แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรม ปี 2567-69

บริการขนส่งทางอากาศ



กุมภาพันธ์ 2567

วิจัยกรุงศรี

ผู้เขียน

ปิยะนุช สถาพงศ์ภักดี

นักวิเคราะห์อาวุโส

piyanuj.zthapongpakdee@krungsri.com
+662 296 2942

krungsri Research

เครือ MUFG หนึ่งใน สถาบันการเงินที่ใหญ่ที่สุดของโลก

Subscribe Us

สมัครสมาชิกวิจัยกรุงศรี...

krungsri.research@krungsri.com

คำสงวนสิทธิ์

เนื้อหาและข้อมูลใดๆ ทั้งหมดที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ หากมิได้ระบุไว้เป็นอย่างอื่น ถือเป็นลิขสิทธิ์ของวิจัยกรุงศรี ห้ามมิให้ผู้ใดกระทำการใดๆ เกี่ยวข้องกับเนื้อหา สำเนา หรือดัดแปลงแก่บุคคลอื่นโดยมิได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจากวิจัยกรุงศรี รายงานฉบับนี้จัดทำขึ้นโดยอาศัยข้อมูลจากแหล่งที่เชื่อหรือควรเชื่อว่ามีความน่าเชื่อถือ อย่างไรก็ตาม วิจัยกรุงศรีไม่อาจรับรองความครบถ้วนสมบูรณ์หรือความถูกต้องของข้อมูลดังกล่าว อีกทั้งไม่รับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งทางตรงหรือทางอ้อมจากการใช้รายงานฉบับนี้หรือเนื้อหาในรายงานฉบับนี้ ข้อมูล ความคิดเห็น และการประมาณการที่ปรากฏในรายงานนี้ถือเป็นความคิดเห็นของวิจัยกรุงศรี ไม่จำเป็นต้องสอดคล้องกับ ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) และบริษัทในเครือ ความคิดเห็นในรายงานฉบับนี้เป็นไปตามสถานการณ์ปัจจุบัน ณ วันที่มีการเผยแพร่รายงาน วิจัยกรุงศรีขอสงวนสิทธิ์ในการเปลี่ยนแปลงโดยมิต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า

EXECUTIVE SUMMARY



ธุรกิจขนส่งทางอากาศมีแนวโน้มฟื้นสู่ระดับก่อนเกิดโรคโควิด-19 ภายในปี 2568 จากความต้องการเดินทางทางอากาศที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง โดยมีปัจจัยสนับสนุน อาทิ กำลังซื้อของผู้บริโภคที่จะปรับดีขึ้นตามการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก ทำให้ความต้องการเดินทางท่องเที่ยวมีมากขึ้น การเติบโตของเศรษฐกิจไทยโดยมีแรงขับเคลื่อนจากภาคท่องเที่ยว ซึ่งคาดว่าภาครัฐจะทยอยออกมาตรการกระตุ้นการเดินทางของกลุ่มเป้าหมายที่มีศักยภาพ เช่น กลุ่มผู้ต้องการพำนักระยะยาว กลุ่มรักสุขภาพ/สูงอายุ กลุ่มแข่งขันกีฬา กลุ่ม MICE และกลุ่มผู้ต้องการใช้บริการทางการแพทย์ ส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมาไทยจะสูงถึง 43 ล้านคนภายในปี 2569 นอกจากนี้ ภาครัฐยังมีแผนพัฒนาท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องเพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารและการจราจรทางอากาศที่จะเพิ่มขึ้นในระยะข้างหน้า ขณะที่ผู้ประกอบธุรกิจสายการบินมีแนวโน้มเร่งขยายฝูงบิน เพิ่มเที่ยวบินและเพิ่มจุดบินเพื่อรักษาส่วนแบ่งตลาดและรายได้ในระยะยาว

ปัจจัยท้าทายของธุรกิจจะมาจาก (1) ภาวะเศรษฐกิจโลกฟื้นตัวช้า (2) ไทยอาจถูกชิงส่วนแบ่งตลาดด้านการท่องเที่ยวจากประเทศคู่แข่ง ลดความต้องการเดินทางมาไทยและการใช้บริการสายการบินของไทย (3) ความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์โลกในหลายพื้นที่อาจทำให้ต้นทุนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงปรับสูงขึ้น และลดความต้องการเดินทางของนักท่องเที่ยวบางกลุ่ม (4) การแข่งขันรุนแรงจากผู้ให้บริการรายใหญ่และรายใหม่ และ (5) ภาระต้นทุนที่เพิ่มขึ้นจากการปฏิบัติตามเกณฑ์/ พันธกรณี/ข้อบังคับตามมาตรฐานสากล ปัจจัยข้างต้นอาจกดดันผลกำไรของธุรกิจ

มุมมองวิจัยกรุงศรี

วิจัยกรุงศรีประเมินทิศทางของผู้ประกอบธุรกิจขนส่งทางอากาศ ดังนี้

- ท่าอากาศยาน: **คาดว่ารายได้จะฟื้นตัวจากจำนวนผู้โดยสารและเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นต่อเนื่อง** โดยผู้ประกอบการจะกลับมารับรู้รายได้หลังครบกำหนดระยะเวลาผ่อนปรนให้ลูกค้ายืดเวลาชำระเงิน (เช่น สายการบินและร้านค้า) ในช่วง COVID-19 ทั้งยังมีข้อได้เปรียบจากการเป็นผู้ผูกขาดของธุรกิจท่าอากาศยานและรายได้ค่าธรรมเนียมต่างๆ เช่น ค่าธรรมเนียมการขึ้น-ลงของอากาศยาน (Landing Charge) ค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน (Parking Charge) ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Passenger Service Charge) และค่าสิ่งอำนวยความสะดวก (Aircraft Service Charge) รวมถึงการให้สัญญาสัมปทานที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกในสนามบิน เช่น บริการอาหารหรือครัวการบิน บริการขนส่งสัมภาระ บริการร้านค้า/ร้านอาหารหรือพื้นที่ค้าปลีกให้เช่า และยังได้ประโยชน์จากแผนลงทุนโครงการด้านการบินของภาครัฐ ส่งผลให้รายได้มีโอกาสเติบโตต่อเนื่องและสม่ำเสมอ

- **ผู้ให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ: รายได้มีแนวโน้มฟื้นตัวต่อเนื่อง** ตามจำนวนผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าที่คาดว่าจะปรับดีขึ้นตามการฟื้นตัวของเศรษฐกิจและภาคท่องเที่ยว รวมถึงรายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวเนื่อง อาทิ การรับฝากและกระจายสินค้า การจำหน่ายสินค้าที่ระลึก การรับบริหารจัดการขนส่งผู้โดยสาร สินค้า และพิธีการศุลกากรต่างๆ ผู้ประกอบการที่มีศักยภาพมีแนวโน้มหาพันธมิตรที่มีเครือข่ายการบินครอบคลุมพื้นที่หลายเส้นทาง เพื่อเสริมความแข็งแกร่งของกิจการ อย่างไรก็ตาม ธุรกิจมีแนวโน้มเผชิญการแข่งขันรุนแรงด้านราคาเพื่อชิงส่วนแบ่งตลาดผู้โดยสารจากคู่แข่งในประเทศและสายการบินต่างชาติที่เข้ามาทำตลาดในไทย
- **ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ: คาดว่ารายได้จะเติบโตต่อเนื่อง** ตามการเติบโตของภาคการผลิตและการค้าซึ่งรวมถึงการค้าออนไลน์ ผู้ประกอบการบางรายยังมีความร่วมมือกับพันธมิตรรับจัดการขนส่งสินค้าซึ่งมีทั้งลูกค้าและปริมาณสินค้าในมือ จึงช่วยหนุนการเติบโตของธุรกิจ อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการที่มีอากาศยานขนาดเล็กส่วนใหญ่มีเงินทุนจำกัด และต้องแข่งขันกับธุรกิจขนส่งผู้โดยสารที่มีบริการขนส่งสินค้าร่วมด้วย นอกจากนี้ ผู้ใช้บริการบางส่วนอาจหันไปใช้บริการทางเรือที่ค่าระวางขนส่งปรับลดลงสู่ระดับก่อน COVID จึงมีโอกาสเผชิญปัญหาสภาพคล่อง



ข้อมูลพื้นฐาน

การขนส่งทางอากาศ (Air Transport) **จัดเป็นโครงสร้างพื้นฐานประเภทหนึ่งที่มีบทบาทสำคัญทั้งด้านเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ** มีข้อได้เปรียบด้านความรวดเร็ว ช่วยลดเวลาเดินทาง และสามารถเข้าถึงพื้นที่ทุรกันดารซึ่งการขนส่งแบบอื่นทำได้ยาก ทั้งยังเป็นรูปแบบการเดินทางที่ปลอดภัยที่สุด [1/] ถึงจุดหมายปลายทางได้ตามเวลาที่กำหนด จึงได้รับความนิยมมากขึ้นในทุกภูมิภาคทั่วโลก สะท้อนจากการพัฒนาสนามบินพาณิชย์ที่ทันสมัยต่อเนื่อง การสร้างเครื่องบินขนาดใหญ่และสมรรถภาพสูงเพื่อบรรทุกผู้โดยสารและบรรจุสินค้าได้มากขึ้น การพัฒนาเครื่องมือขนส่งที่ทันสมัย ตลอดจนการขยายและปรับปรุงคลังสินค้าบริเวณท่าอากาศยานเพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งของธุรกิจ อย่างไรก็ตาม ข้อเสียเปรียบของการขนส่งทางอากาศ อาทิ ค่าใช้จ่ายต่อหน่วยสูงกว่าเมื่อเทียบกับการขนส่งประเภทอื่น ทั้งยังต้องการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานจำนวนมากเพื่อรองรับรูปแบบการขนส่งทั้งระบบ

