



CAAT

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
The Civil Aviation Authority of Thailand

รายงานสถานการณ์ค่าโดยสาร เส้นทางภายในประเทศ

ไตรมาส 2 ปี 2563



รายงานสถานการณ์ค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศ ไตรมาส 2 ปี 2563

การกำกับดูแลค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศมีการเปลี่ยนแปลงหลักเกณฑ์ โดยกำหนดเพดานค่าโดยสารแยกระหว่างบริการต้นทุนต่ำ (Low Cost Service) และบริการเต็มรูปแบบ (Full Service) ในกลุ่มเส้นทางที่มีการแข่งขันสูง เพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาการตลาดของอุตสาหกรรมการบิน โดยหลักเกณฑ์ใหม่สำหรับการกำกับดูแลค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศ เป็นไปตามประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน เรื่องหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมสำหรับอากาศยานขนส่งในเส้นทางบินภายในประเทศ พ.ศ. 2561 ประกาศ ณ วันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ. 2561 โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 16 มกราคม 2562 โดยสรุปกลุ่มเส้นทางและอัตราค่าโดยสารสูงสุด ดังนี้

กลุ่มที่ 1 กลุ่มที่ไม่ควบคุมค่าโดยสาร คือ

1. เส้นทางบินที่มีระยะทางบินไม่เกิน 300 กิโลเมตร ซึ่งมีการเดินทางภาคพื้นสะดวก
2. เส้นทางบินซึ่งเป็นเส้นทางบินเชื่อมระหว่างภาคโดยไม่แวะทำอากาศยานในกรุงเทพฯ

กลุ่มที่ 2 กลุ่มที่ควบคุมค่าโดยสาร คือ

1. เส้นทางบินที่มีระยะทางบินไม่เกิน 300 กิโลเมตร และมีการเดินทางภาคพื้นไม่สะดวก สายการบินสามารถกำหนดค่าโดยสารชั้นประหยัดได้ไม่เกิน 22 บาทต่อกิโลเมตร
2. เส้นทางบินที่มีระยะทางบินเกินกว่า 300 กิโลเมตร กำหนดเพดานค่าโดยสารชั้นประหยัดเป็น 2 กลุ่ม ตามประเภทบริการ ได้แก่

2.1 สำหรับบริการเต็มรูปแบบ (Full Service) สายการบินสามารถกำหนดค่าโดยสารชั้นประหยัดได้ไม่เกิน 13 บาทต่อกิโลเมตร ซึ่งสายการบินจะต้องจัดบริการโดยไม่คิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอย่างน้อย 3 รายการ ได้แก่ บริการน้ำหนักสัมภาระลงทะเลอย่างน้อย 20 กิโลกรัม บริการอาหารและเครื่องดื่ม และบริการเลือกที่นั่ง

2.2 สำหรับบริการต้นทุนต่ำ (Low Cost) สายการบินสามารถกำหนดค่าโดยสารชั้นประหยัดได้ไม่เกิน 9.40 บาทต่อกิโลเมตร ซึ่งสายการบินจัดบริการให้ผู้โดยสารน้อยกว่าบริการเต็มรูปแบบ ทั้งนี้ สายการบินสามารถเพิ่มราคาชั้นธุรกิจได้ไม่เกินร้อยละ 30 ของเพดานค่าโดยสารชั้นประหยัด

ในการติดตามตรวจสอบการเรียกเก็บค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศโดยรวบรวมข้อมูลจากเว็บไซต์ของสายการบินที่ให้บริการทั้งหมด 7 ราย ได้แก่ การบินไทย บางกอกแอร์เวย์ส ไทยสมายล์ ไทยแอร์เอเชีย นกแอร์ ไทยไลอ้อนแอร์ และไทยเวียดเจ็ท ซึ่งในช่วงไตรมาส 2/2563 เกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา หรือโรคโควิด 19 (COVID – 19) ต่อเนื่องมาจากไตรมาส 1/2563 ทำให้ความต้องการเดินทางทางอากาศทั้งในประเทศและระหว่างประเทศในไตรมาส 2/2563 ลดลงอย่างมาก โดยในช่วงเดือนมีนาคม 2563 เป็นต้นมา การแพร่ระบาดทวีความรุนแรงมากขึ้น ส่งผลให้รัฐบาลประเทศต่างๆ ที่มีเส้นทางเชื่อมโยงกับประเทศไทย เริ่มใช้มาตรการห้ามการเดินทางระหว่างประเทศอย่างแพร่หลาย ประกอบกับประเทศไทยได้เริ่มใช้มาตรการห้ามเดินทางระหว่างประเทศในช่วงเดือนมีนาคม 2563 เช่นกัน ยิ่งส่งผลให้ความต้องการเดินทางภายในประเทศลดน้อยลงจากสถานการณ์ปกติ ดังนั้น การรวบรวมข้อมูลค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศจากเว็บไซต์ของสายการบินจึงอาจไม่พบค่าโดยสารในบางสายการบินและบางเส้นทาง อย่างไรก็ตาม การวิเคราะห์ข้อมูลเป็นการวิเคราะห์แบบค่าเฉลี่ยตลอดช่วงเวลา 3 เดือน ดังนั้น ยังสามารถสรุปข้อมูลค่าโดยสารในไตรมาสนี้ได้

จากการรวบรวมข้อมูลในช่วงไตรมาส 2/2563 สามารถสรุปสถานการณ์ค่าโดยสารของเส้นทางแต่ละกลุ่มตามหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารของผู้ประกอบการขนส่งสำหรับอากาศยานขนส่งภายในประเทศได้ ดังนี้

1. สถานการณ์ค่าโดยสารเส้นทางกลุ่มที่ไม่ควบคุมค่าโดยสารไตรมาส 2/2563

เส้นทางที่ไม่ควบคุมค่าโดยสารมีจำนวน 6 เส้นทาง โดยมีสายการบินให้บริการ 2 ราย ได้แก่

- ไทยไลอ้อนแอร์ ให้บริการ 4 เส้นทาง
- ไทยเวียดเจ็ท ให้บริการ 2 เส้นทาง

โดยมีข้อมูลการแข่งขันค่าโดยสารในเส้นทางกลุ่มที่ไม่ควบคุมราคา รายละเอียดดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ค่าโดยสารและจำนวนเที่ยวบินของสายการบินในกลุ่มเส้นทางที่ไม่ควบคุมค่าโดยสารไตรมาส 2/2563

หน่วย:บาท

Origin	Destination	Airline	Min Fare	Min Fare/km	Max Fare	Max Fare/km	Average of flights a day (เที่ยวบิน)
Chiang Mai	U-Tapao	Thai Lion Air	650	0.92	1,850	2.61	1
Chiang Rai	Udon Thani	Thai Vietjet	1,110	2.13	1,110	2.13	1
Hat Yai	Udon Thani	Thai Lion Air	1,950	1.69	1,950	1.69	1
Udon Thani	Chiang Rai	Thai Vietjet	1,110	2.13	1,110	2.13	1
Udon Thani	Hat Yai	Thai Lion Air	1,950	1.69	1,950	1.69	1
U-Tapao	Chiang Mai	Thai Lion Air	650	0.92	1,850	2.61	1

จากการติดตามข้อมูลค่าโดยสารทางเว็บไซต์ของสายการบินที่ให้บริการในกลุ่มเส้นทางที่ไม่ควบคุมค่าโดยสาร ไตรมาส 2/2563 พบว่า เส้นทางที่มีค่าโดยสารสูงสุด มีราคาเท่ากับ 1,950 บาทต่อเที่ยว ได้แก่ เส้นทางหาดใหญ่ – อุดรธานี และกลับ มีสายการบินไทยไลอ้อนแอร์ให้บริการเพียงรายเดียว ส่วนเส้นทางที่มีค่าโดยสารต่ำสุด มีราคาเท่ากับ 650 บาทต่อเที่ยว ได้แก่ เส้นทางเชียงใหม่ – อุตะเภ และกลับ มีสายการบินไทยไลอ้อนแอร์ให้บริการเช่นเดียวกัน และเมื่อพิจารณาค่าโดยสารต่อกิโลเมตร พบว่า เส้นทางเชียงใหม่ – อุตะเภ และกลับ มีค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรมากที่สุดเท่ากับ 2.61 บาทต่อกิโลเมตร ให้บริการโดยไทยไลอ้อนแอร์ และเป็นเส้นทางที่มีค่าโดยสารต่อกิโลเมตรต่ำสุดน้อยที่สุดเช่นเดียวกัน เท่ากับ 0.92 บาทต่อกิโลเมตร

เมื่อพิจารณาการแข่งขันด้านราคาในกลุ่มเส้นทางนี้ ในไตรมาส 2/2563 พบว่า มีไทยเวียดเจ็ท และไทยไลอ้อนแอร์ ให้บริการในแต่ละเส้นทางเพียงรายเดียว จึงไม่มีการแข่งขันด้านราคาระหว่างสายการบิน

2. สถานการณ์ค่าโดยสารเส้นทางที่ควบคุมค่าโดยสาร โดยมีระยะทางบินไม่เกิน 300 กิโลเมตร และมีการเดินทางภาคพื้นไม่สะดวก

เส้นทางที่มีระยะทางบินไม่เกิน 300 กิโลเมตร และมีการเดินทางภาคพื้นไม่สะดวก ซึ่งกำหนดเพดานค่าโดยสาร 22 บาทต่อกิโลเมตร มีจำนวน 4 เส้นทาง ลดลงจากไตรมาสที่ผ่านมาซึ่งมีจำนวน 10 เส้นทางเนื่องจากสถานการณ์การระบาดของโรคโควิด 19 โดยเส้นทางกลุ่มนี้มีสายการบินให้บริการ 1 ราย คือ บางกอกแอร์เวย์ส โดยมีข้อมูลค่าโดยสารดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ค่าโดยสารและจำนวนเที่ยวบินของสายการบินในเส้นทางที่ควบคุมค่าโดยสารซึ่งมีระยะทางบินไม่เกิน 300 กิโลเมตร และมีการเดินทางภาคพื้นไม่สะดวก ไตรมาส 2/2563

