# ธุรกิจบริการขนส่งทางอากาศ

มีนาคม 2564

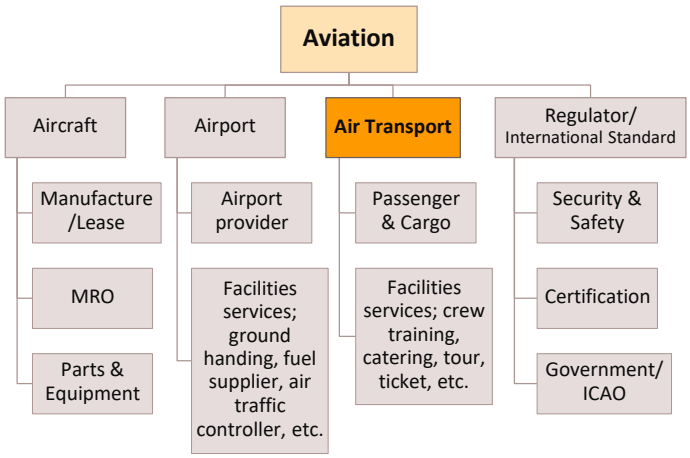
ปิยะนุช สถาพงศ์ภักดี
Piyanuj.zthapongpakdee@krungsri.com
+662 296 2942

ธุรกิจบริการขนส่งทางอากาศปี 2564-2566 มีแนวโน้มฟื้นตัวอย่างช้าๆ ปัจจัยหนุนจากภาวะเศรษฐกิจและการค้าโลกที่ทยอยฟื้นตัว การพัฒนาวัคซีนเพื่อป้องกัน COVID-19 มีความคืบหน้าและใช้แพร่หลายมากขึ้น ส่งผลให้มีการเปิดพรมแดนระหว่างประเทศอย่างค่อยเป็นค่อยไป หนุนความต้องการเดินทางโดยสายการบินทั้งเส้นทางในประเทศและระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตาม ธุรกิจขนส่งทางอากาศอาจมีภาระการลงทุนที่เพิ่มขึ้นจากการปรับเกณฑ์ความปลอดภัยให้สอดรับกับมาตรฐานอุตสาหกรรมการบินโลกและการลงทุนเพื่อยกระดับความปลอดภัยทางการบินช่วงหลังวิกฤต ส่งผลให้ผู้ประกอบการที่มีข้อจำกัดด้านเงินทุน จำนวนเที่ยวบินและส่วนแบ่งตลาดในเส้นทางบินน้อยอาจเผชิญวิกฤตสภาพคล่องและไม่สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้

## ข้อมูลพื้นฐาน

ธุรกิจบริการขนส่งทางอากาศ (Air Transport) มีบทบาทสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมาก ทั้งยังเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมการบิน (Aviation) ที่มีห่วงโซ่อุปทานเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมอื่น (ภาพที่ 1) ทั้ง***ทางตรง*** อาทิ การผลิตอากาศยาน การผลิตชิ้นส่วน การซ่อมบำรุงอากาศยาน ท่าอากาศยาน และ***ทางอ้อม*** อาทิ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว โลจิสติกส์ คลังสินค้า

**Figure 1: Aviation Industry**




Source: Krungsri Research

**การขนส่งทางอากาศมีข้อได้เปรียบด้านความรวดเร็ว และสามารถเข้าถึงพื้นที่ทุรกันดารซึ่งการขนส่งแบบอื่นทำได้ยาก** ทั้งยังเป็นรูปแบบการเดินทางที่ปลอดภัยที่สุด[1/] ถึงจุดหมายปลายทางได้ตามเวลาที่กำหนด จึงได้รับความนิยมมากขึ้นในทุกภูมิภาคทั่วโลก สะท้อนจากการพัฒนาท่าอากาศยานพาณิชย์ที่ทันสมัย การสร้างอากาศยานขนาดใหญ่และสมรรถนะสูงเพื่อบรรทุกผู้โดยสารและบรรจุสินค้าได้มากขึ้น การพัฒนาเครื่องมือขนส่งที่ทันสมัย ตลอดจนการขยายและปรับปรุงคลังสินค้าบริเวณท่าอากาศยานเพื่ออำนวยความสะดวก และเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งของธุรกิจ อย่างไรก็ตาม จุดด้อยของการขนส่งทางอากาศ อาทิ ค่าใช้จ่ายต่อหน่วยสูง ต้องมีโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นเพื่อรองรับรูปแบบการขนส่งทั้งระบบ และต้องอาศัยระบบขนส่งทางถนนช่วยเพิ่มความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่ต่างๆ

โดยทั่วไป **ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ จำแนกตามประเภทการขนส่ง** ได้ดังนี้

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

2) **กลุ่มขนส่งสินค้า** (Cargo services carriers) **พัสดุและสินค้าเร่งด่วน** (Air express services) จะใช้อากาศยานขนส่ง (Freighter) ที่มีเครื่องมือ อุปกรณ์และเทคโนโลยีในการขนถ่ายสินค้า รายได้หลักมาจากค่าบริการขนส่งสินค้าและพิธีการศุลกากร ส่วนใหญ่ให้บริการแบบเหมาลำ ประเภทของสินค้าที่ขนส่ง ได้แก่ สินค้าทั่วไป (General cargo) สินค้าที่ต้องการดูแลเป็นพิเศษ (Special cargo) สินค้าของบริษัทสายการบินและพนักงาน (Service cargo) รวมถึงสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางการทูต (Diplomatic cargo & mail)

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

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

1/ สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) มีสมาชิก 290 สายการบินทั่วโลก (คิดเป็น 82% ของการจราจรทางอากาศโลก) ระบุว่าค่าเฉลี่ยของอุบัติเหตุทางอากาศในรอบ 5 ปี (ปี 2555-2560) คือ 75 ครั้งต่อปี และ 62 ครั้งในปี 2561 ขณะที่จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางเครื่องบินต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของอุบัติเหตุจากการเดินทางรูปแบบอื่น (อาทิ รถยนต์ รถประจำทาง รถจักรยานยนต์ รถไฟ และเรือ)

**โดยทั่วไป ต้นทุนการขนส่งทางอากาศจะสูงกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น** (ตารางที่ 1) แบ่งเป็น (1) ***ต้นทุนการดำเนินงาน*** มีสัดส่วน 55% ของต้นทุนทั้งหมด อาทิ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง (มีสัดส่วนประมาณ 30-35% ของต้นทุนรวม แต่อาจสูงถึง 40-45% ช่วงราคาน้ำมันพุ่งสูง[2/]) (2) ***ต้นทุนคงที่*** (สัดส่วน 33%) อาทิ ค่าจ้างบุคลากรโดยเฉพาะผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทาง ค่าซื้อ/เช่าอากาศยาน และค่าบริหารจัดการข้อมูลการบินและระบบสนับสนุน และ (3) ***ต้นทุนอื่น ๆ*** อาทิ การตรวจดูแลอากาศยานประจำวัน การซ่อมบำรุงตามกำหนดเวลา และค่าธรรมเนียมการใช้บริการในท่าอากาศยานและภาคพื้นดินหรือลานจอด ขณะที่***รายรับสำหรับบริการประเภทขนส่งผู้โดยสารและสินค้า*** ได้แก่ ค่าโดยสาร (สัดส่วน 75% ของรายรับทั้งหมด) การให้บริการขนส่งสินค้า (15%) และรายรับอื่นๆ (10%) (ภาพที่ 2)

**ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศในประเทศไทยจำเป็นต้องมีใบอนุญาตเดินอากาศ** (Air Operator License: AOL) จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) มีอากาศยานเป็นของตนเองหรือเช่า ส่วนผู้รับจัดการขนส่งทางอากาศ (Freight forwarder) ไม่ต้องขอรับอนุญาตด้านการบิน[3/] **การดำเนินธุรกิจส่วนใหญ่มักเป็นการขนส่งผู้โดยสารควบคู่กับการขนส่งสินค้าเพื่อเพิ่มรายได้** โดยผู้ประกอบการขนส่งร่วมกับผู้รับจัดการขนส่งสินค้าขายระวางบรรทุกสินค้าแก่ลูกค้าอีกทอดหนึ่ง รวมถึงมีพันธมิตรทางธุรกิจทั้งในและต่างประเทศเพื่อให้บริการในเส้นทางอื่นที่มีช่วงเวลาไม่ทับซ้อนกัน ทำให้การขนส่งสินค้าครอบคลุมทุกเส้นทางบิน

**การให้บริการเที่ยวบินจำแนกเป็น 3 ประเภท** ได้แก่

1) **การให้บริการเที่ยวบินแบบประจำมีกำหนด** (Scheduled service) มีเส้นทางและตารางเวลาบินแน่นอน สามารถจัดสรรการบินทั้งการรับส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าตามกำหนดเวลา และอาจให้บริการเที่ยวบินไม่ประจำหรือเช่าเหมาลำด้วย ผู้ประกอบการสัญชาติไทยในกลุ่มนี้มีสัดส่วน 44.2% ของผู้ประกอบการทั้งหมด (ภาพที่ 3)

2) **การให้บริการเที่ยวบินแบบไม่ประจำหรือเช่าเหมาลำ** (Non-scheduled or charter flight service) ให้บริการเป็นครั้งคราวหรือเป็นเที่ยวบินพิเศษ ผู้ประกอบการสัญชาติไทยมีสัดส่วน 46.5% ส่วนใหญ่เป็นรายเล็กและมีจำนวนอากาศยานเพื่อทำการบินอย่างน้อย 1 ลำ จึงมีทางเลือกในการให้บริการไม่มาก ทั้งนี้ ภาครัฐกำหนดให้ผู้ประกอบการที่มีอากาศยานน้อยลำทำการบินได้เฉพาะเช่าเหมาเป็นรายเที่ยว (Ad hoc charter flight) หากมีสองลำขึ้นไปสามารถบินเช่าเหมาตามที่ขออนุญาต (Program charter flight)

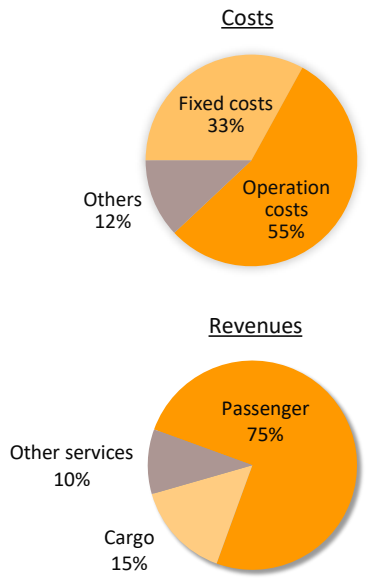
3) **เที่ยวบินอื่น ๆ** ให้บริการเฉพาะด้าน อาทิ บริการบินชมทัศนียภาพ ฝึกบิน ดิ่งพสุธา และถ่ายทำภาพยนตร์ ผู้ประกอบการสัญชาติไทยมีสัดส่วน 9.3%

**Table 1: Cost of Transportation per Unit of Thailand (2016)**

| Mode | THB per ton-km |
|---|---|
| Road | 1.72-2.12 |
| Water | 0.64-0.65 |
| Air | 10.0 |

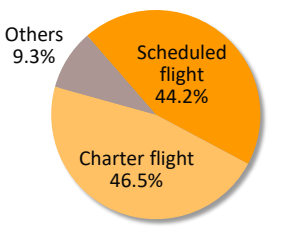
Source: Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP)
Note: Water mode includes inland and coastal

**Figure 2: Share of Airline Cost & Revenue**




Source: Company data compiled by Krungsri Research

**Figure 3: Share of Thai AOL Service Route (2019)**




Source: The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT)
Note: Others such as service by balloon, by helicopter, for testing, for sight seeing, for sky driving, etc.

