แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรม ปี 2566-68

บริการขนส่งทางอากาศ



มีนาคม 2566

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



ปี 2566-2568 ธุรกิจขนส่งทางอากาศมีแนวโน้มเติบโตดี โดยการขนส่งผู้โดยสารทั้งในประเทศและระหว่างประเทศจะเติบโตตามการฟื้นตัวของภาคท่องเที่ยว ส่วนบริการขนส่งสินค้าทยอยฟื้นตัวตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ขณะที่การแข่งขันด้านราคามีแนวโน้มรุนแรงมากขึ้น ท่ามกลางภาระการฟื้นฟูธุรกิจและต้นทุนที่มีแนวโน้มปรับสูงขึ้นตามราคาพลังงาน

ปัจจัยท้าทายของธุรกิจ ได้แก่ ราคาเชื้อเพลิงทรงตัวสูง เพิ่มภาระต้นทุนแก่ผู้ประกอบการ รวมถึงการแข่งขันที่รุนแรงจากผู้ให้บริการต่างชาติรายใหญ่ ซึ่งเพิ่มความครอบคลุมของเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสารและสินค้ามายังภูมิภาคเอเชีย และภาระต้นทุนที่เพิ่มขึ้นจากการปฏิบัติตามเกณฑ์ความปลอดภัยต่างๆ แม้ COVID-19 จะคลี่คลายลง ทำให้สายการบินต้องปรับตัวต่อเนื่อง ปัจจัยเหล่านี้อาจกระทบอัตรากำไรของธุรกิจ ขณะที่ผู้ประกอบการรายเล็กแข่งขันได้ยากจากข้อจำกัดด้านเงินทุน จำนวนฝูงบินและส่วนแบ่งตลาดในเส้นทางบิน

มุมมองวิจัยกรุงศรี

วิจัยกรุงศรีประเมินทิศทางของผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งทางอากาศ สรุปได้ดังนี้

- **การดำเนินงานของท่าอากาศยาน: รายได้ทยอยฟื้นตัวจากจำนวนผู้โดยสารและเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น** โดยผู้ประกอบการจะกลับมารับรู้รายได้หลังครบกำหนดระยะเวลาผ่อนปรนให้ลูกค้ายืดเวลาการชำระเงิน (เช่น สายการบินและร้านค้า) ทั้งยังมีข้อได้เปรียบจากการเป็นผู้ให้บริการผูกขาดของธุรกิจท่าอากาศยานและรายได้ค่าธรรมเนียม เช่น ค่าธรรมเนียมในการขึ้น-ลงของอากาศยาน (Landing Charge) ค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน (Parking Charge) ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Passenger Service Charge) และค่าสิ่งอำนวยความสะดวก (Aircraft Service Charge) รวมถึงการให้สัญญาสัมปทานที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกต่างๆ ในสนามบิน เช่น บริการอาหารหรือครัวการบิน บริการขนส่งสัมภาระ บริการร้านค้า/ร้านอาหารหรือพื้นที่ค้าปลีกให้เช่า นอกจากนี้ ยังได้ประโยชน์จากโครงการลงทุนด้านการบินขนาดใหญ่ของภาครัฐ ส่งผลให้รายได้มีโอกาสเติบโตต่อเนื่อง

- **บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ: รายได้มีแนวโน้มฟื้นตัวดี** ตามจำนวนผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าที่คาดว่าจะปรับดีขึ้นตามการฟื้นตัวของเศรษฐกิจและภาคท่องเที่ยว รวมถึงรายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวเนื่อง อาทิ การรับฝากและกระจายสินค้า การจำหน่ายสินค้าที่ระลึก การรับบริหารจัดการขนส่งผู้โดยสาร สินค้า และพิธีการศุลกากรต่างๆ ผู้ประกอบการที่มีศักยภาพมีแนวโน้มหาพันธมิตรที่มีเครือข่ายการบินครอบคลุมพื้นที่หลายเส้นทาง เพื่อเสริมความแข็งแกร่งของกิจการ อย่างไรก็ตาม ธุรกิจมีแนวโน้มเผชิญการแข่งขันรุนแรงด้านราคาเพื่อชิงส่วนแบ่งตลาดผู้โดยสารจากคู่แข่งในประเทศและสายการบินต่างชาติ
- **บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ: รายได้มีแนวโน้มทยอยฟื้นตัว** โดยผู้ประกอบการที่มีอากาศยานขนาดเล็ก ส่วนใหญ่จะมีเงินทุนจำกัด อีกทั้งต้องแข่งขันกับธุรกิจขนส่งผู้โดยสารที่มีบริการขนส่งสินค้าร่วมด้วย รวมถึงการที่ลูกค้าหันไปใช้บริการทางเรือที่ค่าระวางขนส่งเริ่มลดลง จึงมีโอกาสเผชิญปัญหาด้านสภาพคล่อง อย่างไรก็ดี ธุรกิจมีปัจจัยหนุนจากการฟื้นตัวของภาคการผลิตและการค้า และการเติบโตของการค้าออนไลน์ นอกจากนี้ การร่วมมือกับพันธมิตรรับจัดการขนส่งซึ่งมีทั้งลูกค้าและปริมาณสินค้าในมือจะช่วยหนุนการเติบโตของธุรกิจ



ข้อมูลพื้นฐาน

ธุรกิจบริการขนส่งทางอากาศ (Air Transport) **มีข้อได้เปรียบด้านความรวดเร็ว ช่วยลดเวลาเดินทาง และสามารถเข้าถึงพื้นที่ทุรกันดารซึ่งการขนส่งแบบอื่นทำได้ยาก** ทั้งยังเป็นรูปแบบการเดินทางที่ปลอดภัยที่สุด[1/] ถึงจุดหมายปลายทางได้ตามเวลาที่กำหนด จึงได้รับความนิยมมากขึ้นในทุกภูมิภาคทั่วโลก สะท้อนจากการพัฒนาสนามบินพาณิชย์ที่ทันสมัย การสร้างเครื่องบินขนาดใหญ่และสมรรถภาพสูงเพื่อบรรทุกผู้โดยสารและบรรจุสินค้าได้มากขึ้น การพัฒนาเครื่องมือขนส่งที่ทันสมัย ตลอดจนการขยายและปรับปรุงคลังสินค้าบริเวณท่าอากาศยานเพื่ออำนวยความสะดวก และเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งของธุรกิจ อย่างไรก็ตาม จุดด้อยของการขนส่งทางอากาศ อาทิ ค่าใช้จ่ายต่อหน่วยสูงกว่าเมื่อเทียบกับการขนส่งประเภทอื่น ทั้งยังต้องการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานจำนวนมากเพื่อรองรับรูปแบบการขนส่งทั้งระบบ

โดยทั่วไป ประเภทของการขนส่งทางอากาศ จำแนกได้ 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 290 สายการบินทั่วโลก (คิดเป็น 83% ของปริมาณการจราจรทางอากาศทั่วโลก) ระบุถึงค่าเฉลี่ยของอุบัติเหตุทางอากาศในรอบ 5 ปี (ปี 2560-2564) อยู่ที่ 44.2 ครั้งต่อปี ขณะที่จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางเครื่องบินต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของอุบัติเหตุจากการเดินทางรูปแบบอื่น (อาทิ รถยนต์ รถประจำทาง รถจักรยานยนต์ รถไฟ และเรือ)

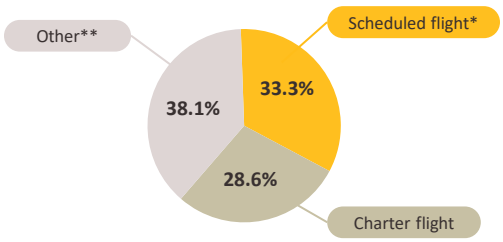
การให้บริการขนส่งทางอากาศแบ่งออกเป็น 3 ลักษณะ ได้แก่

1) **การให้บริการแบบประจำมีกำหนด** (Scheduled service) มีเส้นทางและตารางเวลาบินแน่นอน สามารถจัดสรรการบินทั้งการรับส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าตามกำหนดเวลา และอาจให้บริการเที่ยวบินไม่ประจำหรือเช่าเหมาลำด้วย สำหรับผู้ประกอบการไทยที่อยู่ในกลุ่มนี้มีสัดส่วน 33.3% ของผู้ประกอบการทั้งหมด (ภาพที่ 1)

