

## บทที่ 5

### บทสรุปและเสนอแนะ

จากการที่ได้ทำการวิจัยถึงแนวทางการดำเนินการเจรจาการค้ารอบบอร์นีย์เกี่ยวกับการค้าบริการ สาขาขนส่งทางอากาศ จากปัจจัยต่าง ๆ คือ ร่างข้อตกลงทั่วไปเกี่ยวกับการค้าบริการ หรือเกตส์ (GATS) กฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ท่าทีของประเทศผู้เข้าร่วมเจรจาพบว่า ปัจจัยดังกล่าวมีส่วนกำหนดแนวทางหรือวิธีการดำเนินการเจรจาตั้งต่อไปนี้

#### 1. ร่างข้อตกลงทั่วไปเกี่ยวกับการค้าบริการ หรือเกตส์ (GATS)

ก) ร่างข้อตกลง ฯ กำหนดขอบเขตการใช้บังคับของพันธกรณีแต่ละเรื่องไว้โดยกว้าง ขณะที่จำกัดขอบเขตการอ้างข้อยกเว้นเพื่อปฏิบัติเบี่ยงเบนจากพันธกรณีไว้อย่างเคร่งครัด และกำหนดให้การปฏิบัติที่แตกต่างแก่ประเทศกำลังพัฒนาจะต้องกระทำโดยผ่านการเจรจา ลักษณะเช่นนี้แสดงถึงความมุ่งหมายที่จะให้ประเทศกำลังพัฒนามีระดับความผูกพัน (binding) ในแต่ละพันธกรณีโดยเคร่งครัด ไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการเจรจาที่จะคำนึงถึงระดับการพัฒนาที่แตกต่างกันของประเทศภาคีผู้เข้าร่วมเจรจา ดังนั้น ประเทศกำลังพัฒนาไม่อาจที่จะมุ่งใช้หลักการเพิ่มการมีส่วนร่วมของประเทศกำลังพัฒนาเพื่อลดระดับ หรือชะลอการผูกพันตนตามพันธกรณีได้

ข) ส่วนของข้อกำหนดที่มีความคลุมเครือ ไม่ชัดเจน ซึ่งอาจเป็นปัญหาในการตีความเมื่อมีการใช้บังคับร่างข้อตกลงนั้น เมื่อพิจารณาประกอบกับท่าทีของเกตส์ (GATS) ในพันธกรณีข้ออื่น ๆ แสดงให้เห็นถึงแนวโน้มการตีความว่าจะเป็นไปได้โดยสอดคล้องกับผลประโยชน์ของประเทศพัฒนาแล้วที่เป็นผู้ส่งออกการค้าบริการรายใหญ่ของตลาดโลก เนื่องจากมีอำนาจต่อรองที่สูงกว่าและมีอิทธิพลต่อเวทีเจรจา

ค) กิจกรรม 3 ประเภทที่ภาคผนวกเรื่องการขนส่งทางอากาศ กำหนดให้อยู่ในบังคับข้อตกลงเกตส์ (GATS) เป็นกิจกรรมที่สามารถผ่านเข้าสู่ตลาด โดยรูปแบบการเข้าสู่ตลาดตามที่กำหนดในเกตส์ (GATS) โดยไม่ต้องมีการแลกเปลี่ยนสิทธิการบิน จึงมีลักษณะที่สามารถเปิดตลาดการค้าเสรีโดยพันธกรณีของเกตส์ (GATS) ได้

ง) ท้าทีของแกตส์ (GATS) ยังมีหลายส่วนที่จะต้องทำการตกลงกันในรายละเอียดและอาจต้องมีกฎหมายเฉพาะออกมาเพิ่มเติมเพื่อใช้บังคับกับบริการบางสาขา

## 2. กฎหมายเกี่ยวกับการค้าบริการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย

กฎหมายเกี่ยวกับการค้าบริการขนส่งทางอากาศของไทย ส่วนใหญ่มีลักษณะปิดกั้นเปิด กล่าวคือ การห้ามประกอบการในกิจกรรมการขนส่งทางอากาศเป็นส่วนที่ "ปิด" ของกฎหมาย และการให้อำนาจรัฐมนตรีในการให้อนุญาต ให้สัมปทาน หรือออกกฎเกณฑ์ในการให้อนุญาต หรือให้สิทธิในการประกอบการเป็นส่วน "เปิด" ของกฎหมาย โดยให้อำนาจแก่ฝ่ายบริหารในการใช้ดุลยพินิจตามนโยบายของประเทศ จากลักษณะปิดกั้นเปิดของกฎหมายนี้เอง ทำให้สามารถใช้รับพันธกรณีได้โดยไม่ต้องมีการเปลี่ยนแปลงแก้ไขกฎหมายแต่อย่างใด โดยการอ้างถึงส่วนที่ "เปิด" ของกฎหมายได้ว่าเป็นการเปิดตลาดตามพันธกรณีแล้ว และกำหนดเงื่อนไขการผูกพันตนในตารางความผูกพันตามเงื่อนไขกฎหมายภายในกำหนด

## 3. ท้าทีของประเทศคู่เจรจาในเรื่องการขนส่งทางอากาศ

เนื่องจากร่างข้อตกลงแกตส์ (GATS) ยังไม่มีผลใช้บังคับและร่างข้อตกลงฯ กำหนดขั้นตอนในการเข้าผูกพันไว้ทั้งขั้นตอนที่จะต้องแสดงออกก่อนที่ร่างข้อตกลงฯ จะมีผลใช้บังคับ เช่น การกำหนดข้อผูกพันเฉพาะในตาราง การกำหนดบทยกเว้นเรื่อง MFN ดังนั้น แต่ละประเทศจึงยังคงสงวนท้าทีไม่แสดงออกชัดเจน แต่เมื่อพิจารณาจากผลประโยชน์เกี่ยวข้องแล้วประชาคมเศรษฐกิจยุโรปในฐานะที่เป็นประเทศผู้ส่งออกบริการใน 3 กิจกรรม และมีผลประโยชน์ในภาคอื่นที่ขัดแย้งกับประเทศไทย จะเป็นประเทศที่มีอิทธิพลต่อการเจรจาเรื่องการขนส่งทางอากาศกับไทยมากที่สุด

