

ธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ

สรุปแนวโน้มธุรกิจ

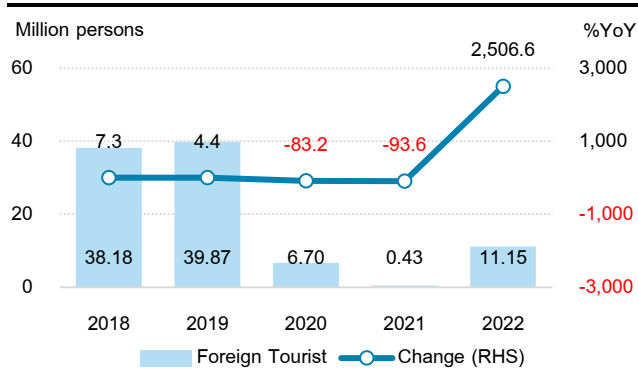
ISIC : 57511000 การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ

ธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทางอากาศในปี 2566/2567 มีแนวโน้ม "Positive" โดยมีปัจจัยบวกสำคัญจากการฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยว ทั้งจากการเร่งตัวของจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ และการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวชาวไทย ที่เป็นผลมาจากการคลี่คลายของสถานการณ์โควิด-19 นโยบายเปิดประเทศเต็มรูปแบบ การกลับมาของนักท่องเที่ยวชาวจีนหลังจากมีการเปิดประเทศ รวมถึงมาตรการสนับสนุนภาคการท่องเที่ยวของรัฐบาล นอกจากนี้ จำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นจะทำให้ราคาตั๋วมีแนวโน้มสูงขึ้นตามไปด้วย ซึ่งจะส่งผลให้ราคาต้นทุนต่อหน่วยของธุรกิจปรับลดลง อย่างไรก็ตาม ธุรกิจยังมีความเสี่ยงจากราคาน้ำมันที่ยังอยู่ในระดับสูงและอาจผันผวนจากความขัดแย้งด้านภูมิรัฐศาสตร์ รวมถึงการจัดเลือกตั้งทั่วไปที่อาจกระทบความต้องการของมาตรการสนับสนุนภาคการท่องเที่ยวได้

ภาพรวมธุรกิจ

ภาพรวมธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทางอากาศในปี 2565 พบว่ามีกาปรับตัวดีขึ้นชัดเจน โดยมีปัจจัยสนับสนุนสำคัญจากการคลี่คลายของสถานการณ์โควิด-19 ส่งผลให้ภาครัฐมีการผ่อนคลายมาตรการควบคุมการแพร่ระบาด รวมถึงการดำเนินนโยบายเปิดประเทศเต็มรูปแบบตั้งแต่ช่วงกลางปีเป็นต้นมา ส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศกลับมาเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จึงทำให้ความต้องการใช้บริการสายการบินกลับมาเพิ่มขึ้นตามไปด้วย อย่างไรก็ตาม แม้สถานการณ์ด้านภาคการท่องเที่ยวของไทยจะมีทิศทางที่ดีขึ้น แต่ยังคงถือว่าอยู่ในระดับที่ต่ำกว่าในอดีตเมื่อเทียบกับช่วงก่อนเกิดการแพร่ระบาด โดยเฉพาะจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เคยสูงถึงเกือบ 40 ล้านคน ในปี 2562

รูปที่ 1 จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทย



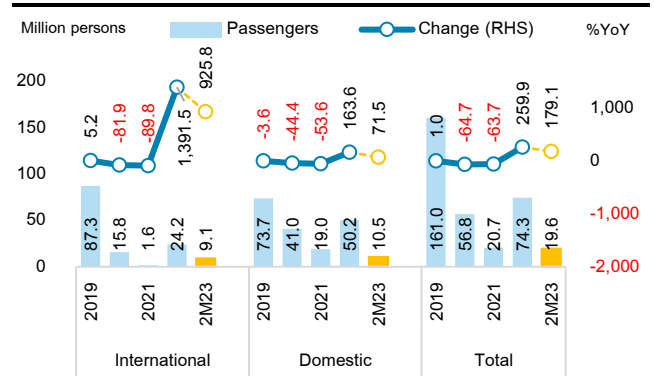
ที่มา : กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

1 ประกอบด้วยสนามบินในสังกัดของ บมจ.ท่าอากาศยานในประเทศไทย 6 แห่ง (สุวรรณภูมิ ดอนเมือง ภูเก็ต เชียงใหม่ หาดใหญ่ และเชียงใหม่) และในสังกัดของกรมท่าอากาศยาน 25 แห่ง