ประเภทของการขนส่งทางอากาศ แบ่งได้ 4 กลุ่ม ดังนี้

1) **กลุ่มขนส่งผู้โดยสาร** (Passenger carriers) จะใช้อากาศยานที่มีห้องโดยสารและเครื่องอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร รายได้หลักมาจากค่าตั๋วโดยสารและบริการเสริมในเที่ยวบิน โดยสายการบินอาจจำหน่ายตั๋วโดยสารบางส่วนแก่ตัวแทนนำเที่ยว (Tour agent) ในราคาพิเศษ (Wholesale price) ตามเส้นทางบินทั้งปี เพื่อให้มีรายได้ที่แน่นอน

2) **กลุ่มขนส่งสินค้า** (Cargo services carriers) **พัสดุและสินค้าเร่งด่วน** (Air express services) จะใช้อากาศยานขนส่ง (Freighter) ที่มีเครื่องมือ อุปกรณ์และเทคโนโลยีในการขนถ่ายสินค้า รายได้หลักมาจากค่าบริการขนส่งสินค้าและพิธีการศุลกากร ประเภทสินค้าที่ขนส่งได้แก่ สินค้าทั่วไป (General cargo) สินค้าที่ต้องการการดูแลเป็นพิเศษ (Special cargo) สินค้าของบริษัทการบิน (Service cargo เช่น อุปกรณ์ช่าง ชิ้นส่วนอะไหล่อากาศยาน) รวมถึงสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางการทูต (Diplomatic cargo & mail)

3) **กลุ่มขนส่งผู้โดยสารและสินค้าควบคู่กัน** (Combined carriers) จะใช้พื้นที่ระวางบรรทุกสินค้าใต้ท้องอากาศยานขนส่งผู้โดยสาร (Belly) จึงมีรายได้ทั้งค่าโดยสารและค่าบริการขนส่งสินค้าควบคู่กัน

4) **กลุ่มการบินพาณิชย์อื่น** (Other air services) ให้บริการในตลาดเฉพาะ (Niche market) อาทิ บินชมทัศนียภาพ ฝึกบิน ดิ่งพสุธา และถ่ายทำภาพยนตร์ โดยใช้อากาศยานเฉพาะสำหรับบริการแต่ละประเภท เช่น เฮลิคอปเตอร์ บอลลูน และเครื่องบินเล็ก

ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ดำเนินธุรกิจขนส่งผู้โดยสารควบคู่กับการขนส่งสินค้า โดยร่วมกับตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้า (Freight forwarder) ขายระวางบรรทุกสินค้าแก่ลูกค้าอีกทอดหนึ่ง รวมถึงมีพันธมิตรทางธุรกิจทั้งในและต่างประเทศเพื่อให้บริการในเส้นทางที่มีช่วงเวลาไม่ทับซ้อนกัน ทำให้การขนส่งสินค้าครอบคลุมทุกเส้นทางบิน

1/ สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) มีสมาชิก 320 สายการบินทั่วโลก (คิดเป็น 83% ของปริมาณการจราจรทางอากาศทั่วโลก) ระบุถึงการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางการบินในปี 2565 เกิดขึ้น 5 ครั้ง ลดลงจาก 7 ครั้งปี 2564 (อัตราการเสียชีวิตลดลงจาก 0.27 คนปี 2564 เป็น 0.16 คนต่อหนึ่งล้านคนในปี 2565) และจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางเครื่องบินต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของอุบัติเหตุจากการเดินทางรูปแบบอื่น (อาทิ รถยนต์ รถประจำทาง รถจักรยานยนต์ รถไฟ และเรือ)

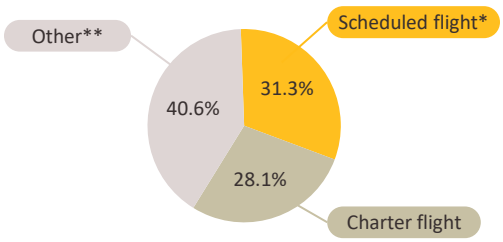
การให้บริการขนส่งทางอากาศแบ่งออกเป็น 3 ลักษณะ ได้แก่

1) **การให้บริการแบบประจำมีกำหนด** (Scheduled service) มีเส้นทางและตารางเวลาบินแน่นอน สามารถจัดสรรการบินทั้งการรับส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าตามกำหนดเวลา และอาจให้บริการเที่ยวบินไม่ประจำหรือเช่าเหมาลำด้วย สำหรับจำนวนผู้ประกอบการที่อยู่ในกลุ่มนี้มีสัดส่วน 31.3% ของผู้ประกอบการทั้งหมด (ภาพที่ 1)

2) **การให้บริการแบบไม่ประจำหรือเช่าเหมาลำ** (Non-scheduled or charter flight service) ให้บริการเป็นครั้งคราวหรือเป็นเที่ยวบินพิเศษ จำนวนผู้ประกอบการคิดเป็นสัดส่วน 28.1% ส่วนใหญ่เป็นรายเล็กและมีจำนวนเครื่องบินอย่างน้อย 1 ลำ จึงมีทางเลือกในการให้บริการไม่มาก ทั้งนี้ ภาครัฐกำหนดให้ผู้ประกอบการที่มีอากาศยานน้อยลำทำการบินได้เฉพาะเช่าเหมาเป็นรายเที่ยว (Ad hoc charter flight) หากมีสองลำขึ้นไปสามารถบินเช่าเหมาตามที่ขออนุญาต (Program charter flight)

3) **การให้บริการเฉพาะด้าน** อาทิ บริการบินชมทัศนียภาพ ฝึกบิน ดิ่งพสุธา ขนส่งผู้ป่วย สื่อสาร (รายงานจราจร สำรวจสภาพอากาศ) และถ่ายทำภาพยนตร์ มีสัดส่วนผู้ประกอบการ 40.6%

Figure 1: Share of Thai AOL Service Route (2022)



Source: The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT)
Note: * Scheduled flight services include charter service
** Others such as service by balloon, by helicopter, for testing, for sight-seeing, for skydiving, etc.

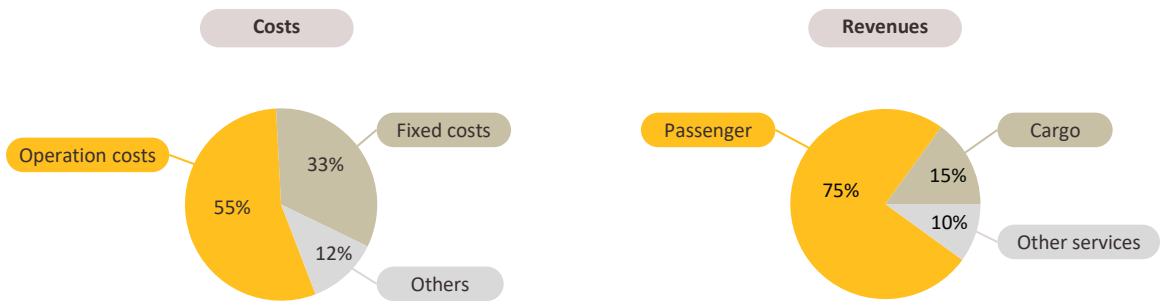
Table 1: Cost of Transportation per Unit (2016)

Mode	THB per ton-km
Road	1.72-2.12
Water	0.64-0.65
Air	**10.00**

Source: Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP)
Note: Water mode includes inland and coastal

ต้นทุนต่อหน่วยของการขนส่งทางอากาศจะสูงกว่ามากเมื่อเทียบกับการขนส่งรูปแบบอื่น (ตารางที่ 1) โดย***ต้นทุนหลัก*** แบ่งเป็น ***(1) ต้นทุนการดำเนินงาน*** มีสัดส่วนประมาณ 55% ของต้นทุนทั้งหมด อาทิ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง (ประมาณ 30-35% ของต้นทุนดำเนินงานรวม แต่อาจสูงถึง 40-45% ช่วงราคาน้ำมันพุ่งสูง[2/]) ***(2) ต้นทุนคงที่*** (สัดส่วน 33%) อาทิ ค่าจ้างบุคลากรโดยเฉพาะผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทาง ค่าซื้อ/เช่าอากาศยาน และค่าบริหารจัดการข้อมูลการบินและระบบสนับสนุน และ ***(3) ต้นทุนอื่น ๆ*** อาทิ การตรวจดูแลอากาศยานประจำวัน การซ่อมบำรุงตามกำหนดเวลา และค่าธรรมเนียมการใช้บริการในท่าอากาศยานและภาคพื้นดินหรือลานจอด ขณะที่***รายรับ***จะมาจากค่าโดยสาร (สัดส่วนประมาณ 75% ของรายรับทั้งหมด) ค่าบริการขนส่งสินค้า (15%) และรายรับอื่นๆ (10%) (ภาพที่ 2)

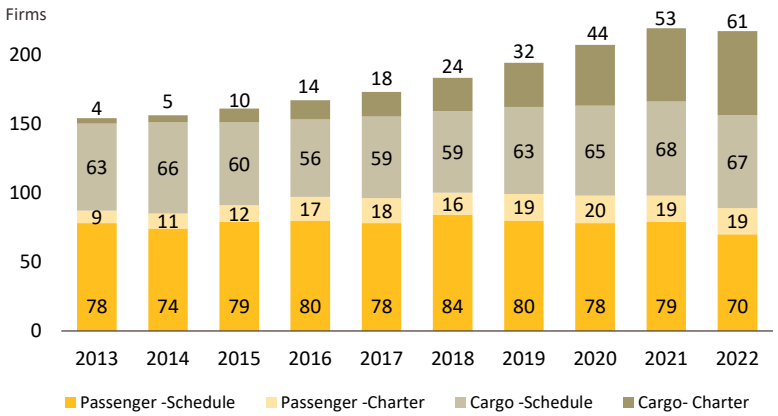
Figure 2: Share of Airline Costs & Revenues



Source: Company data compiled by Krungsri Research

2/ สายการบินนิยมทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยานล่วงหน้า (Fuel hedging) เพื่อลดความผันผวนของราคาในอนาคต