### ข้อเสนอแนะ

1. จากการพิจารณาประสิทธิภาพของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศในกิจกรรม 3 ประเภท มีความพร้อมเพียงพอที่จะรับการแข่งขันเฉพาะการซ่อมบำรุงอากาศยานกับการขายและการตลาดเท่านั้น โดยความพร้อมมีเพียงการยอมรับการแข่งขันเสรีภายในประเทศ แต่ยังไม่พร้อมที่จะส่งออกบริการไปยังต่างประเทศ ถ้าพิจารณาจากสภาวะการดำเนินการขนส่งทางอากาศโดยเฉพาะการเปิดเสรีภายใต้ระบบของแกตส์ (GATS) จะให้ประโยชน์ต่อเมื่อประเทศไทยมีความพร้อมที่จะเข้าแข่งขันในตลาดโลกด้วย แต่จากกระแสความกดดันในการค้าโลกและผลประโยชน์ในด้านอื่น ทำให้ประเทศไทยต้องยอมรับพันธกรณีแกตส์ (GATS) โดยพร้อมกันในทุกสาขาบริการ

การเปิดเสรีในการขนส่งทางอากาศจึงทำได้ในกิจกรรม 2 ประเภทคือ การซ่อมบำรุงอากาศยาน และการขายและการตลาดการขนส่งทางอากาศ

2. เนื่องจากท่าทีของแกตส์ (GATS) ยังไม่ปรากฏแน่ชัด และมีแนวโน้มที่จะต้องมีการออกกฎเกณฑ์เฉพาะสาขาออกมาเพิ่มเติม จึงยังไม่มีควมจำเป็นในการแก้ไขกฎหมายเพื่อรับพันธกรณีขณะนี้ ส่วนการแก้ไขเพื่อชะลอการรับพันธกรณีหรือเป็นข้อต่อรองการเปิดเสรีตามลำดับสำหรับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมบำรุงอากาศยานสามารถทำได้โดยง่าย เพราะเป็นอำนาจของฝ่ายบริหาร ไม่จำเป็นต้องผ่านขั้นตอนกระบวนการทางนิติบัญญัติ ในส่วนของการขายและการตลาดกฎหมายควบคุมการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว การเปลี่ยนแปลงพระราชกฤษฎีกาก็มีขั้นตอนที่ไม่ต้องใช้ระยะเวลาในสภามาก สามารถแก้ไขให้เหมาะสมกับเหตุการณ์ได้โดยง่าย

3. การกำหนดท่าทีของประเทศไทยที่มุ่งใช้การแลกเปลี่ยนผลประโยชน์ระหว่างสาขาขนส่งทางอากาศกับภาคอื่นหรือสาขาบริการอื่น ควรจะได้มีการศึกษาถึงผลประโยชน์ได้เสียของสาขาขนส่งทางอากาศกับผลประโยชน์จากภาคอื่นให้ชัดเจนมากกว่าปัจจุบัน และควรศึกษาไปถึงผลประโยชน์ในธุรกิจอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่องหรือต้องอาศัยการบริการด้านการขนส่งทางอากาศด้วย และเมื่อร่างข้อตกลงมีผลบังคับ ควรพยายามเจรจาในระดับพหุภาคี โดยกำหนดท่าทีให้เป็นไปตามกลุ่มผลประโยชน์ที่สอดคล้องกับความต้องการของไทย มากกว่าการยอมรับข้อเรียกร้องในระดับทวิภาคี

#### 4. การเตรียมการ

การเตรียมการในส่วนของผู้ประกอบการ ต้องเพิ่มประสิทธิภาพการประกอบ การให้สอดคล้องกับทุน และเทคโนโลยีที่มีอยู่ รวมทั้งการใช้แรงงานอย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่า โดยเฉพาะในกิจกรรมซึ่งเดิมอยู่ในระบบผูกขาด

#### การเตรียมการภาครัฐบาล

1. ส่งเสริมให้มีการผลิตแรงงานฝีมือด้านช่างอากาศยานให้มากขึ้นโดยเปิดโอกาสให้สถานศึกษาเอกชน เข้ามาเปิดสอนวิชาดังกล่าว
2. ในส่วนของกฎหมายมีความยืดหยุ่นเหมาะสมกับสถานการณ์ดีอยู่แล้ว ควรจะสร้างความแน่นอนในแต่ละประเภทกิจกรรม โดยระบุภัยคุกคามจำกัดความในกฎหมายให้ชัดเจนขึ้น

ตารางแสดงบทสรุปหน้าที่และการเตรียมการของประเทศไทย  
ต่อการเจรจาการค้ารอบอุรุกวัย เรื่องการขนส่งทางอากาศ

