

**ธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ**

**สรุปแนวโน้มธุรกิจ**

(SIC: H511000 การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ)

ในระยะ 1 ปีถัดจากนี้คาดว่าธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทางอากาศจะมีแนวโน้ม **“ค่อนข้างดี”** โดยมีแรงหนุนมาจากการเติบโตของจำนวนนักท่องเที่ยว พฤติกรรมของผู้โดยสารที่หันมาเดินทางทางอากาศด้วยราคาต่ำกว่าโปรโมชันที่ต่ำ และความคุ้มค่าจากระยะเวลาเดินทางที่ลดลงเมื่อเทียบกับการเดินทางประเภทอื่น อีกทั้งต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงที่ยังอยู่ในระดับต่ำซึ่งช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายของธุรกิจได้ อย่างไรก็ตาม ธุรกิจต้องเผชิญกับการแข่งขันที่เข้มข้น โดยเฉพาะการแข่งขันจากธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ นอกจากนี้ยังเผชิญปัจจัยเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนจากรายได้ที่เป็นเงินตราต่างประเทศ การขาดแคลนบุคลากรที่มีประสบการณ์ทั้งนักบิน และวิศวกร รวมถึงความน่าเชื่อถือของธุรกิจสายการบินภายในประเทศหลังการถูกปรับลดมาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO)

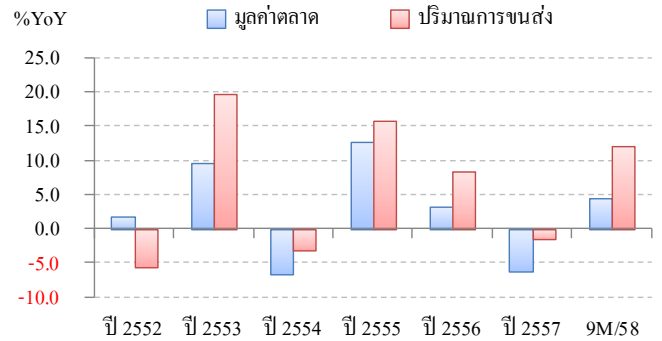
**ภาพรวมของธุรกิจ**

การขนส่งทางอากาศ เป็นหนึ่งในช่องทางที่เริ่มมีบทบาทต่อระบบโลจิสติกส์เพิ่มสูงขึ้น สะท้อนจากสัดส่วนปริมาณการขนส่งทางอากาศต่อ GDP ที่ทยอยเพิ่มสูงขึ้นจาก 1.5% ในปี 2551 เป็น 1.8% ในช่วง 3 ไตรมาสแรกของปี 2558 ส่วนหนึ่งเป็นเพราะรูปแบบการขนส่งดังกล่าวค่อนข้างมีประสิทธิภาพ รวดเร็ว ปลอดภัย และที่สำคัญด้วยอัตราค่าขนส่งมีแนวโน้มปรับลดลง จึงเป็นผลให้ปริมาณการขนส่งทางอากาศปรับเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด โดยเฉพาะการขนส่งผู้โดยสาร ขณะเดียวกันก็ส่งผลให้ธุรกิจสายการบินเชิงพาณิชย์เติบโตเพิ่มขึ้นเช่นกัน สะท้อนจากตัวเลขเที่ยวบินในปี 2558 เพิ่มขึ้น 17.6% เมื่อเทียบกับปีก่อน โดยมีจำนวนเที่ยวบิน 17,204 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ซึ่งกว่า 81.1% เป็นการให้บริการขนส่งผ่านสนามบินในสังกัดของ บมจ.ท่าอากาศยานไทยจำนวน 6 แห่ง<sup>1</sup> ที่เหลืออีก 28 แห่งเป็นสนามบินในสังกัดกรมการบินพลเรือน