หน่วย : บาท

Origin	Destination	Airline	Min Fare	Min Fare/KM	Max Fare	Max Fare/KM	Average of Flights a day (เที่ยวบิน)
Phuket	Samui	Bangkok Airways	3,530	13.74	3,530	13.74	1
Samui	Phuket	Bangkok Airways	2,720	10.58	3,730	14.51	1
Suvarnabhumi	Trat	Bangkok Airways	3,620	13.87	4,820	18.47	1
Trat	Suvarnabhumi	Bangkok Airways	1,930	7.39	4,920	18.85	1

จากการติดตามข้อมูลค่าโดยสารทางเว็บไซต์ของสายการบินที่ให้บริการในกลุ่มเส้นทางควบคุมค่าโดยสารอยู่ที่ 22 บาทต่อกิโลเมตร ประจำไตรมาส 2/2563 พบว่า เส้นทางเส้นทางตราด – กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) มีค่าโดยสารสูงสุดเท่ากับ 4,920 บาท และเส้นทางเดียวกัน มีค่าโดยสารต่ำสุดเท่ากับ 1,930 บาท และเมื่อพิจารณาค่าโดยสารต่อกิโลเมตร พบว่า เส้นทางตราด – กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) มีค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรมากที่สุดที่ 18.85 บาท และเส้นทางเดียวกันมีค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรน้อยที่สุดที่ 7.39 บาทต่อกิโลเมตร

เมื่อพิจารณาการแข่งขันด้านราคาในกลุ่มเส้นทางนี้ ในไตรมาส 2/2563 พบว่า สายการบินที่ให้บริการในกลุ่มเส้นทางนี้มีเฉพาะบางกอกแอร์เวย์สเพียงสายการบินเดียว จึงไม่มีการแข่งขันด้านราคาระหว่างสายการบิน ประกอบกับเส้นทางกลุ่มนี้มีระยะทางบินสั้นและมีความต้องการเดินทางไม่มาก ทำให้มีต้นทุนรวมเฉลี่ยต่อที่นั่งสูงกว่าเส้นทางกลุ่มอื่น ๆ

3. สถานการณ์ค่าโดยสารที่ควบคุมค่าโดยสาร โดยมีระยะทางบินเกินกว่า 300 กิโลเมตร

3.1 เส้นทางที่ควบคุมค่าโดยสารที่มีระยะทางบินเกินกว่า 300 กิโลเมตร และมีการให้บริการเต็มรูปแบบ

สายการบินจะต้องมีการจัดบริการพื้นฐาน โดยไม่คิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม อย่างน้อย 3 รายการ ได้แก่ น้ำหนักสัมภาระลงทะเลเป็ยนอย่างน้อย 20 กิโลกรัม บริการอาหารและเครื่องดื่ม และบริการเลือกที่นั่ง ซึ่งจะกำหนดเพดานค่าโดยสารเท่ากับ 13 บาทต่อกิโลเมตร โดยเส้นทางที่มีสายการบินให้บริการรูปแบบดังกล่าวมีจำนวน 26 เส้นทาง มีสายการบินให้บริการ 2 ราย ได้แก่

- บางกอกแอร์เวย์ส ให้บริการจำนวน 10 เส้นทาง
- ไทยสมายล์ ให้บริการจำนวน 20 เส้นทาง

โดยข้อมูลการแข่งขันค่าโดยสารในกลุ่มเส้นทางที่ควบคุมค่าโดยสารซึ่งมีระยะทางบินเกินกว่า 300 กิโลเมตร รายละเอียดดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ค่าโดยสารและจำนวนเที่ยวบินของสายการบินในเส้นทางที่ควบคุมค่าโดยสาร ซึ่งมีระยะทางบินเกิน 300 กิโลเมตร และให้บริการเต็มรูปแบบ ซึ่งมีเพดานค่าโดยสารเท่ากับ 13 บาทต่อกิโลเมตร ไตรมาส 2/2563

หน่วย : บาท

Origin	Destination	Airline	Min Fare	Min Fare/km	Max Fare	Max Fare/km	Average of flights a day (เที่ยวบิน)
Chiang Mai	Suvarnabhumi	Bangkok Airways	2,350	4.15	5,430	9.59	2
		Thai Smile	1,700	3.00	2,900	5.12	3
Chiang Rai	Suvarnabhumi	Thai Smile	1,550	2.30	3,000	4.44	1
Hat Yai	Suvarnabhumi	Thai Smile	1,800	2.33	4,000	5.17	2
Khon Kaen	Suvarnabhumi	Thai Smile	1,375	3.54	2,475	6.38	2
Krabi	Suvarnabhumi	Thai Smile	1,375	2.06	2,875	4.30	1
Lampang	Suvarnabhumi	Bangkok Airways	1,880	3.71	4,870	9.61	1
Narathiwat	Suvarnabhumi	Thai Smile	2,225	2.63	3,025	3.58	1
Phuket	Suvarnabhumi	Bangkok Airways	5,430	7.78	5,430	7.78	2
		Thai Smile	1,500	2.15	2,950	4.23	2
Samui	Suvarnabhumi	Bangkok Airways	3,400	6.95	5,690	11.64	5
Sukhothai	Suvarnabhumi	Bangkok Airways	1,550	3.95	4,890	12.47	1
Surat Thani	Suvarnabhumi	Thai Smile	1,725	3.12	2,975	5.38	1
Suvarnabhumi	Chiang Mai	Bangkok Airways	2,600	4.59	5,430	9.59	2
		Thai Smile	1,700	3.00	2,900	5.12	3
	Chiang Rai	Thai Smile	1,700	2.52	3,000	4.44	1
	Hat Yai	Thai Smile	1,800	2.33	3,200	4.14	2
	Khon Kaen	Thai Smile	1,525	3.93	2,525	6.51	2
	Krabi	Thai Smile	1,425	2.13	2,925	4.37	1
	Lampang	Bangkok Airways	2,180	4.30	4,920	9.70	1
	Narathiwat	Thai Smile	2,075	2.46	3,075	3.64	1
	Phuket	Bangkok Airways	1,330	1.91	5,430	7.78	3
		Thai Smile	1,500	2.15	2,950	4.23	2
	Samui	Bangkok Airways	2,850	5.83	5,490	11.23	5
	Sukhothai	Bangkok Airways	1,450	3.70	4,790	12.22	1
	Surat Thani	Thai Smile	1,575	2.85	3,025	5.47	1
Ubon Ratchathani	Thai Smile	1,800	3.72	2,825	5.84	1	

Origin	Destination	Airline	Min Fare	Min Fare/km	Max Fare	Max Fare/km	Average of flights a day (เที่ยวบิน)
	Udon Thani	Thai Smile	1,825	4.00	2,825	6.20	1
Ubon Ratchathani	Suvarnabhumi	Thai Smile	2,175	4.49	3,100	6.40	1
Udon Thani	Suvarnabhumi	Thai Smile	1,425	3.13	2,775	6.09	2

จากตารางที่ 3 จะพบว่า ในไตรมาส 2/2563 กลุ่มเส้นทางที่ควบคุมค่าโดยสารที่มีระยะทางบินเกิน 300 กิโลเมตร และให้บริการเต็มรูปแบบ ซึ่งมีเพดานค่าโดยสาร 13 บาทต่อกิโลเมตรนั้น เส้นทางสมุย - กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) มีค่าโดยสารสูงสุดเท่ากับ 5,690 บาท โดยมีบางกอกแอร์เวย์สให้บริการเพียงรายเดียว ในขณะที่เส้นทางภูเก็ต - กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) มีค่าโดยสารต่ำสุด เท่ากับ 1,330 บาท โดยมีบางกอกแอร์เวย์สให้บริการเพียงรายเดียวเช่นกัน และเมื่อพิจารณาค่าโดยสารต่อกิโลเมตร พบว่า เส้นทางสุโขทัย - กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) มีค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรมากที่สุดเท่ากับ 12.47 บาทต่อกิโลเมตร ส่วนเส้นทางภูเก็ต - กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) มีค่าโดยสารต่อกิโลเมตรต่ำสุดน้อยที่สุดเท่ากับ 1.91 บาทต่อกิโลเมตร

จากการติดตามตรวจสอบ ไม่พบการเรียกเก็บค่าโดยสารเกินเพดานที่สายการบินได้รับอนุมัติตามหลักเกณฑ์ฯ

สำหรับเส้นทางที่มีการแข่งขันสูง มีจำนวนทั้งสิ้น 3 เส้นทาง ซึ่งในแต่ละเส้นทางมีสายการบินที่ให้บริการเส้นทางละ 2 ราย ได้แก่ บางกอกแอร์เวย์ส และไทยสมายล์ โดยสรุปสถานการณ์การแข่งขันด้านราคา ดังนี้

(1) กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) - ภูเก็ต: มีสายการบินให้บริการจำนวน 2 ราย ได้แก่ ไทยสมายล์ ให้บริการเฉลี่ย 3 เที่ยวบินต่อวัน บางกอกแอร์เวย์ส ให้บริการเฉลี่ย 2 เที่ยวบินต่อวัน โดยบางกอกแอร์เวย์ส มีค่าโดยสารสูงสุดเท่ากับ 5,430 บาท หรือ 7.78 บาทต่อกิโลเมตร และมีค่าโดยสารต่ำสุดเท่ากับ 1,330 บาท หรือ 1.91 บาทต่อกิโลเมตร