สาขา/สาขาย่อย การค้าบริการขนส่ง ทางอากาศ	ผลกระทบต่อประเทศไทยจากร่างฯ GATS กรณีรับ/ไม่รับ/ชะลอการรับพันธกรณี	ข้อเสนอแนะห้าที่ของประเทศไทย	ข้อเสนอแนะการเตรียมการของประเทศไทย
<p>1. การบินขนส่ง แบบประจำ</p>	<p><b>กรณีรับพันธกรณี</b> - ผลทางเศรษฐกิจ จากห้าที่ของภาคนี้ปัจจุบัน ภาคผนวกเรื่องการ บริการขนส่งทางอากาศระบุให้กิจกรรมประเภทนี้ ไม่ต้องอยู่ภายใต้บังคับของข้อกำหนดภาคนี้ ดังนั้น หากประเทศไทยรับพันธกรณีภาคนี้ กิจกรรมนี้จึงยังมิได้รับผลกระทบแต่อย่างใด จึง ยังคงเป็นไปตามระบบเดิม - ผลทางกฎหมาย เช่นเดียวกับกับผลทางเศรษฐกิจจากการที่ภาค ผนวกฯ กำหนดให้กิจกรรมประเภทนี้ไม่อยู่ในบังคับ ของภาคนี้ กิจกรรมนี้จึงยังมิได้รับผลกระทบจาก พันธกรณี แต่อย่างใดจะมีเพียงการกำหนดให้มีการ ทบทวนการดำเนินการตามภาคผนวกทุก ๆ 5 ปีที่ แสดงแนวโน้มในอนาคตว่ามีทางเป็นไปได้ที่จะมีการ เปิดเสรีในกิจกรรมนี้ตามพันธกรณีของภาคนี้ ซึ่ง ถ้าประเทศไทยรับพันธกรณี ภาคนี้ก็เท่ากับว่าผูกพัน ตนที่จะทบทวนการเปิดเสรีตามเงื่อนไขดังกล่าวด้วย</p>	<p>จากการที่กิจกรรมประเภทนี้ไม่อยู่ในบังคับของ ร่างข้อตกลงภาคนี้ และห้าที่ของประเทศต่าง ๆ ตรงกันว่ากิจกรรมนี้ควรเป็นไปตามระบบควบคุม เดิมที่มีอยู่ ทำให้ประเทศไทยสามารถรับพันธกรณี ภาคนี้ได้โดยไม่กระทบกระเทือนถึงกิจกรรมการบิน ขนส่งแบบประจำนี้ กรณีภาคผนวกฯ กำหนดให้ทบทวนการ ดำเนินการของร่างข้อตกลงฯ เป็นระยะ ๆ นั้นก็ ยังมิได้มีการกำหนดชัดเจนว่าจะทบทวนในส่วนของ กิจกรรมที่ไม่อยู่ภายใต้บังคับภาคนี้ด้วย ซึ่งแม้ว่าจะ เพิ่มระดับการเปิดเสรีในอนาคตครอบคลุมทั้งกิจกรรม ประเภทนี้ประเทศไทยก็ยังมีเวลาในการเตรียมความ พร้อมที่จะแสวงประโยชน์จากการเปิดเสรีตาม พันธกรณีอีกด้วย</p>	<p><b>การเตรียมการด้านการประกอบการ</b> 1. จะต้องเตรียมการด้านประสิทธิภาพของผู้ประกอบ การไทย โดยพยายามลดต้นทุนการผลิตพร้อม ๆ กับการเพิ่มหรือรักษาคุณภาพของการบริการ 2. เพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการไทย โดยรัฐต้อง ดำเนินนโยบายเปิดท่าอากาศยานโดยเสรีมากยิ่งขึ้น ภายใต้การทำความตกลงแลกเปลี่ยนสิทธิการบิน กับประเทศต่าง ๆ 3. วางแผนการพัฒนาปัจจัยพื้นฐานต่าง ๆ เพื่อรองรับ การขยายตัวอย่างเหมาะสม <b>การเตรียมการด้านกฎหมาย</b> กฎหมายที่ใช้ควบคุมการค้าบริการขนส่งทางอากาศ ประเภทนี้มีลักษณะ ปิดกั้นเปิด โดยส่วนที่เปิดเป็นการให้ อำนาจแก่ฝ่ายบริหารในการพิจารณาอนุญาตให้ผู้ประกอบ การไทยเข้าประกอบการหรือการพิจารณาเจ้าทำความ ตกลงการเดินทางอากาศกับประเทศต่าง ๆ เป็นการใช้นโยบายของรัฐ</p>

สาขา/สาขาย่อย การค้าบริการขนส่ง ทางอากาศ	ผลกระทบต่อประเทศไทยจากร่างฯ GATS กรณีรับ/ไม่รับ/ชะลอการรับพันธกรณี	ข้อเสนอแนะทำที่ของประเทศไทย	ข้อเสนอแนะการเตรียมการของประเทศไทย
	<p><u>กรณีไม่รับพันธกรณี</u></p> <p>- ผลทางเศรษฐกิจ</p> <p>ในระยะสั้น ประเทศไทยจะยังคงไม่ได้รับผลกระทบในส่วนของกิจกรรมนี้ แต่อย่างไร เนื่องจากทุกอย่างยังอยู่ในระบบเดิม แต่ในภาคอื่น ๆ อาจได้รับผลกระทบกระเทือนจากการเรียกร้องของประเทศต่าง ๆ และการตอบโต้โดยใช้มาตรการทางกฎหมายภายในต่อการค้าภาคอื่น ๆ</p> <p>ในระยะยาว อาจเป็นการตัดโอกาสของประเทศไทยในอนาคตที่จะไม่แสวงประโยชน์ในประเทศอื่น โดยผ่านพันธกรณีของแกตส์และประเทศภาคีต่าง ๆ อาจจำเป็นต้องลดระดับการให้สิทธิแก่ประเทศไทย เนื่องจากการต้องประคองค้ำประกันให้เท่าเทียมกับที่ได้ให้กับประเทศไทย</p> <p>- ผลทางกฎหมาย</p> <p>ในระยะสั้น เนื่องจากประเทศต่าง ๆ ทั้งที่จะยอมรับพันธกรณี และไม่ยอมรับยังคงอยู่ในระบบควบคุมเดิมในกิจกรรมประเภทนี้ จึงยังไม่มีผลกระทบใด ๆ จากพันธกรณี</p>		<p>ดังนั้น ในการเตรียมการสำหรับการเปิดเสรีเพิ่มขึ้นในอนาคตนั้นไม่จำเป็นต้องแก้ไขกฎหมายแต่อย่างใด โดยอ้างได้ว่ากฎหมายภายในมีการเปิดเสรีอยู่ตามความเหมาะสมแล้ว โดยหากต้องกำหนดการผูกพันคนในกิจกรรมประเภทนี้ในตารางความผูกพัน ควรกำหนดเงื่อนไขและข้อจำกัดไว้ที่นโยบายของรัฐ</p>

สาขา/สาขาย่อย การให้บริการขนส่ง ทางอากาศ	ผลกระทบต่อประเทศไทยจากร่างฯ GATS กรณีรับ/ไม่รับ/ระลอกการรับพันธกรณี	ข้อเสนอแนะทำที่ของประเทศไทย	ข้อเสนอแนะการเตรียมการของประเทศไทย
<p>2. การบริการขนส่ง แบบไม่ประจำ หรือ การบินเช่าเหมาลำ</p>	<p>ในระยะยาว จากการศึกษาที่ควรพิจารณาการดำเนินการ ของภาคผนวกทุก ๆ 5 ปี เมื่อมีการเพิ่มระดับของ การเปิดเสรีไปจนถึงขั้นที่กิจกรรมประเภทนี้จะต้องอยู่ ในบังคับของพันธกรณีภาคีสู่ ประเทศไทยจะได้รับผล กระทบในกรณีที่ประเทศภาคีสู่ต่างต้องให้การ ปฏิบัติต่อกันตามหลักการ MFN และ National Treatment ซึ่งทำให้ประเทศไทยจะได้รับสิทธิที่ ดีกว่าประเทศเหล่านั้น</p> <p>ผลกระทบต่อประเทศไทยในการรับ/ไม่รับพันธกรณี ทั้งในด้านกฎหมายและเศรษฐกิจเป็นไปได้ในทาง เดียวกันกับเรื่องการบินขนส่งแบบประจำ เนื่องจาก ไม่ต้องอยู่ในบังคับข้อกำหนดภาคีสู่เช่นเดียวกัน</p>	<p>เป็นทำนองเดียวกันกับเรื่องการบินขนส่งแบบประจำ</p>	<p><u>การเตรียมการด้านการประกอบการ</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ต้องเตรียมการด้านประสิทธิภาพของผู้ประกอบการ ไทย การเพิ่มศักยภาพและพัฒนาปัจจัยพื้นฐานเช่น เดียวกับเรื่องการบินขนส่งแบบประจำ</li> <li>2. ควรสนับสนุนให้มีการเพิ่มการบินเช่าเหมาลำในช่วง ที่มีความต้องการจรรยากรมากเป็นพิเศษ เพื่อผล ประโยชน์ต่อกิจการค้าอื่น ๆ</li> </ol> <p><u>การเตรียมการด้านกฎหมาย</u></p> <p>เป็นทำนองเดียวกันกับการบินขนส่งแบบประจำ</p>