ภาพรวมธุรกิจขนส่งทางอากาศในปี 2558 ยังคงเติบโตได้ สะท้อนจากมูลค่า GDP ของภาคขนส่งทางอากาศในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2558 ยังคงขยายตัวที่ 4.5% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2557 ซึ่งขยายตัวต่ำกว่าด้านปริมาณการขนส่ง ทั้งนี้เป็นผลมาจากจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มสูงขึ้น พฤติกรรมของผู้บริโภคที่หันมาเดินทางหรือขนส่งสินค้าด้วยอากาศยาน ขณะที่ราคาการขนส่งทางอากาศมีแนวโน้มต่ำลงด้วยการแข่งขันจัดโปรโมชันของผู้ประกอบการ รวมถึงต้นทุนขนส่งที่ปรับลดลง

<sup>1</sup> ได้แก่ สนามบินสุวรรณภูมิ ดอนเมือง เชียงใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต และเชียงใหม่

**รูปที่ 1** อัตราการเติบโตของ GDP ภาคขนส่งทางอากาศ



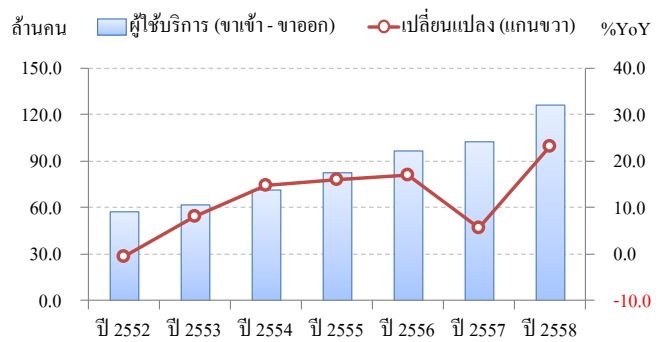
ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

**สถานการณ์ความต้องการโดยสารทางอากาศ**

ภาพรวมอุตสาหกรรมการบินโลกในปี 2558 สามารถเติบโตได้อย่างต่อเนื่อง สะท้อนจากรายงานของ International Air Transportation Association (IATA) ที่เผยถึงจำนวนผู้โดยสารของสายการบินทั่วโลกในปี 2558 มีจำนวนกว่า 3.5 พันล้านคน เติบโต 6.7% จากปีก่อน โดยภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกเป็นภูมิภาคที่มีอัตราการขยายตัวสูงที่สุดกว่า 8.1% โดยเฉพาะจากการเติบโตของผู้โดยสารชาวจีนและอินเดีย

ขณะที่ประเทศไทยได้แรงหนุนหลักจากการขยายตัวของจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ การเดินทางของคนในประเทศ ประกอบกับแรงจูงใจจากการทำโปรโมชันให้ราคาตั๋วโดยสารมีราคาที่ต่ำกว่าหรือใกล้เคียงกับการเดินทางด้วยรถโดยสาร ส่งผลให้ภาพรวมความต้องการโดยสารทางอากาศของไทยเติบโตตามไปด้วย ดังจะสะท้อนได้จากจำนวนผู้โดยสารผ่านสนามบินทั้ง 34 แห่ง (นับรวมทั้งขาเข้าและขาออก) ที่มีจำนวนถึง 126.4 ล้านคน เพิ่มขึ้น 23.1% แบ่งเป็น ผู้โดยสารระหว่างประเทศ 63.4 ล้านคน (เติบโต 20.7%) และผู้โดยสารภายในประเทศ 63.0 ล้านคน (เติบโต 25.6%) คิดเป็นจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 141 คนต่อเที่ยวบิน ซึ่งสูงขึ้นจากปีก่อนและสูงกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมการบินโลกที่ 104 คนต่อเที่ยวบิน

**รูปที่ 2** จำนวนผู้ใช้บริการสนามบินในประเทศ (ขาเข้าและขาออก) ทั้งหมด 34 แห่ง



ที่มา : บมจ. ท่าอากาศยานไทย และกรมการบินพลเรือน

**ตารางที่ 1** เปรียบเทียบราคาค่าโดยสารของเส้นทางท่องเที่ยวหลัก

ราคา (บาท/เที่ยว)	รถโดยสาร ประจำทาง	Low Cost Airline		Full Service Airline	
		โปรโมชัน	ปกติ	โปรโมชัน	ปกติ
กรุงเทพฯ - กูเก็ด	938	720	1,623	1,867	3,450
กรุงเทพฯ - เชียงใหม่	778	720	1,328	1,403	2,910
กรุงเทพฯ - กระบี่	903	653	1,428	1,305	3,315
กรุงเทพฯ - หาดใหญ่	1,095	720	1,600	1,243	1,900
กรุงเทพฯ - อุดรธานี	481	487	1,450	852	1,450