สถานการณ์ด้านความต้องการโดยสารทางอากาศ

ในปี 2565 มีผู้ใช้บริการสนามบินภายในประเทศ¹จำนวนทั้งสิ้น 74.34 ล้านคน เพิ่มขึ้น 259.9%YoY แบ่งเป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ 24.16 ล้านคน เพิ่มขึ้น 1,391.5%YoY และผู้โดยสารในประเทศ 50.18 ล้านคน เพิ่มขึ้น 163.6%YoY ผลจากปัจจัยการแพร่ระบาดที่ลดลง ประกอบกับการยกเลิกมาตรการจำกัดการเดินทางระหว่างประเทศ ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ยังคงส่งผลต่อเนื่องมายังปี 2566 และเมื่อรวมกับการกลับมาของทัวร์จีนในเดือนกุมภาพันธ์หลังรัฐบาลจีนเปิดประเทศอนุญาตให้ชาวจีนออกมาท่องเที่ยวแบบกรุ๊ปทัวร์ได้ จึงส่งผลให้ความต้องการใช้บริการสนามบินยังคงขยายตัวได้ดี โดยพบว่าในช่วง 2 เดือนแรกของปี 2566 มีผู้ใช้บริการสนามบินภายในประเทศจำนวนทั้งสิ้น 19.61 ล้านคน เพิ่มขึ้น 179.1%YoY แบ่งเป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ 9.08 ล้านคน เพิ่มขึ้น 925.8%YoY และผู้โดยสารในประเทศ 10.53 ล้านคน เพิ่มขึ้น 71.5%YoY

รูปที่ 2 จำนวนผู้ใช้บริการสนามบินภายในประเทศ



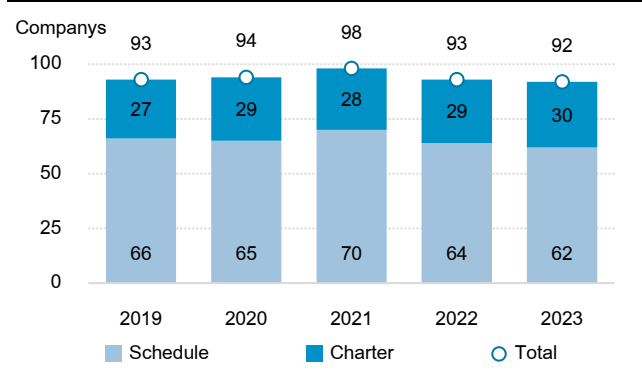
ที่มา : บมจ.ท่าอากาศยานไทย (AOT) และกรมท่าอากาศยาน (DOA)

สถานการณ์ด้านผู้ประกอบการ

จากข้อมูลของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ พบว่าในปี 2566 มีผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทางอากาศทั้งผู้ประกอบการสัญชาติไทยและผู้ร่วมลงทุนกับต่างชาติจำนวนทั้งสิ้น 92 ราย โดยแบ่งเป็นผู้ให้บริการแบบประจำมีตารางเวลาจำนวน 62 ราย ส่วนที่เหลือเป็นผู้ให้บริการแบบเช่าเหมาลำอีก 30 ราย ซึ่งในภาพรวมมีจำนวนผู้ประกอบการไม่แตกต่างจากช่วงก่อนการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 มากนัก สำหรับส่วนแบ่งตลาดธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทางอากาศในปี 2565 พบว่าสายการบินที่มีสัดส่วนผู้โดยสารสูงสุด ณ สนามบินสุวรรณภูมิ ได้แก่ Thai Airways มีผู้โดยสารคิดเป็นสัดส่วน 17.8% ของผู้โดยสารทั้งหมด รองลงมาคือ Thai Viet Jet Air 15.5% และ Thai Smile Airways 12.4% ตามลำดับ ส่วนสายการบินที่มีสัดส่วนผู้โดยสารสูงสุด ณ

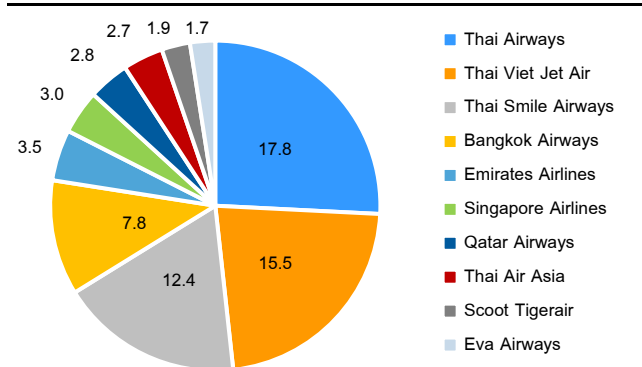
สนามบินดอนเมือง ได้แก่ Thai Air Asia 43.6% รองลงมาคือ Thai Lion Air 30.6% และ Nok Air 25.7% ตามลำดับ

รูปที่ 3 จำนวนผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ



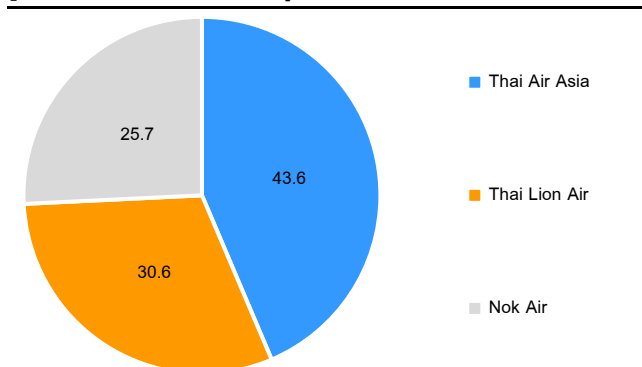
ที่มา : กระทรวงพาณิชย์

รูปที่ 4 ส่วนแบ่งตลาดตามจำนวนผู้โดยสาร ณ สนามบินสุวรรณภูมิ (%)