Figure 3: Number of Air Transport Provider By Type of Services



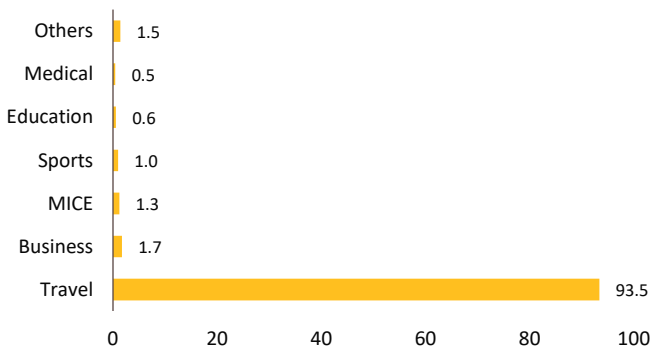
Source: Department of Business Development (DBD)

ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศมี 2 **รูปแบบ** ***แบบแรก คือ ผู้ประกอบการที่มีใบอนุญาตเดินอากาศ*** *(Air Operating License: AOL)* ***และใบรับรองเดินอากาศ*** *(Air Operator Certificate: AOC)* ***เพื่อปฏิบัติการบิน*** มีเครื่องบินเป็นของตนเองหรือเช่า มีเส้นทางบินประจำและให้บริการเช่าเหมาลำ ***และแบบที่สอง คือ ผู้ประกอบการที่ไม่มีเครื่องบินของตนเอง*** แต่เป็นตัวแทนจองระวางกับผู้ประกอบการแบบแรกและขายพื้นที่ให้ลูกค้า (เช่น ธุรกิจนำเที่ยวและธุรกิจบริการจัดการขนส่งสินค้า) **โดยปี** 2565 **ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศที่จดทะเบียนในประเทศมีจำนวน** 217 **ราย** (ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์) ซึ่งมีทั้งผู้ประกอบการสัญชาติไทยและผู้ประกอบการไทยที่ร่วมทุนกับต่างชาติ (ภาพที่ 3) แบ่งเป็น

- **ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสาร** มีจำนวน 89 ราย (สัดส่วน 41.0% ของผู้ประกอบการทั้งหมด) โดย 70 รายมีเที่ยวบินประจำ ในจำนวนนี้เป็นผู้ประกอบการรายใหญ่ 23 ราย อาทิ บมจ.การบินไทย และ บมจ.สายการบินนกแอร์ ส่วนรายที่ไทยร่วมทุนกับต่างชาติ อาทิ บริษัท ไทย แอร์เอเชีย เอ็กซ์ (มาเลเซีย) และบริษัท ไทยเวียตเจ็ทแอร์จอยท์สต๊อค (ไอร์แลนด์และเวียดนาม) ผู้ประกอบการที่เหลือ 19 รายไม่มีเที่ยวบินประจำ และเป็นรายใหญ่เพียง 1 ราย ได้แก่ บริษัท ไทยไลอ้อนเมนทารี (ไทยร่วมทุนกับอินโดนีเซีย)

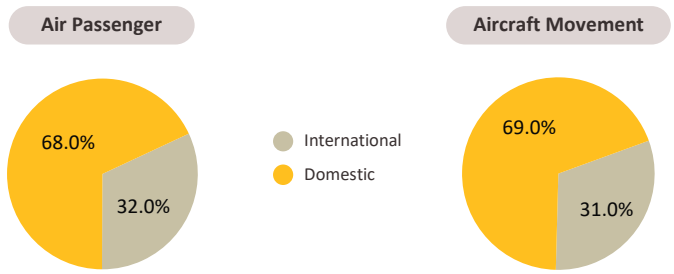
  การเติบโตของธุรกิจในกลุ่มนี้จะสอดคล้องกับการขยายตัวของภาคท่องเที่ยว เนื่องจาก 93.5% ของผู้โดยสารที่ใช้บริการมีวัตถุประสงค์เพื่อการท่องเที่ยว (ภาพที่ 4) อย่างไรก็ตาม วิกฤต COVID-19 ที่เริ่มต้นในปี 2563 ทำให้ธุรกิจอยู่ในภาวะชบเซาจากมาตรการควบคุมโรคที่มีความเข้มงวด ซึ่งรวมถึงการห้ามเดินทางข้ามจังหวัดเป็นระยะ และงดเดินทางระหว่างประเทศ สายการบินส่วนใหญ่จึงปรับตัวมาให้บริการในประเทศเป็นหลัก (ภาพที่ 5) และปรับเที่ยวบินมาขนส่งสินค้ามากขึ้น (ภาพที่ 6) สำหรับสนามบินหลักที่รองรับการเดินทางของผู้โดยสารสูงสุด คือ สุวรรณภูมิและดอนเมืองคิดเป็นสัดส่วนรวมกัน 59.2% ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดในปี 2565

Figure 4: Share of Passenger Journey in Thailand by Objective (2020)
(% of total)



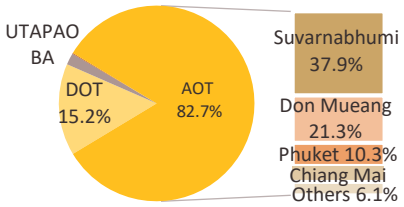
Source: National Statistic office (NSO)

Figure 5: Share of Flight & Passenger of Thais AOL by Service Route (2022)



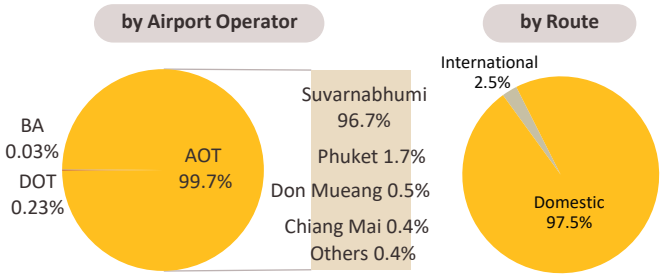
Source: CAAT

Figure 6: Share of Air Passenger in Thailand (2022) by Airport Operator



Source: CAAT
Note: AOT (Airports of Thailand), DOT (Department of Airports), BA (Bangkok Airways), UTAPAO (Royal Thai Navy)

Figure 7: Share of Air Cargo in Thailand (2022)



Source: CAAT
Note: AOT, DOT, BA

- **ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า** จำนวน 128 ราย (สัดส่วน 59.0%) โดย 67 รายมีเที่ยวบินประจำ ในจำนวนนี้เป็นผู้ประกอบการรายใหญ่ 11 ราย อาทิ บมจ.การบินกรุงเทพ (มีคลังสินค้าที่สนามบินสุวรรณภูมิและมีสนามบินส่วนตัวให้บริการเชิงพาณิชย์ 3 แห่ง) บริษัท เฟดเอ็กซ์ เอ็กซ์เพรส อินเตอร์เนชั่นแนล (ประเทศไทย) (สัญชาติเนเธอร์แลนด์) บริษัท เค-ไมล์ แอร์ (ไทย-สวิตเซอร์แลนด์) บริษัท ดีเอชแอล เอ๊กซ์เพรส อินเตอร์เนชั่นแนล (ไทย-เยอรมนี) บริษัท เทเลพอร์ต (ประเทศไทย) เป็นธุรกิจในเครือสายการบินแอร์เอเชีย (มาเลเซีย) ที่เหลือ 61 รายไม่มีเที่ยวบินประจำ และมีผู้ประกอบการรายใหญ่เพียงรายเดียว คือ บริษัท ศานติภูมิ เป็นธุรกิจในเครือ บมจ.อาร์ซีแอล สำหรับผู้ประกอบการที่มีการร่วมทุนกับต่างชาติ เช่น บริษัท แอร์เมลล์ โลจิสติกส์ (ไทย-ฮ่องกง) บริษัท ไรซ์ อะเกน (ไทย-จีน) บริษัท ไทเซ็นท์ โลจิส ติกส์ แอนด์ เทรดดิ้ง (ไทย-จีน) บริษัท เอเวอร์ฟลีท เฟรท แอนด์ โลจิสติกส์ (ไทย-มาเลเซีย) และบริษัท ไทเกอร์ เอ็กเพลส อินเตอร์เนชั่นแนล ชิปปิ้ง แอนด์ เทรดดิ้ง (ไทย-เวียดนาม)

  สำหรับสินค้าที่ขนส่งทางอากาศจะมีขนาด/น้ำหนักไม่มาก มีมูลค่าสูงหรือต้องระวังเป็นพิเศษ อาทิ อัญมณีและเครื่องประดับ ดอกไม้สด วัคซีน โบราณวัตถุและงานศิลปะ ชิ้นส่วนคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์อิเล็คทรอนิกส์ ซึ่ง 97.5% เป็นการขนส่งเส้นทางระหว่างประเทศ (ภาพที่ 7) เนื่องจากการขนส่งสินค้าในประเทศมักใช้ทางถนนเป็นหลัก ส่วนการขนส่งไปตลาดต่างประเทศในปริมาณมากมักใช้เส้นทางทางน้ำหรือทะเล เนื่องจากค่าบริการขนส่งทางอากาศจะสูงกว่าแบบอื่น ทั้งนี้ การขนส่งส่วนใหญ่จะผ่านสนามบินนานาชาติที่ดูแลโดยท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย (สัดส่วน 98.9% ของการขนส่งทั้งหมด) อาทิ สนามบินสุวรรณภูมิ (96.7%) ภูเก็ต (1.7%) และดอนเมือง (0.5%) (ข้อมูลปี 2565; กพท.)