ที่มา : จากการรวบรวม

**สถานการณ์การให้บริการของผู้ประกอบการ**

สำหรับปี 2558 จากแนวโน้มความต้องการโดยสารทางอากาศที่เพิ่มสูงขึ้น ทำให้ผู้ประกอบการในธุรกิจเพิ่มจำนวนเที่ยวบินเพื่อรองรับความต้องการดังกล่าว โดยในปี 2558 มีจำนวนเที่ยวบิน 897,000 เที่ยวบิน คิดเป็น 17.6% จากปีก่อน ซึ่งเป็นการให้บริการของสายการบินในประเทศ 505,486 เที่ยวบิน คิดเป็น 56.4% ที่เหลือเป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศ

**ตารางที่ 2** จำนวนเที่ยวบิน จำแนกประเภทตามการเดินทาง

สนามบินในสังกัด	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยว)		สัดส่วน (%)		%YoY 2558
	ปี 2557	ปี 2558	ปี 2557	ปี 2558	
ท่าอากาศยานไทย	624,169	727,750	81.8	81.1	16.6
- ระหว่างประเทศ	325,312	375,370	42.7	41.8	15.4
- ในประเทศ	298,857	352,380	39.2	39.3	17.9
การบินพลเรือน และเอกชน	138,548	169,250	18.2	18.9	22.2
- ระหว่างประเทศ	11,441	16,144	1.5	1.8	41.1
- ในประเทศ	127,107	153,106	16.7	17.1	20.5
รวมสนามบิน 34 แห่ง	762,717	897,000	100.0	100.0	17.6
- ระหว่างประเทศ	336,753	391,514	44.2	43.6	16.3
- ในประเทศ	425,964	505,486	55.8	56.4	18.7

ที่มา : บมจ. ท่าอากาศยานไทย และกรมการบินพลเรือน

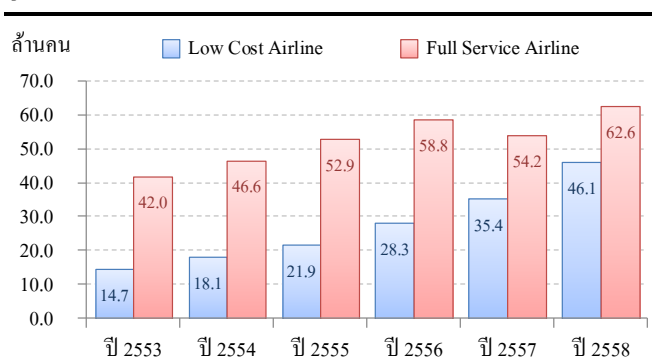
จากจำนวนเที่ยวบินข้างต้น พบว่าส่วนใหญ่ยังคงใช้บริการผ่านท่าอากาศยานหลัก คือ สนามบินสุวรรณภูมิ รองลงมา คือ ดอนเมือง กูเก็ด เชียงใหม่ และกระบี่ ตามลำดับ ซึ่งที่หมายดังกล่าวยังคงเป็นสถานที่ท่องเที่ยวหรือแหล่งติดต่อทางการค้าการลงทุนที่สำคัญ ขณะที่สนามบินในเส้นทางรองหลายแห่งได้มีจำนวนเที่ยวบินหรือการเปิดเส้นทางบินใหม่มากขึ้น ส่วนหนึ่งมาจากผู้ประกอบการบางรายเล็งเห็นโอกาสจากการเพิ่มตลาดหรือเพื่อดึงดูดจำนวนผู้โดยสารมาจากภาคขนส่งทางบกด้วยผลของค่านิยมจากการท่องเที่ยวภายในจังหวัดนั้นๆ โดยเฉพาะการเพิ่มเที่ยวบินในจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ อาทิ ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ นครราชสีมา และเลย เป็นต้น ซึ่งมีจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินที่เร่งตัวขึ้นมาก