2) **การให้บริการแบบไม่ประจำหรือเช่าเหมาลำ** (Non-scheduled or charter flight service) ให้บริการเป็นครั้งคราวหรือเป็นเที่ยวบินพิเศษ ผู้ประกอบการไทยมีสัดส่วน 28.6% 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 ผู้ประกอบการไทยมีสัดส่วน 38.1%

Figure 1: Share of Thai AOL Service Route (2021)



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

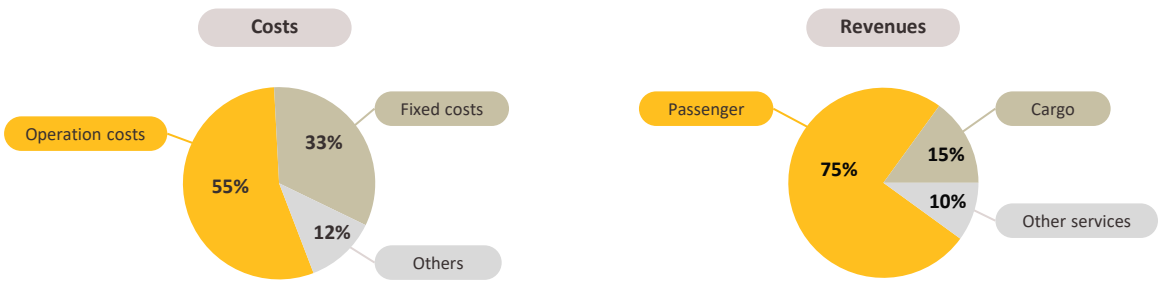
Table 1: Cost of Transportation per Unit (2016)

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

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

ต้นทุนต่อหน่วยของการขนส่งทางอากาศสูงกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น (ตารางที่ 1) โดย***ต้นทุนหลัก*** แบ่งเป็น ***(1) ต้นทุนการดำเนินงาน*** มีสัดส่วน 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 ขณะที่รายรับสำหรับบริการประเภทขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ได้แก่ ค่าโดยสาร (สัดส่วน 75% ของรายรับทั้งหมด) ค่าบริการขนส่งสินค้า (15%) และรายรับอื่นๆ (10%) (ภาพที่ 2)

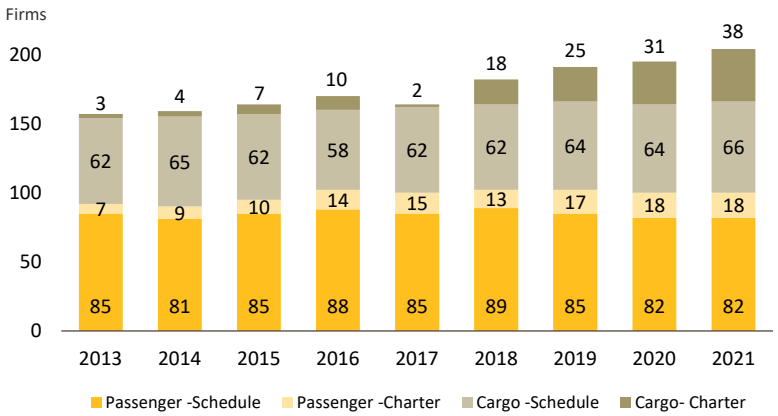
Figure 2: Share of Airline Cost & Revenue



Source: Company data compiled by Krungsri Research

2/ สายการบินนิยมทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยานล่วงหน้า (Fuel hedging) เพื่อลดความผันผวนของราคาในอนาคต

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



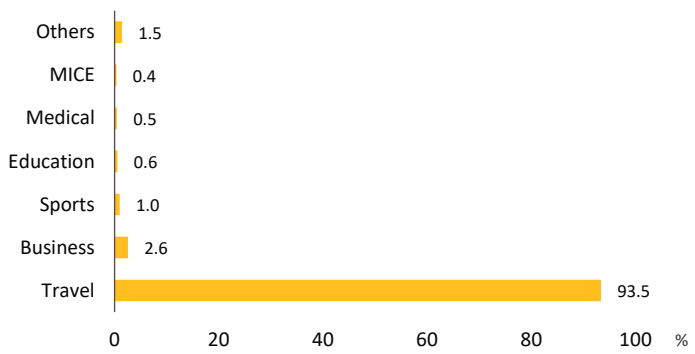
Source: Department of Business Development (DBD)

ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศมี 2 รูปแบบ ได้แก่ (1) มีใบอนุญาตเดินอากาศ มีเครื่องบินเป็นของตนเองหรือเช่า มีเส้นทางบินประจำ และ/หรือ ให้บริการเช่าเหมาลำ และ (2) ไม่มีเครื่องบินของตนเอง แต่เป็นตัวแทนจองระวางกับผู้ประกอบการกลุ่มแรก และขายพื้นที่ให้ลูกค้า (เช่น ธุรกิจนำเที่ยว / บริการจัดการขนส่งสินค้า) **โดยปี 2564 ผู้ประกอบการที่จดทะเบียนการค้าในประเทศมีจำนวน 204 ราย** (ที่มา: กรมธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์) มีทั้งผู้ประกอบการสัญชาติไทยและผู้ร่วมทุนกับต่างชาติ (ภาพที่ 3) แบ่งเป็น

- **ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสาร** มีจำนวน 100 ราย (สัดส่วน 49.0% ของผู้ประกอบการทั้งหมด) โดย 82 รายมีเที่ยวบินประจำ เป็นรายใหญ่ 23 ราย อาทิ บมจ.การบินไทย บมจ.สายการบินนกแอร์ และบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ ส่วนรายที่ไทยร่วมทุนกับต่างชาติ อาทิ บริษัท ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ (มาเลเซีย) และบริษัทไทย เวียตเจ็ท แอร์ จอยท์ สต๊อค (ไอร์แลนด์และเวียดนาม) และ 18 รายไม่มีเที่ยวบินประจำ เป็นรายใหญ่ 1 ราย ได้แก่ บริษัทไทย ไลอ้อน เมนทารี (ไทยร่วมทุนกับอินโดนีเซีย)

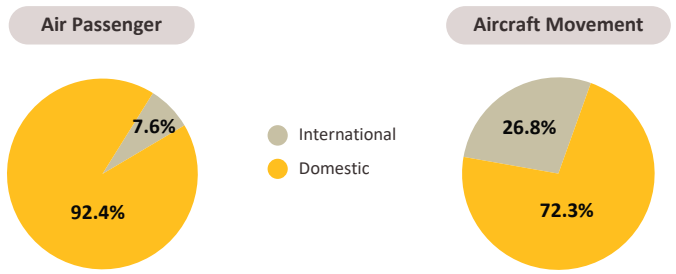
  การเติบโตของธุรกิจในกลุ่มนี้จะสอดคล้องกับการขยายตัวของภาคท่องเที่ยว เนื่องจาก 93.5% ของผู้โดยสารที่เดินทางมาไทยมีวัตถุประสงค์เพื่อการท่องเที่ยว (ภาพที่ 4) อย่างไรก็ตาม การแพร่ระบาดรุนแรงของ COVID-19 ในปี 2563 และ 2564 ทำให้ธุรกิจอยู่ในภาวะซบเซาจากการออกมาตรการเข้มงวดเพื่อควบคุมโรค ซึ่งรวมถึงการห้ามเดินทางข้ามจังหวัดเป็นระยะ และงดการเดินทางระหว่างประเทศ สายการบินส่วนใหญ่จึงปรับตัวมาให้บริการในประเทศเป็นหลัก (ภาพที่ 5) และปรับเที่ยวบินมาขนส่งสินค้ามากขึ้น (ภาพที่ 6) สำหรับสนามบินหลักที่รองรับการเดินทางของผู้โดยสารสูงสุด คือ สุวรรณภูมิและดอนเมืองคิดเป็นสัดส่วนรวมกัน 51% ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด (ปี 2564)