2/ สายการบินนิยมทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยานล่วงหน้า (Fuel hedging) เพื่อลดความผันผวนของราคาในอนาคต

3/ ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศมี 2 รูปแบบ ได้แก่ (1) มีใบอนุญาตเดินอากาศ มีอากาศยานเป็นของตนเองหรือเช่า มีเส้นทางบินประจำ และ (2) ไม่มีเครื่องบินของตนเอง แต่เป็นตัวแทนจองระวางกับผู้ประกอบการกลุ่มแรกและขายพื้นที่ให้ลูกค้า

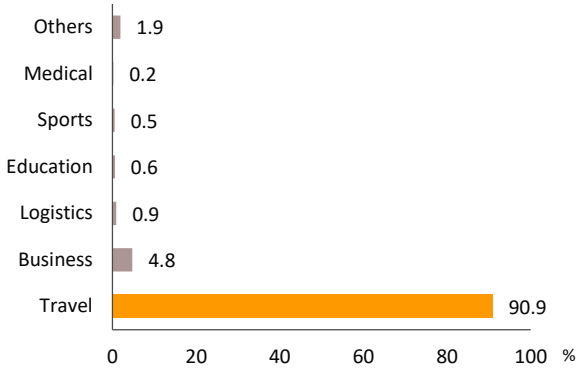
**ธุรกิจบริการขนส่งทางอากาศของไทยเติบโตต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2551** ผลจาก (1) ภาครัฐทยอยเปิดเสรีการบิน (Aviation liberalization) อาทิ การเปิดเสรีการขนส่งสินค้า (ปี 2551) และขนส่งผู้โดยสารระหว่างเมือง (ปี 2553) ขณะที่การรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ปี 2558) ทำให้มีการเปิดเสรีการบินระหว่างอาเซียนกับภูมิภาคอื่นเพิ่มขึ้น (2) การเติบโตทางเศรษฐกิจหนุนให้ประชากรมีกำลังซื้อสูงขึ้น และ (3) การเติบโตของสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carriers: LCCs) ซึ่งมีอัตราค่าโดยสารต่ำกว่าสายการบินเต็มรูปแบบ (Full Services Carriers: FSCs) ประมาณ 40-50% ทำให้ผู้บริโภคสามารถเข้าถึงบริการขนส่งทางอากาศได้ง่ายขึ้น ปัจจัยข้างต้นส่งผลให้ภาวะการแข่งขันของธุรกิจรุนแรงขึ้นจากการเข้ามาของผู้ประกอบการรายใหม่ ทั้งสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ และสายการบินต้นทุนต่ำ รวมถึงมีการขยายการลงทุนด้านต่างๆ อย่างต่อเนื่อง อาทิ การเพิ่มฝูงบินและการบริหารจัดการฝูงบิน (Aircraft capacity) ให้มีประสิทธิภาพ[4/] การขยายเส้นทางบิน และการทำตลาดลูกค้าเฉพาะกลุ่ม เช่น บริการให้เช่าเหมาลำ (Charter flight)

**ผู้ประกอบการแบ่งตามประเภทการขนส่งหลัก มีดังนี้**

- **กลุ่มบริการขนส่งผู้โดยสาร** ผู้ประกอบการมีจำนวน 81 ราย (สัดส่วน 53.3% ของผู้ประกอบการทั้งหมด) โดย 68 รายมีเที่ยวบินประจำ อาทิ บริษัท การบินไทย และบริษัทนิวเจน แอร์เวย์ส ส่วนรายที่ร่วมทุนกับต่างชาติ อาทิ บริษัทไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ (มาเลเซีย) และ บริษัทไทยเวียตเจ็ท แอร์ จอยท์ สต๊อค (ไอร์แลนด์และเวียดนาม) และ 13 รายไม่มีเที่ยวบินประจำ ได้แก่ บริษัทไทย ไลอ้อน เมนทารี (อินโดนีเซีย) บริษัทเอ็มเจ็ท และบริษัทเอสเอฟเอส เอวิเอชั่น

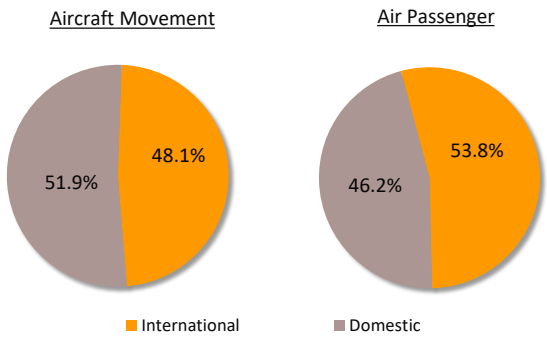
**การเติบโตของธุรกิจสอดคล้องกับการขยายตัวของภาคท่องเที่ยว** สะท้อนจาก 90.9% ของผู้โดยสารที่เดินทางมาไทยมีวัตถุประสงค์เพื่อการท่องเที่ยว (ภาพที่ 4) ส่งผลให้ปี 2562 สัดส่วนเที่ยวบินระหว่างประเทศอยู่ที่ 48.1% ของเที่ยวบินทั้งหมด (ภาพที่ 5) เพิ่มขึ้นจาก 45.8% ปี 2561 ขณะที่จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศมีสัดส่วน 53.8% ของผู้โดยสารทั้งหมด ส่วนหนึ่งเป็นผลจากมาตรการกระตุ้นการท่องเที่ยวของภาครัฐทำให้นักท่องเที่ยวต่างชาติมีจำนวนสูงถึง 40 ล้านคน (เพิ่มขึ้น 4.4% จากปี 2561) ประกอบกับสายการบิน (โดยเฉพาะ LCCs) เพิ่มจุดบินและเส้นทางบินใหม่เพื่อขยายฐานลูกค้าอีกทั้งคนไทยนิยมท่องเที่ยวต่างประเทศมากขึ้น (ปี 2562 อยู่ที่ 10.4 ล้านคน สูงสุดเป็นประวัติการณ์) ด้านท่าอากาศยานหลักที่รองรับการเดินทางของผู้โดยสาร ได้แก่ สุวรรณภูมิและดอนเมืองซึ่งมีสัดส่วนการขนส่งผู้โดยสารรวมกันประมาณ 64.7% ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด[5/] (ภาพที่ 6)

**Figure 4: Share of Passenger Journey in Thailand by Objective (2019)**



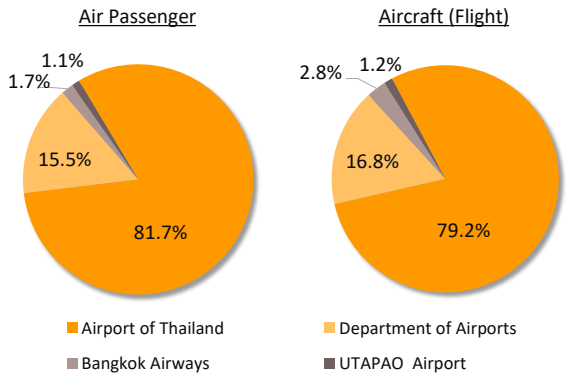

Source: National Statistic Office (NSO)

**Figure 5: Share of Flight & Passenger of Thais AOL**
By Service Route




Source: CAAT

**Figure 6: Share of Air Traffic in Thailand**
By Airport Operator




Source: CAAT

4/ พิจารณาจากต้นทุนต่อหน่วยจากการผลิตด้านผู้โดยสาร (Cost per ASK: CASK) ได้จากการนำผลรวมของต้นทุนการดำเนินงานทั้งหมด หารด้วยการผลิตทั้งหมด ซึ่งมาจากจำนวนที่นั่งผู้โดยสารคูณระยะทางบินเป็นกิโลเมตร (Available Seat Kilometers: ASK)

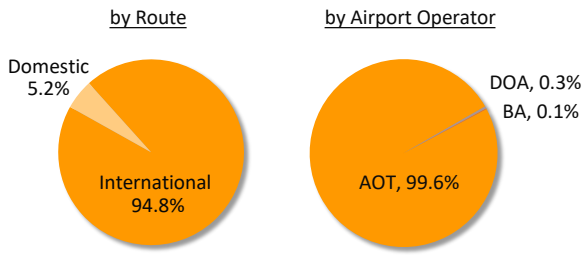
5/ ท่าอากาศยานทั้งสองแห่งอยู่ในการกำกับของ บมจ. ท่าอากาศยานไทย (Airport of Thailand: AOT) ซึ่งมีท่าอากาศยานในประเทศในการกำกับรวม 6 แห่ง

- **กลุ่มบริการขนส่งสินค้า** ผู้ประกอบการจำนวน 71 ราย (สัดส่วน 46.7%) โดย 69 รายมีเที่ยวบินประจำ อาทิ บมจ.การบินกรุงเทพ (มีคลังสินค้าที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานภายใต้การดูแลของบริษัทฯ อีก 3 แห่ง) บริษัททริพเพิล ไอ เอเชีย คาร์โก บริษัทเฟดเดอรัล เอ็กซ์เพรส (ร่วมทุนกับเนเธอร์แลนด์) และบริษัทดีเอชแอล เอ็กซ์เพรส อินเตอร์เนชั่นแนล (ร่วมทุนกับเยอรมนี) และอีก 2 รายไม่มีเที่ยวบินประจำ ได้แก่ บริษัทเค-ไมล์ แอร์ และบริษัทไทยเอ็กซ์เพรส แอร์