(2) ภูเก็ต - กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ): มีสายการบินให้บริการจำนวน 2 ราย ได้แก่ ไทยสมายล์ และ บางกอกแอร์เวย์ส ให้บริการเฉลี่ย 2 เที่ยวบินต่อวัน โดยบางกอกแอร์เวย์ส มีค่าโดยสารสูงสุดเท่ากับ 5,430 บาท หรือ 7.78 บาทต่อกิโลเมตร ในขณะที่ไทยสมายล์มีค่าโดยสารต่ำสุดเท่ากับ 1,500 บาท หรือ 2.15 บาทต่อกิโลเมตร

(3) เชียงใหม่ - กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ): มีสายการบินให้บริการจำนวน 2 ราย ได้แก่ ไทยสมายล์ ให้บริการเฉลี่ย 3 เที่ยวบินต่อวัน และบางกอกแอร์เวย์ส ให้บริการเฉลี่ย 2 เที่ยวบินต่อวัน โดยบางกอกแอร์เวย์ส มีค่าโดยสารสูงสุดเท่ากับ 5,430 บาท หรือ 9.59 บาทต่อกิโลเมตร ในขณะที่ไทยสมายล์มีค่าโดยสารต่ำสุดเท่ากับ 1,700 บาท หรือ 3.00 บาทต่อกิโลเมตร

3.2 เส้นทางที่ควบคุมค่าโดยสารที่มีระยะทางบินเกินกว่า 300 กิโลเมตร และมีการให้บริการแบบต้นทุนต่ำ

เส้นทางและบริการกลุ่มนี้กำหนดเพดานค่าโดยสารไว้ที่ 9.40 บาทต่อกิโลเมตร โดยเส้นทางที่มีสายการบินให้บริการแบบต้นทุนต่ำ มีจำนวน 56 เส้นทาง มีสายการบินให้บริการ 4 ราย ได้แก่

- นกแอร์ ให้บริการจำนวน 36 เส้นทาง
- ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการจำนวน 36 เส้นทาง
- ไทยไลอ้อนแอร์ ให้บริการจำนวน 24 เส้นทาง
- ไทยเวียตเจ็ท ให้บริการจำนวน 10 เส้นทาง

โดยข้อมูลการแข่งขันด้านราคาในกลุ่มเส้นทางที่ควบคุมค่าโดยสารซึ่งมีระยะทางบินเกินกว่า 300 กิโลเมตรสำหรับบริการแบบต้นทุนต่ำ รายละเอียดดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4 ค่าโดยสารและจำนวนเที่ยวบินของสายการบินในเส้นทางที่ควบคุมค่าโดยสารซึ่งมีระยะทางบินเกิน 300 กิโลเมตร และให้บริการแบบต้นทุนต่ำ ซึ่งมีเพดานค่าโดยสาร 9.40 บาท/กิโลเมตร ไตรมาส 2/2563

หน่วย : บาท

Origin	Destination	Airline	Min Fare	Min Fare/KM	Max Fare	Max Fare/KM	Average of Flights a day (เที่ยวบิน)
Buriram	Don Mueang	Nok Air	1,728	5.20	1,914	5.77	1
		Thai Airasia	1,395	4.20	1,395	4.20	1
Chiang Mai	Don Mueang	Nok Air	1,354	2.39	2,662	4.70	3
		Thai Airasia	1,349	2.38	3,489	6.16	4
		Thai Lion Air	1,350	2.39	2,215	3.91	2
	Suvarnabhumi	Thai Vietjet	1,225	2.16	3,430	6.06	4
Chiang Rai	Don Mueang	Nok Air	1,634	2.42	2,662	3.94	2
		Thai Airasia	1,349	2.00	3,115	4.61	2
		Thai Lion Air	1,250	1.85	1,650	2.44	3
	Suvarnabhumi	Thai Vietjet	1,225	1.81	3,775	5.59	2
Chumpon	Don Mueang	Nok Air	1,728	4.49	1,728	4.49	1
Don Mueang	Buriram	Nok Air	1,447	4.36	1,868	5.63	1
		Thai Airasia	1,722	5.19	1,722	5.19	1
	Chiang Mai	Nok Air	1,682	2.97	2,335	4.13	4
		Thai Airasia	1,722	3.04	3,208	5.67	4
		Thai Lion Air	950	1.68	1,750	3.09	3
	Chiang Rai	Nok Air	1,634	2.42	2,662	3.94	2
		Thai Airasia	1,722	2.55	3,769	5.58	2
		Thai Lion Air	1,050	1.56	1,650	2.44	3
	Chumpon	Nok Air	1,682	4.37	1,682	4.37	1
	Hat Yai	Nok Air	1,541	1.99	3,036	3.93	3

Origin	Destination	Airline	Min Fare	Min Fare/KM	Max Fare	Max Fare/KM	Average of Flights a day (เที่ยวบิน)
		Thai Airasia	1,807	2.34	3,301	4.27	4
		Thai Lion Air	1,050	1.36	2,315	2.99	2
Khon Kaen		Nok Air	1,541	3.97	2,756	7.10	2
		Thai Airasia	1,722	4.44	2,043	5.27	3
		Thai Lion Air	650	1.68	1,550	3.99	2
Krabi		Thai Airasia	1,722	2.57	1,722	2.57	2
		Thai Lion Air	650	0.97	1,650	2.47	2
Lampang		Nok Air	2,288	4.51	2,662	5.25	1
Mae Sot		Nok Air	2,336	4.58	3,364	6.60	1
Nakhon Phanom		Thai Airasia	1,769	2.90	2,835	4.64	1
Nakhon Si Thammarat		Nok Air	1,541	2.53	2,569	4.22	3
		Thai Airasia	1,722	2.83	2,274	3.73	3
		Thai Lion Air	1,650	2.71	2,250	3.69	2
Nan		Thai Airasia	1,722	3.12	2,087	3.78	2
Narathiwat		Thai Airasia	1,807	2.14	1,807	2.14	1
Phitsanulok		Nok Air	1,307	4.07	1,868	5.82	2
		Thai Airasia	1,722	5.37	1,722	5.37	1
		Thai Lion Air	650	2.02	1,350	4.21	1
Phrae		Nok Air	1,821	3.87	1,821	3.87	1
Phuket		Nok Air	1,541	2.21	2,101	3.01	1
		Thai Airasia	1,722	2.47	1,722	2.47	3
		Thai Lion Air	950	1.36	1,750	2.51	3
Ranong		Nok Air	1,782	3.43	1,782	3.43	1
Roi Et		Thai Airasia	1,769	4.18	2,133	5.04	2
Sakon Nakhon		Nok Air	1,681	3.05	2,896	5.25	2
		Thai Airasia	1,722	3.12	2,367	4.29	1
Surat Thani		Nok Air	1,634	2.95	2,849	5.15	2
		Thai Airasia	1,722	3.11	2,553	4.62	3
		Thai Lion Air	750	1.36	2,850	5.15	2
Trang		Nok Air	1,682	2.27	2,569	3.47	1
		Thai Airasia	1,722	2.33	2,367	3.20	2
		Thai Lion Air	850	1.15	1,750	2.36	2
Ubon Ratchathani		Nok Air	1,634	3.38	2,288	4.73	2
		Thai Airasia	1,722	3.56	1,984	4.10	1
		Thai Lion Air	1,150	2.38	1,550	3.20	1
Udon Thani		Nok Air	1,682	3.69	2,288	5.02	2

Origin	Destination	Airline	Min Fare	Min Fare/KM	Max Fare	Max Fare/KM	Average of Flights a day (เที่ยวบิน)
		Thai Airasia	1,722	3.78	2,180	4.78	3
		Thai Lion Air	850	1.86	1,550	3.40	2
Hat Yai	Don Mueang	Nok Air	1,541	1.99	3,036	3.93	3
		Thai Airasia	1,395	1.81	3,956	5.12	3
		Thai Lion Air	1,250	1.62	4,875	6.31	2
Khon Kaen	Don Mueang	Nok Air	1,728	4.45	2,148	5.54	2
		Thai Airasia	1,395	3.60	2,230	5.75	3
		Thai Lion Air	650	1.68	1,550	3.99	2
Krabi	Don Mueang	Thai Airasia	1,395	2.09	1,395	2.09	2
		Thai Lion Air	850	1.27	1,650	2.47	2
		Suvarnabhumi	Thai Vietjet	735	1.10	3,286	4.91
Lampang	Don Mueang	Nok Air	2,709	5.34	2,709	5.34	1
Mae Sot	Don Mueang	Nok Air	2,383	4.67	2,757	5.41	1
Nakhon Phanom	Don Mueang	Thai Airasia	1,395	2.28	2,461	4.03	1
Nakhon Si Thammarat	Don Mueang	Nok Air	1,494	2.45	2,896	4.76	3
		Thai Airasia	1,395	2.29	2,881	4.73	3
		Thai Lion Air	1,250	2.05	2,550	4.19	2
Nan	Don Mueang	Thai Airasia	1,152	2.09	2,087	3.78	2
Narathiwat	Don Mueang	Thai Airasia	1,853	2.19	1,853	2.19	1
Phitsanulok	Don Mueang	Nok Air	1,261	3.93	2,335	7.27	2
		Thai Airasia	1,395	4.35	1,953	6.08	1
		Thai Lion Air	950	2.96	1,350	4.21	1
Phrae	Don Mueang	Nok Air	1,868	3.97	1,868	3.97	1
Phuket	Don Mueang	Nok Air	1,682	2.41	1,728	2.48	1
		Thai Airasia	1,349	1.93	1,582	2.27	3
		Thai Lion Air	1,350	1.93	1,750	2.51	3
		Suvarnabhumi	Thai Vietjet	1,065	1.53	1,330	1.91
Ranong	Don Mueang	Nok Air	1,868	3.60	1,868	3.60	1
Roi Et	Don Mueang	Thai Airasia	1,526	3.61	2,134	5.04	2
Sakon Nakhon	Don Mueang	Nok Air	1,728	3.13	2,662	4.82	2
		Thai Airasia	1,573	2.85	2,367	4.29	1
Surat Thani	Don Mueang	Nok Air	1,634	2.95	2,849	5.15	2
		Thai Airasia	1,395	2.52	3,536	6.39	3
		Thai Lion Air	850	1.54	4,750	8.59	2

