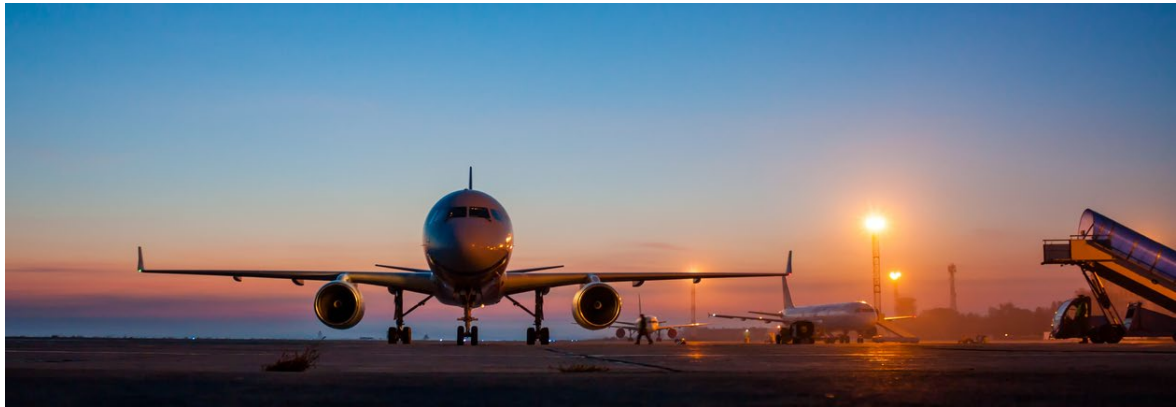




TRANSPORT & LOGISTICS INDUSTRY 2019

Air Transport

8 มีนาคม 2019



ในปี 2019 อีไอซีประเมินว่า ตลาดธุรกิจการบินสัญชาติไทยมีมูลค่าประมาณ 3.2 แสนล้านบาท โดยมี อัตราเติบโตชะลอตัวเล็กน้อยมาอยู่ราว 4%YOY จาก 4.3%YOY ในปี 2018 ตามภาวะเศรษฐกิจโลกและไทย ซึ่งทำให้ความต้องการในการเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติและชาวไทยชะลอตามไปด้วย

อัตราค่าโดยสารเฉลี่ยโดยรวมมีแนวโน้มทรงตัว ยกเว้นในเส้นทางระหว่างประเทศยอดนิยมที่อัตราค่าโดยสารมีโอกาสลดลงบ้างจากการแข่งขันที่รุนแรงขึ้น และการเริ่มให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำ หลังการปลดธงแดงจาก ICAO

ความสามารถในการทำกำไรของธุรกิจสายการบินสัญชาติไทยโดยรวมมีโอกาสปรับเพิ่มขึ้นเล็กน้อย ตามต้นทุนดำเนินการที่ปรับลดลงจากค่าใช้จ่ายน้ำมันตามทิศทางราคาน้ำมันโลก ประกอบกับการแข็งค่าของค่าเงินบาท ทำให้ค่าใช้จ่ายสกุลเงินตราต่างประเทศลดลง แต่จะส่งผลด้านรายได้เพียงเล็กน้อย เนื่องจากรายได้ส่วนใหญ่ของสายการบินสัญชาติไทยอยู่ในรูปของเงินบาท

อีไอซีมองว่า ในระยะกลางการแข่งขันของธุรกิจการบินในอาเซียน, การพัฒนาสนามบินอุ้งทะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก, และบทบาทของเทคโนโลยีในธุรกิจการบิน เป็น 3 ประเด็นที่ควรจับตามอง ในธุรกิจการบินของไทย

ไอโอซีประเมินว่า ตลาดธุรกิจการบินสัญชาติไทยในปี 2019 มีมูลค่าประมาณ 3.2 แสนล้านบาท โดยมิอัตราเติบโตชะลอลดตัวเล็กน้อยมาอยู่ราว 4%YOY จาก 4.3%YOY ในปี 2018 จากปัจจัยปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสารที่คาดว่าจะมีการเติบโตลดลงเล็กน้อยเป็นราว 5.9%YOY จาก 6.1%YOY ซึ่งสอดคล้องกับทิศทางธุรกิจการบินโลกที่สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) ประเมินว่า รายได้และปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (Revenue Passenger-Kilometer: RPK) ของธุรกิจการบินโลกจะชะลอลดตัวลงเป็น 7.7%YOY และ 6%YOY ตามลำดับ การเติบโตในธุรกิจการบินของไทยโดยส่วนใหญ่เป็นผลจากการขยายตัวของตลาดเส้นทางบินระหว่างประเทศมากกว่าเส้นทางบินในประเทศ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. การขยายตัวของตลาดเส้นทางบินระหว่างประเทศมีแนวโน้มเติบโตในอัตราที่ลดลงจาก 4.9%YOY เป็น 4.7%YOY โดยจะมีมูลค่าในปี 2019 ราว 2.35 แสนล้านบาท เป็นผลจากด้านอุปสงค์การเดินทางที่ชะลอลดตัวของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าสู่ไทยและชาวไทยที่เดินทางไปยังต่างประเทศ ขณะที่ อุปทานการให้บริการการบินของสายการบินขยายตัวจากการเพิ่มเที่ยวบินภายหลังการปลดตรงแดงจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO)

ในด้านอุปสงค์การเดินทาง ปริมาณนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าสู่ไทยมีแนวโน้มชะลอลงจาก 7.5%YOY เป็น 6.3%YOY หรือมาอยู่ที่ 40.7 ล้านคน จากภาวะเศรษฐกิจโลกที่เติบโตในอัตราที่ชะลอลงจาก 3.7%YOY เป็น 3.5%YOY ผลจากสงครามการค้าและความเสี่ยงด้านภูมิรัฐศาสตร์ (geopolitics) แต่ยังมีปัจจัยบวกจากการฟื้นตัวของปริมาณนักท่องเที่ยวชาวจีนจากอุบัติเหตุเรือล่มที่ภูเก็ตในปีที่ผ่านมา ทำให้ในปี 2019 คาดว่าจะมีปริมาณนักท่องเที่ยวจีนเติบโตเพิ่มขึ้นจาก 7.4%YOY เป็น 9.8%YOY มาอยู่ที่ 11.5 ล้านคน และจากมาตรการสนับสนุนของภาครัฐในการเพิ่มแรงจูงใจให้นักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางมาเที่ยวในประเทศไทยเพิ่มขึ้น เช่น มาตรการยกเว้นค่าธรรมเนียม ณ ด้านตรวจคนเข้าเมือง (visa on arrival)