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



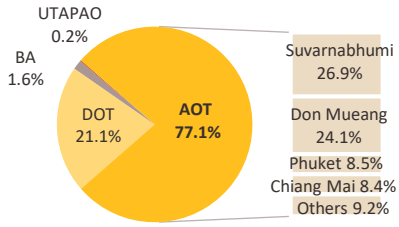
Source: National Statistic office (NSO)

Figure 5: Share of Flight & Passenger of Thais AOL by Service Route (2021)



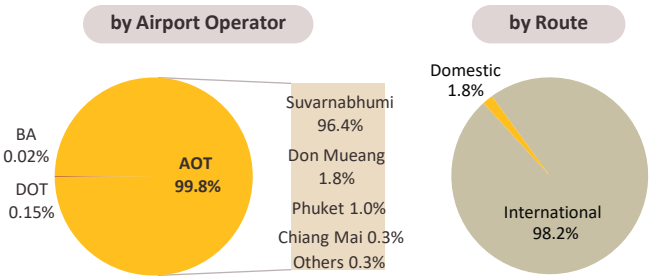
Source: CAAT

Figure 6: Share of Air Passenger in Thailand (2021) by Airport Operator



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

Figure 7: Share of Air Cargo in Thailand (2021)



Note: AOT (Airport of Thailand), DOT (Department of Airports), BA (Bangkok Airways)
Source: CAAT

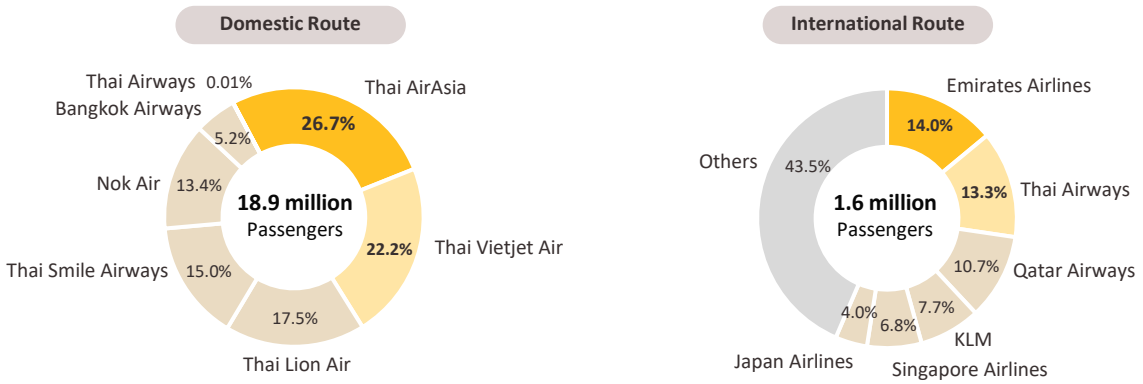
- **ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า** จำนวน 104 ราย (สัดส่วน 51.0%) **โดย 66 รายมีเที่ยวบินประจำ** เป็นรายใหญ่ 6 ราย อาทิ บมจ.การบินกรุงเทพ (มีคลังสินค้าที่สุวรรณภูมิและสนามบินส่วนตัวให้บริการเชิงพาณิชย์ 3 แห่ง) บริษัทเฟดเอ็กซ์ เอ็กซ์เพรส อินเตอร์เนชั่นแนล (ประเทศไทย) (สัญชาติเนเธอร์แลนด์) บริษัทเค-ไมล์ แอร์ (ไทยร่วมทุนกับสวิตเซอร์แลนด์) และบริษัทดีเอชแอล เอ็กซ์เพรส อินเตอร์เนชั่นแนล (ไทยร่วมทุนกับเยอรมนี) **และอีก 38 รายไม่มีเที่ยวบินประจำ** เป็น SMEทั้งหมด บางรายเป็นการร่วมทุนกับต่างชาติ เช่น บริษัท แอร์ เมลล์ โลจิสติกส์ (ไทยร่วมทุนกับฮ่องกง) บริษัท ไรซ์ อะเกน (ไทย-จีน) และบริษัท สตรอง ทาวเวอร์ (ไทย-จีน)

  สำหรับ**สินค้าที่ขนส่งจะมีขนาด/น้ำหนักไม่มาก มีมูลค่าสูงหรือต้องระวังเป็นพิเศษ** อาทิ อัญมณีและเครื่องประดับ ดอกไม้สด วัคซีน โบราณวัตถุและงานศิลปะ ชิ้นส่วนคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์อิเล็คทรอนิกส์ ซึ่งประมาณ 98.2% เป็นการขนส่งเส้นทางระหว่างประเทศ (ภาพที่ 7) เนื่องจากการขนส่งสินค้าในประเทศมักใช้ทางถนนเป็นหลัก ส่วนการขนส่งไปตลาดต่างประเทศในปริมาณมากมักใช้เส้นทางทางน้ำหรือทะเล อีกทั้งค่าบริการขนส่งทางอากาศยังสูงกว่าแบบอื่น การขนส่งส่วนใหญ่จะผ่านสนามบินที่ดูแลโดยท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย (สัดส่วน 99.8% ของการขนส่งทั้งหมด) อาทิ สุวรรณภูมิและดอนเมือง (ข้อมูลปี 2564; กพท.)

ผู้ประกอบการที่จะให้บริการการบินพลเรือน ต้องได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการ (Air Operator License: AOL) **จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)** ซึ่งปี 2564 มีผู้ถือใบอนุญาต 34 ราย แต่ประกอบกิจการเพียง 32 ราย โดย 14 ราย (เปิดให้บริการเพียง 9 ราย) เป็นผู้ประกอบการขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้าที่มีเที่ยวบินทั้งแบบประจำและแบบเช่าเหมา มีความพร้อมด้านเครื่องบิน บุคลากรและพันธมิตร ที่เหลืออีก 20 ราย (ให้บริการเพียง 17 ราย) ส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการรายกลางและรายเล็กที่ให้บริการเช่าเหมาลำและไม่มีเที่ยวบินประจำ สำหรับรายที่งดให้บริการในช่วงวิกฤต COVID-19 เกิดจากผู้ใช้บริการน้อยลงทำให้ธุรกิจเผชิญปัญหาสภาพคล่อง รวมถึงการปิดธุรกิจตามนโยบายของบริษัทแม่

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 ปัจจัยข้างต้นส่งผลให้ภาวะการแข่งขันของธุรกิจรุนแรงขึ้นจากการเข้ามาของผู้ประกอบการรายใหม่ ทั้งสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ และสายการบินต้นทุนต่ำ จึงมีการขยายการลงทุนด้านต่างๆ อย่างต่อเนื่อง อาทิ การเพิ่มฝูงบินและการบริหารจัดการฝูงบิน (Aircraft capacity) ให้มีประสิทธิภาพ[3/] การขยายเส้นทางบิน และการทำตลาดลูกค้าเฉพาะกลุ่ม เช่น บริการให้เช่าเหมาลำ (Charter flight)

Figure 8: Share of Thai AOL's Passenger (Scheduled Flight Services)

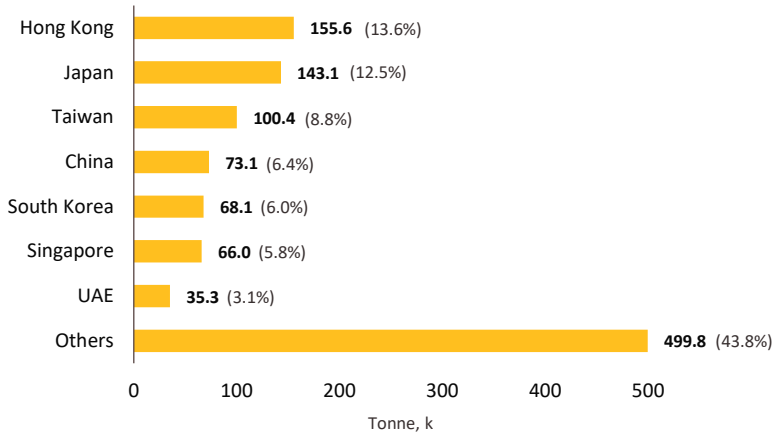


Source: CAAT (2021)