ที่มา : บมจ.ท่าอากาศยานไทย (AOT) ณ สิ้นปี 2565

รูปที่ 5 ส่วนแบ่งตลาดตามจำนวนผู้โดยสาร ณ สนามบินดอนเมือง (%)



ที่มา : บมจ.ท่าอากาศยานไทย (AOT) ณ สิ้นปี 2565

ทั้งนี้ หากพิจารณาผลการดำเนินงานของผู้ประกอบการรายใหญ่ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย พบว่า ภาพรวมในปี 2565 ผู้ประกอบการทุกรายกลับมามีรายได้เพิ่ม สอดคล้องไปกับการเพิ่มขึ้นของจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ และการเดินทางเพิ่มขึ้นของจำนวนนักท่องเที่ยวภายในประเทศ อย่างไรก็ตาม แม้วารายได้จะกลับมาเพิ่มขึ้น

แต่ผู้ประกอบการทุกรายยังคงประสบกับภาวะขาดทุน เนื่องจากผลของราคาต้นทุนน้ำมันที่ปรับสูงขึ้นมากจากความขัดแย้งด้านภูมิรัฐศาสตร์โลก ประกอบกับการที่เงินบาทปรับตัวอ่อนค่าทำให้ต้นทุนการนำเข้าน้ำมันของผู้ประกอบการเพิ่มขึ้น รวมถึงจำนวนนักท่องเที่ยวที่ยังไม่ฟื้นตัวโดยนักท่องเที่ยวต่างชาติในปี 2565 คิดเป็นเพียง 25% ของช่วงก่อนเกิดการแพร่ระบาดเท่านั้น จึงทำให้เครื่องบินบางลำยังคงถูกจอดทิ้งไว้ในขณะที่ผู้ประกอบการยังคงต้องจ่ายค่าบำรุงรักษาเครื่องบินทุกลำอยู่เช่นเดิม

ตารางที่ 1 ผลการดำเนินงานของผู้ประกอบการในตลาดหลักทรัพย์ฯ

	Value (THB bn)			Change (%YoY)		
Revenue	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Thai Airways	48.6	25.3	105.2	-73.6	-47.9	315.2
Bangkok Airways	10.0	5.1	12.8	-62.3	-48.7	147.9
Thai Air Asia	16.3	4.6	18.3	-60.5	-72.0	301.9
Net Profit	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Thai Airways	-141.2	55.1	-0.3	-1,072.3	139.0	-100.5
Bangkok Airways	-5.3	-8.5	-2.1	-1,605.9	-61.8	-75.3
Thai Air Asia	-4.8	-6.6	-8.0	-905.1	-39.5	-20.8

ที่มา : ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

แนวโน้มการเติบโตของธุรกิจ

ธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทางอากาศในระยะ 1 ปีข้างหน้า มีแนวโน้มปรับตัวดีขึ้น ตามปัจจัยบวกสำคัญจากการฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยว โดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยคาดการณ์ว่าในปี 2566 จะมีนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางมาไทย 25 – 30 ล้านคน จากในปี 2565 ที่มีจำนวน 11.2 ล้านคน และมีการเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศเพิ่มขึ้นเป็น 250 ล้านคน/ครั้ง จากปี 2565 ที่อยู่ระดับ 225 ล้านคน/ครั้ง ซึ่งเป็นผลมาจากการคลี่คลายของสถานการณ์โควิด-19 นโยบายเปิดประเทศเต็มรูปแบบ และมาตรการสนับสนุนภาคการท่องเที่ยวของรัฐบาล อาทิ โครงการไทยเที่ยวไทย เฟส 5 และมาตรการขยายระยะเวลาพำนักของวีซ่า เป็นต้น นอกจากนี้ จำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นยังส่งผลดีต่อราคาค่าตัวให้สูงขึ้น และทำให้ต้นทุนต่อหน่วยของผู้ประกอบการปรับลดลง

อย่างไรก็ตาม ธุรกิจยังคงมีความเสี่ยงจากราคาน้ำมันที่แม้จะมีทิศทางลดลงแต่ยังถือว่าอยู่ในระดับสูงเมื่อเทียบกับช่วงก่อนเกิดวิกฤตโรคโควิด-19 และยังมีโอกาสผันผวนหากความขัดแย้งรัสเซีย-ยูเครน มีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น ประกอบกับการเลือกตั้งที่อาจกระทบมาตรการสนับสนุนภาคการท่องเที่ยวให้ขาดความต่อเนื่องโดยเฉพาะในช่วงรอกการจัดตั้งรัฐบาลชุดใหม่ ซึ่งปัจจัยเหล่านี้อาจเป็นอุปสรรคที่ทำให้การเติบโตของธุรกิจต่ำกว่าที่คาดการณ์เอาไว้ได้