ส่วนปริมาณชาวไทยที่เดินทางไปต่างประเทศมีแนวโน้มเติบโตชะลอลดตัวเล็กน้อยจาก 11%YOY เป็น 10%YOY หรือมาอยู่ที่ราว 11 ล้านคน ตามเศรษฐกิจไทยที่คาดว่าจะเติบโตในอัตราที่ลดลงจาก 4.1%YOY เป็น 3.8%YOY เนื่องจากการส่งออกสินค้าที่ลดลงตามการค้าโลก และการบริโภคภาคเอกชนที่มีอัตราเติบโตลดลงจาก 4.6%YOY เป็น 3.5%YOY ทำให้ความต้องการในการเดินทางเพื่อทำธุรกิจหรือท่องเที่ยวลดลงตามไปด้วย

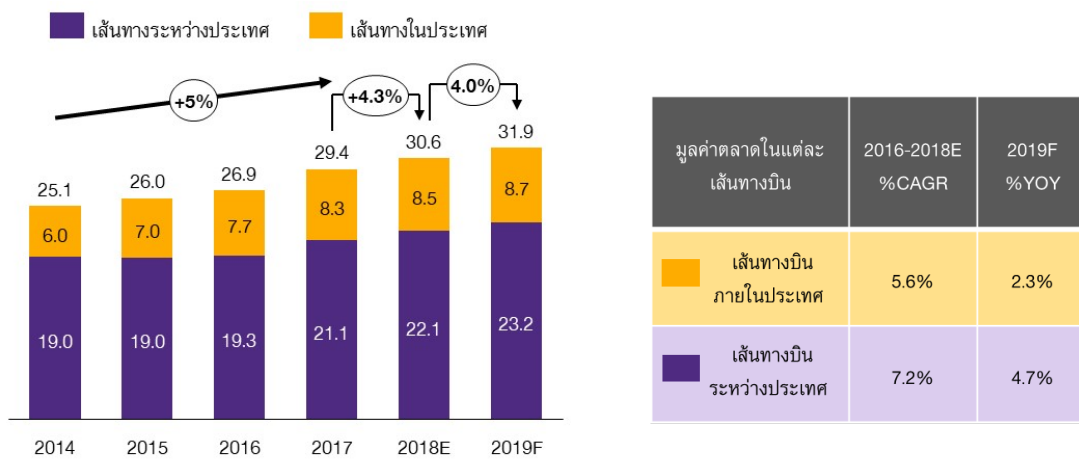
ในด้านอุปทานการให้บริการการบิน การเพิ่มความถี่ในเส้นทางการบินเดิมหรือการเพิ่มเส้นทางบินใหม่ภายหลังการปลดตรงแดงจาก ICAO โดยเฉพาะสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carrier: LCC) ในจุดหมายปลายทางยอดนิยม เช่น ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ใต้หวัน และอินเดีย เป็นต้น ซึ่งมีอัตราค่าโดยสารที่ทำให้ผู้โดยสารตัดสินใจซื้อตั๋วได้ง่ายขึ้น ทำให้ปริมาณนักท่องเที่ยวต่างชาติและชาวไทยโดยรวมมีการเติบโตในอัตราที่ลดลงเล็กน้อย

2. การขยายตัวของมูลค่าตลาดเส้นทางบินภายในประเทศมีโอกาสเติบโตชะลอลงจาก 2.8%YOY เป็น 2.3%YOY หรือมีมูลค่าราว 8.5 หมื่นล้านบาท ซึ่งเป็นผลจากผู้เยี่ยมชมเยือน (visitor) ที่เติบโตลดลงจาก 4.5%YOY เป็น 4.3%YOY มาอยู่ที่ 68.7 ล้านคน ทั้งนี้มูลค่าตลาดเส้นทางบินภายในประเทศประเมินจากปริมาณผู้เยี่ยมชมเยือนรวมนักท่องเที่ยวทั้งชาวต่างชาติและชาวไทยในจังหวัดที่มีสนามบิน 10 จังหวัดหลัก (ซึ่งมี correlation กับมูลค่าตลาดเส้นทางบินภายในประเทศของสายการบิน LCC ราว 85% โดยใน 10 จังหวัดเหล่านี้ไม่รวมกรุงเทพฯ ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวที่เดินทางในเส้นทางระหว่างประเทศ)

อีกทั้งตลาดเส้นทางบินภายในประเทศยังเป็นตลาดที่เริ่มทรงตัวจากในช่วงปี 2016-2018 ที่มีอัตราเติบโตราว 9% CAGR เนื่องจากสายการบิน LCC ได้ขยายเส้นทางบินมาในระยะหนึ่งแล้ว ทำให้การให้บริการในปัจจุบันค่อนข้างเพียงพอต่อความต้องการในการเดินทางโดยเฉพาะชาวไทยในปัจจุบัน ประกอบกับขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินของสนามบินที่มีอยู่อย่างจำกัดทำให้การเพิ่มเที่ยวบินทำได้ไม่มากนัก ยิ่งไปกว่านั้น หลังจากการปลดธงแดงจาก ICAO สายการบิน LCC ส่วนใหญ่มุ่งความสนใจไปกับการเพิ่มเส้นทางบินระหว่างประเทศเป็นหลักทำให้การขยายหรือเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินในประเทศไม่เกิดขึ้นมากนัก