Origin	Destination	Airline	Min Fare	Min Fare/KM	Max Fare	Max Fare/KM	Average of Flights a day (เที่ยวบิน)
Suvarnabhumi	Chiang Mai	Thai Vietjet	960	1.70	2,535	4.48	4
	Chiang Rai	Thai Vietjet	960	1.42	2,290	3.39	2
	Krabi	Thai Vietjet	586	0.88	1,950	2.91	1
	Phuket	Thai Vietjet	1,015	1.45	1,330	1.91	2
	Udon Thani	Thai Vietjet	740	1.62	1,145	2.51	2
Trang	Don Mueang	Nok Air	1,587	2.14	2,896	3.91	1
		Thai Airasia	1,395	1.89	3,676	4.97	2
		Thai Lion Air	650	0.88	1,750	2.36	2
Ubon Ratchathani	Don Mueang	Nok Air	1,634	3.38	2,662	5.50	2
		Thai Airasia	1,395	2.88	1,984	4.10	1
		Thai Lion Air	1,350	2.79	1,950	4.03	1
Udon Thani	Don Mueang	Nok Air	1,634	3.58	2,288	5.02	2
		Thai Airasia	1,395	3.06	2,227	4.88	3
		Thai Lion Air	950	2.08	1,550	3.40	2
	Suvarnabhumi	Thai Vietjet	880	1.93	1,145	2.51	2

จากตารางที่ 4 พบว่า ในไตรมาส 2/2563 เส้นทางในกลุ่มเขตแดนค่าโดยสาร 9.40 บาทต่อกิโลเมตร ที่มีค่าโดยสารชั้นประหยัดสูงสุด คือ เส้นทางหาดใหญ่ – กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) มีค่าโดยสารเท่ากับ 4,875 บาท โดยเส้นทางดังกล่าวมีสายการบินให้บริการ 3 ราย ได้แก่ นกแอร์ ไทยแอร์เอเชีย และไทยไลออนแอร์ ส่วนค่าโดยสารต่ำสุดของเส้นทางกลุ่มนี้เท่ากับ 586 บาท ได้แก่ เส้นทางกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) – กระบี่ โดยมีสายการบินให้บริการ 1 ราย คือ ไทยเวียดเจ็ท

เมื่อพิจารณาค่าโดยสารต่อกิโลเมตร พบว่า เส้นทางสุราษฎร์ธานี – กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) มีค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรมากที่สุดเท่ากับ 8.59 บาท โดยมีสายการบินให้บริการ 3 ราย ได้แก่ นกแอร์ ไทยแอร์เอเชีย และไทยไลออนแอร์ ในขณะที่ เส้นทางกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) – กระบี่ มีค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรน้อยที่สุดที่ 0.88 บาทต่อกิโลเมตร มีสายการบินให้บริการ 1 ราย ได้แก่ ไทยเวียดเจ็ท

สำหรับเส้นทางที่มีการแข่งขันสูงมีจำนวนทั้งสิ้น 6 เส้นทาง สามารถสรุปสถานการณ์การแข่งขันด้านราคา ดังนี้

(1) กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) – เชียงใหม่: มีสายการบินให้บริการจำนวน 3 ราย ได้แก่ นกแอร์ ให้บริการเฉลี่ย 4 เที่ยวบินต่อวัน ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการเฉลี่ย 4 เที่ยวบินต่อวัน และไทยไลออนแอร์ ให้บริการเฉลี่ย 3 เที่ยวบินต่อวัน โดยสายการบินที่มีค่าโดยสารสูงสุด คือ ไทยแอร์เอเชีย มีราคาสูงสุดอยู่ที่ 3,208 บาท หรือ 5.67 บาทต่อกิโลเมตร และสายการบินที่มีค่าโดยสารต่ำสุด คือ ไทยไลออนแอร์ มีราคาต่ำสุดอยู่ที่ 950 บาท หรือ 1.68 บาทต่อกิโลเมตร

(2) เชียงใหม่ – กรุงเทพฯ (ดอนเมือง): มีสายการบินให้บริการจำนวน 3 ราย ได้แก่ นกแอร์ ให้บริการเฉลี่ย 2 เที่ยวบินต่อวัน ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการเฉลี่ย 2 เที่ยวบินต่อวัน และไทยไลอ้อนแอร์ ให้บริการเฉลี่ย 3 เที่ยวบินต่อวัน โดยสายการบินที่มีค่าโดยสารสูงสุดและต่ำสุด คือ ไทยแอร์เอเชีย มีราคาสูงสุดอยู่ที่ 3,489 บาท หรือ 6.16 บาทต่อกิโลเมตร และมีราคาต่ำสุดอยู่ที่ 1,349 บาท หรือ 2.38 บาทต่อกิโลเมตร

(3) กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) – หาดใหญ่: มีสายการบินให้บริการจำนวน 3 ราย ได้แก่ นกแอร์ ให้บริการเฉลี่ย 3 เที่ยวบินต่อวัน ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการเฉลี่ย 4 เที่ยวบินต่อวัน และไทยไลอ้อนแอร์ ให้บริการเฉลี่ย 2 เที่ยวบินต่อวัน โดยสายการบินที่มีค่าโดยสารสูงสุด คือ ไทยแอร์เอเชีย มีราคาสูงสุดอยู่ที่ 3,301 บาท หรือ 4.27 บาทต่อกิโลเมตร และสายการบินที่มีค่าโดยสารต่ำสุด คือ ไทยไลอ้อนแอร์ มีราคาต่ำสุดอยู่ที่ 1,050 บาท หรือ 1.36 บาทต่อกิโลเมตร

(4) หาดใหญ่ – กรุงเทพฯ (ดอนเมือง): มีสายการบินให้บริการจำนวน 3 ราย ได้แก่ นกแอร์ ให้บริการเฉลี่ย 3 เที่ยวบินต่อวัน ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการเฉลี่ย 3 เที่ยวบินต่อวัน และไทยไลอ้อนแอร์ ให้บริการเฉลี่ย 2 เที่ยวบินต่อวัน โดยสายการบินที่มีค่าโดยสารสูงสุดและต่ำสุด คือ ไทยไลอ้อนแอร์ มีราคาสูงสุดอยู่ที่ 4,875 บาทหรือ 6.31 บาทต่อกิโลเมตร และมีราคาต่ำสุดอยู่ที่ 1,250 บาทหรือ 1.62 บาทต่อกิโลเมตร

(5) กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) – นครศรีธรรมราช: มีสายการบินให้บริการจำนวน 3 ราย ได้แก่ นกแอร์ ให้บริการเฉลี่ย 3 เที่ยวบินต่อวัน ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการเฉลี่ย 3 เที่ยวบินต่อวัน และไทยไลอ้อนแอร์ ให้บริการเฉลี่ย 2 เที่ยวบินต่อวัน โดยสายการบินที่มีค่าโดยสารสูงสุดและต่ำสุด คือ นกแอร์ มีราคาสูงสุดอยู่ที่ 2,569 บาท หรือ 4.22 บาทต่อกิโลเมตร และมีราคาต่ำสุดอยู่ที่ 1,541 บาทหรือ 2.53 บาทต่อกิโลเมตร

(6) นครศรีธรรมราช – กรุงเทพฯ (ดอนเมือง): มีสายการบินให้บริการจำนวน 3 ราย ได้แก่ นกแอร์ ให้บริการเฉลี่ย 3 เที่ยวบินต่อวัน ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการเฉลี่ย 3 เที่ยวบินต่อวัน และไทยไลอ้อนแอร์ ให้บริการเฉลี่ย 2 เที่ยวบินต่อวัน โดยสายการบินที่มีค่าโดยสารสูงสุด คือ นกแอร์ มีราคาสูงสุดอยู่ที่ 2,896 บาทหรือ 4.76 บาทต่อกิโลเมตร และสายการบินที่มีค่าโดยสารต่ำสุด คือ ไทยไลอ้อนแอร์ มีราคาต่ำสุดอยู่ที่ 1,250 บาท หรือ 2.05 บาทต่อกิโลเมตร

จากการวิเคราะห์การแข่งขันด้านราคาในเส้นทางที่ควบคุมค่าโดยสาร ที่มีระยะทางบินเกินกว่า 300 กิโลเมตร ซึ่งควบคุมค่าโดยสารไม่เกิน 9.40 บาทต่อกิโลเมตร โดยวิเคราะห์ภาพรวมเปรียบเทียบระหว่างสายการบิน พบว่า ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อกิโลเมตรที่ต่ำที่สุดเป็นของไทยเวียดเจ็ท โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 0.88 บาทต่อกิโลเมตร ในเส้นทางกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) – กระบี่ ส่วนค่าโดยสารเฉลี่ยต่อกิโลเมตรที่สูงที่สุดเป็นของไทยไลอ้อนแอร์ มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 8.59 บาทต่อกิโลเมตร ในเส้นทางสุราษฎร์ธานี - กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) ทั้งนี้ ในไตรมาส 2/2563 เกิดสถานการณ์การระบาดของโรคโควิด 19 จึงทำให้สายการบินมีการลดและยกเลิกเที่ยวบินจำนวนมาก การพิจารณาเส้นทางที่มีการแข่งขันสูงจึงพิจารณาจากเส้นทางที่มีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด 6 อันดับแรก ซึ่งไม่มีเส้นทางใดที่มีจำนวนเที่ยวบินรวมเกิน 20 เที่ยวบิน