ปี 2564 ผู้ประกอบการสายการบิน (แบบประจำมีกำหนด) ที่ให้บริการ**ขนส่งผู้โดยสาร**สูงสุด (ภาพที่ 8) แบ่งเป็น ***เส้นทางบินในประเทศ*** มีการขนส่งผู้โดยสารรวม 18.9 ล้านคน ได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชีย ขนส่งผู้โดยสารรวม 5.1 ล้านคน (สัดส่วน 26.7% ของผู้โดยสารในประเทศ) รองลงมา คือ ไทยเวียตเจ็ทแอร์ (22.2%) และไทยไลอ้อนแอร์ (17.5%) ***และเส้นทางบินระหว่างประเทศ*** มีการขนส่งผู้โดยสารรวม 1.6 ล้านคน ได้แก่ เอมิเรตส์แอร์ไลน์ ขนส่งผู้โดยสาร (ขาเข้า-ออก) รวม 2.2 แสนคน (สัดส่วน 14.0% ของผู้โดยสารระหว่างประเทศทั้งหมด) รองลงมา คือ การบินไทย (13.3%) และกาตาร์แอร์เวย์ (10.7%) โดยประเทศที่เป็นจุดหมายของผู้โดยสาร 3 อันดับแรก ได้แก่ สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ กาตาร์ และสิงคโปร์ ซึ่งเป็นฐานหรือศูนย์กลางการบินไปจุดหมายอื่นทั่วโลก สำหรับ**การขนส่งสินค้า**ในประเทศมีสัดส่วน 1.8% ของปริมาณขนส่งสินค้าทางอากาศทั้งหมด สำหรับประเทศปลายทางที่มีปริมาณขนส่งสินค้าจากไทยมากที่สุด (ภาพที่ 9) ได้แก่ ฮ่องกง (สัดส่วน 12.0% ของปริมาณสินค้าทั้งหมด) ญี่ปุ่น (10.7%) และไต้หวัน (9.4%)

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

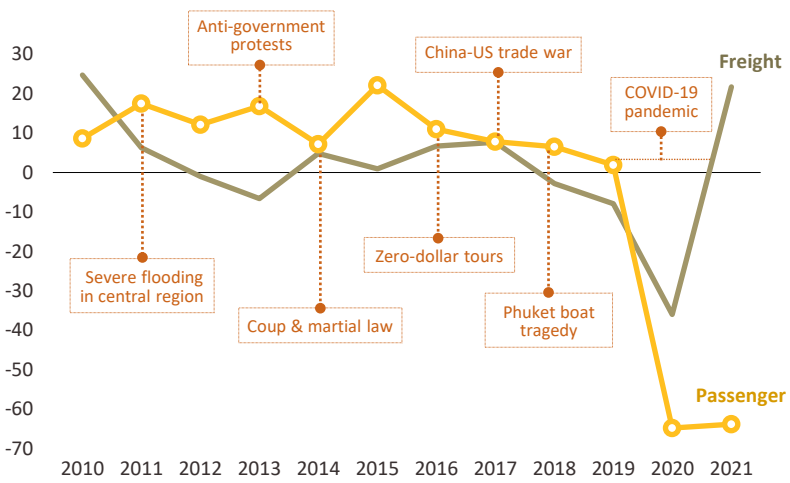
Figure 9: Destination of Cargo Volume
(Scheduled Flight Service, International Route)



Source: CAAT (2021)

โดยทั่วไป ผู้ประกอบการจะจัดสรรพื้นที่ขนส่งผู้โดยสารและสินค้าเพื่อบริหารรายได้ (ภาพที่ 10) ในลักษณะ Combined service carriers ที่มีความยืดหยุ่นในการบริหารจัดการระวางบรรทุก มีการปรับเปลี่ยนได้รวดเร็วตามสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลง อาทิ การเพิ่มสัดส่วนพื้นที่ขนส่งสินค้าในช่วงที่ผู้โดยสารมีความต้องการเดินทางลดลง หรือเพิ่มสัดส่วนพื้นที่ขนส่งผู้โดยสารในช่วงที่ความต้องการเดินทางสูงขึ้น การปรับตัวดังกล่าวทำให้ผู้ประกอบการสามารถรักษาระดับรายได้เติบโตได้ต่อเนื่อง

Figure 10: Air Traffic Growth of Thailand
(% YoY)



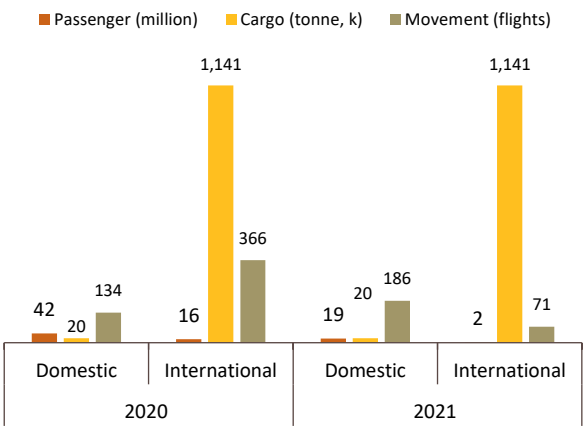
Source: Compiled by Krungsri Research

สถานการณ์ที่ผ่านมา

การแพร่ระบาดต่อเนื่องของไวรัส COVID-19 ในปี 2563 และ 2564 ส่งผลกระทบรุนแรงทำให้ธุรกิจสายการบินทั่วโลกมีผลดำเนินงานขาดทุน จากนโยบายจำกัดการเดินทาง การปิดพรมแดนของหลายประเทศเพื่อควบคุมการแพร่ระบาด โดยสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) ประเมินว่าปี 2564 ธุรกิจสายการบินทั่วโลกมีผลขาดทุน 4.2 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐ ต่อเนื่องจากการขาดทุน 1.38 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2563 **สำหรับปี 2565 ธุรกิจสายการบินทยอยฟื้นตัวจากการฉีดวัคซีนครอบคลุมทั่วโลก** ส่งผลให้เกือบทุกประเทศทยอยยกเลิกมาตรการควบคุมการเดินทางระหว่างประเทศ กระตุ้นให้มีการเดินทางทางอากาศเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม การฟื้นตัวของธุรกิจสายการบินถูกซ้ำเติมจากสถานการณ์สงครามรัสเซีย-ยูเครนที่เริ่มต้นช่วงไตรมาส 1 ปี 2565 และยืดเยื้อจนถึงปัจจุบัน ส่งผลให้ราคาพลังงานและอัตราเงินเฟ้อทั่วโลกปรับสูงขึ้นในอัตราเร่งกระทบเศรษฐกิจหลายประเทศทั่วโลก **ปี 2565 IATA จึงคาดว่าจำนวนผู้โดยสารทั่วโลกจะอยู่ที่ 3.4 พันล้านคน เพิ่มขึ้น 83% จากปี 2564 ขณะที่ปริมาณขนส่งสินค้าจะเพิ่มขึ้นสู่ระดับ 60.3 ล้านตัน ใกล้เคียงกับ 61.3 ล้านตันในปี 2562** โดยธุรกิจสายการบินจะขาดทุนลดลงมาอยู่ที่ 6.9 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ จาก 4.2 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐในปีก่อนหน้า ด้าน ICAO ประเมินว่าช่วง 8 เดือนแรกของปี 2565 ปริมาณการจราจรทางอากาศโดยรวมได้เพิ่มขึ้นสู่ระดับ 80% ของช่วงก่อนเกิด COVID-19 แล้ว