รูปที่ 1: มูลค่าตลาดธุรกิจการบินสัญชาติไทย*

หน่วย: หมื่นล้านบาท



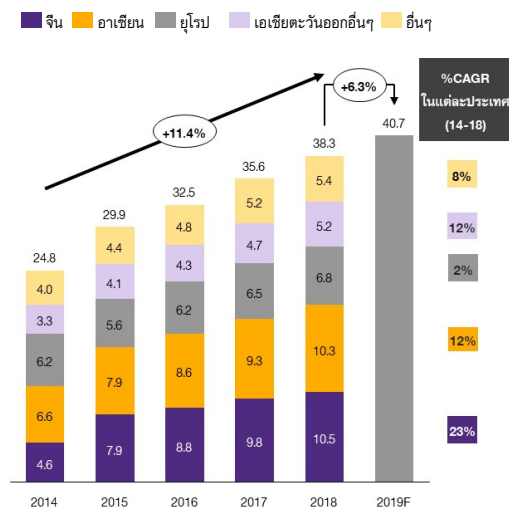
หมายเหตุ: จำนวนจากบริษัทการบินไทย, ไทยสมายล์, บางกอกแอร์เวย์, ไทยแอร์เอเชีย, ไทยแอร์เอเชียเอ็กซ์, นกแอร์, นกสก็๊ต, ไทยไลอ้อนแอร์
ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ Bloomberg, Enlite

รูปที่ 2: ปริมาณนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้าสู่ไทย และปริมาณนักท่องเที่ยวไทยเดินทางไปต่างประเทศ

ต่างประเทศ

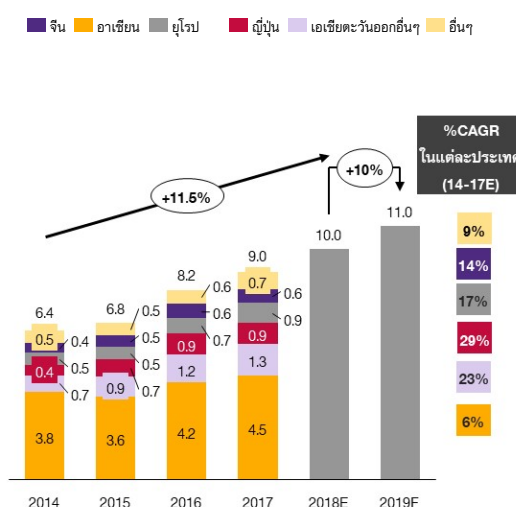
ปริมาณนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้าสู่ไทย

หน่วย: ล้านคน



ปริมาณชาวไทยเดินทางออกไปต่างประเทศ

หน่วย: ล้านคน



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (MOTS)

Disclaimer: The information contained in this report has been obtained from sources believed to be reliable. However, neither we nor any of our respective affiliates, employees or representatives make any representation or warranty, express or implied, as to the accuracy or completeness of any of the information contained in this report, and we and our respective affiliates, employees or representatives expressly disclaim any and all liability relating to or resulting from the use of this report or such information by the recipient or other persons in whatever manner. Any opinions presented herein represent our subjective views and our current estimates and judgments based on various assumptions that may be subject to change without notice, and may not prove to be correct. This report is for the recipient's information only. It does not represent or constitute any advice, offer, recommendation, or solicitation by us and should not be relied upon as such. We, or any of our associates, may also have an interest in the companies mentioned herein.



อย่างไรก็ดี อีไอซีประเมินว่า ชัดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินและผู้โดยสารของสนามบิน, สงครามการค้า และภาวะวิกฤต เช่น ภัยธรรมชาติ โรคระบาด อุบัติเหตุ ยังเป็นความเสี่ยงในด้านการดำเนินการของสายการบินในปี 2019 โดยในปัจจุบันขีดความสามารถในการรองรับเครื่องบินและผู้โดยสารของสนามบินหลักหลายแห่งเริ่มเกินขีดจำกัดแล้ว ส่งผลให้การขอเพิ่มเที่ยวบินโดยเฉพาะในช่วงเวลาที่เป็นที่นิยมทำได้อ่อนข้งยากและทำให้การเติบโตของผู้โดยสารมีข้อจำกัดกว่าสนามบินที่ยังมี airport time slot ว่างอยู่ โดยเฉพาะที่สนามบินดอนเมืองซึ่งเป็น hub ของสายการบินต้นทุนต่ำและมีรันเวย์ที่มีขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินได้ 48 เที่ยวบิน/ชั่วโมง แต่ต้องรองรับเที่ยวบินสูงถึง 57 เที่ยวบิน/ชั่วโมง รวมถึงอาคารผู้โดยสารที่มีความสามารถรองรับผู้โดยสารได้ 30 ล้านคน/ปี แต่ปัจจุบันมีผู้โดยสารเข้า/ออกมากถึง 41 ล้านคน/ปี

อย่างไรก็ตาม ข้อจำกัดดังกล่าวสามารถบรรเทาลงได้จากการปรับตัวของสายการบินและสนามบิน โดยในระยะสั้นสายการบินสามารถเปลี่ยนขนาดเครื่องบินหรือใช้เครื่องบินขนาดเดิมที่มีความจุที่นั่งเพิ่มขึ้นเพื่อรองรับความต้องการผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นในตารางบินเดิม หรือเพิ่มการให้บริการในเส้นทางบินที่เหมาะสมกับ airport time slot ที่ยังว่าง เช่น การเพิ่มเที่ยวบินไปยังเกาหลีใต้ในเวลากลางคืน เป็นต้น ส่วนผู้ให้บริการสนามบินสามารถนำเทคโนโลยีมาปรับใช้เพื่อเพิ่มความเร็วในการเข้า/ออกสนามบินของผู้โดยสาร ในระยะยาว ผู้ให้บริการสนามบินกำลังอยู่ระหว่างเตรียมการหรือเริ่มขยายรันเวย์และสร้างอาคารผู้โดยสารเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับ

ในด้านสงครามการค้าระหว่างสหรัฐฯ และจีน หากทวีความรุนแรงขึ้น จะเป็นตัวชะลอการเติบโตเศรษฐกิจโลกและส่งผลให้ความต้องการในการเดินทางเพื่อทำธุรกิจหรือท่องเที่ยวลดลงตามไปด้วย สุดท้าย ภาวะวิกฤตที่เกิดจากปัจจัยภายนอก (exogenous shocks) เช่น ภัยธรรมชาติ โรคระบาด อุบัติเหตุต่างๆ จะส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวปรับลดลงอย่างรวดเร็ว แต่จะใช้เวลาฟื้นตัวแตกต่างกันตามลักษณะเหตุการณ์ เช่น การปิดสนามบินในปี 2011 ใช้เวลาฟื้นตัว 13 เดือน การจับกุมตัวรัศนีในญี่ปุ่นปี 2017 ใช้เวลาฟื้นตัว 3 เดือน และอุบัติเหตุเรือลัมที่ภูเก็ตปี 2018 คาดว่าจะใช้เวลาฟื้นตัวประมาณ 6 เดือน เป็นต้น

รูปที่ 3: ยึดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินและผู้โดยสารของสนามบินหลักในประเทศไทย

สนามบินเชียงใหม่

✖ ปริมาณเที่ยวบิน 23 เที่ยวบิน/ชม.
จากรันเวย์ที่รองรับได้ 24 เที่ยวบิน/ชม.

🛫 ปริมาณผู้โดยสาร 11 ล้านคน/ปี 🚨
จากอาคารผู้โดยสารที่รองรับได้ 8 ล้านคน/ปี

แผนการพัฒนา

- สร้างอาคารผู้โดยสารใหม่ ให้รองรับผู้โดยสารเพิ่ม 8.5 ล้านคนภายในปี 2022
- สร้างสนามบินแห่งที่ 2 ระหว่าง จ. เชียงใหม่ กับ จ. ลำพูน สำหรับเส้นทางบินในประเทศ โดยมีอาคารผู้โดยสารที่รองรับได้ 10-15 ล้านคน/ปี และเปิดให้บริการในปี 2023

สนามบินสุวรรณภูมิ

✖ ปริมาณเที่ยวบิน 65 เที่ยวบิน/ชม.
จากรันเวย์ที่รองรับได้ 68 เที่ยวบิน/ชม.

🛫 ปริมาณผู้โดยสาร 63 ล้านคน/ปี 🚨
จากอาคารผู้โดยสารที่รองรับได้ 45 ล้านคน/ปี

แผนการพัฒนา

- สร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 รองรับผู้โดยสารเพิ่ม 15 ล้านคน เปิดใช้ปี 2020
- เตรียมพัฒนารันเวย์ที่ 3 และอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 รองรับผู้โดยสารเพิ่ม 30 ล้านคน และเปิดให้บริการในปี 2021

สนามบินดอนเมือง

✖ ปริมาณเที่ยวบิน 57 เที่ยวบิน/ชม. 🚨
จากรันเวย์ที่รองรับได้ 48 เที่ยวบิน/ชม.

🛫 ปริมาณผู้โดยสาร 41 ล้านคน/ปี 🚨
จากอาคารผู้โดยสารที่รองรับได้ 30 ล้านคน/ปี

แผนการพัฒนา

- รื้ออาคารผู้โดยสารภายในประเทศเดิม เพื่อก่อสร้างอาคารผู้โดยสารใหม่ ให้รองรับผู้โดยสารได้เพิ่ม 10 ล้านคน เป็นทั้งสิ้น 40 ล้านคน ในปี 2024

สนามบินหาดใหญ่

✖ ปริมาณเที่ยวบิน 11 เที่ยวบิน/ชม.
จากรันเวย์ที่รองรับได้ 12 เที่ยวบิน/ชม.

🛫 ปริมาณผู้โดยสาร 4 ล้านคน/ปี 🚨
จากอาคารผู้โดยสารที่รองรับได้ 2.5 ล้านคน/ปี

แผนการพัฒนา

- ปรับปรุงอาคารผู้โดยสารเดิมเพื่อแก้ไขปัญหาความแออัด
- เตรียมสร้างอาคารผู้โดยสารแห่งที่ 2 รองรับผู้โดยสารได้เพิ่ม 6 ล้านคน และเปิดให้บริการในปี 2024

สนามบินภูเก็ต

✖ ปริมาณเที่ยวบิน 29 เที่ยวบิน/ชม. จากรันเวย์ที่รองรับได้ 20 เที่ยวบิน/ชม. 🚨

🛫 ปริมาณผู้โดยสาร 18 ล้านคน/ปี จากอาคารผู้โดยสารที่รองรับได้ 12.5 ล้านคน/ปี 🚨

แผนการพัฒนา

- ขยายรันเวย์ให้รองรับเที่ยวบินได้ 25 เที่ยวบิน/ชม. และอาคารผู้โดยสารให้รองรับผู้โดยสารได้ 18 ล้านคนในปี 2022
- สร้างสนามบินแห่งที่ 2 ระหว่าง จ. ภูเก็ต กับ จ.พังงา ให้เปิดให้บริการได้ในปี 2026

🚨 เกินขีดจำกัดความสามารถในการรองรับเที่ยวบิน/สนามบิน

ที่มา: ข้อมูลของท่าอากาศยานไทย (AOT)