3.3 การกำหนดค่าโดยสารต่ำกว่า 1 บาทต่อกิโลเมตร

ค่าโดยสารอัตราต่ำกว่า 1 บาทต่อกิโลเมตร เป็นระดับราคาที่ต่ำกว่าต้นทุนต่อกิโลเมตร โดยจะตรวจสอบพบในกลุ่มเส้นทางที่มีการแข่งขันสูง ซึ่งสะท้อนการแข่งขันด้านราคาระหว่างสายการบิน อย่างไรก็ตาม ยังไม่สามารถสรุปได้ว่าพฤติกรรมดังกล่าวเป็นการทุ่มตลาดได้อย่างชัดเจน โดยแต่ละสายการบินมีจำนวนเส้นทางที่มีค่าโดยสารต่ำกว่า 1 บาทต่อกิโลเมตร ดังนี้

ตารางที่ 5 สายการบินที่มีค่าโดยสารต่ำสุดน้อยกว่า 1 บาทต่อกิโลเมตรในเส้นทางที่ควบคุมค่าโดยสาร ซึ่งมีระยะทางบินเกิน 300 กิโลเมตร ไตรมาส 2/2563

หน่วย:บาท

สายการบิน	จำนวนเส้นทางที่มีค่าโดยสารต่ำกว่า 1 บาทต่อกิโลเมตร (เส้นทาง)	ค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตร (บาทต่อกิโลเมตร)	เส้นทางที่มีค่าโดยสารต่อกิโลเมตรต่ำสุด
ไทยเวียตเจ็ท	1	0.87	กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) – กระบี่
ไทยไลอ้อนแอร์	4	0.32	ตรัง – กรุงเทพฯ (ดอนเมือง)

จากการตรวจสอบการกำหนดค่าโดยสารต่ำสุดในกลุ่มเส้นทางที่ควบคุมค่าโดยสาร และมีระยะทางบินเกิน 300 กิโลเมตร พบว่า สายการบินกำหนดค่าโดยสารต่ำกว่า 1 บาทต่อกิโลเมตรมีจำนวน 2 ราย ได้แก่ ไทยเวียตเจ็ท และไทยไลอ้อนแอร์ มีจำนวนเส้นทาง 1 และ 4 เส้นทาง ตามลำดับ ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสที่ผ่านมา จะพบว่าในไตรมาส 2/2563 สายการบินมีการกำหนดราคาโปรโมชั่นซึ่งต่ำกว่า 1 บาทลดลง 36 เส้นทาง จากไตรมาส 1/2563 ซึ่งมีเส้นทางที่ค่าโดยสารต่ำสุดต่ำกว่า 1 บาท ถึง 41 เส้นทาง เนื่องจากสายการบินได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ระบาดของโรคโควิด 19 ทำให้ประชาชนมีความไม่มั่นใจในการเดินทาง รวมทั้งมาตรการเว้นระยะห่างทางสังคมซึ่งสายการบินจะต้องลดจำนวนที่นั่งที่ให้บริการในแต่ละเที่ยวบินร้อยละ 30 ส่งผลให้สายการบิน จำเป็นต้องลดจำนวนเที่ยวบินและจำนวนเส้นทางให้บริการ ทำให้จำนวนเส้นทางที่มีการกำหนดค่าโดยสารต่ำกว่า 1 บาทลดลง และไม่สามารถแข่งขันโดยใช้กลยุทธ์กำหนดค่าโดยสารต่ำเพื่อเพิ่มจำนวนผู้โดยสาร

4. สรุปภาพรวมสถานการณ์การให้บริการเส้นทางภายในประเทศ ไตรมาส 2/2563 รายสายการบิน

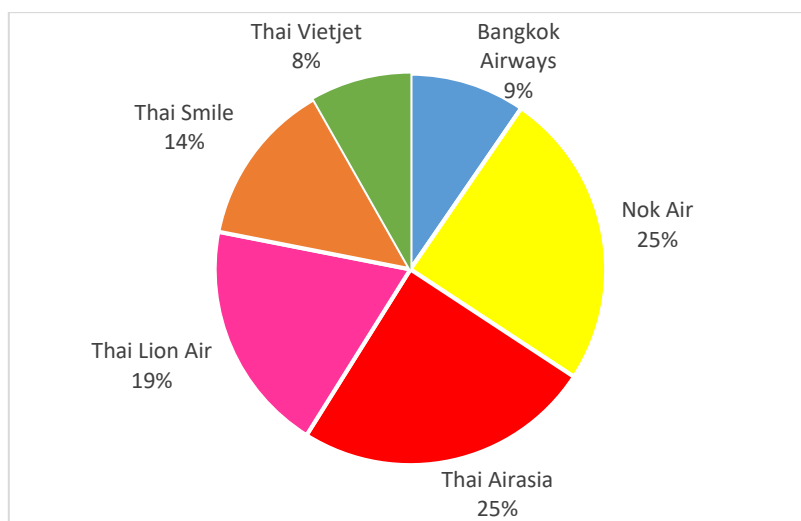
เนื่องจากสถานการณ์ระบาดของโรคโควิด 19 ทำให้สายการบินเกือบทุกรายยกเลิกการให้บริการเส้นทางภายในประเทศเกือบทั้งหมดในเดือนมีนาคม - เมษายน 2563 และกลับมาให้บริการบางส่วนในช่วงเดือนพฤษภาคม 2563 ทำให้ข้อมูลไตรมาส 2/2563 ที่สามารถตรวจสอบได้เป็นข้อมูลในช่วงปลายเดือนพฤษภาคมและเดือนมิถุนายน 2563 ส่วนสายการบินที่หยุดให้บริการเส้นทางภายในประเทศทั้งหมดในไตรมาส 2/2563 ได้แก่ การบินไทย เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงภายในองค์กร โดยข้อมูลภาพรวมจำนวนเส้นทางบินภายในประเทศในไตรมาส 2/2563 ดังนี้

4.1 ความสามารถในการให้บริการของสายการบิน

4.1.1 จำนวนเส้นทาง

สายการบินที่ให้บริการเส้นทางภายในประเทศมี 6 ราย ได้แก่ บางกอกแอร์เวย์ส ไทยสมายล์ ไทยแอร์เอเชีย นกแอร์ ไทยไลอ้อนแอร์ และไทยเวียตเจ็ท ส่วนการบินไทยมีการยกเลิกเที่ยวบินในทุกเส้นทางในไตรมาส 2/2563 ทั้งนี้ สัดส่วนจำนวนเส้นทางภายในประเทศแบบเที่ยวเดียว (One-way) จำแนกตามสายการบินที่ยังคงมีการให้บริการในช่วงไตรมาส 2/2563 สรุปได้ตามภาพที่ 1

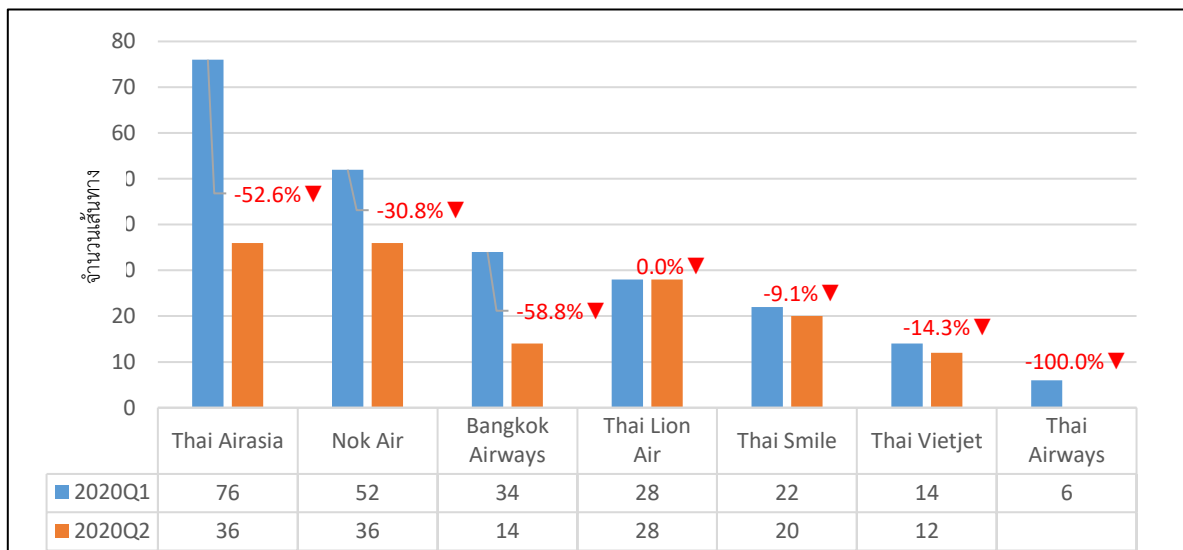
ภาพที่ 1 สัดส่วนเส้นทางภายในประเทศจำแนกตามสายการบิน ไตรมาส 2/2563



ที่มา: รวบรวมจากเว็บไซต์ของแต่ละสายการบิน

จากข้อมูล ณ ไตรมาส 2/2563 พบว่า ไทยแอร์เอเชีย และนกแอร์ มีสัดส่วนเส้นทางภายในประเทศสูงสุดคิดเป็นร้อยละ 25 รองลงมาคือ ไทยไลอ้อนแอร์ มีสัดส่วนเส้นทางร้อยละ 19 ซึ่งจะเห็นได้ว่า สายการบินที่ให้บริการแบบต้นทุนต่ำมีสัดส่วนจำนวนเส้นทางภายในประเทศถึงร้อยละ 69 ส่วนสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบมีสัดส่วนเส้นทางภายในประเทศร้อยละ 31