สำหรับผู้ประกอบการที่จะให้บริการการบินพลเรือนต้องได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการ (Air Operator License: AOL) **จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)** ซึ่งปี 2565 มีผู้ถือใบอนุญาต 38 ราย แต่ประกอบกิจการเพียง 32 ราย โดยผู้ประกอบการ 10 ราย ทำการขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้าที่มีเที่ยวบินแบบประจำและแบบเช่าเหมา มีความพร้อมด้านเครื่องบิน บุคลากรและพันธมิตร อีก 21 ราย ส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการรายกลางและรายเล็กที่ให้บริการเช่าเหมาลำ บริการเฉพาะกิจและไม่มีเที่ยวบินประจำ ที่เหลือเป็นรายใหม่ 1 ราย (บริษัท สกาย เอกซ์ทรีม) ซึ่งให้บริการการบินเฉพาะด้าน สำหรับผู้ประกอบการ 6 รายที่มิได้ประกอบกิจการ มีสาเหตุจากใบอนุญาตหมดอายุ อยู่ระหว่างขออนุญาต หรือระงับการให้บริการทั้งชั่วคราวและถาวร เนื่องจากมีผู้ใช้บริการน้อยลงมากในช่วงวิกฤต COVID-19

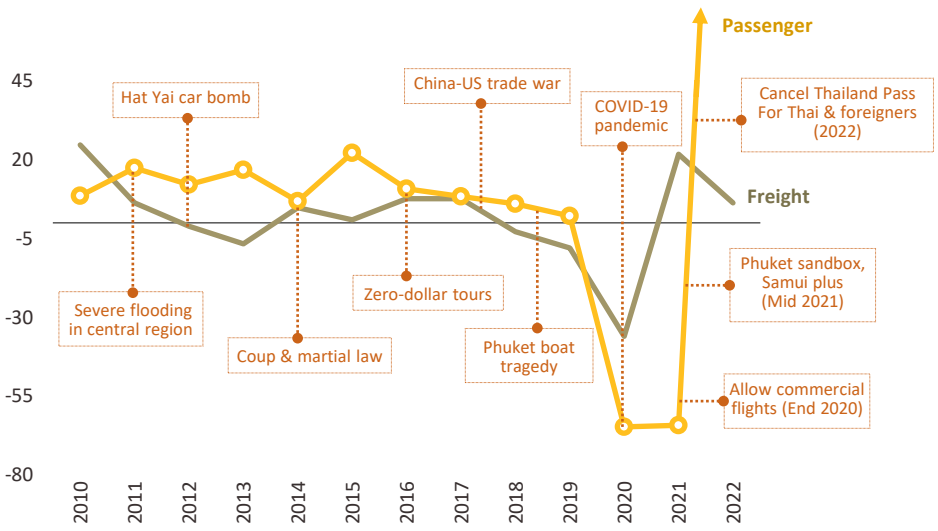
ธุรกิจบริการขนส่งทางอากาศของไทยเติบโตต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2551 ผลจาก (1) ภาครัฐทยอยเปิดเสรีการบิน (Aviation liberalization) อาทิ การเปิดเสรีการขนส่งสินค้า (ปี 2551) และขนส่งผู้โดยสารระหว่างเมือง (ปี 2553) ขณะที่การรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ปี 2558) ทำให้มีการเปิดเสรีการบินระหว่างอาเซียนกับภูมิภาคอื่นเพิ่มขึ้น และ (2) การเติบโตของสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carriers: LCCs) ซึ่งมีอัตราค่าโดยสารต่ำกว่าสายการบินเต็มรูปแบบ (Full Services Carriers: FSCs) ประมาณ 40-50% ทำให้ผู้บริโภคสามารถเข้าถึงบริการขนส่งทางอากาศได้ง่ายขึ้น ปัจจัยข้างต้นส่งผลให้การแข่งขันของธุรกิจรุนแรงขึ้นจากการเข้ามาของผู้ประกอบการรายใหม่ ทั้งสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินต้นทุนต่ำ ผู้ประกอบการจึงเร่งขยายการลงทุนด้านต่างๆ เพื่อเพิ่มส่วนแบ่งตลาด อาทิ การเพิ่มฝูงบินและการบริหารจัดการฝูงบิน (Aircraft capacity) ให้มีประสิทธิภาพ[3/] การขยายเส้นทางบิน และการทำตลาดลูกค้าเฉพาะกลุ่ม เช่น บริการให้เช่าเหมาลำ (Charter flight)

วิกฤต COVID-19 ปี 2563 และ 2564 ทำให้ผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งทางอากาศต้องเร่งปรับตัวเพื่อลดค่าใช้จ่าย อาทิ ทยอยยกเลิกเที่ยวบินโดยสาร ส่งเครื่องบินคืนบริษัทแม่ในต่างประเทศ ยกเลิกการเช่าเครื่องบิน และปรับปรุงเครื่องบินให้รองรับการขนส่งสินค้าแทนการขนส่งผู้โดยสาร อย่างไรก็ตาม หลังทางการไทยทยอยยกเลิกมาตรการควบคุมการเดินทางระหว่างประเทศในปี 2565 ผนวกกับความต้องการเดินทางที่อั้นไว้ในช่วงเกิดโรคระบาด (Pent-Up Demand) กระตุ้นความต้องการเดินทางทางอากาศฟื้นตัวเร่งขึ้น (ภาพที่ 8) สะท้อนจากจำนวนผู้โดยสารเส้นทางบินในประเทศและระหว่างประเทศของไทยเพิ่มขึ้น 166.6% (อยู่ที่ 51.5 ล้านคน) และ 1,424.8% (อยู่ที่ 24.3 ล้านคน) ตามลำดับ โดยประเทศที่เป็นจุดหมายของผู้โดยสารเที่ยวบินระหว่างประเทศ 3 อันดับแรก ได้แก่ สิงคโปร์ เกาหลี และมาเลเซีย ซึ่งเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวกลุ่มแรกๆ ของไทยหลังมีการเปิดประเทศ

โดยทั่วไป ผู้ประกอบการจะจัดสรรพื้นที่ขนส่งผู้โดยสารและสินค้าเพื่อบริหารรายได้ในลักษณะ Combined service carriers ที่มีความยืดหยุ่นในการบริหารจัดการระวางบรรทุก มีการปรับเปลี่ยนได้รวดเร็วตามสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลง อาทิ การเพิ่มสัดส่วนพื้นที่ขนส่งสินค้าในช่วงที่ผู้โดยสารมีความต้องการเดินทางลดลงหรือเพิ่มสัดส่วนพื้นที่ขนส่งผู้โดยสารในช่วงที่ความต้องการเดินทางสูงขึ้น การปรับตัวดังกล่าวทำให้ผู้ประกอบการสามารถบริหารจัดการรายได้อย่างมีประสิทธิภาพแม้ในช่วงวิกฤต

Figure 8: Air Traffic Growth of Thailand

(% YoY)



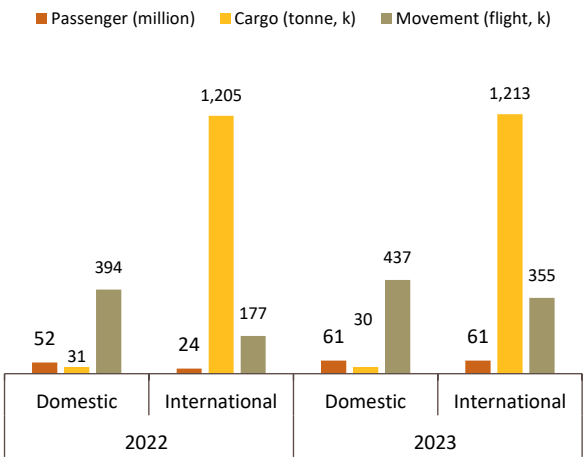
Source: Compiled by Krungsri Research

3/ พิจารณาจากต้นทุนต่อหน่วยจากการผลิตด้านผู้โดยสาร (Cost per ASK: CASK) ได้จากการนำผลรวมของต้นทุนการดำเนินงานทั้งหมดหารด้วยการผลิตทั้งหมด ซึ่งมาจากจำนวนที่นั่งผู้โดยสารคูณระยะทางบินเป็นกิโลเมตร (Available Seat Kilometers: ASK)

สถานการณ์ที่ผ่านมา

ธุรกิจการขนส่งทางอากาศของไทยปรับดีขึ้นเป็นลำดับในปี 2566 อานิสงส์จาก ***(1) การกระจายวัคซีน COVID-19 ที่ครอบคลุมทั่วโลก เพิ่มความเชื่อมั่นในการเดินทาง*** ทำให้หลายประเทศรวมถึงไทยทยอยผ่อนคลายมาตรการด้านสาธารณสุขและข้อจำกัดการเดินทางเข้าประเทศ อาทิ จีน (ทางการอนุญาตให้นักท่องเที่ยวจีนเดินทางไปต่างประเทศได้ในเดือนมกราคม 2566 และให้บริษัทนำเที่ยวจีนขาย Package Tour ไป 20 ประเทศรวมถึงไทย) และญี่ปุ่น (เปิดประเทศไตรมาส 4 ปี 2565 และยุติมาตรการควบคุม COVID-19 สำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติเดือนพฤษภาคม 2566) ส่งผลให้สายการบินทยอยเปิดเส้นทางบินเพื่อรองรับความต้องการเดินทางที่สะสมต่อเนื่องมาจากปีก่อนหน้า สะท้อนจากตารางการบินฤดูร้อนปี 2566[4/] ซึ่งมีเที่ยวบินขาออกไปต่างประเทศเพิ่มขึ้น อาทิ ญี่ปุ่น +111.5% YoY เกาหลีใต้ +173.4% YoY และไต้หวัน +249.8% YoY ***(2) ทางการไทยเร่งออกมาตรการกระตุ้นภาคท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่องทั้งนักท่องเที่ยวไทยและต่างชาติ*** อาทิ โครงการเราเที่ยวด้วยกันเฟส 5 (เดือนมีนาคม-เมษายน) ซึ่งช่วยลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และแคมเปญ “Visit Thailand Year 2023: Amazing New Chapters” รวมถึงส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์ (Experience-based-Tourism) ส่งผลให้นักท่องเที่ยวไทยมีการเดินทางในประเทศรวม 175 ล้านทริป ขณะที่นักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางมาไทย 28.1 ล้านคน ***(3) เศรษฐกิจไทยเติบโตที่ระดับ 2.5% YoY จากแรงขับเคลื่อนของภาคท่องเที่ยว*** ช่วยหนุนรายได้และกำลังซื้อเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะในกลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวเนื่อง และ ***(4) ราคาน้ำมันดิบโลกปรับลดต่อเนื่องตามภาวะเศรษฐกิจโลกชะลอตัว*** (ปี 2566 ราคาน้ำมันเครื่องบินลดลง -16.3% YoY) (ภาพที่ 10) นอกจากนี้ ธุรกิจสายการบินยังได้รับผลเชิงบวกจากมาตรการลดภาษีสรรพสามิตน้ำมันเครื่องบินจนถึง 30 มิถุนายน 2566 (เหลืออัตรา 0.20 บาทต่อลิตร) ช่วยให้สามารถบริหารจัดการต้นทุนเชื้อเพลิงได้ดีขึ้น **ปัจจัยข้างต้นส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารในประเทศและต่างประเทศเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ขณะที่สายการบินเร่งปรับกลยุทธ์ทั้งการเพิ่มปริมาณเที่ยวบินโดยเฉพาะเส้นทางบินระหว่างประเทศ การขยายเส้นทางบิน และการเพิ่มขนาดฝูงบินเพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการที่เร่งขึ้น**