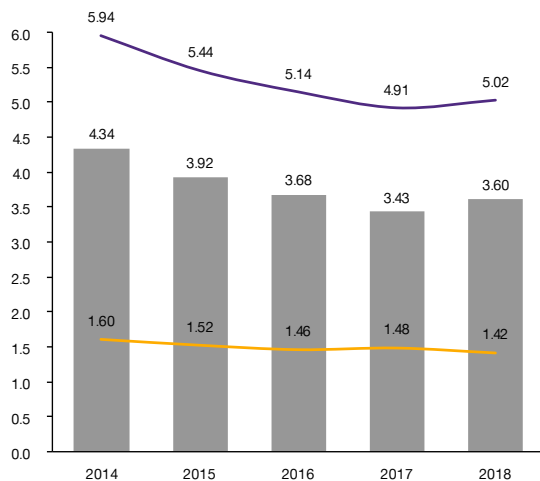
อัตราค่าโดยสารเฉลี่ยในทุกเส้นทางของทั้งสายการบิน LCC และสายการบิน FS มีแนวโน้มทรงตัว ยกเว้นในเส้นทางยอดนิยมระหว่างประเทศที่คาดว่าอัตราค่าโดยสารมีแนวโน้มลดลงตามการเพิ่มการให้บริการของสายการบิน LCC หลังจากการปลดธงแดง ในปัจจุบัน อัตราค่าโดยสารเฉลี่ยของสายการบิน LCC และสายการบินเต็มรูปแบบ (Full-Service carrier: FS) อยู่ในระดับที่ค่อนข้างต่ำและใกล้เคียงกับต้นทุนดำเนินการแล้ว โดยในช่วงระหว่างปี 2014-2018 อัตราค่าโดยสารเฉลี่ยของสายการบิน LCC ปรับลดลงกว่า 10% จาก 1,600 บาท เป็นราว 1,420 บาท ขณะที่ สายการบิน FS ปรับลดลงสูงกว่าราว 15% จาก 5,940 บาท เป็น 5,020 บาท โดยระยะทางบินโดยเฉลี่ยที่มีค่าไม่เปลี่ยนแปลงมากนัก จึงทำให้ความแตกต่างของอัตราค่าโดยสารระหว่างสายการบินทั้ง 2 รูปแบบลดลง อีไอซีประเมินว่า นอกจากจะเป็นผลจากการปรับลดลงของราคาน้ำมันแล้วยังเป็นผลจากสภาวะการแข่งขันที่รุนแรง ทั้งจากระหว่างสายการบิน FS หรือ LCC ด้วยกันเองและระหว่างสายการบิน FS กับ LCC ส่งผลให้ความสามารถในการปรับเปลี่ยนค่าโดยสารของสายการบิน โดยเฉพาะการขึ้นค่าโดยสารต้องคำนึงถึงค่าโดยสารของคู่แข่งด้วย ยิ่งไปกว่านั้น การเปิดให้บริการในเส้นทางบินระยะกลาง (medium haul, ใช้เวลาเดินทาง 3-6 ชม.) ของสายการบิน LCC ที่เพิ่มขึ้น เช่น เส้นทางญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ใต้หวัน จะส่งผลให้การแข่งขันระหว่าง LCC กับ FS มีแนวโน้มรุนแรงขึ้นทำให้อัตราค่าโดยสารในเส้นทางเหล่านี้มีแนวโน้มลดลงอีก

รูปที่ 4: อัตราค่าโดยสารเฉลี่ยของสายการบิน และรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยกับราคาน้ำมัน

อัตราค่าโดยสารเฉลี่ยสายการบิน FS กับ LCC

หน่วย: พันบาทต่อเที่ยว

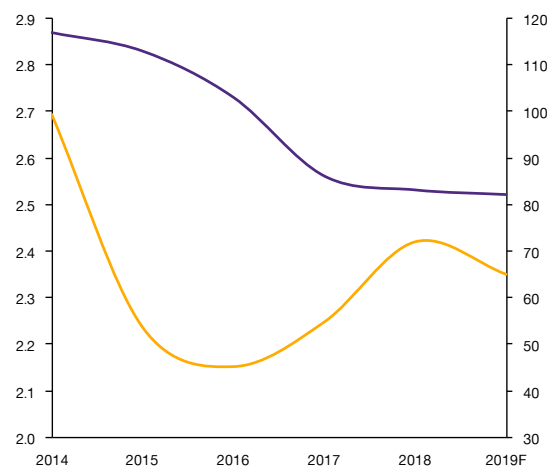
— อัตราค่าโดยสารเฉลี่ยสายการบิน FS
— อัตราค่าโดยสารเฉลี่ยสายการบิน LCC
■ ส่วนต่างอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยระหว่างสายการบิน FS กับ LCC



รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยและราคาน้ำมันของสายการบิน FS และ LCC

หน่วย: บาท/คน-กิโลเมตร (แกนซ้าย), ดอลลาร์/บาร์เรล (แกนขวา)

— รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อคน-กิโลเมตร (Passenger yield)
— ราคาน้ำมันดิบ Brent



หมายเหตุ: ค่าตัวเลขจากบริษัทการบินไทย, บางกอกแอร์เวย์, ไทยแอร์เอเชีย, และนกแอร์

ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ Bloomberg

ปัจจัยข้างต้นจะส่งผลให้ รายได้สายการบิน LCC ในปี 2019 เติบโตราว 8.2% เป็นราว 1.05 แสนล้านบาท ขณะที่ รายได้สายการบิน FS มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นราว 2.2% เป็นราว 2.15 แสนล้านบาท โดยรายได้สายการบิน LCC เป็นการขยายตัวต่อเนื่องจากที่ในระหว่างปี 2014-2018 เพิ่มขึ้น 17% CAGR จากการเปิดให้บริการของสายการบินไทยไลอ้อนแอร์ (2013), ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ (2014), และนกสกาย (2014) และทำให้มีการขยายการให้บริการในจุดหมายปลายทางต่างประเทศของแต่ละสายการบินรวมกันเพิ่มขึ้นจาก 35 เส้นทางเป็นกว่า 110 เส้นทาง โดยเฉพาะใน CLMV จีน ญี่ปุ่น และอินเดีย ซึ่งส่งผลให้ปริมาณผู้โดยสารเส้นทางระหว่างประเทศของสายการบิน LCC มีส่วนแบ่งตลาดเพิ่มขึ้น (ประเมินจากสนามบินสุวรรณภูมิและดอนเมือง ซึ่งเป็นสนามบินนานาชาติหลัก) จากราว 10% เป็นราว 20% ขณะที่ รายได้สายการบิน FS ยังเติบโตได้ดีโดยเฉพาะในเส้นทางบินระยะกลางที่สายการบิน LCC ยังไม่เปิดให้บริการ ทั้งนี้รายได้สายการบินส่วนใหญ่ยังคงเป็นรายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร ขณะที่ รายได้จากการขนส่งสินค้ายังมีสัดส่วนไม่เกิน 7% ของรายได้สายการบินทั้งหมด