ภาพที่ 2 เปรียบเทียบจำนวนเส้นทางภายในประเทศของแต่ละสายการบิน (One Way) ไตรมาส 1/2563 และ ไตรมาส 2/2563 (OoO)



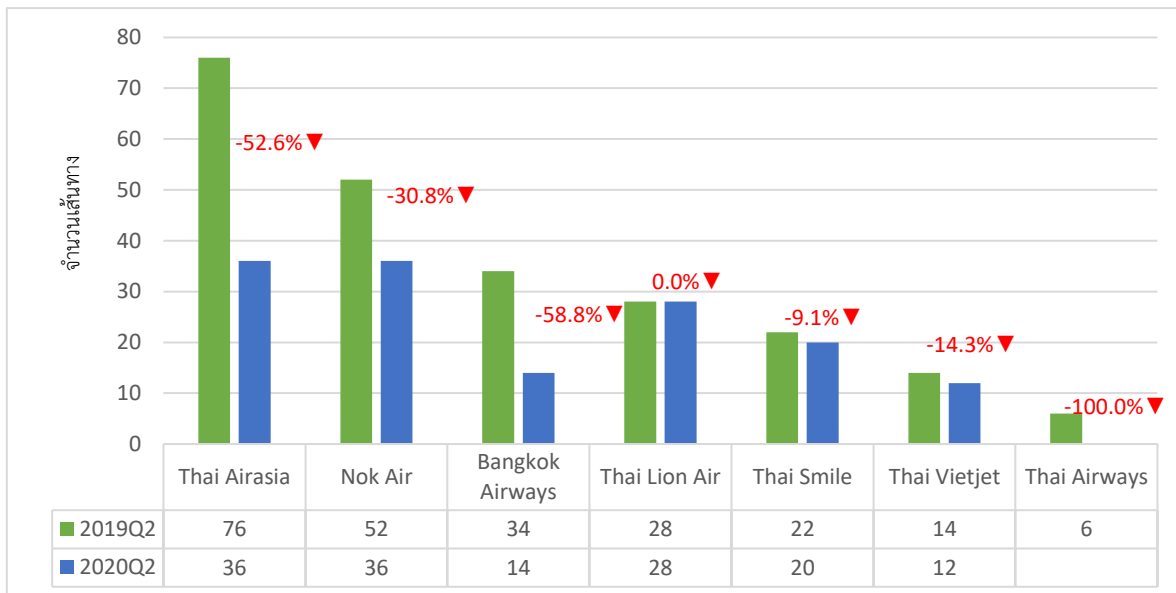
ที่มา: รวบรวมจากเว็บไซต์ของสายการบิน

ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงจำนวนเส้นทางที่สายการบินแต่ละรายมีการให้บริการในไตรมาสปัจจุบันเปรียบเทียบกับไตรมาสก่อน สรุปได้ดังนี้

- ไทยแอร์เอเชีย มีจำนวนเส้นทางให้บริการลดลงจากไตรมาสก่อน 40 เส้นทาง
- นกแอร์ มีจำนวนเส้นทางให้บริการลดลงจากไตรมาสก่อน 16 เส้นทาง
- บางกอกแอร์เวย์ส มีจำนวนเส้นทางให้บริการลดลงจากไตรมาสก่อน 20 เส้นทาง
- ไทยไลอ้อนแอร์ ให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศเท่ากับไตรมาสก่อน
- ไทยสมายล์ มีจำนวนเส้นทางให้บริการลดลงจากไตรมาสก่อน 2 เส้นทาง
- ไทยเวียดเจ็ท ให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศลดลงจากไตรมาสก่อน 2 เส้นทาง
- การบินไทย ยกเลิกการให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศทั้งหมดในไตรมาส 2/2563

ทั้งนี้ สายการบินได้ทยอยเปิดให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศทั้งหมด และคาดว่าจะกลับมาให้บริการทุกเส้นทางในไตรมาส 3/2563

ภาพที่ 3 เปรียบเทียบจำนวนเส้นทางภายในประเทศของแต่ละสายการบิน (One Way) ไตรมาส 2/2562 และไตรมาส 2/2563 (YoY)



ที่มา: CAPA – Center for Aviation และ OAG

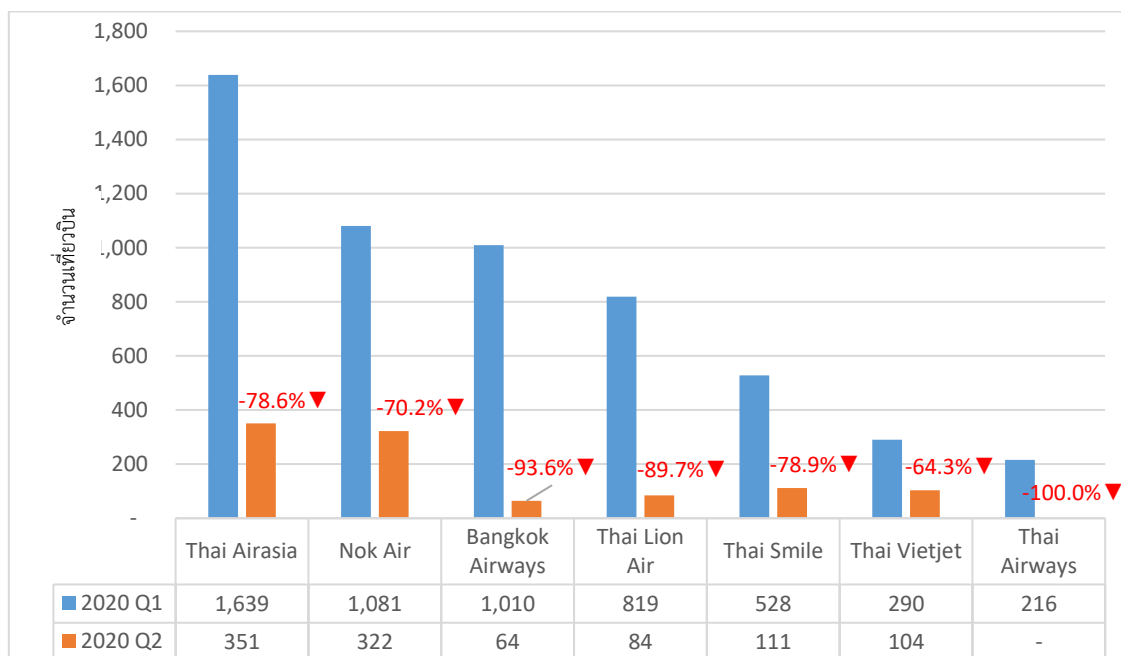
ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงจำนวนเส้นทางให้บริการรายสายการบินในไตรมาส 2/2563 เทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน สรุปได้ดังนี้

- ไทยแอร์เอเชีย มีจำนวนเส้นทางให้บริการลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 40 เส้นทาง
- นกแอร์ มีจำนวนเส้นทางให้บริการลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 16 เส้นทาง
- บางกอกแอร์เวย์ส มีจำนวนเส้นทางให้บริการลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 20 เส้นทาง
- ไทยไลอ้อนแอร์ ให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศเท่ากับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน
- ไทยสมายล์ มีจำนวนเส้นทางให้บริการลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 2 เส้นทาง
- การบินไทย ยกเลิกการให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศทั้งหมดในไตรมาส 2/2563

4.1.2 จำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์

นอกจากจำนวนเส้นทางบินแล้ว ความสามารถในการให้บริการขึ้นอยู่กับจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการด้วย โดยในช่วงไตรมาส 2/2563 สายการบินที่ให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศมีการยกเลิกบริการเนื่องจากสถานการณ์ระบาดของโรคโควิด 19 ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสก่อนหน้าและไตรมาสเดียวกันของปีก่อน พบว่าทุกสายการบินมีจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์ลดลงอย่างมาก โดยข้อมูลเปรียบเทียบจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์แสดงตามภาพที่ 4 และ 5

ภาพที่ 4 เปรียบเทียบจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์ของสายการบินที่ให้บริการเส้นทางภายในประเทศ (One-way) ไตรมาส 1/2563 กับไตรมาส 2/2563 (QoQ)

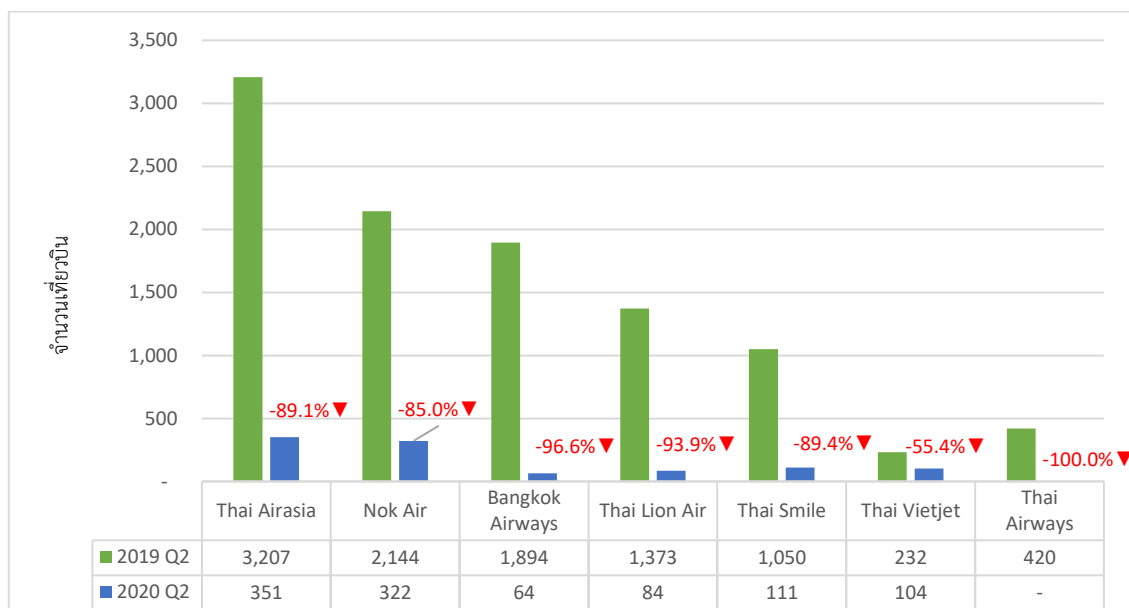


ที่มา: CAPA – Center for Aviation และ OAG

เมื่อเปรียบเทียบจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์ระหว่างไตรมาสปัจจุบันกับไตรมาสก่อน (QoQ) พบว่าสายการบินลดจำนวนเที่ยวบินให้บริการลงทุกราย เนื่องจากสถานการณ์การระบาดของโรคโควิด 19 ทำให้ผู้โดยสารไม่มั่นใจในการเดินทางโดยเครื่องบิน ประกอบกับหลายจังหวัดได้ประกาศห้ามการเดินทางเข้าออกเพื่อควบคุมสถานการณ์การระบาดของโรคโควิด 19 โดยสรุปข้อมูลของสายการบินแต่ละราย ดังนี้