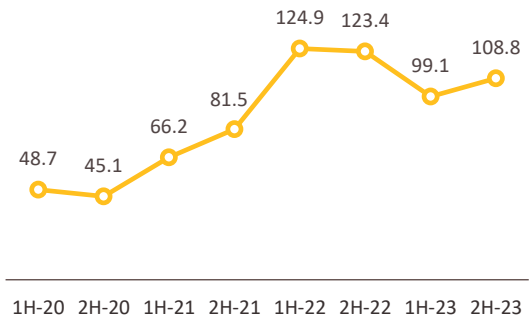
Figure 9: Air Traffic of Thailand



Source: CAAT

Figure 10: Jet Fuel Price

(USD/bbl)



Source: Bloomberg (Average Spot rate)

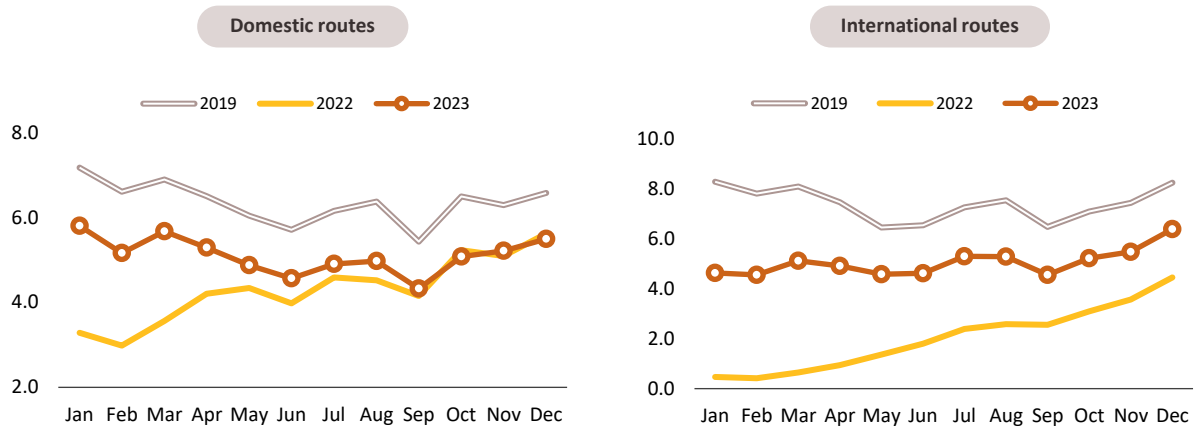
4/ ตารางบินฤดูร้อนปี 2565 อยู่ในช่วง 27 มีนาคม 2565 ถึง 29 ตุลาคม 2565
ตารางบินฤดูร้อนปี 2566 อยู่ในช่วง 26 มีนาคม 2566 ถึง 28 ตุลาคม 2566
ที่มา: Aviation Service Center: ASC; สังกัด กพท.

อย่างไรก็ตาม ธุรกิจยังเผชิญปัจจัยจำกัดการเติบโตจากภาวะเศรษฐกิจโลกชะลอตัว ขณะที่ค่าครองชีพของหลายประเทศปรับสูงขึ้น ทำให้การใช้จ่ายเพื่อเดินทางท่องเที่ยวทางอากาศเป็นไปอย่างระมัดระวังมากขึ้น ท่ามกลางบัตรโดยสารเครื่องบินมีราคาแพงหากเทียบกับก่อน COVID-19 อีกทั้งจำนวนเครื่องบินรวมถึงบุคลากรและโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับบริการการบินมีไม่เพียงพอ ทำให้รองรับนักท่องเที่ยวได้จำกัด นอกจากนี้ บางประเทศยังเร่งออกมาตรการส่งเสริมการท่องเที่ยว อาทิ ฮ่องกงแจกตั๋วโดยสารเครื่องบินฟรีสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ 500,000 ใบ และไต้หวันแจกเงินแก่นักท่องเที่ยวต่างชาติ 500,000 ราย ทำให้มีความต้องการเดินทางจากไทยไปประเทศดังกล่าวเพิ่มขึ้น แต่ในอีกทางหนึ่ง ก็ชิงส่วนแบ่งตลาดนักท่องเที่ยวที่จะมาไทยจำนวนหนึ่ง **สำหรับสถานการณ์ปี 2566** สรุปได้ดังนี้

- **จำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 61.0% YoY อยู่ที่ 122.0 ล้านคน** โดย***ผู้โดยสารเส้นทางบินในประเทศ*** เพิ่มขึ้น 19.0% YoY (อยู่ที่ 61.3 ล้านคน) และ***เส้นทางบินระหว่างประเทศ*** เพิ่มขึ้น 150.2% YoY (อยู่ที่ 60.7 ล้านคน) (ภาพที่ 11) ตามความต้องการเดินทางที่เร่งขึ้น และมาตรการสนับสนุนจากภาครัฐ อาทิ การขยายวันพำนักของนักท่องเที่ยวกลุ่ม Free Visa และกลุ่ม Visa on Arrival (มีผลตุลาคม 2565 ถึงไตรมาสแรกปี 2566[5/]) และโครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวระหว่างไทย-เกาหลีใต้ “2023-2024 Korea-Thailand Mutual Visit Years” ที่หนุนให้ชาวเกาหลีเดินทางเข้าไทยสูงเป็นอันดับ 3 รองจากมาเลเซียและจีน

Figure 11: Monthly Air Passenger Traffic Movement

(Person, m)



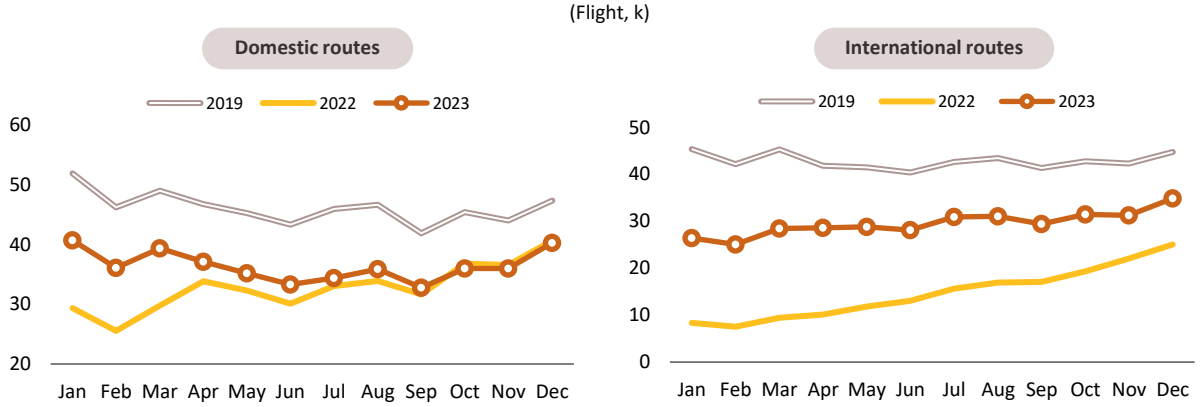
Source: CAAT (2019-2023)

5/ มาตรการขยายเวลาให้ชาวต่างชาติพำนักในไทยนานขึ้น โดยผู้ได้รับการยกเว้น Visa (Free Visa) อยู่ได้ไม่เกิน 45 วันจากเดิม 30 วัน และผู้ได้รับ Visa on Arrival อยู่ได้ไม่เกิน 30 วันจากเดิม 15 วัน มีผล 1 ตุลาคม 2565 – 31 มีนาคม 2566