ในด้านรายจ่าย ต้นทุนดำเนินการของสายการบินมีแนวโน้มลดลงเล็กน้อย โดยได้รับผลดีจากการลดลงของราคาน้ำมันและการแข็งค่าของค่าเงินบาท แต่ต้นทุนค่าใช้จ่ายทางการเงินมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามทิศทางดอกเบี้ยนโยบายขาขึ้น โดยอีไอซีประเมินว่า ราคาน้ำมันดิบเบรนท์เฉลี่ยในปี 2019 จะปรับตัวลงเล็กน้อยราว 10% YOY มาอยู่ที่ราว 65 บาร์เรลต่อดอลลาร์สหรัฐ อย่างไรก็ตาม นโยบายการประกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน (fuel hedging) ยังคงมีความสำคัญต่อสายการบินในการรองรับความผันผวนของราคาน้ำมันในอนาคตจากการเปลี่ยนแปลงกำลังการผลิตของโอเปก (OPEC) และสหรัฐฯ ทั้งนี้ต้นทุนน้ำมันคิดเป็นราว 30% ของต้นทุนการดำเนินงานทั้งหมด ขณะที่อัตราแลกเปลี่ยนเงินตรามีแนวโน้มแข็งค่าขึ้นเล็กน้อยเป็น 31-32 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ จาก 32.3 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2018 จะส่งผลด้านรายได้เพียงเล็กน้อยเนื่องจากรายได้ส่วนใหญ่อยู่ในรูปของเงินบาท แต่จะช่วยให้หนี้สินและค่าใช้จ่ายเป็นสกุลเงินตราต่างประเทศลดลง เช่น ค่าน้ำมัน ค่าเช่าเครื่องบิน

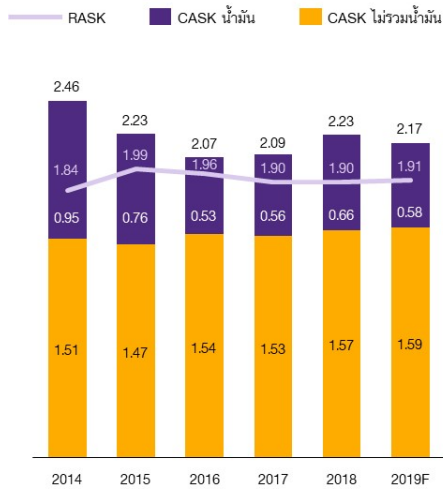
ในทางตรงกันข้าม นอกจากค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่ปรับขึ้นประจำปีเป็นปกติแล้ว เช่น ค่าตอบแทนนักบิน ลูกเรือและพนักงาน ทิศทางดอกเบี้ยขาขึ้นจะเพิ่มต้นทุนการกู้ยืมในอนาคตและสร้างภาระต้นทุนดอกเบี้ยในส่วนที่เป็นดอกเบี้ยลอยตัวแก่สายการบิน เช่น สัญญาเช่าซื้อเครื่องบิน (aircraft leasing) อีกทั้ง สร้างผลกระทบต่อผู้ให้บริการเช่าซื้อเครื่องบินที่มีสัญญาเช่าซื้อส่วนใหญ่เป็นแบบอัตราคงที่เนื่องจากต้นทุนการเงินเพิ่มขึ้น

ด้วยเหตุนี้ อีไอซีคาดว่า ความสามารถในการทำกำไรของธุรกิจสายการบินสัญชาติไทยในภาพรวมมีแนวโน้มดีขึ้นจากปี 2018 จากรายได้ของธุรกิจสายการบินที่ยังเติบโตต่อเนื่อง ขณะที่ ต้นทุนดำเนินการลดลงเล็กน้อย และเป็นไปในทิศทางเดียวกับค่าเฉลี่ยของสายการบินทั่วโลกที่ IATA คาดการณ์ว่าอัตรากำไรสุทธิเฉลี่ยในปี 2019 จะดีขึ้นเล็กน้อยเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า นอกจากนี้ สายการบินสัญชาติไทยยังมีโอกาสได้รับผลตอบแทนที่สูงขึ้นในเส้นทางบินเปิดใหม่ที่กำลังเติบโตและการแข่งขันยังไม่รุนแรงนัก เช่น อินเดีย และรวมถึงออสเตรเลียในอนาคต

รูปที่ 5: ค่าเฉลี่ยของรายได้กับต้นทุนต่อหน่วยจากการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK, CASK)

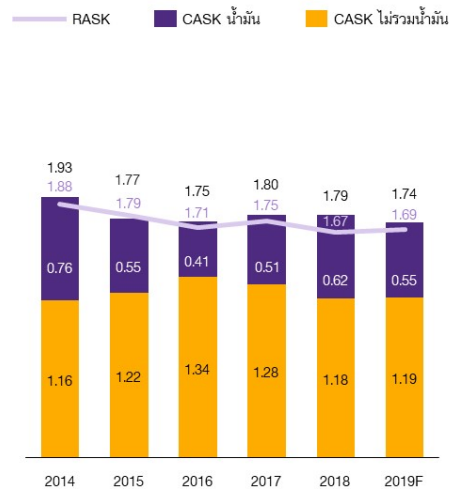
RASK และ CASK ของสายการบิน FS

หน่วย: บาท



RASK และ CASK ของสายการบิน LCC

หน่วย: บาท



หมายเหตุ: *รายได้และต้นทุนต่อหน่วยจากการผลิตด้านผู้โดยสาร (Revenue and Cost per available seat kilometer: RASK, CASK)

**คำนวณจากสายการบินการบินไทย, บางกอกแอร์เวย์, ไทยแอร์เอเชีย, และนกแอร์ และถ่วงน้ำหนักตามรายได้






ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ Bloomberg

ในระยะกลาง การแข่งขันของธุรกิจการบินในอาเซียน, การพัฒนาสนามบินอุทธรณีและเมืองการบินภาคตะวันออก, และบทบาทของเทคโนโลยีในธุรกิจการบิน เป็น 3 ปัจจัยสำคัญที่ควรจับตามอง