สินค้าที่ขนส่งส่วนใหญ่มีมูลค่าสูงหรือต้องระวังเป็นพิเศษ อาทิ อัญมณีและเครื่องประดับ ดอกไม้สด วัคซีน ชิ้นส่วนคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์อิเล็คทรอนิกส์ ซึ่งประมาณ 95% เป็นการขนส่งเส้นทางระหว่างประเทศ (ภาพที่ 7) เนื่องจากการขนส่งสินค้าในประเทศมักใช้ทางถนนเป็นหลัก ส่วนการขนส่งไปตลาดต่างประเทศในปริมาณมากมักใช้เส้นทางทางน้ำหรือทะเล อีกทั้งค่าบริการขนส่งทางอากาศยังสูงกว่าแบบอื่น การขนส่งส่วนใหญ่จะผ่านท่าอากาศยานที่ดูแลโดยบมจ. ท่าอากาศยานไทย (สัดส่วนเกือบ 80% ของการขนส่งทั้งหมด) อาทิ สุวรรณภูมิและดอนเมือง [6/]

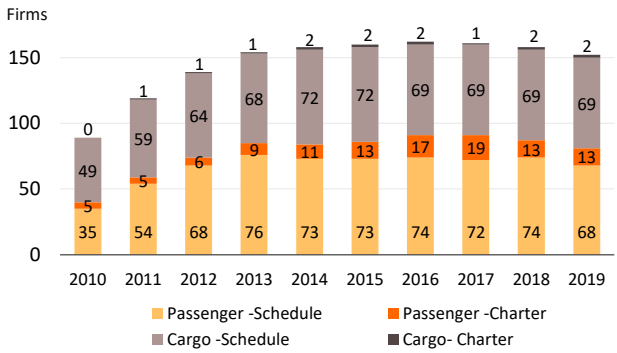
**ผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศในไทย**ตามข้อมูลการจดทะเบียนนิติบุคคลในไทยของกระทรวงพาณิชย์ปี 2562 มีผู้ประกอบการทั้งสัญชาติไทยและผู้ร่วมทุนกับต่างชาติ รวมทั้งสิ้น 152 ราย[7/] (ภาพที่ 8)

**Figure 7: Share of Airfreight in Thailand**




Source: CAAT
Note: Data as of 2019

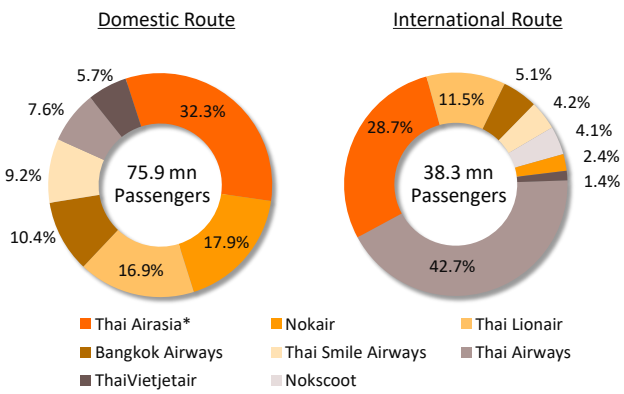
**Figure 8: Number of Air Transport Provider By Route Services**




Source: Department of Business Development (DBD)

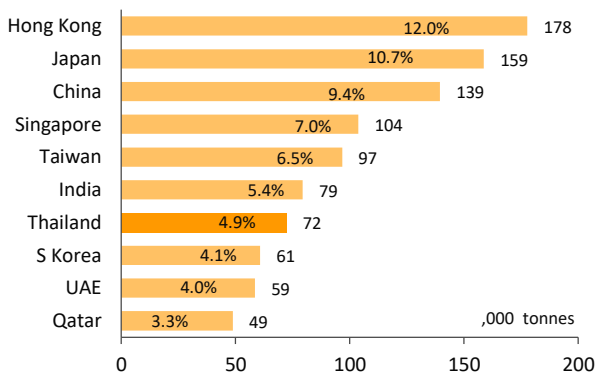
ผู้ประกอบการสัญชาติไทย (แบบประจำมีกำหนด) ที่มีส่วนแบ่งตลาดขนส่งผู้โดยสารสูงสุด (ภาพที่ 9) สำหรับ***เส้นทางบินในประเทศ*** (ข้อมูลปี 2562) ได้แก่ ไทยแอร์เอเชีย ขนส่งผู้โดยสารรวม 24.5 ล้านคน (สัดส่วน 32.3% ของผู้โดยสารในประเทศ) รองลงมา คือ นกแอร์ (17.9%) และไทยไลอ้อนแอร์ (16.9%) ส่วน***เส้นทางบินระหว่างประเทศ*** ได้แก่ การบินไทย ขนส่งผู้โดยสารรวม 16.3 ล้านคน (สัดส่วน 42.7% ของผู้โดยสารระหว่างประเทศ) รองลงมา คือ ไทยแอร์เอเชีย (28.7%) และไทยไลอ้อนแอร์ (11.5%) โดย**ประเทศจุดหมายปลายทางสำหรับผู้โดยสาร** 3 อันดับแรก ได้แก่ จีน ญี่ปุ่น และสิงคโปร์ สำหรับการขนส่งสินค้าในประเทศมีสัดส่วน 4.9% ส่วน**ประเทศปลายทางที่ไทยขนส่งสินค้าไปมากที่สุด** (ภาพที่ 10) คือ ฮ่องกง (สัดส่วน 12.0% ของปริมาณสินค้าทั้งหมด) ญี่ปุ่น (10.7%) และจีน (9.4%)

**Figure 9: Share of Thai AOL's Passenger (Schedule Flight Service)**




Source: CAAT
Note: * International routes include Thai AirAsia X

**Figure 10: Destination of Cargo Volume from Thais' AOL (Schedule Flight Service)**




Source: CAAT

6/ ที่มา: สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)
7/ ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

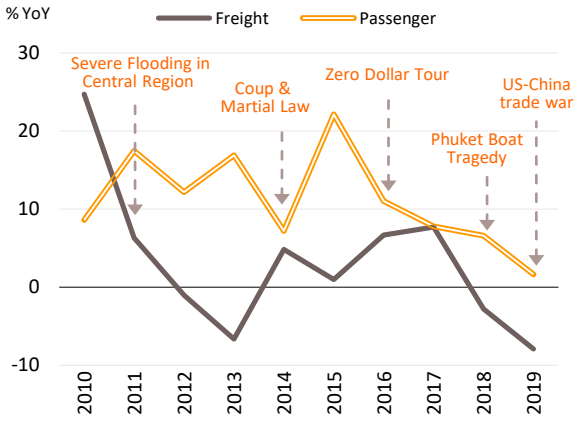
**โดยทั่วไป ผู้ประกอบการจะจัดสรรพื้นที่ขนส่งผู้โดยสารและสินค้าเพื่อบริหารรายได้** (ภาพที่ 11) เนื่องจากรูปแบบการให้บริการส่วนใหญ่มีลักษณะ Combined service carriers ที่มีความยืดหยุ่นในการบริหารจัดการระวางบรรทุก สามารถปรับเปลี่ยนได้รวดเร็วตามสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงอาทิ การเพิ่มสัดส่วนพื้นที่ขนส่งสินค้าในช่วงที่ผู้โดยสารมีความต้องการเดินทางลดลง หรือเพิ่มสัดส่วนพื้นที่ขนส่งผู้โดยสารในช่วงที่ความต้องการเดินทางสูงขึ้น การปรับตัวดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้ผู้ประกอบการสามารถรักษาระดับรายได้ให้เติบโตได้ต่อเนื่อง

## สถานการณ์ที่ผ่านมา

**ปี 2562 การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศทั่วโลกเติบโตชะลอลง ขณะที่การขนส่งสินค้าหดตัวเป็นครั้งแรกในรอบ 10 ปี** ผลจากภาวะเศรษฐกิจและการค้าโลกชะลอตัว รวมถึงความตึงเครียดจากปัญหาภูมิรัฐศาสตร์ในบางพื้นที่ทำให้การทำธุรกิจมีความยากลำบากขึ้น โดยเอเชียแปซิฟิก (APAC) เป็นภูมิภาคที่มีสัดส่วนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าสูงสุดที่ 34.7% และ 34.6% ของการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าทางอากาศทั่วโลก รองลงมา ได้แก่ ยุโรป อเมริกาเหนือ และตะวันออกกลาง (ภาพที่ 12) โดยสถานการณ์ขนส่งทางอากาศโลก สรุปได้ดังนี้

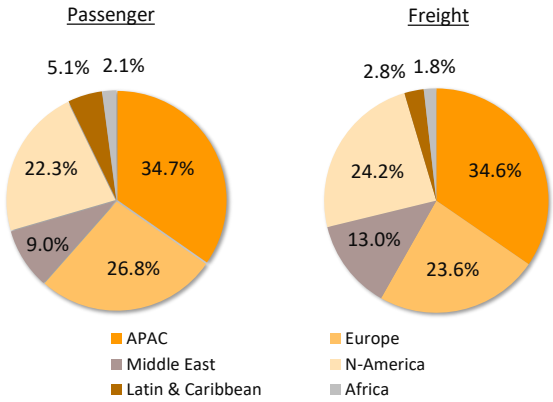
- **ปริมาณขนส่งผู้โดยสาร** (Revenue Passenger Kilometers: RPK) **ทั่วโลกเพิ่มขึ้น 4.2% จากปี 2561** แอฟริกาและเอเชียแปซิฟิกมีอัตราการเติบโตสูงกว่าค่าเฉลี่ยโลกโดยอยู่ที่ 4.9% และ 4.8% ตามลำดับ รองลงมา คือ ยุโรปและละตินอเมริกา (ภาพที่ 13)
- **ปริมาณที่นั่งผู้โดยสาร** (Available Seat Kilometers, ASK) **เพิ่มขึ้น 3.4%** โดยแอฟริกา เอเชียแปซิฟิกและยุโรปเพิ่มขึ้นสูงกว่าค่าเฉลี่ยโลกโดยอยู่ที่ 4.9% 4.5% และ 3.6% ตามลำดับ ขณะที่ตะวันออกกลางเพิ่มขึ้นน้อยสุดเพียง 0.1% การเพิ่มขึ้นของ ASK ที่น้อยกว่า RPK ส่งผลให้อัตราการบรรทุกผู้โดยสาร (Passenger Load Factor: PLF) อยู่ที่ 82.6% เพิ่มขึ้น 0.9 ppt จากปี 2561