- **จำนวนเที่ยวบินเพิ่มขึ้น** 38.8% YoY **อยู่ที่** 7.9 **แสนเที่ยวบิน** ผลจากท่าอากาศยานและสายการบินทยอยเพิ่มความสามารถในการให้บริการภาคพื้น (ตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2566 เป็นต้นมา) ขณะที่จำนวนเครื่องบินอยู่ที่ 181 ลำ เพิ่มขึ้น 7 ลำจากปี 2565 (ที่มา: กพท.) ทำให้สายการบินจัดสรรเที่ยวบินได้เพิ่มขึ้น โดย***เที่ยวบินในประเทศ*** เพิ่มขึ้น 11.1% YoY (อยู่ที่ 4.4 แสนเที่ยวบิน) หรือเฉลี่ย 3.6 หมื่นเที่ยวบินต่อเดือน (ต่ำกว่าปี 2562 ซึ่งอยู่ที่ 4.7 หมื่นเที่ยวบินต่อเดือน) ด้าน***เที่ยวบินระหว่างประเทศ*** เพิ่มขึ้น 100.7% YoY (อยู่ที่ 3.5 แสนเที่ยวบิน) (ภาพที่ 12) โดยข้อมูลล่าสุดช่วง 9 เดือนแรกของปี พบว่า จำนวนเที่ยวบินช่วงฤดูร้อนจากจีนเพิ่มขึ้น 1,322.5% YoY ขณะที่คนไทยบินไปต่างประเทศเพิ่มขึ้น 42.7% YoY (พิจารณาจากจำนวนคนไทยที่ขอหนังสือเดินทางจากกรมการกงสุล) อย่างไรก็ตาม จำนวนบุคลากรและเครื่องบินประจำการที่เพิ่มขึ้นอย่างค่อยเป็นค่อยไป ทำให้เที่ยวบินรวมมีสัดส่วนที่ 74.1% ของปี 2562

Figure 12: Monthly Aircraft Movement

(Flight, k)

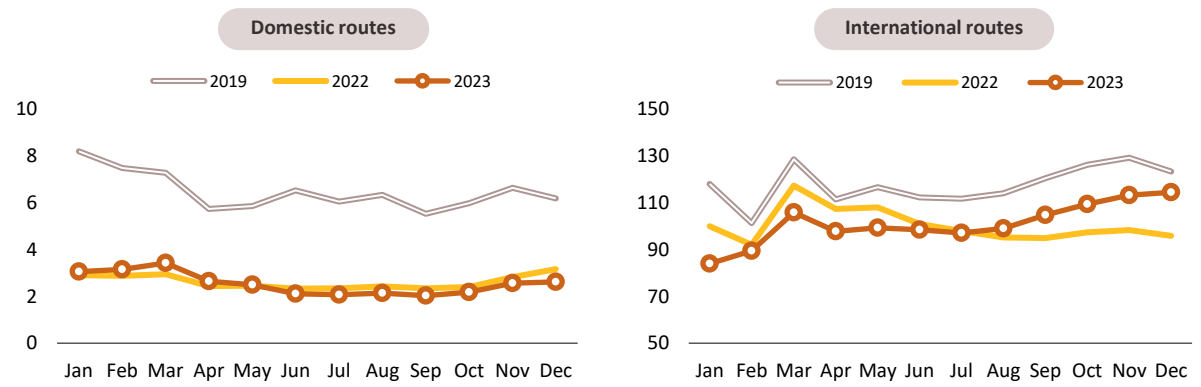


Source: CAAT (2019-2023)

- **ปริมาณขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น** 0.5% YoY **อยู่ที่** 1.2 **ล้านตัน** โดย***ปริมาณขนส่งสินค้าในประเทศ*** ลดลง 3.1% YoY (อยู่ที่ 3.0 หมื่นตัน) ขณะที่***การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ*** เพิ่มขึ้น 0.6% YoY (อยู่ที่ 1.2 ล้านตัน) (ภาพที่ 13) โดยปริมาณขนส่งสินค้าปรับเพิ่มขึ้นสอดคล้องกับภาคส่งออกของไทยที่พลิกกลับมาขยายตัวเป็นบวกตั้งแต่เดือนสิงหาคมเป็นต้นมา ในขณะที่ความจุของระวางขนส่ง (ใต้ท้องเครื่อง) เพิ่มขึ้นตามการฟื้นตัวของตลาดขนส่งผู้โดยสาร

Figure 13: Monthly Air Cargo Movement

(Tonne, k)

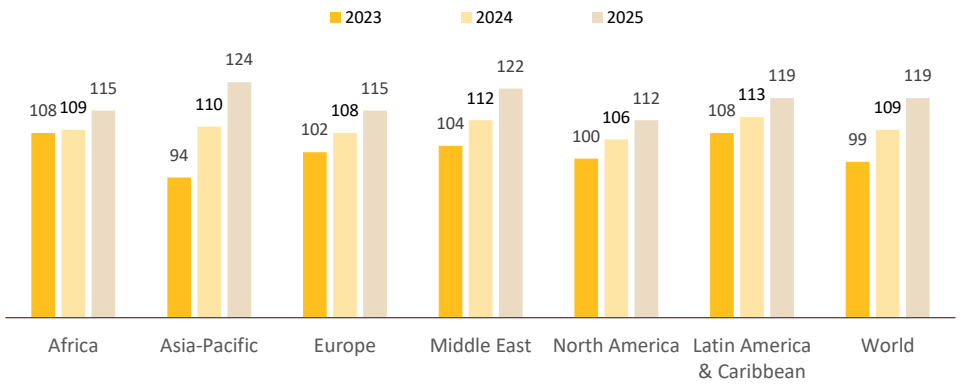


Source: CAAT (2019-2023)

แนวโน้มธุรกิจ

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) **ประเมินปี** 2566 **ธุรกิจสายการบินจะกลับมามีกำไรสุทธิที่** 2.3 **หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐ และเพิ่มขึ้นเล็กน้อยที่** 2.6 **หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐในปี** 2567 ผลจากต้นทุนเงินทุนที่อยู่ในระดับสูง แม้จำนวนผู้โดยสารทั่วโลกจะสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ระดับมากกว่า 4.7 พันล้านคนในปี 2567 (เทียบกับ 4.5 พันล้านคนในปี 2562) ขณะที่การท่องเที่ยวในบางประเทศจะฟื้นตัวล่าช้า (ภาพที่ 14) เช่น จีนซึ่งยกเลิกมาตรการควบคุม COVID-19 ล่าช้ากว่าประเทศอื่น นอกจากนี้ ความไร้เสถียรภาพของโลกโดยเฉพาะความขัดแย้งเชิงภูมิรัฐศาสตร์ในหลายพื้นที่อาจผลักดันให้ราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้น จะส่งผลเชิงลบต่ออุตสาหกรรมการบินเนื่องจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินคิดเป็นสัดส่วน 31% ของต้นทุนการดำเนินงานทั้งหมดของสายการบิน

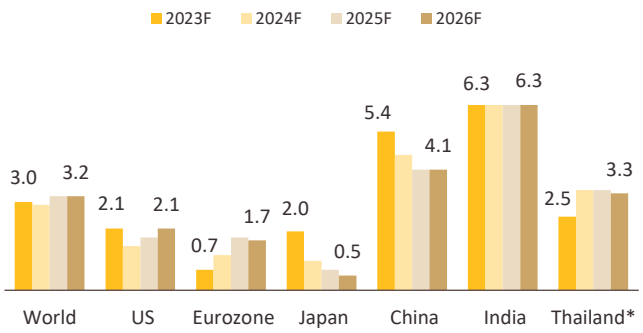
Figure 14: Air Passenger Outlook by Regional Market (2019 level = 100)



Source: Global outlook for air transport by IATA (Dec 2023)

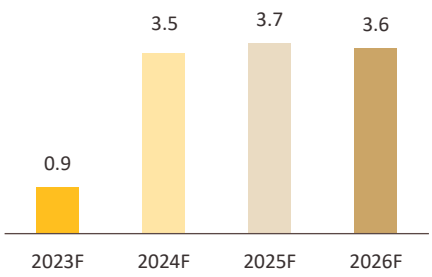
สำหรับธุรกิจการบินของไทย วิจัยกรุงศรีคาดว่าจะฟื้นตัวสู่ระดับก่อนการเกิดโรคโควิด-19 ภายในปี 2568 จากความต้องการเดินทางทางอากาศที่จะเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง โดยมีปัจจัยหนุน ได้แก่ (1) **ภาวะเศรษฐกิจและการค้าโลกมีแนวโน้มเติบโตอย่างค่อยเป็นค่อยไป** (ภาพที่ 15-16) โดยปี 2567-2569 IMF คาดว่าเศรษฐกิจโลกจะเติบโตในช่วง 2.9-3.2% จาก 3.0% ปี 2566 ขณะที่ภาคการค้าโลกจะเพิ่มขึ้นในช่วง 3.5-3.7% จาก 0.9% ปี 2566 ส่งผลให้กำลังซื้อฟื้นตัวและความต้องการเดินทางจะมีอยู่ต่อเนื่อง (2) **เศรษฐกิจไทยในช่วง** 3 **ปีข้างหน้าคาดว่าจะเติบโตในช่วง** 3.0-4.0% **ต่อปี จาก** 2.5% **ปี** 2566 โดยภาคท่องเที่ยวยังเป็นหนึ่งในปัจจัยขับเคลื่อนการเติบโตของเศรษฐกิจ

Figure 15: World GDP Growth Projection
(% change)



Source: IMF (Oct 2023), Krungsri Research (Thailand*)

Figure 16: World Trade Volume Projection
(% change)



Source : IMF (Oct 2023)