1. การแข่งขันในธุรกิจการบินทั้งภายในอาเซียนและเอเชีย ซึ่งเป็นตลาดที่มีการเติบโตสูงจะมีแนวโน้มรุนแรงขึ้น โดยสาเหตุส่วนหนึ่งเกิดจากการขยายฝูงบินมากกว่าเท่าตัวของสายการบิน LCC เพื่อเปิดให้บริการในแต่ละประเทศอาเซียน เช่น ไลอันแอร์กรุ๊ป (ในปัจจุบันมีฝูงบิน 305 ลำ), แอร์เอเชียกรุ๊ป (243 ลำ) และเวียดเจ็ทแอร์กรุ๊ป (62 ลำ) และมียอดจองเครื่องบินล่วงหน้า 494 ลำ, 449 ลำ และ 328 ลำ ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม หลายประเทศได้วางแผนขยายหรือเปิดสนามบินแห่งใหม่เพื่อรองรับการเติบโตของธุรกิจการบิน ซึ่งทำให้ airport time slot เพิ่มขึ้น เช่น สนามบินสิงคโปร์ Changi T4 ในสิงคโปร์, สนามบินแม็กแทน-เซบู T2 ในฟิลิปปินส์, และสนามบินอุทธรณีในประเทศไทย

สาเหตุอีกส่วนหนึ่งเกิดจากการเสนอบริการของสายการบิน LCC และ FS ที่มีความทับซ้อนและแข่งขันรุนแรง โดยสายการบิน LCC เริ่มมีการเสนอผลิตภัณฑ์ที่เจาะกลุ่มลูกค้าสายการบิน FS มากขึ้น เช่น การขายตั๋วเครื่องบินแบบรวมบริการเสริม (bundled fare) การให้บริการในเส้นทางบินระยะกลางและขยายไปสู่เส้นทางระยะไกล (ใช้เวลา 6 - 12 ชม.) และการให้บริการที่นั่งโดยสารในชั้นประหยัดพรีเมียม (premium economy) และชั้นธุรกิจ ในขณะที่เดียวกันสายการบิน FS ได้ปรับตัวด้วยการนำรูปแบบการให้บริการของสายการบิน LCC มาปรับใช้ เช่น การขายตั๋วโดยสารแบบแยกบริการเสริม อีกทั้ง ได้เริ่มจัดตั้งกิจการร่วมค้า (joint venture) ในแต่ละเส้นทางบินกับสายการบิน FS อื่นๆ เพื่อลดการแข่งขันระหว่างสายการบิน FS ด้วยกันเอง และช่วยขยายเส้นทางในการให้บริการ ซึ่งทำให้สามารถแข่งขันกับสายการบิน LCC ได้ดีขึ้น เช่น ความร่วมมือระหว่างกลุ่มลู่ฟท์อันซากับสายการบินออลนิปปอนแอร์เวย์ในเส้นทางยุโรป-ญี่ปุ่น, ความร่วมมือระหว่างสายการบินเจแปนแอร์ไลน์กับสายการบินไชน่าอีสเทิร์นแอร์ไลน์ ในเส้นทางญี่ปุ่น-จีน เป็นต้น การจัดตั้งกิจการร่วมการค้า จะเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของสายการบิน FS ในไทยในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับสายการบิน LCC

รูปที่ 6: ตัวอย่างการให้บริการของสายการบิน FS และ LCC ที่มีความทับซ้อนกัน

ลักษณะการให้บริการ	สายการบิน FS	สายการบิน LCC ในช่วงก่อนหน้า	การให้บริการที่ทับซ้อนมากขึ้น
 เส้นทาง	<ul style="list-style-type: none"> ทุกเส้นทาง 	<ul style="list-style-type: none"> เน้นเส้นทางระยะสั้น 	<ul style="list-style-type: none"> สายการบิน LCC เริ่มเน้นเส้นทางบินระยะกลางและระยะไกลในอนาคต
 การขายตั๋วโดยสาร	<ul style="list-style-type: none"> การขายตั๋วเครื่องบินแบบรวมบริการเสริม (เช่น ค่ากระเป๋า ค่าอาหาร) 	<ul style="list-style-type: none"> การขายตั๋วเครื่องบินแบบไม่รวมบริการเสริม 	<ul style="list-style-type: none"> สายการบิน FS เริ่มขายตั๋วแบบไม่รวมบริการเสริม เพื่อเจาะกลุ่มลูกค้าที่อ่อนไหวต่อราคา สายการบิน LCC เพิ่มการขายตั๋วแบบรวมบริการเสริม
 ชั้นโดยสาร	<ul style="list-style-type: none"> ชั้นประหยัด ชั้นธุรกิจ ชั้นหนึ่ง 	<ul style="list-style-type: none"> ชั้นประหยัด 	<ul style="list-style-type: none"> สายการบิน LCC เริ่มให้บริการที่นั่งโดยสารชั้นประหยัดพรีเมียมและชั้นธุรกิจ
 ช่องทางการขาย	<ul style="list-style-type: none"> หลายช่องทาง 	<ul style="list-style-type: none"> เน้นผ่านเว็บไซต์ตนเอง 	<ul style="list-style-type: none"> สายการบิน LCC เริ่มมีการขายผ่านเว็บไซต์และช่องทางอื่นๆ
 การขนส่งผู้โดยสารระหว่างสายการบิน (interline, codeshare)	✓	X	<ul style="list-style-type: none"> สายการบิน LCC เริ่มทำ interline และ codeshare

ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ Center for Aviation (CAPA)

2. การพัฒนาสนามบินอุตะเถาและเมืองการบินภาคตะวันออกใน จ.ระยอง ซึ่งอยู่ภายใต้โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) จะช่วยขยายขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของสนามบินในไทยและลดความแออัดในการใช้สนามบินในกรุงเทพมหานคร โดยสนามบินอุตะเถาจะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ 60 ล้านคน และคาดการณ์ว่าการเติบโตของอัตราผู้โดยสารในระยะเวลา 30 ปี จะอยู่ที่ 9.2% CAGR โครงการนี้จะช่วยพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของไทยด้วยการช่วยเพิ่มรายได้ให้แก่สายการบินจากการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินใหม่และจากธุรกิจอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับการบิน เช่น ครีวการบิน การบริการภาคพื้นดิน การซ่อมบำรุง เป็นต้น อีกทั้ง ยังช่วยสร้างแรงจูงใจให้มีการลงทุนในอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานทั้ง OEM และ REM ในไทย ตามความต้องการใช้ชิ้นส่วนอากาศยานทั้งในประเทศและโลกที่เพิ่มขึ้น และช่วยเพิ่มบทบาทภาคการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย ที่ยังมีสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศในเส้นทางระหว่างประเทศน้อยกว่า 1% ของปริมาณการขนส่งระหว่างประเทศในทุกรูปแบบการขนส่ง ด้วยการดึงดูดการลงทุนที่ใช้บริการการขนส่งทางอากาศเป็นหลัก เช่น อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมยา และธุรกิจ e-commerce เป็นต้น ดังที่เคยนำไปใช้กับเมืองต่างๆทั่วโลก เช่น Amsterdam schiphol airport city ประเทศเนเธอร์แลนด์ และ Zhengzhou airport economy zone ประเทศจีน เป็นต้น