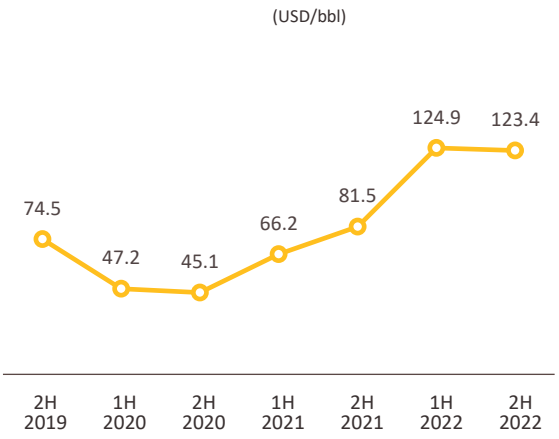
สำหรับ**ธุรกิจสายการบินของไทยในปี 2565 มีสัญญาณฟื้นตัวดีขึ้นสอดคล้องกับทิศทางของสายการบินทั่วโลก** อานิสงส์จาก (1) ทางการบรรลุเป้าหมายฉีดวัคซีนป้องกันไวรัส COVID-19 ครบ 100 ล้านโดส หรือครอบคลุมประชากรมากกว่า 70% ตั้งแต่เดือนธันวาคม 2564 ส่งผลให้อัตราการติดเชื้อลดลง (ณ เดือนกันยายน 2565 อยู่ที่ 143.2 ล้านโดส) ทำให้ภาครัฐทยอยผ่อนคลายมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดในช่วงต้นปี 2565 และทยอยเปิดประเทศรับนักท่องเที่ยวต่างชาติเต็มรูปแบบในเดือนกรกฎาคม (2) มาตรการกระตุ้นภาคท่องเที่ยวทั้งกลุ่มผู้เดินทางชาวไทย (อาทิ โครงการเราเที่ยวด้วยกันเฟส 4) และชาวต่างชาติ (อาทิ ลดค่าใช้จ่ายด้านการเดินทางเข้าประเทศไทยเป็นระยะ) (3) เศรษฐกิจไทยฟื้นตัวต่อเนื่อง โดยขยายตัว 2.6% เร่งจาก 1.5% ในปี 2564 และ (4) เงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอ่อนค่า 12% จากปี 2564 ซึ่งมากที่สุดในรอบ 16 ปี (ณ 28 กันยายน) หนุนให้นักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางมาท่องเที่ยวไทยมากขึ้น ปัจจัยข้างต้นส่งผลให้ผู้โดยสารทั้งในประเทศและต่างประเทศกลับมาเดินทางเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ขณะที่สายการบินเพิ่มปริมาณเที่ยวบินและขยายเส้นทางบินทั้งในและระหว่างประเทศอย่างต่อเนื่อง

Figure 11: Air Traffic of Thailand



Source: CAAT

Figure 12: Jet Fuel Price



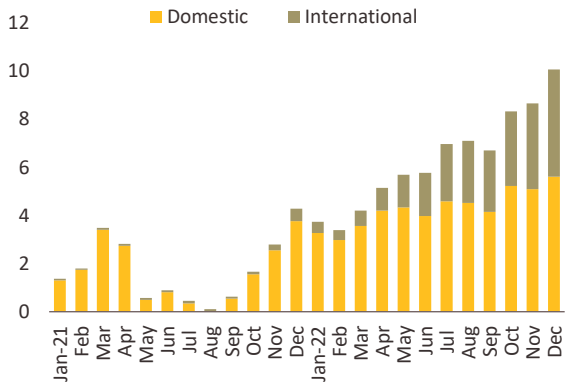
Source: Bloomberg (Average Spot rate)

อย่างไรก็ตาม **ธุรกิจยังเผชิญปัจจัยจำกัดการเติบโต** จากภาวะเงินเฟ้อสูง มีผลให้กำลังซื้ออ่อนแอ ส่งผลให้การใช้จ่ายเพื่อสันทนาการหรือเดินทางท่องเที่ยวทางอากาศเป็นไปอย่างระมัดระวัง และราคาเชื้อเพลิงเครื่องบินที่ปรับเพิ่มขึ้นเกือบ 70% จากปี 2564 ตามราคาน้ำมันดิบโลก (ต้นทุนค่าเชื้อเพลิงของสายการบินต้นทุนต่ำ (LLCs) มีค่าเชื้อเพลิงอากาศยานในสัดส่วน 30.8% เทียบกับสายการบินเต็มรูปแบบ (FSCs) มีสัดส่วนที่ 25.9% (ที่มา: กพท.) ซึ่งอาจจะยังไม่ส่งผ่านผลกระทบไปที่ผู้โดยสารในทันที เนื่องจากสายการบินต้องรักษาระดับค่าโดยสารตามกลไกตลาดและการแข่งขันที่มีอยู่สูง ประกอบกับภาครัฐช่วยแบ่งเบาภาระต้นทุน เช่น ขยายเวลาค่าเช่า (ที่จอดหรือเก็บอากาศยาน)/ค่าใช้บริการ (ขึ้นและลงจอด)ท่าอากาศยานถึงปลายเดือนมีนาคมปี 2566 และลดภาษีสรรพสามิตน้ำมันอากาศยานจนถึงเดือนมิถุนายน ปี 2566 นอกจากนี้ธุรกิจสายการบินยังมีภาระการลงทุนเพิ่มขึ้นทั้งจากการปรับเกณฑ์ความปลอดภัยให้สอดรับกับมาตรฐานธุรกิจการบินโลก และการยกระดับด้านสุขอนามัยในช่วงหลังวิกฤต COVID-19 ซึ่งจะกดดันผลการดำเนินงาน โดยเฉพาะรายที่ขาดสภาพคล่องหรืออยู่ในช่วงการปรับโครงสร้างหรือฟื้นฟูธุรกิจจากภาวะล้มละลาย (เช่น ไทยแอร์เอเชีย นกแอร์ และการบินไทย) **โดยสถานการณ์ปี 2565** สรุปได้ดังนี้

- **จำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 262.4% YoY อยู่ที่ 75.8 ล้านคน** เทียบกับ 20.9 ล้านคนปี 2564 โดย***ผู้โดยสารในประเทศ*** เพิ่มขึ้น 120.0% YoY (อยู่ที่ 51.5 ล้านคน) และ***ผู้โดยสารระหว่างประเทศ*** เพิ่มขึ้น 1,200.0% YoY (อยู่ที่ 24.3 ล้านคน) (ภาพที่ 13) ผลจากมาตรการกระตุ้นภาคท่องเที่ยวในประเทศอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะโครงการเราเที่ยวด้วยกันที่ให้สิทธิทั้งส่วนการเดินทางและที่พัก ขณะที่จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติสะสมอยู่ที่ 11.8 ล้านคน (3 อันดับแรกมาจากการท่องเที่ยวระยะใกล้ของประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ มาเลเซีย อินเดีย และลาว) โดยเฉพาะไตรมาสสุดท้ายของปีซึ่งเป็น High season ของนักท่องเที่ยวจากตลาดระยะไกล เช่น ยุโรปและสหรัฐฯ รวมทั้งรัสเซีย ประกอบกับมติคณะรัฐมนตรีขยายระยะเวลา Free Visa แก่ชาวต่างชาติให้อยู่ไทยได้นานขึ้น[4/] (เริ่ม 1 ตุลาคม 2565) ซึ่งหนุนให้ภาคท่องเที่ยวไทยฟื้นตัวได้เร็วแบบ V-Shape

Figure 13: Monthly Air Passenger Traffic Movement

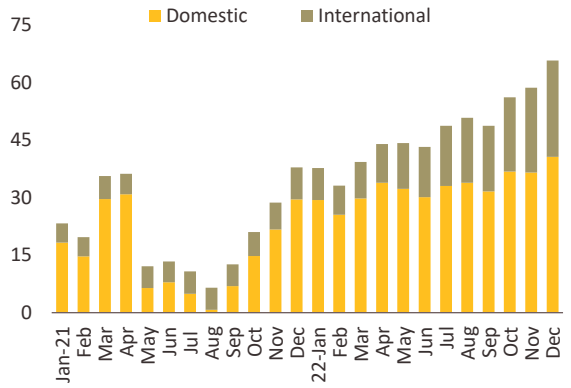
(Person, m)



Source: CAAT (2021-2022)

Figure 14: Monthly Aircraft Movement

(Flight, k)



Source: CAAT (2021-2022)