**ลักษณะตลาดและภาพรวมการแข่งขันของผู้ประกอบการ**

ทั้งนี้ธุรกิจสายการบินที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศภายในประเทศไทย (Domestic Flight) ในช่วงที่ผ่านมาเมื่ออยู่ 6 สายการบินหลัก จำแนกตลาดและการแข่งขันของผู้ประกอบการ ได้ดังนี้

**การแข่งขันระหว่างสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ<sup>2</sup> และสายการบินต้นทุนต่ำ<sup>3</sup>** ในเส้นทางการบินในประเทศค่อนข้างเข้มข้น เนื่องจากในช่วงที่ผ่านมาธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำได้เร่งตัวขึ้นอย่างมาก แสดงได้จากส่วนแบ่งตลาดจากจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นจาก 29.3% ในปี 2555 เป็น 42.4% ในปี 2558 ทำให้ผู้ประกอบการสายการบินเต็มรูปแบบค่อยๆ สูญเสียส่วนแบ่งตลาดให้กับสายการบินต้นทุนต่ำ เนื่องจากไม่สามารถแข่งขันด้านราคาได้ ประกอบกับการขยายฝูงบินและการเพิ่มเส้นทางการบินของสายการบินต้นทุนต่ำสามารถทำได้ง่ายกว่า โดยเฉพาะการใช้เครื่องบินขนาดเล็กซึ่งเหมาะสมกับเส้นทางที่มีระยะสั้น ส่งผลให้ธุรกิจสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบต้องปรับกลยุทธ์เพื่อให้ทันต่อรูปแบบการแข่งขัน อาทิ การจัดตั้งสายการบินที่ให้บริการกึ่งเต็มรูปแบบ (Light Premium Airline) การปรับปรุงภาพลักษณ์ การลดระดับราคาหรือตั้งราคาประหยัดสำหรับการจองล่วงหน้า อีกทั้งการขยายเส้นทางการบินไปยังจังหวัดต่างๆ เพื่อจูงใจและให้ผู้บริโภคมองเลือกมากขึ้น

**รูปที่ 3** จำนวนผู้โดยสาร จำแนกประเภทตามตลาดของธุรกิจ



หมายเหตุ : ข้อมูลสายการบินของไทย 6 สนามบินนานาชาติหลักของไทย

ที่มา : บมจ. ท่าอากาศยานไทย

**การแข่งขันภายในกลุ่มสายการบินต้นทุนต่ำ** สำหรับเส้นทางการบินในประเทศจะมีการแข่งขันที่สูงกว่ากลุ่มสายการบินเต็มรูปแบบ เนื่องจากเส้นทางการบินในประเทศใช้ระยะเวลาเดินทางค่อนข้างสั้น และหากนำการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางเข้ามาพิจารณาด้วย จะทำให้ปัจจัยด้านราคาเข้ามามีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของผู้บริโภคค่อนข้างมาก

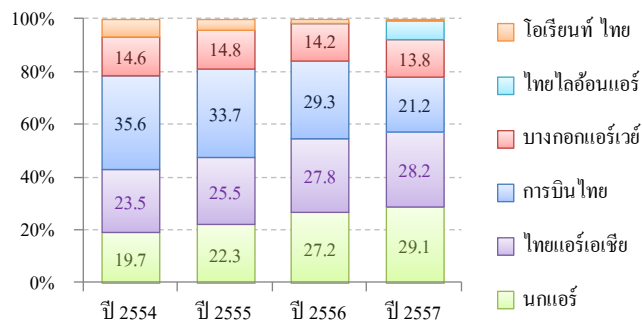
<sup>2</sup> สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ (Full Services Airline) มี 2 สายการบิน ได้แก่ การบินไทย (รวมไทยสมายล์) และบางกอกแอร์เวย์ ซึ่งเน้นการให้บริการที่ครบวงจร

<sup>3</sup> สายการบินต้นทุนต่ำหรือสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airline) มี 4 สายการบิน คือ นกแอร์ ไทยแอร์เอเชีย ไทยไลอ้อนแอร์ และโอเรียนทอล