**Figure 11: Air Traffic Growth of Thailand**




Source: Compiled by Krungsri Research

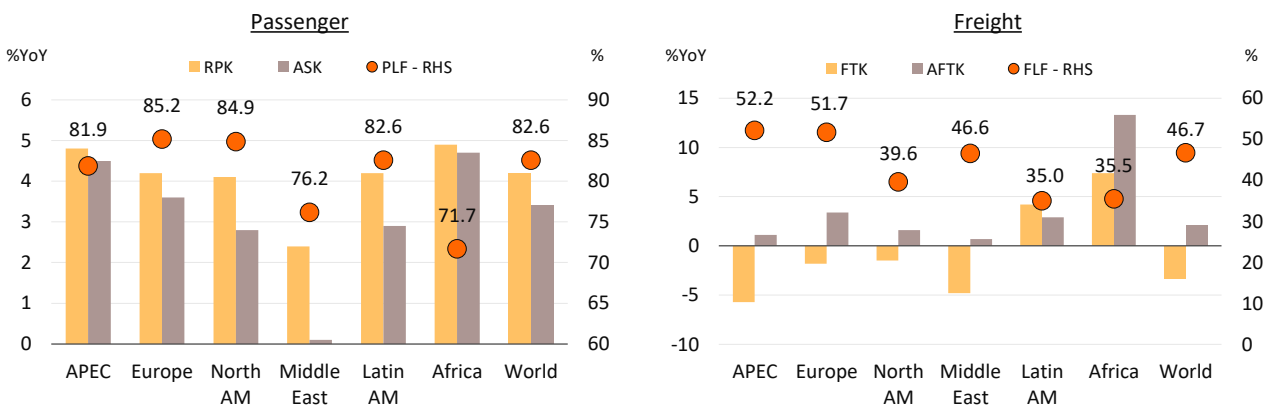
**Figure 12: Share of Global Air Traffic (2019)**




Source: The International Air Transport Association (IATA)

- **ปริมาณขนส่งสินค้า** (Freight Tonne Kilometers: FTK) **หดตัว 3.3% สอดคล้องกับมูลค่าการค้าโลกที่หดตัวในปี 2562** (มูลค่าสินค้าที่ขนส่งทางอากาศมีสัดส่วนประมาณ 35% ของมูลค่าการค้าโลก; ที่มา: สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ หรือ IATA) โดยปริมาณขนส่งสินค้าลดลงเกือบทุกภูมิภาค ยกเว้นแอฟริกาและลาตินอเมริกาที่เพิ่มขึ้น 7.4% และ 4.2% ตามลำดับ ด้านกำลังการขนส่ง (Available Freight Tonne Kilometers: AFTK) เพิ่มขึ้น 2.1% ส่งผลให้อัตราการบรรทุกสินค้าทางอากาศ (Freight Load Factor Level: FLF) อยู่ที่ 46.7% ของกำลังการขนส่ง ลดลง 2.6 ppt จากปี 2561 โดยภูมิภาคที่มี FLF สูงกว่าค่าเฉลี่ยโลก คือ เอเชียแปซิฟิคและยุโรป

**Figure 13: Regional Distribution of Air Traffic (2019)**




Source: IATA

**ปี 2562 การให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศของไทยเติบโตชะลอลง ขณะที่ปริมาณขนส่งสินค้าหดตัวเป็นปีที่** 2 ผลจากเศรษฐกิจไทยขยายตัวต่ำในอัตรา 2.5% เทียบกับ 4.1% ปี 2561 และภาคส่งออกหดตัวเป็นครั้งแรกในรอบ 4 ปี โดยบริการขนส่งผู้โดยสารได้อานิสงส์จากมาตรการกระตุ้นการท่องเที่ยวภาครัฐ อาทิ การยกเว้นค่าธรรมเนียม VISA On Arrival (VOA) (มีผล 15 พฤศจิกายน 2561- 30 เมษายน 2563) ประกอบกับเงินบาทเฉลี่ยแข็งค่า 3.9% และโปรโมชั่นที่จูงใจ ทำให้นักท่องเที่ยวไทยเดินทางไปต่างประเทศมากขึ้น ส่งผลให้จำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสารระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นเล็กน้อย อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการบางรายเริ่มมีผลการดำเนินงานขาดทุน อาทิ ไทยแอร์เอเชียขาดทุน 474 ล้านบาท และนกแอร์ขาดทุน 2.0 พันล้านบาท สำหรับภาวะโดยรวมของธุรกิจ (เที่ยวบินประจำมีกำหนด) สรุปได้ดังนี้ (ตารางที่ 2)

**Table 2: Traffic of Air Transport in Thailand**

| Air Traffic | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | % CAGR (2009-2019) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Flight (thousand)** | **422** | **461** | **540** | **593** | **698** | **768** | **894** | **978** | **1,038** | **1,098** | **1,068** | **9.7%** |
| Growth (% YoY) | 1.9% | 9.2% | 17.1% | 9.8% | 17.7% | 10.0% | 16.4% | 9.4% | 6.1% | 5.8% | -2.8% | |
| - Intl. | 207 | 223 | 267 | 286 | 337 | 344 | 396 | 428 | 464 | 503 | 514 | 9.5% |
| - Domestic | 215 | 238 | 273 | 307 | 361 | 424 | 498 | 550 | 574 | 595 | 554 | 9.9% |
| **Passenger (m, person)** | **58** | **62** | **74** | **83** | **97** | **104** | **127** | **141** | **152** | **162** | **165** | **11.0%** |
| Growth (% YoY) | 1.8% | 6.9% | 19.4% | 12.2% | 16.9% | 7.2% | 22.1% | 11.0% | 7.8% | 6.6% | 1.9% | |
| - Intl. | 32 | 35 | 42 | 47 | 55 | 54 | 65 | 71 | 77 | 83 | 89 | 10.7% |
| - Domestic | 26 | 27 | 32 | 36 | 42 | 50 | 62 | 70 | 75 | 79 | 76 | 11.4% |
| **Freight (,000, tonnes)** | **1,117** | **1,393** | **1,481** | **1,466** | **1,369** | **1,435** | **1,449** | **1,546** | **1,665** | **1,619** | **1,491** | **2.9%** |
| Growth (% YoY) | -11.7% | 24.7% | 6.3% | -1.0% | -6.6% | 4.8% | 1.0% | 6.7% | 7.7% | -2.8% | -7.9% | |
| - Intl. | 1,013 | 1,272 | 1,348 | 1,335 | 1,249 | 1,319 | 1,331 | 1,424 | 1,549 | 1,524 | 1,413 | 3.4% |
| - Domestic | 104 | 121 | 133 | 131 | 120 | 116 | 118 | 122 | 116 | 95 | 78 | -2.9% |
| **Situation** | H1N1 influenza outbreak | Anti-government street protestions | Severe Flood in Thailand | 3 bombs explode in Bangkok | China's new tourism act, and Japan waives visa requirements for Thai tourists | Coup & Martial Law in Thailand | Tensions rise between Russia and NATO and the ruble weakens | Suppression of 'zero-dollar' tours | Visit second-tier town Campaign | Phuket Boat Tragedy | US-China trade war/ 'Visit Thailand With 100 Baht' campaign/ Free VOAs | |

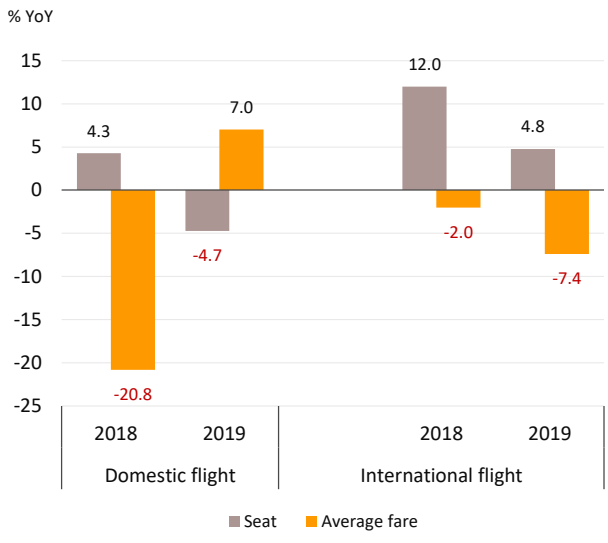
Source: CAAT, Krungsri Research

- **จำนวนเที่ยวบินหดตัวเป็นครั้งแรกในรอบ 10 ปีที่ 2.8% อยู่ที่ 1.1 ล้านเที่ยวบิน** โดยเที่ยวบินในประเทศหดตัว 6.9% (5.5 แสนเที่ยวบิน) และเที่ยวบินระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น 2.2% (5.1 แสนเที่ยวบิน) ผลจากสายการบินต้นทุนต่ำปรับกลยุทธ์โดยลดเที่ยวบินในประเทศ และเพิ่มจำนวนเที่ยวบินเส้นทางระหว่างประเทศทดแทน ส่งผลให้ราคาเฉลี่ยของตั๋วโดยสารสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศเพิ่มขึ้น 7.0% ขณะที่ราคาตั๋วระหว่างประเทศลดลง 7.4% (ภาพที่ 14)

- **จำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นด้วยอัตราน้อยสุดในรอบ 9 ปีที่ 1.9% อยู่ที่ 165 ล้านคน** จากจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้น 7.2% (88.8 ล้านคน) สอดคล้องกับจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เพิ่มขึ้น 4.4% จากปี 2561 ขณะที่ผู้โดยสารในประเทศหดตัว 3.8% เป็นครั้งแรกในรอบ 10 ปี (76.3 ล้านคน) โดยประเทศที่มีผู้เดินทางเข้าสู่ประเทศไทยสูงสุดตามลำดับ คือ จีน อินเดีย และกลุ่มอาเซียน 5 ประเทศ (ASEAN-5)

- **ปริมาณขนส่งสินค้าหดตัว 7.9% ต่อเนื่องเป็นปีที่** 2 โดยปริมาณขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและในประเทศหดตัว 7.3% และ 17.9% อยู่ที่ 1.4 ล้านตันและ 7.8 หมื่นตัน ตามลำดับ สำหรับประเทศปลายทางที่มีการขนส่งสินค้าทางอากาศจากไทยมากที่สุด คือ ฮ่องกง ญี่ปุ่น และจีน