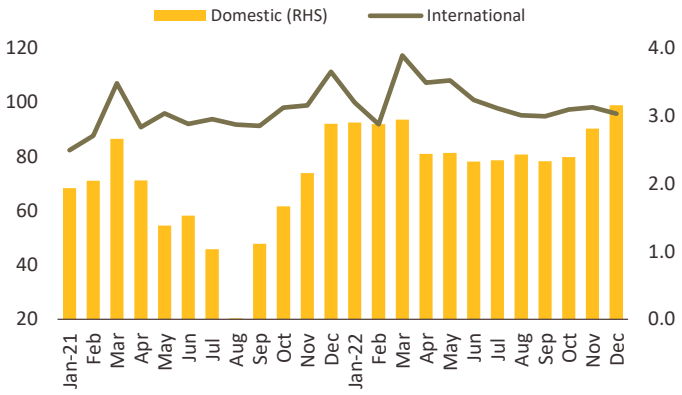
- **จำนวนเที่ยวบินเพิ่มขึ้น 121.1% YoY อยู่ที่ 5.7 แสนเที่ยวบิน สอดคล้องกับการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสาร** เทียบกับ 2.6 แสนเที่ยวบินในปี 2564 โดย***เที่ยวบินในประเทศ***เพิ่มขึ้น 111.1% YoY (อยู่ที่ 3.9 แสนเที่ยวบิน) ผลจากสายการบินทยอยเปิดเส้นทางบินเกือบครบทุกเส้นทาง ขณะที่***เที่ยวบินระหว่างประเทศ***เพิ่มขึ้น 147.1% YoY (อยู่ที่ 1.8 แสนเที่ยวบิน) (ภาพที่ 14) ส่วนหนึ่งเป็นผลจากภาครัฐทยอยยกเลิกมาตรการอาทิ Test & Go สำหรับผู้รับวัคซีนครบ (เดือนพฤษภาคม) และ Thailand Pass สำหรับผู้ถือสัญชาติไทย (เดือนมิถุนายน) และการเปิดประเทศอย่างเต็มรูปแบบ (เดือนกรกฎาคม) ทำให้สายการบินทยอยเปิดเส้นทางระหว่างประเทศและเพิ่มความถี่เที่ยวบินรองรับความต้องการเดินทางมาไทยมากขึ้นของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ประกอบกับประเทศในเอเชียหลายแห่งทยอยเปิดรับนักท่องเที่ยวแบบไม่ต้องกักตัว อาทิ ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้

4/ ขยายเวลาให้ชาวต่างชาติพำนักในไทยนานขึ้น โดยผู้ได้รับการยกเว้น Visa (Free Visa) อยู่ไทยได้ไม่เกิน 45 วัน จากเดิม 30 วัน และผู้ได้รับ Visa on Arrival อยู่ได้ไม่เกิน 30 วันจากเดิม 15 วัน ซึ่งมีผลตั้งแต่ 1 ตุลาคม 2565 – 31 มีนาคม 2566

- **ปริมาณขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น** 6.4% YoY อยู่ที่ 1.23 ล้านตัน เทียบกับ 1.16 ล้านตันปี 2564 โดยปริมาณ***ขนส่งสินค้าในประเทศ***เพิ่มขึ้น 53.5% YoY (อยู่ที่ 3.1 หมื่นตัน) และ***ระหว่างประเทศ***เพิ่มขึ้น 5.6% YoY (อยู่ที่ 1.2 ล้านตัน) (ภาพที่ 15) ผลจากภาคส่งออกของไทยฟื้นตัวต่อเนื่อง และมีความต้องการขนส่งสินค้า อาทิ ยา เวชภัณฑ์ อุปกรณ์การแพทย์ เซมิคอนดัคเตอร์ และสินค้า e-commerce ที่ต้องขนส่งด่วน ประกอบกับประชาชนกลับมาจับจ่ายใช้สอยสินค้าตามปกติ นอกจากนี้ สายการบินยังขยายขอบเขตการให้บริการ อาทิ สายการบินสมายล์ คาร์โก (โดยสายการบินไทยสมายล์) ขยายบริการโลจิสติกส์และขนส่งสินค้าทางอากาศไปแถบประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน บริษัทเทเลพอร์ต (เครือสายการบินแอร์เอเชีย) ร่วมกับบริษัท เค-ไมล์ เอเชียให้บริการขนส่งสินค้าแบบเช่าเหมาลำ

Figure 15: Monthly Air Cargo Movement

(Tonne, k)



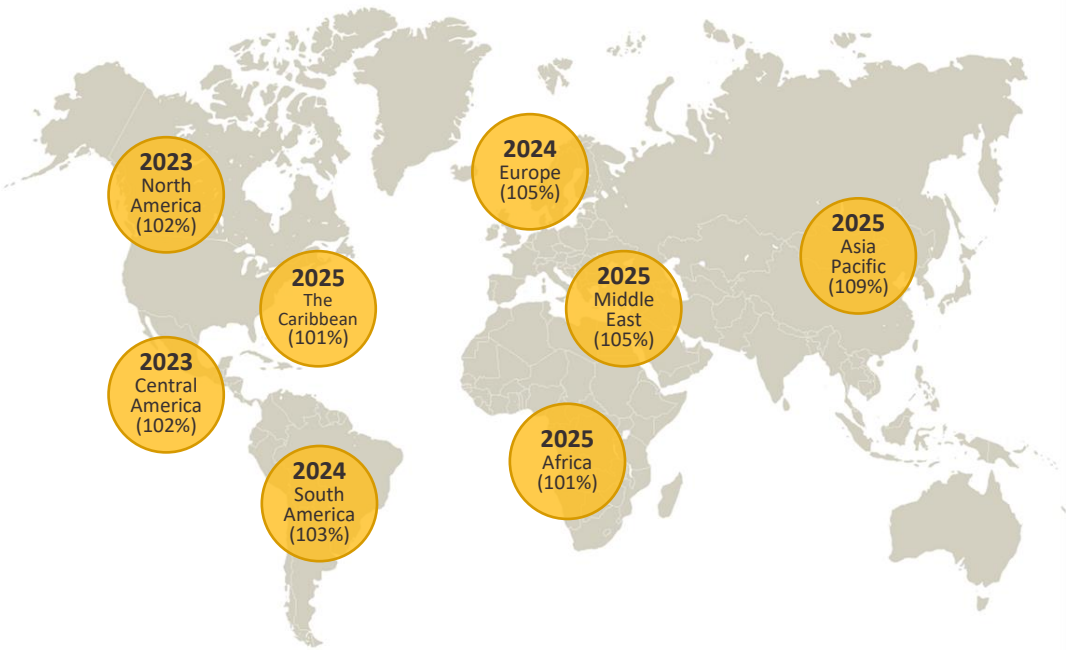
Source: CAAT (2021-2022)



แนวโน้มธุรกิจ

IATA **คาดว่าธุรกิจสายการบินจะเริ่มกลับมามีกำไรในปี 2566 ขณะที่จำนวนผู้โดยสารทั่วโลกจะทยอยกลับสู่ระดับเดียวกับปี 2562 ภายในปี 2568** โดยภูมิภาคอเมริกาเหนือและอเมริกากลางจะฟื้นตัวได้เร็วที่สุดและกลับมาทำกำไรได้ตั้งแต่ปี 2566 ขณะที่ยุโรปและอเมริกาใต้ฟื้นตัวสู่ระดับปกติในปี 2567 สำหรับภูมิภาคอื่นๆ รวมถึงเอเชีย-แปซิฟิคจะฟื้นตัวในปี 2568 (ภาพที่ 16) เนื่องจากมีความแตกต่างกันด้านการผ่อนคลายมาตรการควบคุม COVID-19 ในแต่ละประเทศ โดยเฉพาะการผ่อนปรนนโยบาย Zero-COVID ของจีนที่เพิ่งเริ่มเมื่อต้นเดือนมกราคม 2566 ด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศจะได้แรงสนับสนุนจากการฟื้นตัวของภาคการผลิตในเอเชีย ช่วยเพิ่มความต้องการขนส่งสินค้ามากขึ้น

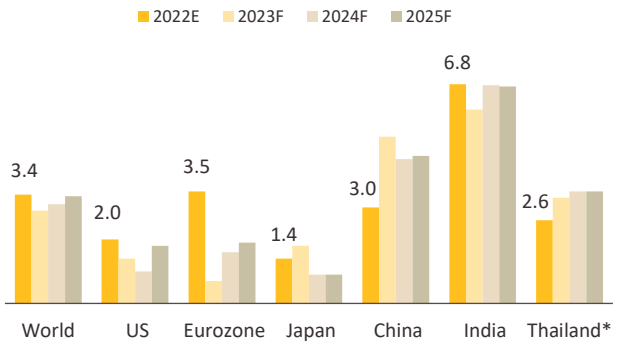
Figure 16: Time and Level of Each Market to Full Recovery