อย่างไรก็ดี ความสำเร็จของโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาและเมืองการบินภาคตะวันออก นอกจากต้องมีการดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศเป็นปัจจัยหลักแล้ว ยังต้องอาศัยความร่วมมือระหว่างสนามบินพาณิชย์หลักทั้ง 3 แห่ง ได้แก่ สนามบินอุตะเถา, สนามบินดอนเมือง และสนามบินสุวรรณภูมิ ทั้งในด้านทิศทางการบริหาร การจัดสรรเที่ยวบินและการเชื่อมต่อของผู้โดยสารทั้งระหว่างสนามบินและกับพื้นที่อื่นๆ อีกทั้ง ต้องเร่งพัฒนาศูนย์อบรมสำหรับบุคลากรทางการบินและศูนย์ทดสอบสำหรับชิ้นส่วนเครื่องบินให้สามารถออกไปอนุญาตจากองค์กรระดับโลกอย่าง EASA หรือ FAA ได้ และยกระดับเมืองการบินภาคตะวันออกให้มีความเป็นเมือง (urbanization) มากยิ่งขึ้นเพื่อรองรับบุคลากรใหม่ที่รายได้ปานกลาง-สูงที่จะเข้ามาทำงาน

3. เทคโนโลยีจะเข้ามามีบทบาทในธุรกิจการบินเพิ่มสูงขึ้นทั้งการให้บริการบนอากาศยานและภาคพื้นดิน เพื่อช่วยยกระดับคุณภาพการให้บริการ ลดต้นทุนดำเนินการ และแก้ไขปัญหาความแออัดของผู้โดยสารที่กำลังเติบโตภายใต้โครงสร้างพื้นฐานที่จำกัด โดยเทคโนโลยีที่คาดว่าจะสร้างบทบาทต่ออุตสาหกรรมการบินสูงคือการพัฒนาของเครื่องบินรุ่นใหม่ โดยนอกจากจะช่วยลดค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันและการซ่อมบำรุงแล้ว ยังเพิ่มระยะพิสัยการบินด้วยโดยการพัฒนาเครื่องบินลำตัวกว้างขนาดกลางรุ่นใหม่อย่าง Airbus A330neo และ Boeing 787 จะช่วยลดล๊อคให้สายการบินสามารถให้บริการขนส่งแบบรับส่งแบบจุดต่อจุด (point-to-point) ในระยะทางไกลได้ดียิ่งขึ้น เพราะปริมาณผู้โดยสารที่สายการบินต้องการต่อเที่ยวบินเพื่อให้คุ้มทุนปรับลดลง ซึ่งทำให้มีแนวโน้มที่จะสายการบินในไทยจะเปิดให้บริการในเส้นทางบินจากไทยไปยังประเทศอื่น ๆ ที่มีระยะทางไกลเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ การพัฒนาเครื่องบินลำตัวกว้างขนาดใหญ่รุ่นใหม่อย่าง A350 XWB และ Boeing 777X จะทำให้การเปิดเส้นทางบินใหม่แบบในเส้นทางบินในระยะไกลมาก (ultra long haul, ใช้เวลาเดินทางมากกว่า 12 ชม.) ของสายการบินคุ้มทุนมากขึ้น

นอกจากนี้ เทคโนโลยีสมัยใหม่อื่นๆ จะถูกนำไปใช้ในการเพิ่มคุณภาพการให้บริการ โดยสายการบินเตรียมยกระดับการให้บริการบนอากาศยานผ่านการสร้างประสบการณ์แก่ผู้โดยสาร เช่น การใช้ virtual reality กับ augmented reality และการเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตบนเครื่องบินด้วยระบบ wifi เป็นต้น ส่วนผู้ให้บริการสนามบินนำเทคโนโลยีไปใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการภาคพื้นดินภายในสนามบินให้มีความสะดวกสบายและรวดเร็วมากยิ่งขึ้น เช่น การใช้ระบบไบโอเมตริกซ์ (biometrics) เพื่อยืนยันตัวผู้โดยสาร การใช้ AI เช่น แชทบอทและระบบผู้ช่วยเสมือน (virtual assistant) ในการให้ข้อมูลผู้โดยสาร และการเพิ่มความปลอดภัยผู้โดยสารทางไซเบอร์ (cybersecurity)

โดยสรุป ธุรกิจการบินภายในอาเซียนและเอเชียเป็นธุรกิจที่ยังมีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่อง แม้จะเผชิญกับภาวะการแข่งขันที่รุนแรงสะท้อนจากการเตรียมพร้อมในการขยายฝูงบินของสายการบินในภูมิภาค ขณะเดียวกัน ไทยก็มีการเตรียมพร้อมในด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งการขยายสนามบินเดิม และพัฒนาสนามบินใหม่ เช่น สนามบินอู่ตะเภา นอกจากนี้ เทคโนโลยีจะมีบทบาทช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนในการให้บริการผู้โดยสารแก่ผู้ให้บริการสนามบินและสายการบิน รวมทั้งช่วยอำนวยความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสารเพิ่มสูงขึ้น

ปัญญาภพ ตันติปิฎก (punypob.tantipidok@scb.co.th)

Economic Intelligence Center (EIC)

Siam Commercial Bank Public Company Limited

EIC Online: www.scbeic.com

Line: [@scbeic](https://www.facebook.com/scbeic)