สะท้อนจากจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่คาดว่าจะสูงถึง 43 ล้านคนในปี 2569 ขณะที่ภาคการค้าระหว่างประเทศจะได้อานิสงส์จากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจประเทศคู่ค้า **(3) นโยบายภาครัฐเร่งกระตุ้นการเดินทางของกลุ่มเป้าหมายที่มีศักยภาพ** เช่น กลุ่มผู้ต้องการพำนักระยะยาวในไทย กลุ่มรักสุขภาพ/สูงอายุ กลุ่มแข่งขันกีฬา กลุ่ม MICE กลุ่มที่ใช้บริการทางการแพทย์ และ LGBTQ+ ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีการเดินทางบ่อยครั้งเมื่อเทียบกับนักท่องเที่ยวทั่วไป (ที่มา: ททท.) รวมถึงนโยบาย Free Visa สำหรับกลุ่มที่มีการใช้จ่ายสูง (อาทิ นักท่องเที่ยวจีนมีการใช้จ่ายในไทยเฉลี่ย 197 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน และอินเดีย 180 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน) และนโยบายอื่นๆ อาทิ การเปิดสถานบริการ 24 ชั่วโมงในเมืองการบินภาคตะวันออก (EECa) และยกเว้นจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับชาวต่างชาติและนักเดินทางที่ซื้อสินค้าใน EECa (ระยะเวลา 10 ปี คาดเริ่มในปี 2567) รวมถึงสามารถซื้อสินค้าปลอดอากร (Duty free) ในวงเงิน 2 แสนบาทต่อคนต่อปี ซึ่งจะจูงใจให้นักท่องเที่ยวใช้บริการที่เมืองการบินดังกล่าวมากขึ้น ***และ (4) ทางการมีแผนเร่งปรับปรุงท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารและการจราจรทางอากาศเพิ่มขึ้น*** อาทิ การเปิดใช้อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (Satellite 1) ที่สนามบินสุวรรณภูมิ (ปลายปี 2566) ทำให้รองรับผู้โดยสารได้ 60 ล้านคนต่อปีจากเดิม 45 ล้านคน การปรับปรุงสนามบินหรือขยายอาคารผู้โดยสารใหม่ (ตารางที่ 2) และการเพิ่มน่านฟ้าในภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคใต้เพื่อรองรับเที่ยวบินไปสนามบินอุดรธานี บุรีรัมย์ และกระบี่ (ยกระดับเป็นสนามบินนานาชาติต้นปี 2567) ตลอดจนการขยายเส้นทางพิเศษระหว่างเมืองช่วงอู่ตะเภา-มาบตาพุด (M7 ส่วนต่อขยาย คาดเปิดให้บริการปลายปี 2568)

Table 2: The Expansion of Airports Capacity in Thailand

Projects in the airport	Passenger capacity (million person)		Year of completion / Full services
	Existing	New	
Suvarnabhumi (phase 2: SAT 1+West wing)	45	60	2024 (SAT1), 2025 (West wing)
Suvarnabhumi (East wing)	..	15	2027
Suvarnabhumi (Automatic channel for e-passport)	4,100 heads per hour	6,000 heads per hour	Dec 2023
Don Mueang (phase 2 and phase 3)	20	30 (phase2) 50 (phase 3)	2027 2029
Phuket (phase 2)	12	18	2029
Chiang Mai (phase 1)	8	16.5	2029
Lampang (phase 2; Runway, Taxiway and Apron)	Capable of simultaneously accommodating 5 large aircraft (B777, ATR 72, helicopters)		Construction started in 2025
Ranong (phase 1 and phase 2)	0.8	2.8	2026 (phase1)
Trang	1.7	3.4	End of 2023

Source: AOT, DOT, compiled by Krungsri Research

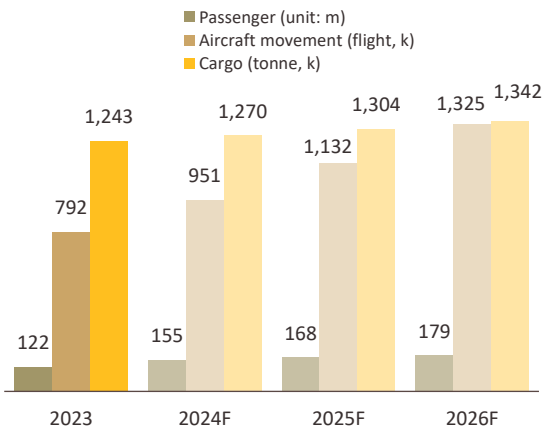
ผู้ประกอบธุรกิจสายการบินมีแนวโน้มเร่งขยายฝูงบิน เพิ่มเที่ยวบินและเพิ่มจุดบินเพื่อรองรับความต้องการเดินทางที่จะเพิ่มขึ้นในระยะข้างหน้า ทั้งนี้ ผู้ประกอบการที่มีศักยภาพมีแนวโน้มสร้างรายได้โดยขยายเครือข่ายผ่านพันธมิตร ทำให้สามารถขยายการบริการสู่ตลาดระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น ช่วยเพิ่มปริมาณผู้โดยสารในเครือข่ายและครอบคลุมเส้นทางการบินโดยไม่ต้องทำการบินหรือลงทุนในเส้นทางการบินระยะไกล อย่างไรก็ตาม การแข่งขันมีแนวโน้มรุนแรงขึ้นจากการเข้ามาของผู้ประกอบการรายใหม่ อาทิ สายการบิน Really Cool Airlines, Landarch Airlines, P-80 Air และ Siam Seaplane

ปัจจัยข้างต้น ส่งผลให้การขนส่งทางอากาศของไทยปี 2567-2569 **มีทิศทางปรับดีขึ้นต่อเนื่อง** ดังนี้ (ภาพที่ 17)

- **จำนวนผู้โดยสารรวม (ขาเข้า-ขาออก) มีแนวโน้มเติบโตเฉลี่ย** 13-15% **ต่อปี โดยเพิ่มขึ้นเหนือระดับปี** 2562 (165 **ล้านคน) ในปี** 2568 (168 **ล้านคน) และอยู่ที่** 179 **ล้านคนในปี** 2569 ส่วนหนึ่งเป็นผลจากความต้องการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวทั่วโลกยังอยู่ในระดับสูง สะท้อนจากผลสำรวจของ Amadeus (ผู้ให้บริการด้านการท่องเที่ยวแก่นักเดินทางทั่วโลก) ที่คาดว่าความต้องการเดินทางทั่วโลกจะคึกคักขึ้นจนถึงปี 2567 โดย 47% ของผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่าการเดินทางไปต่างประเทศเป็นสิ่งสำคัญอันดับแรกที่ต้องทำ (เทียบกับ 42% จากผลสำรวจครั้งก่อนหน้า) จึงคาดว่าจะมีนักท่องเที่ยวส่วนหนึ่งเดินทางมาไทยซึ่งเป็น 1 ใน 10 ประเทศที่มีสถานที่ท่องเที่ยวยอดนิยมในเอเชียแปซิฟิก (ที่มา: รายงาน Travel Industry Trends 2023) นอกจากนี้ ยังมีความต้องการท่องเที่ยวต่างประเทศของคนไทยกลุ่มที่มีกำลังซื้อปานกลาง-สูง อย่างไรก็ตาม อัตราค่าโดยสารที่จะทรงตัวในระดับค่อนข้างสูงเมื่อเทียบกับช่วงก่อน COVID-19 จะลดทอนความต้องการเดินทางทางอากาศลงระดับหนึ่ง

- **จำนวนเที่ยวบินรวมมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเฉลี่ย** 10-20% **ต่อปี** โดยสายการบินหลายแห่งมีแผนขยายฝูงบินเพื่อรองรับอุปสงค์ที่ฟื้นตัว หลังมีการลดขนาดฝูงบินในช่วงวิกฤต COVID-19 ซึ่งจะนำไปสู่การเปิดเส้นทางบินใหม่ (อาทิ เส้นทางบินตรงระหว่างเมืองท่องเที่ยวของไทย-เมืองต่างๆ ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก) หรือการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินโดยเฉพาะเส้นทางบินระหว่างประเทศ นอกจากนี้ จะมีสายการบินใหม่เพิ่มขึ้นอีก 9 ราย[6/] ซึ่งจะทยอยเปิดให้บริการทั้งการขนส่งผู้โดยสารและขนส่งสินค้าตั้งแต่ปี 2567 เป็นต้นไป อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการเพิ่มจำนวนเครื่องบินจะทำได้ไม่เร็วนัก ทำให้ปี 2567 ธุรกิจสายการบินยังคงเผชิญปัญหาปริมาณที่นั่งโดยสารขาดตลาดในระดับหนึ่ง ซึ่งจะส่งผลดีต่อการทำตลาดด้านราคาบัตรโดยสาร **ทั้งนี้ วิจัยกรุงศรีคาดว่าจำนวนเที่ยวบินในประเทศจะฟื้นตัวสู่ภาวะปกติภายในปี** 2567 **ขณะที่เที่ยวบินระหว่างประเทศจะกลับสู่ภาวะปกติภายในปี** 2568

Figure 17: Growth of Thailand's Air Traffic



Source: Krungsri Research

- **ปริมาณขนส่งสินค้าโดยรวมมีแนวโน้มขยายตัว** 3-5% **ต่อปี** โดย***การขนส่งในประเทศ***จะได้อานิสงส์จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการบินที่เชื่อมต่อทางถนน ทางรางและทางเรือ ทำให้มีทางเลือกของจุดส่งต่อสินค้ามากขึ้น ขณะที่การร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจของผู้ประกอบการซึ่งช่วยเพิ่มโอกาสทางธุรกิจระหว่างกันจะทำให้การขนส่งสินค้าทางอากาศเป็นไปอย่างครบวงจรมากขึ้น (อาทิ การบินไทย-ปตท.) ส่วน***การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ***จะเติบโตตามภาวะเศรษฐกิจและการค้าโลก รวมถึงการเติบโตต่อเนื่องของธุรกิจ e-commerce (Euromonitor คาดตลาด e-Commerce ของไทยจะเติบโตเฉลี่ย 16% ต่อปีในช่วง 2567-2568) โดยเฉพาะการขนส่งพัสดุและอาหารแบบด่วนซึ่งกำลังเป็นที่นิยมมากขึ้น นอกจากนี้ ทางการยังมีแผนผลักดันให้ไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าเกษตรทางอากาศในภูมิภาค โดยจัดตั้งศูนย์จัดการสินค้าเกษตรภายในเขตปลอดอากรที่สนามบินสุวรรณภูมิ (เดือนกันยายน 2566) เพื่อรวบรวมและกระจายสินค้าเกษตร/สินค้าเน่าเสียง่าย (Perishable Distribution Center: PDC) และศูนย์ตรวจสอบคุณภาพและจัดเตรียมสินค้าก่อนส่งออกจะเอื้อให้ปริมาณการขนส่งสินค้ากลุ่มนี้เพิ่มขึ้น 25% ภายในปี 2570