Note: Full recovery to 2019 levels (%)
Source: IATA

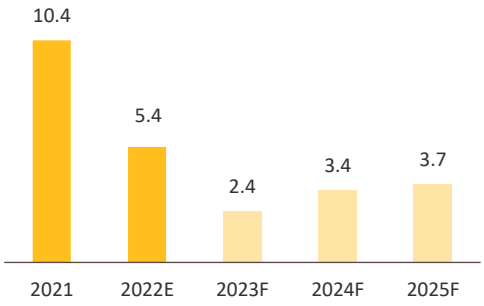
สำหรับประเทศไทย ปัจจัยหนุนการเดินทางและปริมาณขนส่งสินค้า ได้แก่ ***(1) เศรษฐกิจและการค้าโลกมีแนวโน้มฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป*** (ภาพที่ 17-18) โดย IMF คาดว่าอัตราการเติบโตของเศรษฐกิจโลกจะชะลอลงที่ 2.9% ในปี 2566 ก่อนกระเตื้องขึ้นสู่ระดับ 3.1% และ 3.4% ในปี 2567 และ 2568 ตามลำดับ ขณะที่ภาคการค้าโลกจะเติบโต 2.4% ในปี 2566 จาก 5.4% ปี 2565 และขยับขึ้นสู่ระดับ 3.4% และ 3.7% ในปี 2567 และ 2568 ตามลำดับ ***(2) เศรษฐกิจไทยในช่วง 3 ปีข้างหน้ามีแนวโน้มเติบโตเฉลี่ย 3.0-4.0% ต่อปี*** จาก 2.6% ปี 2565 โดยกิจกรรมทางเศรษฐกิจจะกลับสู่ระดับปกติ หนุนการเดินทางเพื่อธุรกิจ (Business travel) เพิ่มขึ้น ***(3) นโยบายเปิดประเทศโดยเฉพาะจีน*** ที่ทยอยผ่อนคลายความเข้มงวดของการเดินทางระหว่างประเทศตั้งแต่ต้นปี 2566 ช่วยกระตุ้นการเติบโตของธุรกิจเดินทางทางอากาศ ***(4) มาตรการกระตุ้นการเดินทางของไทยในกลุ่มที่มีศักยภาพ*** เช่น กลุ่ม MICE กลุ่มพำนักระยะยาว กลุ่มรักสุขภาพ/สูงอายุ และกลุ่มแข่งขันกีฬา รวมถึงการทำตลาดดึงนักท่องเที่ยวจากเอเชียเพิ่มเติม เช่น อินเดีย สิงคโปร์ และเวียดนาม นอกจากนี้ สายการบินยังได้ประโยชน์จากการทำงานแบบผสม (Hybrid working) เพิ่มความยืดหยุ่นให้มีการทำงานทางไกลเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ คาดว่าการเดินทางเพื่อการพักผ่อนทั่วไป (Leisure) จะทำให้การเดินทางทางอากาศกลับมาคึกคักขึ้น ***(5) มาตรการภาครัฐเพื่อช่วยพยุงธุรกิจสายการบิน*** อาทิ การลดอัตราค่าเช่าพื้นที่บริการในท่าอากาศยานถึงปี 2566 และการอนุญาตให้สายการบินจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มในเที่ยวบินได้ (มีผลตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2565) ***และ (6) ทางการมีแผนเร่งปรับปรุงท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ อย่างต่อเนื่องให้พร้อมรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น*** เพื่ออำนวย

Figure 17: World GDP Growth Projection
(% YoY)



Sources: IMF (Jan 2023), Krungsri Research (Thailand*)

Figure 18: World Trade Volume Projection
(% YoY)



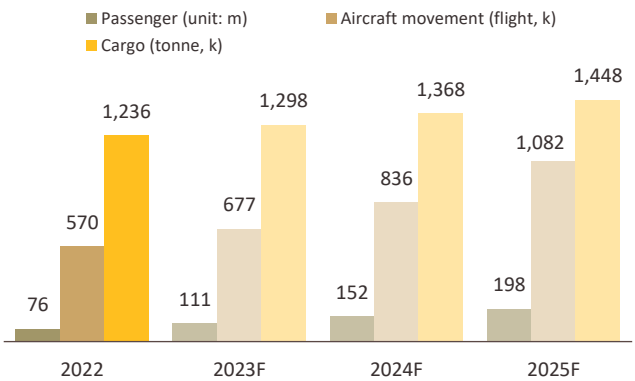
Sources: IMF (Jan 2023)

ความสะดวกในการใช้บริการ อาทิ การเปิดให้บริการส่วนปรับปรุงใหม่ของอาคารเทียบเครื่องบิน Satellite 1 ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อรับฤดูกาลท่องเที่ยวในเดือนเมษายนปี 2566 การขยายเส้นทางพิเศษระหว่างเมืองช่วงอู่ตะเภา-มาบตาพุด (M7) (เปิดให้บริการปลายปี 2568) การเปิดให้บริการเมืองการบินตะวันออกที่อู่ตะเภา (ปี 2569) และศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานในโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา (ปี 2569) ส่วนเชื่อมของระบบรถไฟ (ในโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน) เข้าอาคารผู้โดยสารในสนามบินและอีก 4 สถานีในเส้นทางโครงการฯ ระหว่างสนามบินสุวรรณภูมิและอู่ตะเภา (ปี 2570) การปรับปรุงท่าอากาศยานดอนเมือง เฟส 3 (แล้วเสร็จปี 2569) ซึ่งจะมีคลังสินค้าให้บริการมากขึ้น ตลอดจนการเพิ่มน่านฟ้าในภาคตะวันออกเฉียงเหนือเพื่อรองรับเที่ยวบินจากต่างชาติไปสนามบินอุดรธานีและบุรีรัมย์ที่ยกระดับเป็นสนามบินนานาชาติ

แนวโน้มการขนส่งทางอากาศของไทยปี 2566-2568 สรุปได้ดังนี้ (ภาพที่ 19)

- **จำนวนผู้โดยสารรวม (ขาเข้า-ขาออก) มีแนวโน้มเติบโตเฉลี่ย** 35-40% **ต่อปีและคาดว่าจะกลับสู่ระดับปี** 2562 (165 **ล้านคน) ภายในปี** 2568 โดยผู้โดยสารในประเทศจะฟื้นตัวเร็วกว่าผู้โดยสารระหว่างประเทศ เนื่องจากเป็นการเดินทางระยะทางสั้นจึงใช้เวลาเดินทางไม่นาน อย่างไรก็ตาม คาดว่าการเดินทางระหว่างประเทศจะทยอยฟื้นตัวตามมา โดยผลสำรวจของ The travelsilience พบว่าปี 2566 นักท่องเที่ยวเอเชียมีความกังวลเรื่องค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น แต่ 81% มีแผนท่องเที่ยวต่างประเทศ ขณะที่นักท่องเที่ยวไทย 54% มีแผนเดินทางท่องเที่ยวมากกว่า 5 ทริป ทั้งนี้ **วิจัยกรุงศรีคาดว่าจำนวนผู้โดยสารรวมจะเพิ่มขึ้นจาก** 75.8 **ล้านคนปี** 2565 **เป็น** 110.8 **ล้านคนปี** 2566 151.6 **ล้านคนและ** 197.9 **ล้านคนในปี** 2567 **และ** 2568 **ตามลำดับ** โดยนักท่องเที่ยวไทยจะเดินทางในประเทศ 145 ล้านคน-ครั้งในปี 2566 ซึ่งบางส่วนจะเป็นการเดินทางโดยเครื่องบิน ขณะที่นักท่องเที่ยวต่างชาติจะอยู่ที่ระดับใกล้เคียง 42 ล้านคนภายในปี 2568