**Figure 14: Growth of LCCs Passenger Seats and Fare**



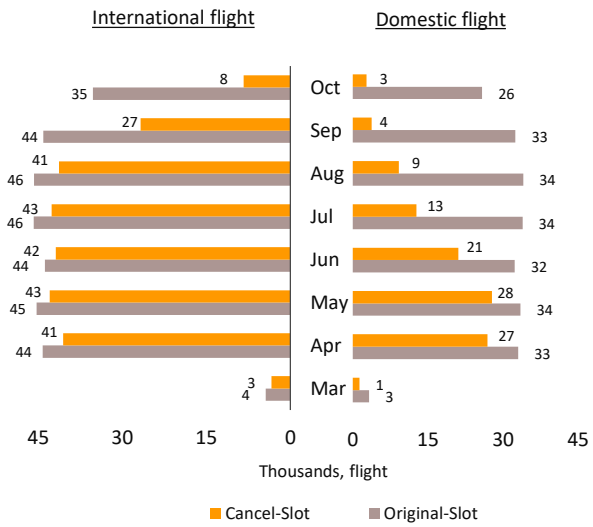

Source: CAAT

**ปี 2563 ธุรกิจบริการขนส่งทางอากาศทั่วโลกได้รับผลกระทบรุนแรงจากการแพร่ระบาด** COVID-19 สายการบินหลายแห่งขาดสภาพคล่องและล้มละลาย ซึ่งรวมถึงการเลิกกิจการของสายการบินนกสกู๊ตและการล้มละลายของสายการบินไทย ผู้ประกอบการส่วนใหญ่เร่งตัดลดค่าใช้จ่าย (เช่น ลดเงินเดือน ปลดพนักงาน และลดฝูงบิน) และขอความช่วยเหลือจากภาครัฐ ทั้งนี้ IATA (International Air Transport Association) คาดว่าจำนวนผู้โดยสารทั่วโลกจะอยู่ที่ 1.8 พันล้านคน หดตัว 60.5% จากปี 2562 ซึ่งอยู่ที่ 4.5 พันล้านคน ขณะที่อุตสาหกรรมการบินมีแนวโน้มขาดทุนครั้งใหญ่สุดในประวัติศาสตร์การบินโลกที่ 1.19 แสนล้านดอลลาร์ โดยสายการบินในอเมริกาเหนือจะขาดทุนรวมกันมากถึง 4.58 หมื่นล้านดอลลาร์ เอเชียแปซิฟิกขาดทุน 3.17 หมื่นล้านดอลลาร์ และยุโรปขาดทุน 2.69 หมื่นล้านดอลลาร์ ด้านปริมาณการขนส่งสินค้าโลกปรับดีขึ้นเล็กน้อยจากการใช้พื้นที่ท้องเครื่องและในห้องโดยสารของอากาศยานขนส่งผู้โดยสารมาขนส่งสินค้าในช่วง COVID-19 สะท้อนจากสัดส่วนรายได้จากการขนส่งสินค้าต่อรายได้รวมเพิ่มขึ้นเป็น 36% จาก 12% ปี 2562 (ที่มา: IATA)

**ความต้องการเดินทางที่ลดลง ส่งผลให้สายการบินสัญชาติไทยทยอยระงับเที่ยวบินระหว่างประเทศช่วงปลายเดือนมีนาคม** (ภาพที่ 15) และหยุดให้บริการขนส่งผู้โดยสารทุกเส้นทางในเดือนเมษายน (แต่ยังมีการขนส่งสินค้า) อย่างไรก็ดี สายการบินกลับมาให้บริการเที่ยวบินในประเทศเดือนมิถุนายน เมื่อภาครัฐผ่อนคลายให้มีการเดินทางข้ามจังหวัดและออกมาตรการกระตุ้นการท่องเที่ยวในประเทศ อาทิ โครงการเราเที่ยวด้วยกัน ผนวกกับภาคส่วนต่างๆ ทยอยกลับมาดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจได้บ้าง แต่ยังคงระงับบริการเที่ยวบินระหว่างประเทศ โดย**สถานการณ์การขนส่งทางอากาศของไทยช่วง 9 เดือนแรก** (ภาพที่ 16) สรุปได้ดังนี้

- **จำนวนเที่ยวบินรวมอยู่ที่ 3.6 แสนเที่ยวบิน ลดลง** 54.7% YoY แบ่งเป็น
  - **เที่ยวบินในประเทศ 2.4 แสนเที่ยวบิน ลดลง** 41.6% YoY ผลจากช่วงเดือนมีนาคม-ตุลาคมมีการยกเลิกเที่ยวบินรวม 1.1 แสนเที่ยวบิน คิดเป็นสัดส่วน 46.2% ของจำนวนเที่ยวบินตามกำหนด อย่างไรก็ตาม ช่วงไตรมาส 3 สายการบินกลับมาให้บริการเส้นทางในประเทศมากกว่า 90% ของปริมาณที่นั่งก่อนการแพร่ระบาด โดยเพิ่มความถี่ในการบินและเพิ่มเส้นทางบินใหม่ เช่น สายการบินไทยแอร์เอเชียเพิ่มเที่ยวบินไปเชียงใหม่ ภูเก็ต กระบี่และสุราษฎร์ธานี ไทยสมายล์เปิดเส้นทางจากกรุงเทพฯ ไปนครศรีธรรมราช และไทยเวียตเจ็ทแอร์เปิดเส้นทางจากกรุงเทพฯ ไปหาดใหญ่ ขอนแก่น และนครศรีธรรมราช เป็นต้น
  - **เที่ยวบินระหว่างประเทศ 1.2 แสนเที่ยวบิน ลดลง** 68.8% YoY โดยสายการบินทยอยปรับลดเที่ยวบินตั้งแต่ปลายเดือนมีนาคม เนื่องจากบางประเทศ อาทิ จีน เกาหลีใต้ และญี่ปุ่นเริ่มจำกัดการเดินทางเข้า-ออกประเทศ และมีการยกเลิกเที่ยวบินเกือบทั้งหมดตั้งแต่เดือนพฤษภาคม โดยทำการบินเฉพาะเที่ยวบินรับส่งบุคคลกลับภูมิลำเนา (Repatriation) และขนส่งสินค้า (Cargo aircraft) ทั้งนี้ ช่วงเดือนมีนาคม-ตุลาคมมีการยกเลิกเที่ยวบินรวม 2.5 แสนเที่ยวบิน คิดเป็นสัดส่วน 80.3% ของจำนวนเที่ยวบินตามกำหนด

**Figure 15: Total Air traffic during Pandemic (March-October 2020)**

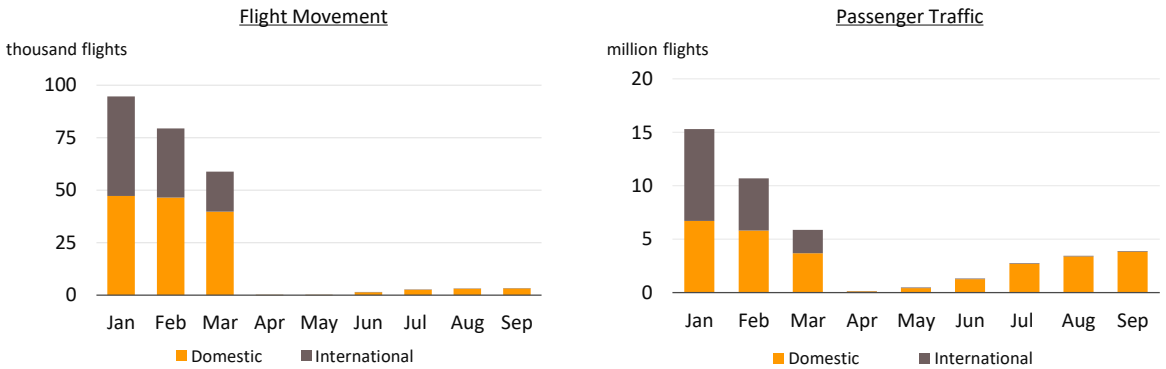



Source: CAAT

Note: Slot => a slot is an authorization to either take-off or land at a particular airport on a particular day during a specified time period.

**ปี 2563 วิจัยกรุงศรีประเมินว่าจำนวนเที่ยวบินในประเทศจะหดตัว 39.8% ขณะที่เที่ยวบินระหว่างประเทศหดตัว 74.8%**

**Figure 16: Flight Movement & Passenger Traffic (9M2020)**

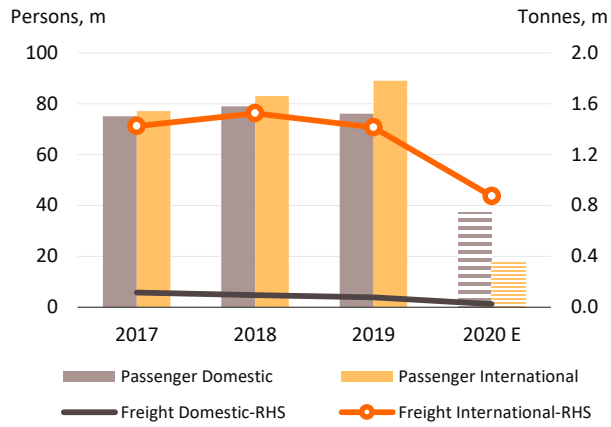



Source: CAAT

- **จำนวนผู้โดยสารหดตัวรุนแรงเป็นประวัติการณ์ ลดลง** 64.2% YoY อยู่ที่ 44.0 ล้านคน โดย***ผู้โดยสารในประเทศ***หดตัว 51.0% อยู่ที่ 27.9 ล้านคน และ***ผู้โดยสารระหว่างประเทศ***หดตัว 75.7% อยู่ที่ 16.1 ล้านคน สอดคล้องกับจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่หดตัว 79.5% ในช่วงเวลาเดียวกัน อย่างไรก็ตาม การเดินทางของผู้โดยสารในประเทศเริ่มปรับดีขึ้นในช่วงก่อนการระบาด COVID-19 ระลอกใหม่กลางเดือนธันวาคม ส่วนหนึ่งเป็นผลจากมาตรการฟื้นฟูการท่องเที่ยวภาครัฐ อาทิ โครงการเราเที่ยวด้วยกัน/กำลังใจ และการเพิ่ม/ขดเชยวันหยุดต่างๆ ซึ่งช่วยประคับประคองรายได้และสภาพคล่องของผู้ประกอบการให้ฟื้นตัวได้ระดับหนึ่ง ทั้งนี้ **ปี** 2563 **คาดว่าจำนวนผู้โดยสารในประเทศจะหดตัว** 50.9% **ขณะที่ผู้โดยสารระหว่างประเทศหดตัว** 79.8% (ภาพที่ 17)
- **ปริมาณขนส่งสินค้ารวมหดตัว** 35.5% YoY **อยู่ที่** 7.1 **แสนตัน** โดย***การขนส่งสินค้าในประเทศ***หดตัว 58.1% อยู่ที่ 2.5 หมื่นตัน ขณะที่***การขนส่งระหว่างประเทศ***หดตัว 34.2% อยู่ที่ 6.8 แสนตัน (ภาพที่ 18) อัตราการหดตัวของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ต่ำกว่าในประเทศเป็นผลจากสายการบินเพิ่มอัตราบรรทุกสินค้าในอากาศยานขนส่งผู้โดยสาร และขายระวางบรรทุกแก่พันธมิตรในเที่ยวบินพิเศษ อาทิ การบินไทยเพิ่มปริมาณขนส่งสินค้าเกษตรและสินค้าอุตสาหกรรม[8/] รวมถึงเพิ่มเที่ยวบิน เนื่องจากความต้องการสินค้าจำเป็นจากต่างประเทศยังมีอยู่มาก อาทิ ยาและเวชภัณฑ์ อาหารและสินค้าอุปโภคบริโภค นอกจากนี้ ข้อจำกัดการบินขนส่งสินค้าระหว่างประเทศยังน้อยกว่าการขนส่งผู้โดยสาร อาทิ ลาวยกเว้นให้บินได้เฉพาะเครื่องบินที่ขนส่งสินค้า จีนให้บินขนส่งสินค้าได้ 1 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็นต้น **วิจัยกรุงศรีคาดว่าปี** 2563 **ปริมาณขนส่งสินค้าในประเทศจะหดตัว** 69.0% **และระหว่างประเทศหดตัว** 38.2%