สาขา/สาขาย่อย การค้าบริการขนส่ง ทางอากาศ	ผลกระทบต่อประเทศไทยจากร่างฯ GATS กรณีรับ/ไม่รับ/ขอลอการรับพันธกรณี	ข้อเสนอแนะท่าทีของประเทศไทย	ข้อเสนอแนะการเตรียมการของประเทศไทย
3. บริการซ่อมบำรุง อากาศยาน	<p><u>กรณีรับพันธกรณี</u> - ผลทางเศรษฐกิจ</p> <p>1. เนื่องจากการซ่อมบำรุงอากาศยานเป็นกิจกรรมที่ต้องใช้ทุนถาวรและแรงงานฝีมือจำนวนมาก ขณะที่การเข้าสู่ตลาดแบบ Commercial Presence ในแกตส์ไม่ได้กำหนด duration ไว้ การเปิดเสรีในกิจกรรมประเภทนี้อาจทำให้ต่างชาติเข้ามาแสวงประโยชน์ในรูปของการลงทุนโดยตรง (direct investment) มากกว่าจะเป็นการข้ามแดนของการค้าบริการ</p> <p>2. แม้ว่าการเปิดเสรีในการค้าบริการประเภทนี้จะไม่กระทบต่อผู้ประกอบการไทย เนื่องจากการบินไทย ซ่อมเครื่องบินในฝูงบินของตนก็เกือบเต็มขีดความสามารถแล้วก็ตาม แต่อาจได้รับผลในเรื่องการขาดแคลนบุคลากร</p> <p>3. ผลดีทางเศรษฐกิจจากการเปิดเสรีในกิจกรรมประเภทนี้คือ จะมีการถ่ายทอดเทคโนโลยีและมีการสร้างงาน</p>	<p>เนื่องจากโดยประสิทธิภาพของผู้ประกอบการไทยสามารถรับการแข่งขันโดยเสรีได้ ในการให้บริการภายในประเทศไทย และการเจรจาการค้าบริการจะต้องทำไปพร้อมกันในทุกสาขา ประกอบกับความจำเป็นหรือผลประโยชน์แลกเปลี่ยนในการค้าภาคอื่น ประเทศไทยจึงควรยอมรับพันธกรณีแกตส์ในกิจกรรมประเภทนี้ ทั้งนี้โดยการระบุความผูกพันคนไว้ใน Schedule of Binding โดยระบุในลักษณะที่ไทยจะเสียประโยชน์น้อยที่สุด ซึ่งในขณะนี้คือ ผูกพันคนเท่าที่กฎหมายภายในกำหนดให้ทำได้ โดยระบุเงื่อนไขและข้อจำกัดใน Schedule ตามข้อจำกัดของกฎหมายภายใน</p>	<p><u>การเตรียมการด้านการประกอบการ</u></p> <p>1. ปรับปรุงประสิทธิภาพของผู้ประกอบการ โดยพยายามลดต้นทุนการผลิตและเพิ่มคุณภาพ ซึ่งทำได้โดยการปรับปรุงการใช้ทรัพยากรบุคคล และเครื่องมือให้เหมาะสม</p> <p>2. เพื่อรองรับการขยายตัวของธุรกิจนี้ในอนาคต ควรจัดให้มีการเพิ่มการผลิตแรงงานฝีมือในกิจกรรมประเภทนี้ออกสู่ตลาด</p> <p><u>การเตรียมการด้านกฎหมาย</u></p> <p>1. ปรับปรุงกฎหมายในส่วนของลักษณะของกิจกรรมได้ชัดเจนและสอดคล้องกับความหมายที่กำหนดในแกตส์</p> <p>2. กรณีมาตรา 60 เบญจ ที่เป็นอุปสรรคต่อการรับพันธกรณีเรื่อง MFN นั้น ในระยะสั้นสามารถกำหนดเป็นเงื่อนไขไว้ในตารางความผูกพันได้ ส่วนในระยะยาว ควรมีการปรับปรุงกฎหมายให้มีลักษณะเข้มงวดขึ้น ทั้งนี้โดยส่วนของกฎหมายที่กำหนดคุณสมบัติผู้ประกอบการเป็นข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน จึงมีความยืดหยุ่นและแก้ไขได้โดยง่าย การกำหนดคุณสมบัติให้เข้มงวดขึ้น เพื่อเป็นข้อต่อรองในการเปิดเสรีตามลำดับ</p>

สาขา/สาขาย่อย การให้บริการขนส่ง ทางอากาศ	ผลกระทบต่อประเทศไทยจากร่างฯ GATS กรณีรับ/ไม่รับ/ชะลอการรับพันธกรณี	ข้อเสนอแนะทำที่ของประเทศไทย	ข้อเสนอแนะการเตรียมการของประเทศไทย
	<p>- ผลทางกฎหมาย</p> <p>1. พันธกรณีเรื่อง MFN</p> <p>โดยผลของ พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 60 เบื้อง ประเทศไทยให้สิทธิแก่ผู้ประกอบการต่างชาติไม่เท่าเทียมกัน โดยกฎหมายกำหนดคุณสมบัติของผู้ประกอบการต่างชาติที่จะได้รับสิทธิไว้ ซึ่งพันธกรณีเรื่อง MFN จะทำให้สิทธิดังกล่าวตกแก่ภาคีทุกประเทศโดยเท่าเทียมกันไม่ว่าจะมีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนดหรือไม่ เพราะแต่ข้อกำหนดให้การให้ MFN เป็นไปโดย "ไม่มีเงื่อนไข" และแนวโน้มในการตีความจะเป็นไปในทางกว้าง</p> <p>2. พันธกรณีเรื่อง Market Access</p> <p>แต่ข้อกำหนดให้การให้ Market Access เป็นไปบนพื้นฐานของ MFN คือหากผูกพันตนในรูปแบบการเข้าสู่ตลาดใดใน Schedule of Binding สิทธิดังกล่าวจะตกแก่ภาคีทุกประเทศเท่าเทียมกัน และการอ้างข้อยกเว้นจะทำได้เฉพาะข้อจำกัดหรือเงื่อนไขที่ระบุไว้ในตารางเท่านั้น</p>		



