจากกรุงวอชิงตัน ดี.ซี. สู่กรุงโรม

ภาพรวมของธุรกิจการบินในอนาคตคือการเติบโต สิ่งหนึ่งที่เราเห็นได้ชัดคือการเปิดตัวของสนามบินสุวรรณภูมิที่จะทำให้สายการบินต่างๆ มีโอกาสเติบโตทางธุรกิจไม่ว่าจะบินสู่ประเทศหรือออกจากประเทศไทยก็ตาม จากการที่อยู่ในธุรกิจการให้บริการซึ่งไม่ได้ผลิตสินค้าประกอบจากโรงงาน ธุรกิจสายการบินจึงมุ่งเน้นด้านการให้บริการอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะต้องมีการพัฒนาการอย่างสม่ำเสมอไม่ว่าจะเป็นทางด้านภาคพื้นหรือบนเครื่องบิน

6. Mr. Jeyhun Efendi (Area Manager-Thailand and Indochina , Emirates Airlines) จากการเปิดดำเนินการของสนามบินสุวรรณภูมิช่วยสร้างโอกาสทางธุรกิจแก่สายการบินเอมิเรตส์ทั้งในประเทศไทยและในภูมิภาค ภาพรวมของธุรกิจการบินในอนาคตจากการเปิดเส้นทางการบินระยะไกลเพิ่มขึ้น เป็นหนึ่งในแผนการตลาดที่วางไว้เนื่องจากเป็นตลาดที่มีการเติบโตอย่างต่อเนื่องและได้รับการสนับสนุนโดยองค์ประกอบทางธุรกิจที่แข็งแกร่ง

สายการบินเอมิเรต เป็นตัวอย่างของการบุกเบิกนวัตกรรมทางการบินพิสัยไกลพิเศษด้วยเครื่องบิน Airbus 340-500 จำนวน 10 ลำ จากฝูงบินทั้งหมด 100 ลำหรือคิดเป็นร้อยละ 10 ของฝูงบินทั้งหมดและรอการส่งมอบอีกกว่า 100 ลำ มูลค่ารวม 30,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยฝูงบินจะขยายเป็น 156 ลำ ในปี พ.ศ. 2553 เพื่อให้บริการสู่ 101 จุดหมายแก่ผู้โดยสารประมาณ 26 ล้านคนจากการบริการในเมืองไทยกว่า 16 ปี ปัจจุบันการบริการเที่ยวบินสามารถมอบทางเลือกเดินทางที่มากขึ้น พร้อมความยืดหยุ่นในเรื่องจำนวนเที่ยวการเดินทางสำหรับนักธุรกิจและนักท่องเที่ยว โดยมีเครือข่ายการเดินทางที่มีประสิทธิภาพไปยังจุดหมายต่างๆ ผ่านสนามบินนานาชาติดูไบ

กลไกตอบสนองความต้องการของผู้โดยสาร อาศัยฝูงบินที่มีอายุน้อยและใหม่ที่สุด โดยการเปลี่ยนเครื่องบินใหม่มาแทนเครื่องบินเก่าอย่างต่อเนื่อง และมักเป็นสายการบินแรกที่มีการพัฒนาใหม่ๆ ในเรื่องเทคโนโลยี การออกแบบเกี่ยวกับการบิน เพื่อให้ผู้โดยสารได้มั่นใจได้ว่าได้เดินทางไปกับสายการบินที่ใช้น้ำมันอย่างมีประสิทธิภาพ มีความหรูหราและสะดวกสบายสูงสุดและมอบเทคโนโลยีความบันเทิงอันทันสมัยอย่างครบครันบนเครื่องบิน