นอกจากนี้ การเพิ่มขึ้นของจำนวนเที่ยวบิน หรือการเพิ่มขึ้นของผู้ประกอบการยังทำให้ภาวะตลาดอสังหาริมทรัพย์ สดชื่นจากการเข้าตลาดของผู้ประกอบการรายใหม่ โดยในช่วงปลายปี 2556 บจก. ไทยไลอ้อนแอร์ ได้เริ่มบินเชิงพาณิชย์ซึ่งส่งผลให้ปี 2557 ส่วนแบ่งจำนวนผู้โดยสารของผู้ประกอบการรายเดิมลดลงจากปีก่อนหน้า ทำให้รายได้ปรับตัวลดลง อีกทั้งการทำให้โปรโมชันของผู้ประกอบการอย่างต่อเนื่องทำให้อัตรากำไรขั้นต้นของผู้ประกอบการรายเดิมปรับลดลงตามไปด้วย

จัดตั้งสายการบินใหม่ โดยในช่วง 4 ปีที่ผ่านมา (ปี 2555 - 2558) มีอากาศยานเชิงพาณิชย์ที่จดทะเบียนในไทยเพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละ 7.0% โดยในปี 2558 มีทั้งสิ้น 395 ลำ นอกจากนี้ยังมีปัจจัยเสี่ยงอื่นๆ อาทิ ปัญหาความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนจากรายได้ที่เงินตราต่างประเทศ การขาดแคลนบุคลากร โดยเฉพาะนักบินและวิศวกรที่มีประสบการณ์และชั่วโมงบินสูง รวมถึงการถูปรับลดมาตรฐานจากกฎระเบียบที่ไม่สอดคล้องตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

**รูปที่ 4** สัดส่วนผู้โดยสารที่เดินทางภายในประเทศ จำแนกตามสายการบินหลัก



หมายเหตุ : ผู้ประกอบการ 6 สายการบินหลักที่ให้บริการเดินทางอากาศภายในประเทศ  
ที่มา : กรมการบินพลเรือน และ บมจ. สายการบินนกแอร์

**แนวโน้มการเติบโตของธุรกิจ**

แนวโน้มธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทางอากาศในปี 2559 คาดว่ายังสามารถขยายตัวได้ดี โดยมีแรงหนุนสำคัญมาจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเป็นหลัก โดยสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย คาดว่าในปี 2559 จะมีนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้ามาราว 32.5 - 34.0 ล้านคน เพิ่มขึ้น 8.0% - 13.0% จากปี 2558 สอดคล้องกับ บมจ. ท่าอากาศยานไทย ที่คาดการณ์ว่าจะมีผู้โดยสารใน 6 สนามบินหลักใช้บริการเพิ่มขึ้นไม่ต่ำกว่า 10% เมื่อเทียบกับปี 2558 หรือมากกว่า 117 ล้านคน อีกทั้งแรงหนุนจากการจัดโปรโมชันราคาตั๋วโดยสารของผู้ประกอบการบริการเสริมระหว่างสายการบินกับโรงแรมที่พักและบริษัทรถเช่า ยิ่งช่วยดึงดูดจำนวนผู้โดยสารให้เดินทางทางอากาศมากยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ ธุรกิจยังมีปัจจัยเสริมอื่นๆ อาทิ ต้นทุนน้ำมันดิบที่ยังอยู่ในระดับต่ำและมีแนวโน้มลดลง ซึ่งเป็นผลให้ผู้ประกอบการสามารถจัดโปรโมชันหรือปรับลดราคาตั๋วโดยสารได้ อีกทั้งการเปิดเสรีการบินอาเซียน และการเป็นตลาดการบินร่วมอาเซียน รวมถึงมาตรการจากภาครัฐ อาทิ การกระตุ้นตลาดท่องเที่ยว โครงการร่วมภาคธุรกิจขยายเส้นทางการบิน การลดค่าธรรมเนียมสนามบิน และความเชื่อมั่นที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นจากการลงทุนขึ้นพื้นฐานในภาคขนส่งทางอากาศ เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม ธุรกิจยังต้องเผชิญปัจจัยเสี่ยงจากการแข่งขันที่เข้มข้นตามแนวโน้มการขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำ จำนวนฝูงบิน และการ