สาขา/สาขาย่อย การค้าบริการขนส่ง ทางอากาศ	ผลกระทบต่อประเทศไทยจากร่างฯ GATS กรณีรับ/ไม่รับ/ชะลอการรับพันธกรณี	ข้อเสนอแนะทำที่ของประเทศไทย	ข้อเสนอแนะการเตรียมการของประเทศไทย
	<p>กฎหมายภายในของประเทศไทยในกิจกรรมประเภทนี้มีลักษณะปิดกั้นเปิดคือ การประกอบการจะต้องได้รับอนุญาต โดยกฎหมายกำหนดคุณสมบัติของผู้รับใบอนุญาตไว้ ซึ่งถ้าประเทศไทยระบุนความผูกพันในกิจกรรมประเภทนี้ไว้ใน Schedule of Binding จะเป็นผลให้ประเทศภาคีอื่น ๆ ได้รับสิทธิเป็นอย่างเดียวกันกับผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายภายใน ตามลักษณะการกำหนดของพันธกรณีเรื่อง Market Access จึงอาจกล่าวได้ว่า</p> <p>ผลกระทบจาก Market Access นี้เกิดขึ้นเนื่องจากวิธีการของหลัก MFN นั่นเอง</p> <p>3. พันธกรณีเรื่อง National Treatment</p> <p>ผลกระทบจากพันธกรณีเรื่องนี้เกิดขึ้นต่อเมื่อมีการระบุกิจกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานไว้ใน Schedule of Binding ผลที่เกิดขึ้นคือ ประเทศไทยปฏิบัติอย่างไรต่อผู้ประกอบการที่เป็นคนชาติ จะต้องให้การปฏิบัติเช่นนั้นแก่ผู้ประกอบการต่างชาติด้วยเช่นกัน และการอ้างข้อยกเว้นจะทำได้เฉพาะในขอบเขตของข้อจำกัดและเงื่อนไขที่ระบุไว้</p>		

สาขา/สาขาย่อย การค้าบริการขนส่ง ทางอากาศ	ผลกระทบต่อประเทศไทยจากร่างฯ GATS กรณีรับ/ไม่รับ/ชะลอการรับพันธกรณี	ข้อเสนอแนะทำที่ของประเทศไทย	ข้อเสนอแนะการเตรียมการของประเทศไทย
	<p>ในตาราง ซึ่งกฎหมายภายในของประเทศไทยกำหนด คุณสมบัติผู้ประกอบการไทยจะต้องเป็นรัฐวิสาหกิจ ของไทยเท่านั้น</p> <p>4. พันธกรณีเรื่อง Progressive Liberalization</p> <p>ผลกระทบจากพันธกรณีที่เกิดขึ้นจากการ กำหนดให้มีการทบทวนการเปิดเสรีตามลำดับเป็น ระยะ ๆ โดยมีเงื่อนไขเวลาบังคับไว้ และขั้นตอนของ การปฏิบัติตามพันธกรณีต้องผ่านการเจรจา <u>กรณีไม่รับพันธกรณี</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ผลทางเศรษฐกิจ <ul style="list-style-type: none"> <li>1. ทำให้ไม่ได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีและ การสร้างงานผ่านทาง การเข้ามาดำเนินการของ บริษัทต่างชาติ</li> <li>2. ทำให้เสียโอกาสของการเป็นศูนย์ซ่อม เครื่องบินในภูมิภาคนี้ให้กับประเทศอื่น</li> </ul> </li> <li>- ผลทางกฎหมาย <ul style="list-style-type: none"> <li>1. ได้รับการตอบโต้จากมาตรการทาง กฎหมายภายในของประเทศคู่ค้า</li> </ul> </li> </ul>		

สาขา/สาขาย่อย การกำกับการขนส่ง ทางอากาศ	ผลกระทบต่อประเทศไทยจากร่างฯ GATS กรณีรับ/ไม่รับ/ชะลอการรับพันธกรณี	ข้อเสนอแนะทำที่ของประเทศไทย	ข้อเสนอแนะการเตรียมการของประเทศไทย
4. การขายและการ ตลาด การขนส่ง ทางอากาศ	<p>2. ทำให้ได้รับผลกระทบจากประเทศภาคีอื่นที่ไม่สามารถให้สิทธิในลักษณะต่างตอบแทนตามระบบเดิมแก่ไทยได้ เพราะประเทศภาคีเหล่านั้นต้องปฏิบัติตามพันธกรณีภาคีในเรื่อง MFN กรณีรับพันธกรณี</p> <p>- ผลทางเศรษฐกิจ</p> <p>1. ทำให้มีผู้ประกอบการในตลาดเพิ่มมากขึ้น มีการลดราคาเพื่อรักษาส่วนแบ่งการตลาด ทำให้ผู้บริโภคได้รับผลประโยชน์</p> <p>2. เกิดการพัฒนาในเรื่องระบบคอมพิวเตอร์ที่ใช้ในการขายบัตรโดยสารและสำรองที่นั่ง และพัฒนาบุคลากรในด้านคอมพิวเตอร์</p> <p>3. ผลเสียของการเปิดเสรีในบริการประเภทนี้ เกิดขึ้นในระยะยาวคือ อาจมีการตัดราคากันจนถึงขั้นต้องมีการเลิกกิจการ และในการนำระบบสำรองที่นั่งด้วยคอมพิวเตอร์เข้ามาใช้ อาจทำให้เกิดการกีดกันสายการบินแห่งชาติ ทำให้ยอดขายลดลงได้ นอกจากนี้ยังส่งผลไปถึงการขาดแคลนบุคลากรทางด้านคอมพิวเตอร์ด้วย</p>	<p>ด้วยเหตุผลเดียวกันกับเรื่องบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน ประเทศไทยควรมีทำที่รับพันธกรณีภาคีในกิจกรรมประเภทนี้ โดยกำหนดเงื่อนไขและข้อจำกัดใน Schedule of Binding เฉพาะรูปแบบการเข้าสู่ตลาดแบบ Commercial Presence ไว้ให้อยู่ภายใต้ ป.ว. 281 และกำหนดข้อยกเว้นเรื่อง MFN ในเรื่องการเรียกเก็บภาษีในอัตราที่แตกต่างกันด้วย</p>	<p><u>การเตรียมการด้านกฎหมาย</u> กำหนดเงื่อนไข คุณสมบัติที่ชัดเจน ในการที่พนักงานเจ้าหน้าที่จะใช้ดุลยพินิจพิจารณาอนุญาตให้ผู้ประกอบการต่างดาวเข้ามาประกอบการตาม ป.ว. 281</p>