- **ราคาน้ำมันอากาศยาน (Jet A1) มีแนวโน้มทรงตัวที่ระดับสูงต่อเนื่อง** ผลจากสงครามรัสเซีย-ยูเครนที่ยังไม่ยุติและกลุ่มผู้ผลิตน้ำมันรายใหญ่ (OPEC+) ของโลกมีแนวโน้มจำกัดกำลังการผลิตน้ำมันเพื่อประคองราคา ทำให้ราคาน้ำมันดิบโลกอาจปรับสูงขึ้นเป็นระยะ ทั้งนี้ วิจัยกรุงศรีคาดว่าความต้องการใช้น้ำมันอากาศยานเชิงพาณิชย์จะเพิ่มขึ้นต่อเนื่องตามความต้องการเดินทางที่ฟื้นตัว และจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น **โดยปริมาณการใช้น้ำมันอากาศยานจะอยู่ที่ระดับ** 12-15 **ล้านลิตรต่อวันในปี** 2567 **และเพิ่มขึ้นเป็น** 16-19 **ล้านลิตรต่อวันในปี** 2568-2569 เทียบกับระดับ 16.5 ล้านลิตรต่อวันในปี 2562

6/ 9 สายการบินเปิดใหม่ที่ทยอยให้บริการตั้งแต่ปี 2567 ได้แก่ 1. บริษัท เอเชี่ยน แอร์โรสเปซ เซอร์วิส 2. บริษัท สยาม ซีเพลน 3. บริษัท อาร์ ซี แอร์ไลนส์ จำกัด (Really Cool) 4. บริษัท อวานติ แอร์ ชาร์เตอร์ 5. บริษัท เอ็ม-แลนดาร์ช 6. บริษัท กรุงเทพ เฮลิคอปเตอร์ เซอร์วิสเซส 7. บริษัท พัทยา แอร์เวย์ 8. บริษัท เอเชีย แอทแลนติก แอร์ไลน์ส และ 9. บริษัท พี 80 แอร์

ปัจจัยท้าทายของผู้ประกอบธุรกิจขนส่งทางอากาศ ได้แก่ (1) **ภาวะเศรษฐกิจโลกฟื้นตัวช้า** จะกระทบกำลังซื้อและความต้องการเดินทางท่องเที่ยวปรับลดระดับหนึ่ง (2) **การออกมาตรการจูงใจนักท่องเที่ยวของประเทศคู่แข่งของไทย** จะลดทอนความต้องการเดินทางมาไทยและการใช้บริการสายการบินของไทย (3) **ความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์** โดยเฉพาะรัสเซีย-ยูเครนที่ยืดเยื้อ อาจทำให้ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงปรับสูงขึ้นเป็นระยะ เพิ่มภาระต้นทุนแก่ธุรกิจสายการบิน รวมถึงบั่นทอนกำลังซื้อและความต้องการเดินทางของนักท่องเที่ยวบางกลุ่ม (4) **การแข่งขันรุนแรงจากผู้ให้บริการรายใหญ่และรายใหม่** จะส่งผลต่อส่วนแบ่งตลาดทั้งด้านจำนวนผู้โดยสารและเส้นทางบิน ขณะที่การปรับขึ้นอัตราค่าโดยสารจะทำได้จำกัด จึงอาจกระทบต่อการทำกำไรของสายการบิน (5) **ข้อจำกัดในการให้บริการ** อาทิ ปัญหาขาดแคลนแรงงาน และจำนวนเครื่องบินเพิ่มขึ้นได้ช้า จึงอาจมีไม่เพียงพอกับความต้องการใช้บริการ และ (6) **ภาระต้นทุนที่เพิ่มขึ้นจากการปฏิบัติตามเกณฑ์/ พันธกรณี/ ข้อบังคับตามมาตรฐานสากล** อาทิ เกณฑ์ความปลอดภัยตามมาตรฐานอุตสาหกรรมการบินโลก[7/] ซึ่งรวมถึงการซื้อคาร์บอนเครดิตตามโครงการชดเชยและการลดสำหรับการบินระหว่างประเทศ (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation: CORSIA) ขณะที่ทางการไทยกำหนดให้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานที่ยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuels: SAF) ที่สัดส่วน 1% ภายในปี 2570[8/] เพื่อเปลี่ยนผ่านสู่พลังงานสะอาด (ราคา SAF สูงกว่าน้ำมันเครื่องบินปกติ 3-5 เท่า; ที่มา: บมจ.บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ, ธันวาคม 2566) โดยสหภาพยุโรปกำหนดให้สายการบินที่บินใน EU ต้องใช้ SAF 2% ตั้งแต่ 1 มกราคม 2567 เป็นต้นไป หรือการใช้เครื่องบินรุ่นใหม่ที่ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เพื่อสอดรับเป้าหมายของภาคอุตสาหกรรมการบินโลก “Fly Net Zero Carbon” ภายในปี 2593 ตลอดจนการลงทุนนำนวัตกรรมใหม่และระบบอัตโนมัติเข้ามาใช้ในการให้บริการ (เช่น การใช้โดรนขนส่งสินค้า) ปัจจัยข้างต้น ทำให้สายการบินต้องเร่งปรับตัวในหลายมิติ ผู้ประกอบการรายเล็กจึงมีแนวโน้มแข่งขันได้ยากจากข้อจำกัดด้านเงินทุน จำนวนฝูงบินและส่วนแบ่งตลาดในเส้นทางบิน

7/ กำหนดโดยองค์กรการบินระหว่างประเทศจากหลายสถาบัน อาทิ การแก้ไขข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัยด้านการบินพลเรือน (Significant Safety Concerns: SSC) การตรวจ Full ICAO Coordinated Validation Mission (Full-ICVM) ของ ICAO การประเมิน International Aviation Safety Assessment (IASA) ของสำนักงานบริหารการบินแห่งชาติสหรัฐ (Federal Aviation Administration: FAA) และมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับสายการบินที่จะบินเข้าสหภาพยุโรปต้องได้รับการรับรองจากองค์กรการบินของสหภาพยุโรปเท่านั้น (The European Union Aviation Safety Agency: EASA) ตลอดจนการตั้งเป้าหมายของไทยเพื่อบรรลุความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon Neutrality) ในปี 2593 และปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero) ภายในปี 2608 ตามแนวทางการประชุม COP26 (Conference of the Parties ครั้งที่ 26 เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2564)

8/ ภายใต้ Oil Plan (2023) และ AEDP 2023 ด้านบมจ.ท่าอากาศยานไทย (AOT) ตั้งเป้าลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ 50% ในระยะ 4 ปีข้างหน้า (2567-2570) หรือจาก 3 แสนตันต่อปี เหลือ 1.5 แสนตันต่อปี และมีแผนเข้าสู่ Net Zero ภายในปี 2576

วิจัยกรุงศรี

ดร.พิมพ์นารา หิรัญกสิ

ผู้บริหารสายงานวิจัยและหัวหน้าทีมวิจัยเศรษฐกิจ

ทีมวิจัยเศรษฐกิจ

สุจิต ชัยวิชญชาติ
ผู้บริหารทีมวิจัยเศรษฐกิจมหภาค

วนิชา ดิเรกอุดมศักดิ์
เศรษฐกรอาวุโส

จุไรลักษณ์ พลศรี
เศรษฐกรอาวุโส (พยากรณ์ตัวเลขเศรษฐกิจ)

ทรรศิน กลิ่นถนอม
เศรษฐกร

กฤตพร ศิริใจชิงกุล
เศรษฐกร

ศุภสิน อิทธิพัทธ์วงศ์
เศรษฐกร

ทีมวิเคราะห์และพัฒนางานวิจัย

ดร.พิมพ์นารา หิรัญกสิ
รักษาการผู้บริหารทีมวิเคราะห์และพัฒนางานวิจัย

ณธัญอร รัตนาธรรมวัฒน์
นักวิเคราะห์อาวุโส

นฤชยา สาตแฟง
นักวิเคราะห์

ปริญญา มิ่งสกุล
นักวิเคราะห์

ชณัฐฐา ธาระรส
นักวิเคราะห์

ทีมบริหารระบบข้อมูลวิจัย

ธมณ เสริญสุขสกุล
เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป

เชิดศักดิ์ ศรีชัยตัน
เจ้าหน้าที่ระบบข้อมูลวิจัย

วงศกร แก้วอุดทัง
เจ้าหน้าที่ระบบข้อมูลวิจัย

ทีมวิจัยอุตสาหกรรม

ดร.พิมพ์นารา หิรัญกสิ
รักษาการผู้บริหารทีมวิจัยอุตสาหกรรม

ธเนศ มหัทธนาลัย
นักวิเคราะห์อาวุโส (Digital)

พูลสุข นิลกิจศรานนท์
นักวิเคราะห์อาวุโส (Healthcare, Mobile Operators)

ปิยะนุช สถาพงศ์ภักดี
นักวิเคราะห์อาวุโส (Transport & Logistics)

นรินทร์ ตันไพบูลย์
นักวิเคราะห์อาวุโส (Power Generation, Modern Trade, Chemicals, Medical Devices)

เตียร เทียมศักดิ์
นักวิเคราะห์อาวุโส (Energy, Petrochemicals)

พุทธชาด ลุนคำ
นักวิเคราะห์อาวุโส (Construction Contractors, Construction Materials, Hotels, Industrial Estate)

พัชรา กลิ่นชวนชื่น
นักวิเคราะห์อาวุโส (Real Estate)

ชัยวัช โชวเจริญสุข
นักวิเคราะห์อาวุโส (Agriculture)

ประพันธ์ ลีน้อย
นักวิเคราะห์ (ESG)

ศุภวัฒน์ โชคสวัสดิ์ไพศาล
นักวิเคราะห์ (Automobile, Electronics & Electrical Appliances)

ศุภกร กรบุญไตรทศ
นักวิเคราะห์ (Agriculture, Food & Beverages)