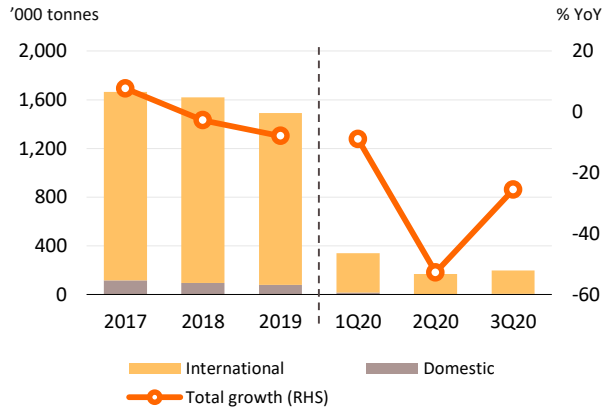
ในปี 2563 ปริมาณการใช้น้ำมันอากาศยานเชิงพาณิชย์ (Jet A1) เฉลี่ยที่ระดับ 7.3 ล้านลิตรต่อวัน หดตัวมากกว่า 60% จากปี 2562 **ส่งผลให้ราคาเชื้อเพลิงอากาศยานปรับลงสู่ระดับต่ำสุดเป็นประวัติการณ์** (ภาพที่ 19) ผลจากความต้องการเดินทางที่ลดลง ท่ามกลางสต็อกน้ำมันที่เพิ่มขึ้นมาก

**Figure 17: Thailand Air Passenger Traffic**



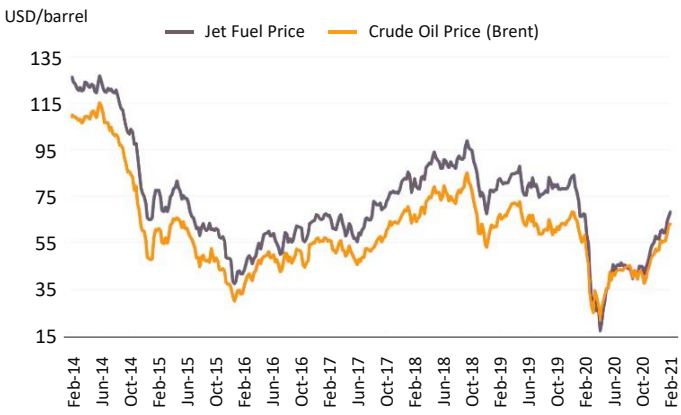

Source: CAAT, 2020 forecast by Krungsri Research

**Figure 18: Airfreight Traffic in Thailand**




Source: CAAT, 2020 forecast by Krungsri Research

**Figure 19: Jet Fuel & Crude Oil Price**




Source: Platts

8/ นายถาวร เสนเนียม รมช.คมนาคม ชี้แจงหลังสำรวจคลังสินค้าของ บมจ.การบินไทย ณ ท่าอากาศสุวรรณภูมิ เมื่อ 16 เมษายน 2563

**ตัวอย่างการปรับกลยุทธ์การดำเนินธุรกิจของสายการบินสัญชาติไทยและมาตรการช่วยเหลือของรัฐ**

| Airline | ผลกระทบ / การปรับตัว |
|---|---|
| Thai Airways | • ขาดทุนสะสมต่อเนื่องหลายปี ปี 2563 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการ-ขณะที่ผลประกอบการทั้งปี 2563 ขาดทุนสุทธิ 141,171 ล้านบาท<br>• หยุดขนส่งผู้โดยสารตั้งแต่ 1 เมษายน 2563 เน้นให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศเพิ่มขึ้น และปรับมาขายอาหาร เบเกอรี่ ผ่านหน้าร้านและออนไลน์ เตรียมกลับมาบินต่างประเทศอีกครั้งในเดือนตุลาคม 2564 |
| Thai Smile Airways | • เปิดให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศ นำร่องใน 9 จังหวัด ได้แก่ เชียงราย เชียงใหม่ ขอนแก่น อุดรธานี อุบลราชธานี สุราษฎร์ธานี ภูเก็ต กระบี่ และสงขลา (หาดใหญ่) ภายใต้ชื่อ Smile Cargo (เริ่ม 4 มกราคม 2564) |
| Thai AirAsia | • ผลประกอบการปี 2563 ขาดทุนสุทธิ 4,764.1 ล้านบาท<br>• เพิ่มรายได้ อาทิ ขายบัตรโดยสารล่วงหน้า ขายเบเกอรี่และเครื่องดื่มผ่านทางเดลิเวอรี่ รวมถึงเปิดตัวบริการใหม่ อาทิ "SNAP" การผนวกรวม "ตั๋วเครื่องบินและโรงแรมที่พัก" ในราคาคุ้มค่า และ "Hotel" บริการจองโรงแรมที่พักราคาประหยัด<br>• ลดค่าใช้จ่าย อาทิ ลดรายได้ของพนักงานที่มีรายได้สูง ลดความถี่เที่ยวบินเส้นทางสำคัญ และลดเส้นทางบินเมืองรองหลายเส้นทาง<br>• มีแผนขยายธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศ จากสนามบินสุวรรณภูมิ (อยู่ระหว่างขออนุญาต) เบื้องต้นใช้เครื่องบินขนส่งผู้โดยสารมาขนส่งสินค้า<br>• เตรียมเพิ่มทุนเพื่อเพิ่มสภาพคล่องให้กับบริษัท |
| Nok Air | • ผลประกอบการ 9 เดือน ปี 2563 ขาดทุนสุทธิ 3,936.0 ล้านบาท<br>• ทำแผนขอฟื้นฟูกิจการเพื่อแก้ไขปัญหาสภาพคล่องทางการเงิน (คาดยื่นขออนุมัติศาลล้มละลายในเดือนมีนาคม 2564)<br>• สร้างรายได้เสริม อาทิ ให้บริการขายโรงแรมที่พัก/รถเช่าคู่กับตั๋วเครื่องบิน จัดโปรโมชัน “ซื้อก่อน บินทีหลัง” โดยขาย voucher ล่วงหน้าเพื่อนำไปใช้ในช่วง 1 มิถุนายน 2563 - 31 ธันวาคม 2563<br>• มีแผนหาพันธมิตรทางธุรกิจใหม่ และมีแผนเพิ่มทุน |
| Bangkok Airways | • ผลประกอบการ 9 เดือน ปี 2563 ขาดทุนสุทธิ 4,882.5 ล้านบาท ส่งผลให้ปี 2563 มีแนวโน้มขาดทุนครั้งแรกในรอบ 50 ปี<br>• เปิด “โครงการร่วมใจจากองค์กร ปี 2563” และ “โครงการลาโดยไม่รับค่าจ้าง (ระยะยาว) ด้วยความสมัครใจ" ถึงเดือนธันวาคม 2564 |
| NokScoot (ร่วมทุนกับสิงค์โปร์) | • คณะกรรมการสายการบินนกสกู๊ตมีมติเลิกกิจการเดือนมิถุนายน 2563 หลังมีการขาดทุนสะสมตั้งแต่ปี 2559 |
| มาตรการช่วยเหลือจากภาครัฐ | • บมจ. ท่าอากาศยานไทย (ทอท.) และกรมท่าอากาศยาน (ทย.) ปรับลดค่าบริการขึ้นลงของอากาศยาน (Landing charge) 50% สำหรับเที่ยวบินภายในและระหว่างประเทศ<br>• ทอท. และ ทย. ยกเว้นการจัดเก็บค่าบริการที่เก็บอากาศยาน (Parking charge) ให้แก่สายการบินที่หยุดให้บริการชั่วคราว<br>• ทอท. ปรับลดค่าบริการที่เก็บอากาศยาน (Parking charge) 50% สำหรับเที่ยวบินภายในและระหว่างประเทศ<br>• บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทยปรับลดค่าบริการการเดินอากาศ (Air navigation service charge) 50% สำหรับเที่ยวบินในประเทศ และ 20% สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ<br>• สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ขยายเวลาชำระหนี้ (Credit terms) ค่าธรรมเนียมการเข้าหรือออกนอกประเทศ จาก 15 วันเป็น 90 วัน<br>• กรมสรรพสามิตปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินให้ผู้ประกอบธุรกิจสายการบินไทยในประเทศ จาก 4.726 บาท/ลิตร เหลือ 0.20 บาท/ลิตร |