สาขา/สาขาย่อย การค้าบริการขนส่ง ทางอากาศ	ผลกระทบต่อประเทศไทยจากร่างฯ GATS กรณีรับ/ไม่รับ/ระงับการรับพันธกรณี	ข้อเสนอแนะทำที่ของประเทศไทย	ข้อเสนอแนะการเตรียมการของประเทศไทย
	<p>- ผลทางกฎหมาย</p> <p>ในกิจกรรมการขายและการตลาดของการขนส่งทางอากาศไม่มีกฎหมายขนส่งทางอากาศควบคุมเฉพาะ แต่การประกอบการของผู้ประกอบการต่างชาติจะต้องอยู่ภายใต้ ป.ว. 281 โดยผู้ประกอบการต่างชาติจะต้องขออนุญาต โดยขออนุญาตขึ้นอยู่กับดุลพินิจของพนักงานเจ้าหน้าที่ ซึ่งจะได้รับผลกระทบจากพันธกรณีดังต่อไปนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. พันธกรณีเรื่อง MFN การที่ผู้ประกอบการต่างชาติรายใดได้รับสิทธิตาม ป.ว. 281 อาจเป็นผลให้สิทธินั้นตกแก่ภาคีทุกประเทศโดยผลของพันธกรณีเรื่อง MFN จากการตีความในทางกว้าง นอกจากนี้ ผลจากการประกาศใช้ระบบภาษีมูลค่าเพิ่ม ทำให้มีการเก็บภาษีในอัตราต่างกัน ขึ้นอยู่กับหลักต่างตอบแทนที่อาจถูกกล่าวอ้างเป็นการเลือกปฏิบัติได้ ทำให้ต้องมีการระบุดทกเว้นในเรื่องนี้</li> <li>2. พันธกรณีเรื่อง Market Access จากการที่แกตส์ กำหนดให้การให้ Market Access ต้องเป็นไปบนพื้นฐานของหลัก</li> </ol>		

สาขา/สาขาย่อย การค้าบริการขนส่ง ทางอากาศ	ผลกระทบต่อประเทศไทยจากร่าง GATS กรณีรับ/ไม่รับ/ชะลอการรับพันธกรณี	ข้อเสนอแนะทำของประเทศไทย	ข้อเสนอแนะการเตรียมการของประเทศไทย
	<p>MFN กล่าวคือจะต้องปฏิบัติแก่การค้าบริการของ ภาคีทุกประเทศโดยเท่าเทียมกัน ทำให้หากมีการ กำหนดการเปิดตลาดในกิจกรรมประเภทนี้ไว้ใน Schedule of Binding การให้อนุญาต ประกอบการในกิจกรรมประเภทนี้ ตาม ป.ว. 281 แก่ผู้ประกอบการต่างด้าวรายใด สิทธิดังกล่าวจะ ตกแก่ภาคีทุกประเทศ โดยผลของ MFN ที่มี แนวโน้มการตีความในทางกว้าง</p> <p>3. พันธกรณีเรื่อง National Treatment จากลักษณะการประกอบการของกิจกรรม ประเภทนี้ที่ต้องใช้การตั้งสำนักงานสาขา/ตัวแทน ซึ่งประเทศไทยให้สิทธิในการประกอบธุรกิจของคน ต่างด้าวต่างจากคนชาติ ดังนั้น หากรับพันธกรณี อาจเป็นเหตุให้ต้องให้สิทธิโดยเท่าเทียมกันระหว่าง คนชาติกับคนต่างด้าวในการตั้งสำนักงานสาขาได้ แต่เนื่องจากพันธกรณีจะผูกพัน ต่อเมื่อมีการให้การ ผูกพันตนในเรื่อง Market Access ไว้ใน Schedule และสามารถระบุเงื่อนไขและข้อจำกัด ไว้ได้ จึงสามารถระบุข้อจำกัดตาม ป.ว. 281 เพื่อ ป้องกันการอ้างพันธกรณีดังกล่าว</p>		

สาขา/สาขาย่อย การค้าบริการขนส่ง ทางอากาศ	ผลกระทบต่อประเทศไทยจากร่างฯ GATS กรณีรับ/ไม่รับ/ชะลอการรับพันธกรณี	ข้อเสนอแนะทำที่ของประเทศไทย	ข้อเสนอแนะการเตรียมการของประเทศไทย
	<p>4. พันธกรณีเรื่อง Progressive Liberalization เช่นเดียวกับกรณีบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน ที่ลักษณะกฎหมายให้รัฐชั้นนโยบายดุลพินิจในการพิจารณาอนุญาตให้บุคคลต่างด้าวเข้ามาตั้งสำนักงานสาขา/ตัวแทน ขณะที่พันธกรณีเรื่องการเปิดเสรีตามลำดับกำหนดให้มีการทบทวนการเปิดเสรีเป็นระยะ ๆ ทำให้เมื่อครบกำหนดระยะเวลา ประเทศไทยมีพันธกรณีที่จะต้องเพิ่มระดับของการเปิดเสรีโดยไม่มีโอกาสได้ชั้นนโยบายรัฐในการพิจารณา</p> <p><u>กรณีไม่รับพันธกรณี</u></p> <p>- ผลทางเศรษฐกิจ</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ทำให้ขาดโอกาสในการพัฒนาระบบคอมพิวเตอร์และบุคลากรจากการถ่ายทอดเทคโนโลยีของบริษัทต่างชาติ</li> <li>2. ขาดโอกาสที่จะไปแสวงประโยชน์จากการตั้งสำนักงานสาขาโดยเสรีในประเทศภาคีอื่น โดยผ่านระบบของแกตส์</li> <li>3. ทำให้สายการบินแห่งชาติไม่เสียส่วนแบ่งการตลาดจากการกีดกันผ่านระบบสำรองที่นั่งของประเทศอื่น</li> </ol>		