Figure 19: Growth of Thailand's Air Traffic



Source: Krungsri Research

- **จำนวนเที่ยวบินรวมมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 20-30% ต่อปี** เพื่อรองรับการเพิ่มขึ้นของผู้โดยสาร โดยเที่ยวบินในประเทศจะได้ปัจจัยหนุนจากสายการบินหลายแห่งมีแผนเพิ่มเส้นทางบินใหม่ไปเมืองธุรกิจและเมืองรอง ขณะที่เที่ยวบินระหว่างประเทศจะฟื้นตัวต่อเนื่องตามจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ จากการทยอยผ่อนคลายเกณฑ์การเดินทางเข้า-ออกของประเทศต่างๆ โดยเฉพาะจีน ผนวกกับสายการบินมีแนวโน้มเปิดเส้นทางบินใหม่เพิ่มขึ้นต่อเนื่อง อาทิ เส้นทางกาฐมาณฑุ (เนปาล) เวียงจันทน์ (ลาว) โฮจิมินห์และฮานอย (เวียดนาม) ธากา (บังกลาเทศ) และลัคเนา (อินเดีย) เป็นต้น

- **ปริมาณขนส่งสินค้าโดยรวมมีแนวโน้มขยายตัว 5-6% ต่อปี** โดยการขนส่งในประเทศจะได้อานิสงส์จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมต่อทางถนน ทางรางและทางเรือที่ทยอยแล้วเสร็จ (เช่น มอเตอร์เวย์เส้นทาง EEC-แหลมฉบัง มีการขนส่งทุเรียนเกรดพรีเมี่ยมช่วงต้นฤดูกาลทางอากาศ และช่วงกลางฤดูกาลทางเรือ หรือรถไฟทางคู่ (หนองคาย-เวียงจันทน์) และรถไฟเชื่อม 3 สนามบิน (สุวรรณภูมิและอู่ตะเภา) ไปประเทศเพื่อนบ้าน) ทำให้มีทางเลือกในการเป็นจุดส่งต่อสินค้ามากขึ้น ส่วนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจะเติบโตตามภาวะเศรษฐกิจและการค้าโลก รวมถึงการขนส่งยาและวัคซีน และการเติบโตต่อเนื่องของธุรกิจ e-commerce (The e-Conomy SEA 2022 คาดค้าปลีกออนไลน์ของไทยจะเติบโตเฉลี่ย 13% ต่อปี ช่วง 2565-2568) โดยเฉพาะการขนส่งพัสดุแบบด่วนมีแนวโน้มเป็นที่นิยมมากขึ้นในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิค

- **ราคาน้ำมันอากาศยาน (Jet A1) มีแนวโน้มทรงตัวระดับสูงต่อเนื่อง** ผลจากสงครามรัสเซีย-ยูเครนที่ยืดเยื้อและมาตรการ Sanction รัสเซียทำให้อุปทานน้ำมันยังตึงตัว ทั้งนี้ วิจัยกรุงศรีคาดว่าความต้องการใช้น้ำมันอากาศยานเชิงพาณิชย์จะเพิ่มขึ้นในอัตราเร่งตามความต้องการเดินทางที่ฟื้นตัว **โดยปริมาณการใช้จะอยู่ที่ระดับ 12-17 ล้านลิตรต่อวันในปี 2566-2567 และเพิ่มขึ้นเป็น 18-20 ล้านลิตรต่อวันในปี 2568 ซึ่งเป็นระดับใกล้เคียงกับปี 2562**

ปัจจัยท้าทายของธุรกิจขนส่งทางอากาศของไทย ได้แก่ (1) ความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ เช่น วิกฤตรัสเซีย-ยูเครนที่ยืดเยื้ออาจทำให้ราคาน้ำมันผันผวนในทิศทางปรับสูงขึ้น จะเพิ่มภาระต้นทุนแก่ธุรกิจสายการบิน ในอีกด้านหนึ่งอาจบั่นทอนกำลังซื้อและความต้องการเดินทางทางอากาศของกลุ่มนักท่องเที่ยว (2) **การแข่งขันที่รุนแรงจากผู้ให้บริการต่างชาติรายใหญ่** ซึ่งเพิ่มความครอบคลุมของเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสารและสินค้ามายังภูมิภาคเอเชีย ทำให้สายการบินของไทยต้องเร่งปรับตัว ซึ่งรวมถึงการบริหารจัดการพื้นที่โดยสารและระวางบรรทุกสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ (3) **ข้อจำกัดในการให้บริการ** อาทิ ปัญหาขาดแคลนแรงงาน เนื่องจากมีการหยุดบินไปในช่วงวิกฤต COVID-19 (ปี 2563-2564) (4) **ภาระต้นทุนที่เพิ่มขึ้นจากการปฏิบัติตามเกณฑ์/พันธกรณี/ ข้อบังคับที่ถูกกำหนดขึ้น** เช่น เกณฑ์ความปลอดภัยตามมาตรฐานอุตสาหกรรมการบินโลก[5/] นโยบายลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ทำให้สายการบินอาจต้องปรับใช้เชื้อเพลิงอากาศยานที่ยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuels: SAF) ซึ่งปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์น้อยกว่าเชื้อเพลิงฟอสซิล หรือออกแบบเครื่องยนต์ใหม่เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (International Air Transport Association, 2022) และบางประเทศ เช่น สหภาพยุโรปมีแผนเก็บค่าธรรมเนียมการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่เกินเกณฑ์ที่กำหนดกับทุกสายการบินที่ลงจอด ณ ท่าอากาศยานของประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป และ (5) **การลงทุนเพื่อยกระดับความปลอดภัยในช่วงหลังวิกฤต** COVID-19 ทำให้สายการบินต้องปรับตัวในหลายมิติ อาทิ ด้านสุขอนามัย และการเดินทางแบบไร้สัมผัส ทำให้อาจต้องมีการปรับเปลี่ยนขั้นตอนการดำเนินงาน และรูปแบบการให้บริการตามมาตรฐานองค์การอนามัยโลกและองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นในการเดินทาง หรือการนำนวัตกรรมระบบอัตโนมัติเข้ามาใช้ (Automated Systems) ในการปฏิบัติการบินและการให้บริการ เพื่อเพิ่มความสะดวกและความปลอดภัย ปัจจัยข้างต้นอาจกระทบผู้ประกอบการรายเล็ก ทำให้แข่งขันได้ยากจากข้อจำกัดด้านเงินทุน จำนวนฝูงบินและส่วนแบ่งตลาดในเส้นทางบิน

5/ 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)

วิจัยกรุงศรี

ทีมวิจัยเศรษฐกิจ

สุจิต ชัยวิชญชาติ
ผู้บริหารทีมวิจัยเศรษฐกิจมหภาค

จุไรลักษณ์ พลศรี
เศรษฐกรอาวุโส (พยากรณ์ตัวเลขเศรษฐกิจ)

ทรรศิน กลิ่นถนอม
เศรษฐกร

ศุภสิน อิทธิพัทธ์วงศ์
เศรษฐกร

ทีมวิเคราะห์และพัฒนางานวิจัย

ดร.พิมพ์นารา หิรัญกสิ
รักษาการผู้บริหารทีมวิเคราะห์และพัฒนางานวิจัย

ณธัญอร รัตนาธรรมวัฒน์
นักวิเคราะห์อาวุโส

สถิตย์ แถลงสัตย์
นักวิเคราะห์อาวุโส

ชินกฤต อัมพรพรรณวัต
นักวิเคราะห์

ปริญญา มิ่งสกุล
นักวิเคราะห์

ทีมบริหารระบบข้อมูลวิจัย

ธมณ เสริญสุขสกุล
เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป

เชิดศักดิ์ ศรีชัยตัน
เจ้าหน้าที่ระบบข้อมูลวิจัย

วงศกร แก้วอุดทัง
เจ้าหน้าที่ระบบข้อมูลวิจัย

ทีมวิจัยอุตสาหกรรม

ดร.พิมพ์นารา หิรัญกสิ
ผู้บริหารทีมวิจัยอุตสาหกรรม

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)

เทียร เทียมศักดิ์
นักวิเคราะห์อาวุโส (Energy, Petrochemicals)

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

พัชรา กลิ่นชวนชื่น
นักวิเคราะห์อาวุโส (Real Estate)

ชัยวัช โชวเจริญสุข
นักวิเคราะห์อาวุโส (Agriculture)

วรรณา ยงพิศาลภพ
นักวิเคราะห์ (Automobile, Food & Beverages, Electronics & Electrical Appliances)

ศุภกร กรบุญไตรทศ
นักวิเคราะห์ (Agriculture)