Source: compiled by Krungsri Research

## แนวโน้มอุตสาหกรรม

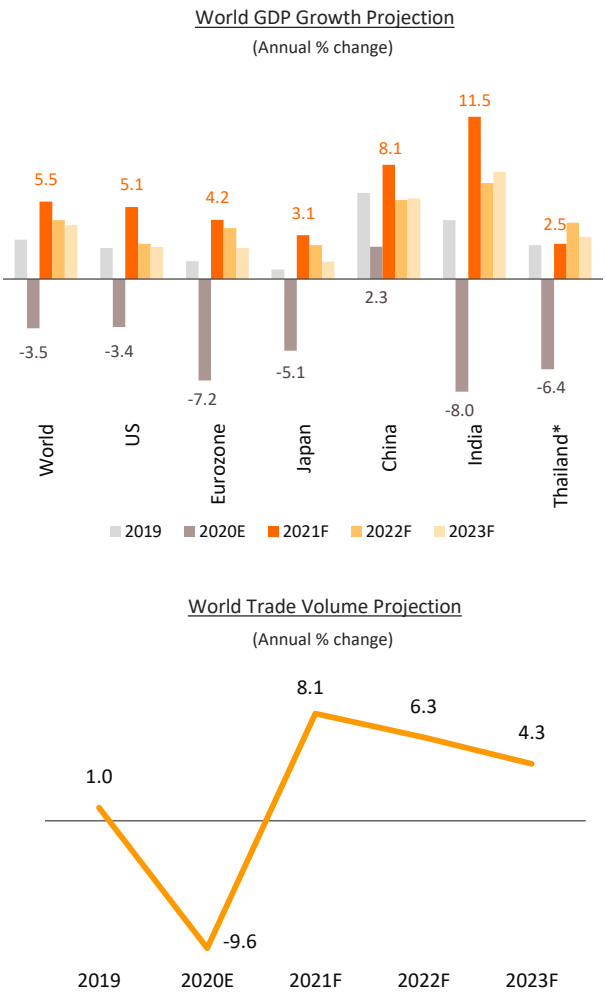
**IATA คาดว่าปี 2564 จำนวนผู้โดยสารทั่วโลกจะอยู่ที่ 2.8 พันล้านราย เพิ่มขึ้น 55.6% จากปี 2563 และจะกลับสู่ระดับใกล้เคียงกับปี 2562 (ช่วงก่อนการแพร่ระบาด COVID-19) ภายในปี 2567** (ภายใต้สมมติฐานมีการทดสอบวัคซีนและทยอยเปิดพรมแดนระหว่างประเทศ) ขณะที่อุตสาหกรรมการบินจะขาดทุน 3.87 หมื่นล้านดอลลาร์ ต่อเนื่องจากที่ขาดทุน 11.9 หมื่นล้านดอลลาร์ปี 2563 และจะปรับดีขึ้นในปี 2565-2566 โดยเอเชียแปซิฟิค แอฟริกาและตะวันออกกลางจะเป็นภูมิภาคที่ฟื้นตัวเร็วกว่าอเมริกาเหนือและยุโรป **ด้านปริมาณขนส่งสินค้าของโลกจะอยู่ที่ 61.2 ล้านตันในปี 2564 (ใกล้เคียงกับปี 2562 ที่ 61.3 ล้านตัน) เพิ่มขึ้นจาก 54.2 ล้านตันปี 2563**

**วิจัยกรุงศรีคาดว่าธุรกิจบริการขนส่งทางอากาศของไทยจะปรับดีขึ้นอย่างช้า ๆ โดยเฉพาะปริมาณผู้โดยสารจะกลับมาอยู่ในระดับใกล้เคียงกับปี 2562 ภายในปี 2567** โดยมีปัจจัยหนุน ได้แก่

- **ภาวะเศรษฐกิจโลกฟื้นตัวต่อเนื่อง** IMF คาดว่าเศรษฐกิจโลกปี 2564 และ 2565 จะเติบโต 5.5% และ 4.2% ตามลำดับ จากหดตัว 3.5% ปี 2563 และยังคาดว่าปริมาณการค้าโลกปี 2564-2566 จะขยายตัวเฉลี่ย 6.2% ต่อปี (ภาพที่ 20) โดยการฟื้นตัวในภาคการค้าและการผลิตจะกระตุ้นยอดขนส่งสินค้า อาทิ สินค้าเกษตร อุปกรณ์และชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ที่มีมูลค่าสูง
- **เศรษฐกิจไทยมีแนวโน้มเติบโตเฉลี่ย 3.0-4.0% ต่อปี** จากหดตัว 6.4% ปี 2563 ขณะที่นักท่องเที่ยวต่างชาติจะทยอยฟื้นตัวอย่างช้าๆ หลังเริ่มมีการฉีดวัคซีนทั่วโลกรวมถึงไทย อย่างไรก็ตาม คาดว่าการเปิดรับนักท่องเที่ยวจะอยู่ภายใต้เงื่อนไข อาทิ ผู้เดินทางมาทำธุรกิจ นักท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ หรือผู้ที่มาจากประเทศที่มีอัตราการติดเชื้อต่ำ โดยคาดว่าจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติจะอยู่ที่ 4.0 ล้านคนในปี 2564 และขยับเป็น 11.4 และ 26.4 ล้านคนในปี 2565 และ 2566 ตามลำดับ (จาก 40 ล้านคนปี 2562)
- **ปัจจัยสนับสนุนอื่นๆ** โดยเฉพาะมาตรการภาครัฐช่วยกระตุ้นการใช้จ่ายและการเดินทางในประเทศ อาทิ โครงการคนละครึ่ง เราเที่ยวด้วยกัน (สิ้นสุดเดือนเมษายน 2564) และการทำตลาดเฉพาะสำหรับชาวต่างชาติที่มีศักยภาพ อาทิ กลุ่มพำนักระยะยาว กลุ่มรักสุขภาพ และกลุ่มแข่งขันกีฬาประเภทต่างๆ ตลอดจนแผนการปรับปรุงและขยายท่าอากาศยานทั่วประเทศเพื่อเพิ่มศักยภาพการรองรับเที่ยวบิน ผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า อาทิ เมืองการบินตะวันออก-อู่ตะเภา (มีแผนเปิดให้บริการปี 2566) (ตารางที่ 3)

ปัจจัยข้างต้นจะหนุนความต้องการเดินทางของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าทางอากาศเพิ่มขึ้น (ภาพที่ 21) ส่งผลให้ธุรกิจขนส่งทางอากาศเริ่มทยอยฟื้นตัวในช่วงครึ่งหลังของปี 2564 โดย**แนวโน้มการขนส่งทางอากาศของไทยปี 2564-2566** มีรายละเอียดดังนี้

**Figure 20: World GDP & World Trade Volume**




Sources: IMF (January 2021) , Krungsri Research
Note: Thailand* forecast by Krungsri Research

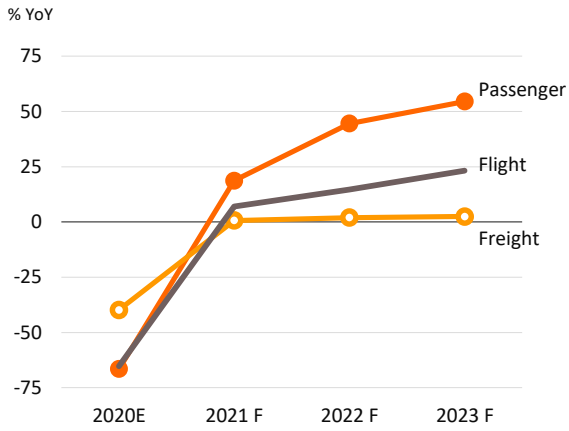
**Table 3: Airport Renovation and Expansion Plans**

| Airport | Passenger capacity (mn) | | Operation |
|---|---|---|---|
| | Actual | Target | |
| Suvarnabhumi phase 3 | 45.0 | 90.0 | Finished 2021 |
| Don Mueng phase 3 | 30.0 | 40.0 | In process of NESDC and MOT |
| Chiang Mai phase 1 | 8.0 | 16.5 | |
| Phuket phase 2 | 16.85 | 18.0 | Finished 2022 |
| Krabi | 4.0 | 8.0 | 5-Year Strategic Plan of Department of Airport |
| Nakhon Si Thammarat | 1.1 | 2.3 | |
| Mae Sot-Tak | 0.4 | 1.0 | |
| Narathiwat | 0.75 | 1.0 | |
| Trang | 0.7 | 2.8 | |
| Khon Kaen | 2.4 | 3.6 | |
| Baetong-Yala | - | 0.7 | |
| U-Tapao | 3.0 | 60.0 | Finished 2033 |

Source: Department of Airport (DOA)

- **จำนวนเที่ยวบินรวมขยายตัวเร่งขึ้นช่วงปี 2565-2566 สอดคล้องกับการฟื้นตัวของจำนวนผู้โดยสาร** โดยเที่ยวบินในประเทศยังได้ปัจจัยหนุนจากสายการบินหลายแห่งมีแผนเพิ่มเส้นทางบินไปเมืองใหม่โดยเฉพาะเมืองธุรกิจ อาทิ สายการบิน***บางกอกแอร์เวย์***มีแผนเปิดเส้นทางบินใหม่ได้แก่ กรุงเทพฯ-หาดใหญ่ กรุงเทพฯ-ขอนแก่น และกรุงเทพฯ-แม่สอด ***ไทยแอร์เอเชีย*** จะเปิดเส้นทางกรุงเทพฯ–กระบี่และกรุงเทพฯ –สุราษฎร์ธานี และ***ไทยไลอ้อนแอร์*** จะเปิดเส้นทางอุบลราชธานี –สุราษฎร์ธานี **ขณะที่เที่ยวบินระหว่างประเทศยังต้องใช้เวลาในการฟื้นตัว** โดยคาดว่าจะกลับมาสู่ระดับใกล้เคียงกับปี 2562 ภายในปี 2567

**Figure 21: Growth of Thailand Air Traffic**




Source: Krungsri Research

- **จำนวนผู้โดยสารจะเร่งตัวขึ้นในปี 2565-2566 และมีแนวโน้มกลับสู่ระดับใกล้เคียงปี 2562 (165 ล้านคน) ภายในปี 2567** วิจัยกรุงศรีคาดว่าจำนวนผู้โดยสารในประเทศจะฟื้นตัวเร็วกว่าผู้โดยสารระหว่างประเทศ เนื่องจากเป็นการเดินทางระยะทางสั้น ประกอบกับยังต้องระวังการเดินทางระหว่างประเทศ โดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) คาดว่าปี 2564 นักท่องเที่ยวไทยจะเดินทางในประเทศ 120 ล้านคน-ครั้งและเพิ่มเป็น 180 ล้านคน-ครั้งในปี 2565 ซึ่งคาดว่าบางส่วนจะเดินทางโดยเครื่องบิน ผนวกกับการทยอยฟื้นตัวของจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ ซึ่งกว่าครึ่งจะเป็นผู้โดยสารเดินทางต่อด้วยเที่ยวบินในประเทศ สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศคาดว่าจะฟื้นตัวสู่ระดับปกติภายในปี 2567 สอดคล้องกับการฟื้นตัวของจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ

- **ปริมาณขนส่งสินค้าโดยรวมมีแนวโน้มขยายตัว 2.0-3.0% ต่อปี** โดย**การขนส่งสินค้าทางอากาศในประเทศจะมีปริมาณใกล้เคียงกับปี 2562** ผลจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนและทางรางอย่างต่อเนื่อง ทำให้มีทางเลือกในการขนส่งมากขึ้นและมีต้นทุนต่ำกว่า ส่วน **การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจะฟื้นตัวเร็วกว่าขนส่งสินค้าในประเทศ**ตามการเติบโตของเศรษฐกิจและการค้าโลก การขนส่งวัคซีนจากต่างประเทศ และการเติบโตอย่างรวดเร็วของธุรกิจ E-commerce ซึ่งผู้ให้บริการ Ride-hailing delivery มีแนวโน้มเร่งขนส่งพัสดุด่วนถึงมือผู้บริโภคในวันเดียวมากขึ้น

- **ราคาน้ำมันอากาศยานมีแนวโน้มทรงตัวระดับต่ำ** โดย EIA คาดว่าความต้องการใช้น้ำมันทั่วโลกจะไม่กลับสู่ระดับก่อนเกิดวิกฤต COVID-19 จนกว่าจะถึงปี 2565 ขณะที่สำนักงานนโยบายพลังงานและแผนของไทยคาดว่าปี 2564 การใช้น้ำมันอากาศยานเชิงพาณิชย์จะอยู่ที่ 8-11 ล้านลิตรต่อวัน เพิ่มขึ้นจากปี 2563 ซึ่งอยู่ที่ 7.3 ล้านลิตรต่อวัน ทั้งนี้ **วิจัยกรุงศรีคาดว่าความต้องการใช้น้ำมันอากาศยานเชิงพาณิชย์จะเพิ่มขึ้นอย่างค่อยเป็นค่อยไป โดยอยู่ที่ 19-20 ล้านลิตรต่อวันในปี 2566 ซึ่งเป็นระดับที่ใกล้เคียงกับปี 2562**

**ปี 2564-2566 ธุรกิจขนส่งทางอากาศยังเผชิญแรงกดดันจาก** (1) **การแข่งขันจากผู้ให้บริการต่างชาติรายใหญ่** ซึ่งเพิ่มความครอบคลุมของเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสารและสินค้ามายังภูมิภาคเอเชีย ทำให้สายการบินสัญชาติไทยต้องเร่งปรับตัว ซึ่งรวมถึงการบริหารจัดการพื้นที่โดยสารและระ วางบรรทุกสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ (2) **การปรับเกณฑ์ด้านความปลอดภัยให้สอดรับกับมาตรฐานอุตสาหกรรมการบินโลก**[9/] อาจเพิ่มภาระต้นทุนให้แก่ผู้ประกอบการ (3) **การปรับปรุง/ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางอากาศของไทย**อาจล่าช้ากว่าแผนที่กำหนด และ (4) **การลงทุนเพื่อยกระดับความปลอดภัยทางการบินช่วงหลังวิกฤต** COVID-19 ปัจจัยข้างต้นจะกระทบอัตรากำไรของธุรกิจ และส่งผลให้ผู้ประกอบการรายเล็กแข่งขันได้ยาก

9/ กำหนดโดยองค์กรการบินระหว่างประเทศนานาสถาบัน อาทิ การแก้ไขข้อบกพร่องที่มีนัยสาคัญต่อความปลอดภัยด้านการบินพลเรือน (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) และมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับสายการบินที่จะบินเข้าสหภาพยุโรป ต้องได้รับการรับรองจากองค์กรการบินของสหภาพยุโรปเท่านั้น (The European Union Aviation Safety Agency: EASA)

◢ **มุมมองวิจัยกรุงศรี: ปี 2564-2566 ผลประกอบการธุรกิจบริการขนส่งทางอากาศจะฟื้นตัวอย่างช้าๆ** โดยการขนส่งผู้โดยสารในประเทศมีแนวโน้มฟื้นตัวได้เร็วกว่า ขณะที่การขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศจะเติบโตอย่างจำกัด เนื่องจากการแพร่ระบาด COVID-19 และการเปิดเที่ยวบินเชิงพาณิชย์ยังมีความไม่แน่นอน ขณะที่ภาวะเศรษฐกิจโลกและไทยมีแนวโน้มฟื้นตัวเปราะบาง อีกทั้งการแข่งขันด้านราคาของธุรกิจสายการบินมีแนวโน้มรุนแรงมากขึ้น โดยเฉพาะเส้นทางในประเทศผลจากการกำกับดูแลค่าโดยสารและค่าระวาง ทำให้สายการบินต้องปรับกลยุทธ์ด้านราคาเพื่อให้สามารถแข่งขันได้ อย่างไรก็ตาม มาตรการช่วยเหลือจากภาครัฐและการอนุโลมให้ใช้พื้นที่ว่างในการขนส่งผู้โดยสารมารับขนส่งสินค้าอาจช่วยชะลอการทรุดตัวของรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารได้บางส่วน

- **บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ: รายได้มีแนวโน้มฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป** เมื่อปริมาณจราจรทางอากาศทยอยเข้าใกล้ภาวะปกติในปี 2567 ตามจำนวนผู้โดยสารที่ปรับดีขึ้นจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ รวมถึงรายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวเนื่อง อาทิ การรับฝากและกระจายสินค้า การจำหน่ายสินค้าที่ระลึก การรับบริหารจัดการขนส่งผู้โดยสาร สินค้า และพิธีการศุลกากรต่างๆ นอกจากนี้ ผู้ประกอบการยังมีแนวโน้มปรับตัวโดยหาพันธมิตรที่มีเครือข่ายการบินและการขนส่งเพื่อให้ครอบคลุมพื้นที่หลายเส้นทาง จะเป็นปัจจัยเสริมความแข็งแกร่งของกิจการ อย่างไรก็ตาม ธุรกิจมีแนวโน้มเผชิญการแข่งขันรุนแรงโดยเฉพาะด้านราคาเพื่อชิงส่วนแบ่งตลาดผู้โดยสารจากคู่แข่งทั้งในประเทศและต่างชาติ จึงอาจเผชิญความเสี่ยงด้านการบริหารจัดการสภาพคล่องและฝูงบิน
- **บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ: รายได้มีแนวโน้มทรงตัวตามพื้นที่บรรทุกที่มีขีดจำกัด** โดยเฉพาะผู้ประกอบการที่มีอากาศยานขนาดเล็ก ซึ่งส่วนใหญ่มีเงินทุนจำกัด อีกทั้งต้องแข่งขันกับธุรกิจขนส่งผู้โดยสารที่มีบริการขนส่งสินค้าร่วมด้วย ทำให้ธุรกิจมีความเสี่ยงจากขนาดและการจัดการระวางบรรทุก รวมถึงปัญหาสภาพคล่อง อย่างไรก็ดี ธุรกิจมีปัจจัยหนุนจากการฟื้นตัวของภาคการผลิตและการค้า การกระจายฐานการผลิตมาไทย การเติบโตของการค้าออนไลน์ และการร่วมมือกับพันธมิตรรับจัดการขนส่งซึ่งมีทั้งลูกค้าและปริมาณสินค้าในมือ หนุนให้การเติบโตของธุรกิจมีระดับใกล้เคียงกับช่วงปกติ

## วิจัยกรุงศรี


**ดร.สมประวิณ มันประเสริฐ** — **ผู้บริหารสายงานวิจัยและหัวหน้าทีมวิจัยเศรษฐกิจ**

พรพรรณ โภคย์สุพัสตร์ — ผู้บริหารฝ่ายวิจัยเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม

### ทีมวิจัยเศรษฐกิจ

- สุจิต ชัยวิชญชาติ — ผู้บริหารทีมวิจัยเศรษฐกิจมหภาค
- ดร.ฉมาดนัย มากนวล — เศรษฐกรอาวุโส
- จุไรลักษณ์ พลศรี — เศรษฐกรอาวุโส (พยากรณ์ตัวเลขเศรษฐกิจ)
- สร้อยสนธิ์ หล่อสุวรรณกุล — เศรษฐกรอาวุโส (เศรษฐกิจภูมิภาค)
- สถิตย์ แถลงสัตย์ — เศรษฐกรอาวุโส (เศรษฐกิจภูมิภาค)

### ทีมวิจัยอุตสาหกรรม

- ศรันต์ สุนันท์สถาพร — ผู้บริหารทีมวิจัยอุตสาหกรรม
- ธเนศ มหัทธนาลัย — นักวิเคราะห์อาวุโส (Construction Contractors)
- พูลสุข นิลกิจศรานนท์ — นักวิเคราะห์อาวุโส (Healthcare, Mobile Operators)
- ปิยะนุช สถาพงศ์ภักดี — นักวิเคราะห์อาวุโส (Transport & Logistics)
- นรินทร์ ตันไพบูลย์ — นักวิเคราะห์อาวุโส (Power Generation, Modern Trade, Chemicals, Medical Devices)
- พุทธชาด ลุนคำ — นักวิเคราะห์ (Hotels, Construction Materials, Industrial Estate)
- พัชรา กลิ่นชวนชื่น — นักวิเคราะห์ (Real Estate)
- วรรณา ยงพิศาลภพ — นักวิเคราะห์ (Automobile, Electronics & Electrical Appliances, Food & Beverages)
- ชัยวัช โชวเจริญสุข — นักวิเคราะห์ (Agriculture)
- อภิญญา ขนุนทอง — นักวิเคราะห์ (Energy, Petrochemicals)

### ทีมพัฒนางานวิจัย

- ดร.พิมพ์นารา หิรัญกสิ — ผู้บริหารทีมพัฒนางานวิจัย
- ปัญจพัฒน์ ประสิทธิ์เดชสกุล — นักวิเคราะห์อาวุโส
- รชฎ เลียงจันทร์ — นักวิเคราะห์
- อาภากร นพรัตยาภรณ์ — นักวิเคราะห์
- ชุติภา คลังจตุรเวทย์ — นักวิเคราะห์

### ทีมบริหารระบบข้อมูลวิจัย

- สุรัชนี สมประสงค์ — เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป
- ธมณ เสริญสุขสกุล — เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป
- เชิดศักดิ์ ศรีชัยตัน — เจ้าหน้าที่ระบบข้อมูลวิจัย
- วงศกร แก้วอุดทัง — เจ้าหน้าที่ระบบข้อมูลวิจัย


*สนใจสมัครรับอีเมล์ได้ที่* ***krungsri.research@krungsri.com***


### คำสงวนสิทธิ์

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