สาขา/สาขาย่อย การกำกับการขนส่ง ทางอากาศ	ผลกระทบต่อประเทศไทยจากร่าง GATS กรณีรับ/ไม่รับ/ชะลอการรับพันธกรณี	ข้อเสนอแนะทำของประเทศไทย	ข้อเสนอแนะการเตรียมการของประเทศไทย
<p>5. ระบบสำรองที่นั่ง ด้วยคอมพิวเตอร์</p>	<p>- ผลทางกฎหมาย 1. อาจได้รับการตอบโต้จากประเทศคู่ค้าด้วย มาตรการของกฎหมายภายใน 2. ทำให้ได้รับผลกระทบจากประเทศภาคี แกตส์ ซึ่งไม่สามารถให้สิทธิในลักษณะต่างตอบแทน ตามระบบเดิมแก่ไทยได้ เพราะประเทศเหล่านั้น ต้องปฏิบัติตามพันธกรณีในแกตส์</p> <p><u>กรณีรับพันธกรณี</u> - ผลทางเศรษฐกิจ 1. การเข้ามาโดยเสรีของผู้ประกอบการระบบ จะสร้างการกีดกันและลดส่วนแบ่งการตลาดของ สายการบินแห่งชาติ โดยผลของการสำรองที่นั่ง จากหน้าแรก ๆ ของระบบ 2. ทำให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีและพัฒนา บุคลากรด้านคอมพิวเตอร์ 3. เนื่องจาก บริษัท การบินไทย จำกัด ยัง ไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะรับการแข่งขันโดยเสรี ในกิจกรรมประเภทนี้ เพราะเพิ่งจะเริ่มต้นเข้าสู่ ระบบ Amadeus และต้องการเวลาในการ ตระเตรียมปัจจัยพื้นฐาน สำหรับรองรับการนำ ระบบ และพัฒนาระบบอีก 4-5 ปี หากเปิดเสรี</p>	<p>เนื่องจากผู้ประกอบการไทยยังมีประสิทธิภาพไม่เพียง พอที่จะรับการแข่งขันในกิจกรรมประเภทนี้ และ กฎหมายภายในยังคงมีลักษณะปิด จึงยังไม่ควรที่จะรับ พันธกรณีในเรื่องนี้ โดยชะลอการรับพันธกรณีไว้ ตามระยะเวลาที่สอดคล้องกับความพร้อมที่ผู้ประกอบ การไทยได้กำหนดไว้</p>	<p><u>การเตรียมการด้านการประกอบการ</u> 1. พยายามพัฒนาระบบ และปัจจัยพื้นฐานของระบบ Amadeus เพื่อเตรียมพร้อมรองรับการเปิดเสรีใน อนาคตหากเกิดขึ้น 2. พัฒนาบุคลากรเพื่อรองรับการขยายตัวของ กิจกรรม ประเภทนี้</p> <p><u>การเตรียมการด้านกฎหมาย</u> 1. ควรจะมีการปรับปรุงกฎหมายจากเดิมที่มีลักษณะ ปิดให้เป็นลักษณะของการเปิดกึ่งเปิด โดยส่วนที่เปิดให้อยู่ ภายใต้นโยบายของรัฐ โดยกำหนดเงื่อนไขให้เข้มงวด สำหรับผู้ประกอบการต่างดาวและกำหนดเงื่อนไข ดังกล่าวลงในตารางความผูกพัน เมื่อพร้อมที่จะเปิด ตลาดในกิจกรรมนี้</p>

สาขา/สาขาย่อย การค้าบริการขนส่ง ทางอากาศ	ผลกระทบต่อประเทศไทยจากร่างฯ GATS กรณีรับ/ไม่รับ/ชะลอการรับพันธกรณี	ข้อเสนอแนะทำของประเทศไทย	ข้อเสนอแนะการเตรียมการของประเทศไทย
	<p>ขณะนี้ ย่อมทำให้ยอดขายของการบินไทยลดลง และการพัฒนาระบบทำได้ไม่เต็มที่</p> <p>- ผลทางกฎหมาย กฎหมายภายในของประเทศไทยที่ควบคุมการประกอบกิจกรรมนี้คือ พ.ร.บ. โทรเลข โทรศัพท พ.ศ. 2477 มีลักษณะปิดโดยสิ้นเชิง คือ ห้ามประกอบการในลักษณะผู้อื่นได้ใช้ประโยชน์ด้วยการจะรับพันธกรณีจะต้องแก้กฎหมาย <u>กรณีไม่รับพันธกรณี</u></p> <p>- ผลทางเศรษฐกิจ</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ขาดโอกาสที่จะพัฒนาระบบและรับการถ่ายเทเทคโนโลยี</li> <li>2. อาจได้รับการตอบโต้ หรือผลกระทบทางเศรษฐกิจจากประเทศคู่ค้าที่เป็นเจ้าของระบบที่ต้องการให้ประเทศไทยเปิดตลาดเสรีในกิจกรรมประเภทนี้</li> </ol> <p>- ผลทางกฎหมาย</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. อาจทำให้ประเทศคู่ค้าเข้ามาตราทางกฎหมายภายในตอบโต้เพื่อเรียกร้องให้เปิดตลาด</li> <li>2. ระบบควบคุมตาม พ.ร.บ. โทรเลข โทรศัพท พ.ศ. 2477 จึงยังไม่มีคามจำเป็นที่จะ</li> </ol>		<p>2. ควรจะมีการออกกฎระเบียบ เพื่อเตรียมไว้ใช้ควบคุมเฉพาะกับการใช้ระบบคอมพิวเตอร์ในลักษณะเช่นนี้ เพื่อป้องกันการใช่วิธีการของระบบในการกีดกันทางการค้า</p>



สาขา/สาขาย่อย การค่าบริการขนส่ง ทางอากาศ	ผลกระทบต่อประเทศไทยจากร่างฯ GATS กรณีรับ/ไม่รับ/ระลอกการรับพันธกรณี	ข้อเสนอแนะที่ประเทศไทย	ข้อเสนอแนะการเตรียมการของประเทศไทย
<p>6. บริการอื่น ๆ ที่ เกี่ยวกับการขนส่ง ทางอากาศ</p> <p>ก) บริการลานจอด</p>	<p>ต้องเปลี่ยนแปลงจากผลของแกตส์ (แต่อาจมีการ เปลี่ยนแปลง เพื่อรองรับการใช้ระบบของผู้ประกอบ การไทยเอง)</p> <p><u>กรณีรับพันธกรณี</u></p> <p>- ผลทางเศรษฐกิจ</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ทำให้เกิดการบริการซ้ำซ้อนไม่คุ้มทุนและ เกิดปัญหาในเรื่องพื้นที่ลานจอด</li> <li>2. เกิดการขาดแคลนแรงงาน</li> <li>3. แย่งส่วนแบ่งตลาดของผู้ประกอบการไทย</li> </ol> <p>- ผลทางกฎหมาย</p> <p>เนื่องจากกิจกรรมนี้ไม่ได้ถูกระบุให้อยู่ในบังคับ พันธกรณีของแกตส์ จึงไม่ได้รับผลกระทบจาก พันธกรณีแต่อย่างใด อย่างไรก็ตาม หากประเทศ ไทยยอมรับพันธกรณี โดยกำหนดความผูกพันใน Schedule ก็ย่อมได้รับผลจากพันธกรณีเรื่อง ต่าง ๆ ในลักษณะเดียวกันกับบริการซ่อมบำรุง อากาศยาน เนื่องจากโครงสร้างการควบคุมใน</p>	<p>จากการวิเคราะห์ประสิทธิภาพของผู้ประกอบการ ไทยพบว่าสามารถรับการแข่งขันโดยเสรีได้ กิจกรรมนี้จึงเป็นข้อต่อรองที่จะใช้แลกเปลี่ยนในการ เจรจาในสาขาบริการอื่นหรือประเด็นอื่นได้ โดยใช้ เป็นข้อเสนอที่จะเปิดตลาดในบริการที่เพื่อแลกเปลี่ยน กับผลประโยชน์อื่น</p>	<p>ข้อเสนอแนะการเตรียมการเป็นทำนองเดียวกันกับ บริการซ่อมบำรุงอากาศยาน</p>