7. Mr. Haken Olsson (Director and General Manager Southeast Asia, Scandinavian Airlines) กล่าวถึงแนวโน้มธุรกิจเส้นทางการบินระยะไกลในอนาคตว่า ปัจจัยสำคัญคือการลดต้นทุนในขณะที่เดียวกันต้องพิจารณาถึงต้นทุนน้ำมันและกำไรด้วย การเข้ามามีบทบาทของสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางการบินระยะไกล ทำให้สายการบินต่างๆ ต้องปรับปรุงกิจการอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้ลูกค้ารู้สึกมีความคุ้มค่ากับราคาค่าโดยสาร ในความเห็นส่วนตัวแล้วสายการบินควรที่จะยกเลิกโฆษณาราคาตัวโดยสารที่ไม่รวมภาษีและค่าธรรมเนียมอื่นๆ ควรจะให้ผู้โดยสารสามารถรู้ราคาต้นทุนราคาบัตรโดยสารที่แท้จริงราคาเท่าใด ซึ่งสิ่งเหล่านี้เป็นข้อบังคับที่วงการในยุโรปใช้มาแล้วหลายปีและเป็นการปรับปรุงบริการอย่างหนึ่งให้กับผู้โดยสาร เนื่องจากมีความยุ่งยากที่ผู้โดยสารจะ

ต้องทำความเข้าใจในราคาบัตรโดยสารและเงื่อนไขต่างๆ ในความเป็นจริงสายการบินควรแจ้งต้นทุนราคาบัตรโดยสารที่แท้จริงให้กับผู้โดยสาร ไม่ใช่ราคาที่ต่ำสุด

เป้าหมายหลักในการดำเนินงานธุรกิจสายการบินระยะไกลในอนาคตคือ การทำยอดขายให้ได้ตามเป้าหมายที่วางไว้ และสามารถควบคุมต้นทุนให้อยู่ในระดับที่ต้องการได้ การเพิ่มพันธมิตรทางธุรกิจสายการบิน รวมถึงการสนับสนุนสนามบินสุวรรณภูมิในการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ และสร้างความมั่นใจให้กับผู้โดยสารในการปฏิบัติงานของสายการบินสามารถดำเนินงานไปอย่างราบรื่นและเป็นที่น่าพอใจได้

ภาพรวมวิสัยทัศน์ของผู้บริหารระดับสูงของสายการบินต่างๆ สรุปได้ดังต่อไปนี้ การคาดการณ์ของผู้บริหารระดับสูงของสายการบินต่างๆ จะเป็นในทิศทางเดียวกัน คือมีเป้าหมายในการเพิ่มรายได้และลดต้นทุนเพื่อให้เกิดกำไรสุทธิสูงสุดและการก่อให้เกิดรายได้ที่ยั่งยืนสำหรับอนาคต (Sustainable Revenue Generator) จากผู้โดยสาร ซึ่งรูปแบบของการเดินทางกำลังก้าวสู่มิติใหม่ของการเดินทางแบบพิเศษ โกลพิเศษ ซึ่งขึ้นกับนโยบายการบริหารของสายการบินที่จะเน้นการเพิ่มรายได้จากผู้โดยสารในชั้นการเดินทางต่างกัน แนวโน้มการใช้เครื่องบินแบบใหม่ทันสมัยพิเศษ โกลพิเศษ ที่บริการผู้โดยสารด้วยเก้าอี้ที่นั่งที่สะดวกสบายช่วยลดความเมื่อยล้าจากการเดินทาง และให้บริการระบบความบันเทิงในเที่ยวบินที่หลากหลาย แต่ในด้านการแข่งขันที่รุนแรงส่งผลกระทบต่อธุรกิจสายการบินโดยตรง โดยเฉพาะการบริการของสนามบิน เริ่มตั้งแต่การเปิดบริการสนามบินชางฮีใหม่ในสิงคโปร์ ที่สามารถให้บริการในความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสารได้ถึง 64 ล้านคนในปี พ.ศ. 2551 หรือสนามบิน Long Thanh International Airport ในเวียดนามที่จะสร้างเสร็จในปี พ.ศ. 2553 ซึ่งทั้งสองสนามบินนี้ล้วนแต่เป็นตัวแปรสำคัญอันส่งผลให้สนามบินสุวรรณภูมิจะสามารถครองความเป็นศูนย์กลางทางการบินในภูมิภาคนี้ได้หรือไม่

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ	นายกมล กาญจนสิทธิ์
วัน เดือน ปีเกิด	15 มิถุนายน พ.ศ. 2508
สถานที่เกิด	กรุงเทพมหานคร
ประวัติการศึกษา	วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยขอนแก่น ปีการศึกษา 2531
สถานที่ทำงาน	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
ตำแหน่ง	นักบินที่ 1 เครื่องบินแบบ Airbus 340-500 Airbus 340-600