สาขา/สาขาย่อย การให้บริการขนส่ง ทางอากาศ	ผลกระทบต่อประเทศไทยจากร่างฯ GATS กรณีรับ/ไม่รับ/ระลอกการรับพันธกรณี	ข้อเสนอแนะทำที่ของประเทศไทย	ข้อเสนอแนะการเตรียมการของประเทศไทย
ข) เคมีน้ำมันอากาศยาน	<p>กฎหมายภายในมีลักษณะเดียวกัน <u>กรณีไม่รับพันธกรณี</u> เนื่องจากกิจกรรมนี้ไม่ได้อยู่ในบังคับของแกตส์ การไม่รับพันธกรณีในเรื่องนี้ จึงไม่เกิดผลกระทบ อย่างไร ๆ แก่ประเทศไทย</p> <p><u>กรณีรับพันธกรณี</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ผลทางเศรษฐกิจ <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ราคาน้ำมันจะลดต่ำลงจากการตัดราคา</li> <li>2. เกิดการบริการเช่าเครื่องบินคุ้มทุน</li> <li>3. อาจเกิดปัญหาการนัดหยุดงาน ก่อความ เสียหาย</li> </ol> </li> <li>- ผลทางกฎหมาย เนื่องจากเป็นกิจกรรมที่ไม่ถูกระบุให้อยู่ภายใต้ บังคับของแกตส์ จึงไม่มีผลกระทบต่อกฎหมาย ปัจจุบันแต่อย่างไร</li> </ul> <p><u>กรณีไม่รับพันธกรณี</u> เนื่องจากไม่ใช่กิจกรรมในบังคับพันธกรณี แกตส์ จึงไม่มีผลกระทบอย่างไร ๆ หากไม่ได้รับ พันธกรณี</p>	จากลักษณะกิจกรรมที่ไม่เหมาะสม จะมีผู้ประกอบ การหลายราย และลักษณะกฎหมายไทยเองเปิด สำหรับผู้ประกอบการต่างดาว จึงไม่จำเป็นต้อง ผูกพันคนในพันธกรณีนี้	<p><u>การเตรียมการด้านการประกอบการ</u> ลักษณะการผูกขาดโดยรัฐที่เป็นอยู่ในปัจจุบันนี้ เหมาะสมกับสถานการณ์ดีแล้ว <u>การเตรียมการด้านกฎหมาย</u> ควรมีการพิจารณากำหนดหลักเกณฑ์กฎหมาย ให้ควบคุมชัดเจนถึงสิทธิของคนต่างดาว ในการ ประกอบกิจกรรมประเภทนี้</p>

สาขา/สาขาย่อย การค้าบริการขนส่ง ทางอากาศ	ผลกระทบต่อประเทศไทยจากร่างฯ GATS กรณีรับ/ไม่รับ/ชะลอการรับพันธกรณี	ข้อเสนอแนะทำที่ของประเทศไทย	ข้อเสนอแนะการเตรียมการของประเทศไทย
<p>ก) คลังสินค้า</p> <p>ง) ครัวการบิน</p>	<p><u>กรณีรับพันธกรณี</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ผลทางเศรษฐกิจ               <ol style="list-style-type: none"> <li>1. เกิดบริการซ้ำซ้อน ไม่คุ้มค่าทางเศรษฐกิจ</li> <li>2. พื้นที่สนามบินไม่พอรองรับ</li> </ol> </li> <li>- ผลทางกฎหมาย               <p>เนื่องจากเป็นกิจกรรมที่ไม่อยู่ในบังคับของภาคนี้ จึงไม่ได้รับผลกระทบแต่อย่างใด</p> </li> </ul> <p><u>กรณีไม่รับพันธกรณี</u></p> <p>เนื่องจากไม่อยู่ในบังคับภาคนี้ การไม่รับพันธกรณีจึงไม่ได้รับผลกระทบแต่อย่างใด</p> <p><u>กรณีรับพันธกรณี</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ผลทางเศรษฐกิจ               <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ทำให้ผู้ประกอบการไทยสามารถไปแสวงประโยชน์ในประเทศภาคีอื่นได้ โดยผ่านระบบภาคี</li> <li>2. สร้างบุคลากรด้านโภชนาการ</li> <li>3. ผลเสียคือ อาจเกิดบริการซ้ำซ้อน พื้นที่ท่าอากาศยานไม่เพียงพอ</li> </ol> </li> </ul>	<p>เป็นท่านองเดียวกันกับการเติมน้ำมันอากาศยาน</p> <p>เนื่องจากกิจกรรมนี้เป็นกิจกรรมที่ผู้ประกอบการไทยมีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะรับการ แข่งขัน และลักษณะของกิจกรรมเองจำกัดจำนวนผู้ประกอบการในตลาดให้มีความพร้อมที่จะเปิดเสรีภายในระบบภาคี</p>	<p><u>การเตรียมการของผู้ประกอบการ</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. พัฒนาประสิทธิภาพการผลิตและลดต้นทุน</li> <li>2. เพิ่มการพัฒนาบุคลากรในด้านโภชนาการ</li> </ol> <p><u>การเตรียมการด้านกฎหมาย</u></p> <p>ควรมีการวางแผนนโยบาย หรือกฎเกณฑ์ควบคุมให้ชัดเจนขึ้น เพื่อรองรับหากมีการเปิดเสรีขึ้นในอนาคต</p>