- ไทยแอร์เอเชีย มีเที่ยวบินเส้นทางภายในประเทศลดลงจากไตรมาสก่อนหน้าร้อยละ 78.65
- นกแอร์ มีเที่ยวบินเส้นทางภายในประเทศลดลงจากไตรมาสก่อนหน้าร้อยละ 70.2
- บางกอกแอร์เวย์ส มีเที่ยวบินเส้นทางภายในประเทศลดลงจากไตรมาสก่อนหน้าร้อยละ 93.6
- ไทยไลอ้อนแอร์ มีเที่ยวบินเส้นทางภายในประเทศลดลงจากไตรมาสก่อนหน้าร้อยละ 89.7
- ไทยสมายล์ มีเที่ยวบินเส้นทางภายในประเทศลดลงจากไตรมาสก่อนหน้าร้อยละ 78.9
- ไทยเวียดเจ็ท มีเที่ยวบินเส้นทางภายในประเทศลดลงจากไตรมาสก่อนหน้าร้อยละ 64.3
- การบินไทย มีเที่ยวบินเส้นทางภายในประเทศลดลงจากไตรมาสก่อนหน้าร้อยละ 100

ภาพที่ 5 เปรียบเทียบจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์ของสายการบินที่ให้บริการเส้นทางภายในประเทศ (One-way) ไตรมาส 2/2562 กับไตรมาส 2/2563 (YoY)



ที่มา: CAPA – Center for Aviation และ OAG

เมื่อเปรียบเทียบจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์ระหว่างไตรมาสปัจจุบันและไตรมาสเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่า สายการบินทุกรายลดจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์สำหรับเส้นทางบินภายในประเทศ เนื่องจากสถานการณ์การระบาดของโรคโควิด 19 โดยสรุปข้อมูลของสายการบินแต่ละราย ดังนี้

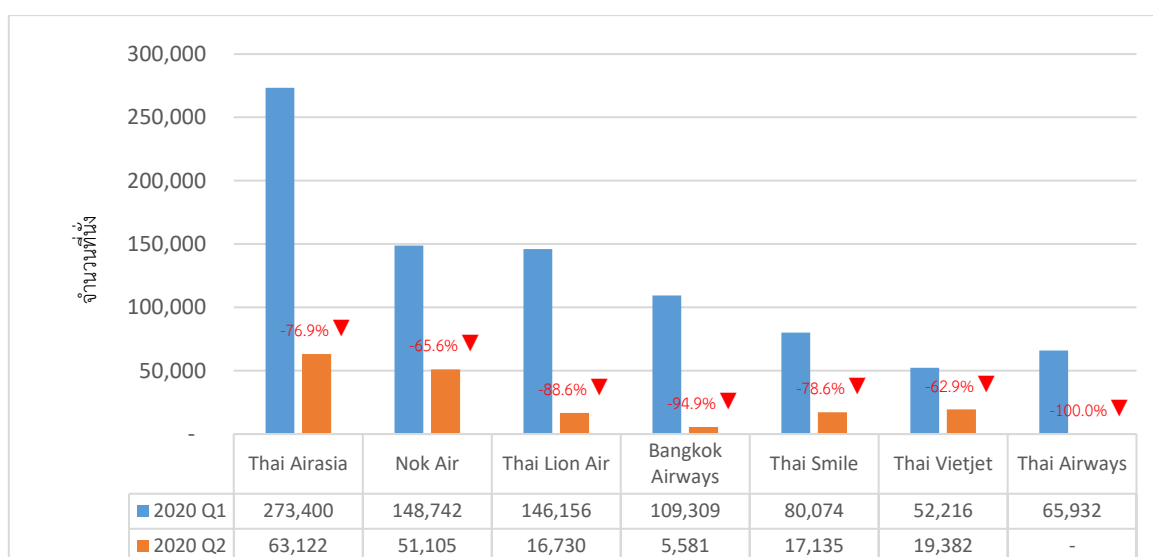
- ไทยแอร์เอเชีย มีเที่ยวบินเส้นทางภายในประเทศลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 89.1
- นกแอร์ มีเที่ยวบินเส้นทางภายในประเทศลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 85
- บางกอกแอร์เวย์ส มีเที่ยวบินเส้นทางภายในประเทศลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 96.6
- ไทยไลอ้อนแอร์ มีเที่ยวบินเส้นทางภายในประเทศลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 93.9
- ไทยสมายล์ มีเที่ยวบินเส้นทางภายในประเทศลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 89.4
- ไทยเวียดเจ็ท มีเที่ยวบินเส้นทางภายในประเทศลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 55.4
- การบินไทย มีเที่ยวบินเส้นทางภายในประเทศลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 100

จากข้อมูลในภาพที่ 4 และภาพที่ 5 จะเห็นได้ว่า สายการบินทุกรายลดจำนวนเที่ยวบินลงในช่วงไตรมาส 2/2563 โดยสัดส่วนจำนวนเที่ยวบินที่ลดลงเมื่อเทียบกับไตรมาส 1/2563 ลดลงมากกว่าสัดส่วนการลดลงเมื่อเทียบกับไตรมาส 2/2562 เนื่องจากสถานการณ์การระบาดของโรคโควิด 19 เริ่มส่งผลกระทบต่อแรงงานทำให้สายการบินต้องยกเลิกเที่ยวบินจำนวนมากในเดือนมีนาคม 2563 ซึ่งทำให้ไตรมาส 1/2563 เริ่มมีการลดจำนวนเที่ยวบินและลดลงต่อเนื่องถึงเดือนมิถุนายน 2563 แม้ว่าจะมีการกลับมาให้บริการมากขึ้นในช่วงเดือนมิถุนายน 2563 แต่สายการบินยังไม่สามารถกลับมาให้บริการตามปกติ

4.1.3 จำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์

ความสามารถในการให้บริการของสายการบินยังสามารถประเมินได้จากจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์ โดยข้อมูลเปรียบเทียบจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์แสดงตามภาพที่ 6 และ 7 ซึ่งในไตรมาส 2/2563 สายการบินจำเป็นต้องปฏิบัติตามมาตรการเว้นระยะห่าง (Social Distancing) โดยสายการบินต้องจัดที่นั่งให้ผู้โดยสารแบบเว้นที่นั่ง ทำให้อัตราบรรทุกผู้โดยสารสูงสุดที่สายการบินสามารถให้บริการในแต่ละเที่ยวบินลดลงร้อยละ 30 ส่งผลให้ต้นทุนต่อผู้โดยสารเพิ่มสูงขึ้น (Cost per Revenue Passenger) สายการบินจึงไม่สามารถกำหนดค่าโดยสารที่หลากหลายได้

ภาพที่ 6 เปรียบเทียบจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์ของสายการบินที่ให้บริการเส้นทางภายในประเทศ ไตรมาส 1/2563 กับไตรมาส 2/2563 (QoQ)



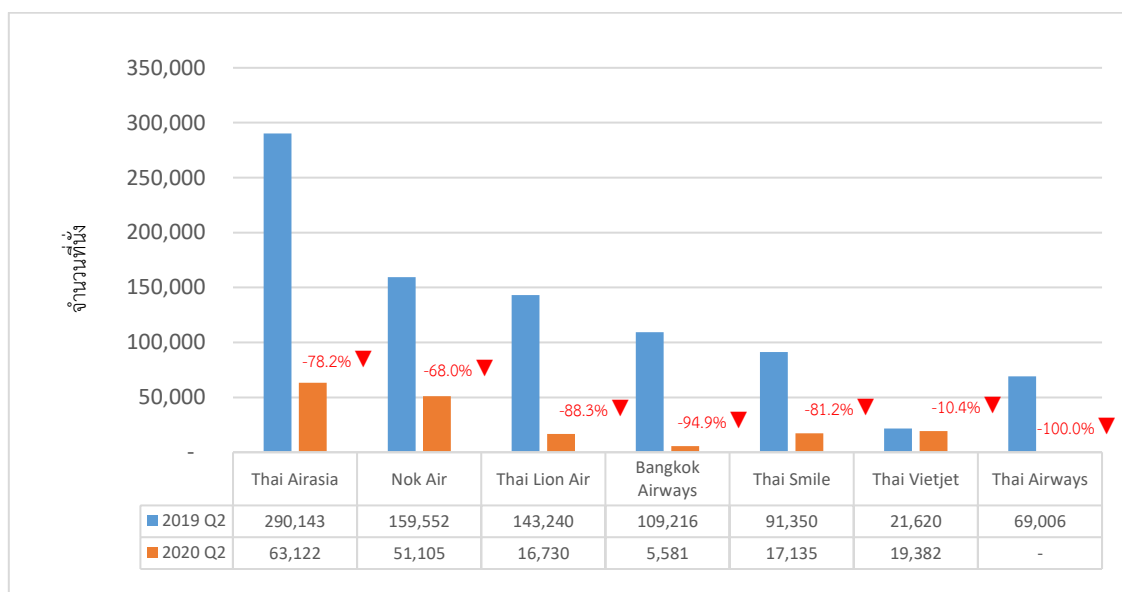
ที่มา: CAPA – Center for Aviation และ OAG

หากพิจารณาจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์ของไตรมาส 2/2563 เปรียบเทียบกับไตรมาสก่อน (QoQ) พบว่าสายการบินที่มีจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์ลดลงทุกราย โดยการบินไทยมีการลดจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์มากที่สุด เนื่องจากต้องหยุดให้บริการทุกเส้นทางเพื่อปรับปรุงองค์กร ส่วนไทยเวียดเจ็ทมีการลดจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์น้อยที่สุด สรุปข้อมูลการเปลี่ยนแปลงจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์จากไตรมาสก่อน สำหรับเส้นทางบินภายในประเทศ ดังนี้

- ไทยแอร์เอเชียมีจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์สำหรับเส้นทางภายในประเทศลดลงจากไตรมาสก่อนหน้า ร้อยละ 76.9
- นกแอร์มีจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์สำหรับเส้นทางภายในประเทศลดลงจากไตรมาสก่อนหน้า ร้อยละ 65.6
- ไทยไลอ้อนแอร์มีจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์สำหรับเส้นทางภายในประเทศลดลงจากไตรมาสก่อนหน้า ร้อยละ 88.6
- บางกอกแอร์เวย์สมียจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์สำหรับเส้นทางภายในประเทศลดลงจากไตรมาสก่อนหน้า ร้อยละ 94.9

- ไทยสมายล์มีจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์สำหรับเส้นทางภายในประเทศลดลงจากไตรมาสก่อนหน้า ร้อยละ 78.6
- ไทยเวียดเจ็ทมีจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์สำหรับเส้นทางภายในประเทศลดลงจากไตรมาสก่อนหน้า ร้อยละ 62.9
- การบินไทยยกเลิกการให้บริการเส้นทางภายในประเทศในไตรมาส 2/2563 ทั้งหมด

ภาพที่ 7 เปรียบเทียบจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์ของสายการบินที่ให้บริการเส้นทางภายในประเทศ ไตรมาส 2/2562 กับไตรมาส 2/2563 (YoY)



ที่มา: CAPA – Center for Aviation และ OAG

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์ระหว่างไตรมาสปัจจุบันกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่า สายการบินที่มีจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์ลดลงทุกราย เนื่องจากสถานการณ์ระบาดของโรคโควิด 19 ซึ่งไทยเวียดเจ็ทมีการเปลี่ยนแปลงจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์จากปีก่อนน้อยที่สุด ส่วนการบินไทยมีการลดจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์จากปีก่อนมากที่สุด โดยสรุปข้อมูลการเปลี่ยนแปลงจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์จากปีก่อน สำหรับเส้นทางบินภายในประเทศ ดังนี้

- ไทยแอร์เอเชียมีจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์สำหรับเส้นทางภายในประเทศลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 78.2
- นกแอร์มีจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์สำหรับเส้นทางภายในประเทศลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน ร้อยละ 68
- ไทยไลอ้อนแอร์มีจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์สำหรับเส้นทางภายในประเทศลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 88.3
- บางกอกแอร์เวย์สมิมีจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์สำหรับเส้นทางภายในประเทศลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 94.9

- ไทยสมายล์มีจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์สำหรับเส้นทางภายในประเทศลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 81.2

- ไทยเวียดเจ็ทมีจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์สำหรับเส้นทางภายในประเทศลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 10.4

- การบินไทยยกเลิกการให้บริการเส้นทางภายในประเทศในไตรมาส 2/2563 ทั้งหมด

จากข้อมูลในภาพที่ 6 และ 7 จะเห็นได้ว่าความสามารถในการให้บริการด้วยจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์เปรียบเทียบกับไตรมาสก่อนและเปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อนของสายการบินทุกรายลดลงเนื่องจากการลดจำนวนเที่ยวบินและลดเส้นทางให้บริการ จากสถานการณ์ระบาดของโรคโควิด 19 ตั้งแต่ช่วงปลายไตรมาส 1/2563

5. การแข่งขันด้านราคาโดยสายการบินภายในประเทศในไตรมาสที่ 2/2563

การตรวจสอบการแข่งขันด้านราคาของสายการบินสำหรับเส้นทางภายในประเทศ พิจารณาเปรียบเทียบค่าโดยสารระหว่างไตรมาสปัจจุบันและไตรมาสก่อนหน้า และเปรียบเทียบค่าโดยสารไตรมาสปัจจุบันกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า เพื่อวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงของค่าโดยสารสูงสุดและต่ำสุดในแต่ละกลุ่มเส้นทาง โดยแยกกลุ่มเส้นทางภายใต้หลักเกณฑ์การกำกับดูแลค่าโดยสารภายในประเทศซึ่งแบ่งได้ดังนี้

1) กลุ่มที่ไม่ควบคุมค่าโดยสาร คือ กลุ่มที่มีระยะทางบินไม่เกิน 300 กิโลเมตรและมีการเดินทางภาคพื้นสะดวก

2) กลุ่มที่ควบคุมค่าโดยสาร ได้แก่

2.1) กลุ่มที่มีระยะทางบินไม่เกิน 300 กิโลเมตรและการเดินทางภาคพื้นไม่สะดวก เพดานค่าโดยสาร 22 บาทต่อกิโลเมตร

2.2) กลุ่มที่มีระยะทางบินเกิน 300 กิโลเมตรและเป็นกลุ่มเส้นทางที่สายการบินให้บริการแบบเต็มรูปแบบ เพดานค่าโดยสาร 13 บาทต่อกิโลเมตร

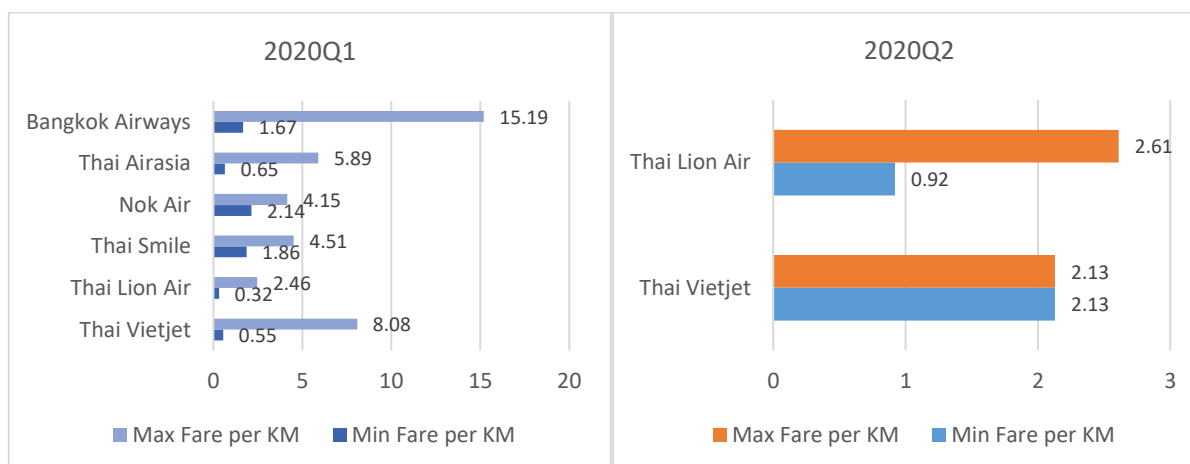
2.3) กลุ่มที่มีระยะทางบินเกิน 300 กิโลเมตรและเป็นกลุ่มเส้นทางที่สายการบินให้บริการแบบต้นทุนต่ำ เพดานค่าโดยสาร 9.40 บาทต่อกิโลเมตร โดยสรุปผลดังนี้

5.1 กลุ่มเส้นทางที่ไม่ควบคุมค่าโดยสาร

จากภาพที่ 8 และ 9 แสดงค่าโดยสารสูงสุดและต่ำสุดต่อกิโลเมตรของสายการบินที่ให้บริการในกลุ่มเส้นทางที่ไม่ควบคุมค่าโดยสาร ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคที่ภาครัฐต้องการส่งเสริมให้สายการบินเข้ามาให้บริการ โดยปัจจุบันมีสายการบินให้บริการจำนวน 2 ราย ได้แก่ ไทยไลอ้อนแอร์ และไทยเวียดเจ็ท สรุปผลการวิเคราะห์ได้ดังนี้

เมื่อพิจารณาค่าโดยสารต่อกิโลเมตรในไตรมาส 2/2563 ของกลุ่มเส้นทางที่ไม่ควบคุมค่าโดยสาร พบว่ากลุ่มสายการบินที่ให้บริการแบบต้นทุนต่ำ (Low Cost Service) ไทยเวียดเจ็ท มีค่าโดยสารสูงสุดเท่ากับ 2.61 บาทต่อกิโลเมตร ในขณะที่ ไทยไลอ้อนแอร์ เรียกเก็บค่าโดยสารต่ำสุดน้อยที่สุดเท่ากับ 0.92 บาทต่อกิโลเมตร

ภาพที่ 8 เปรียบเทียบค่าโดยสารต่อกิโลเมตรระหว่างสายการบินที่ให้บริการในกลุ่มเส้นทางที่ไม่ควบคุมค่าโดยสาร ไตรมาส 1/2563 และไตรมาส 2/2563 (QoQ)



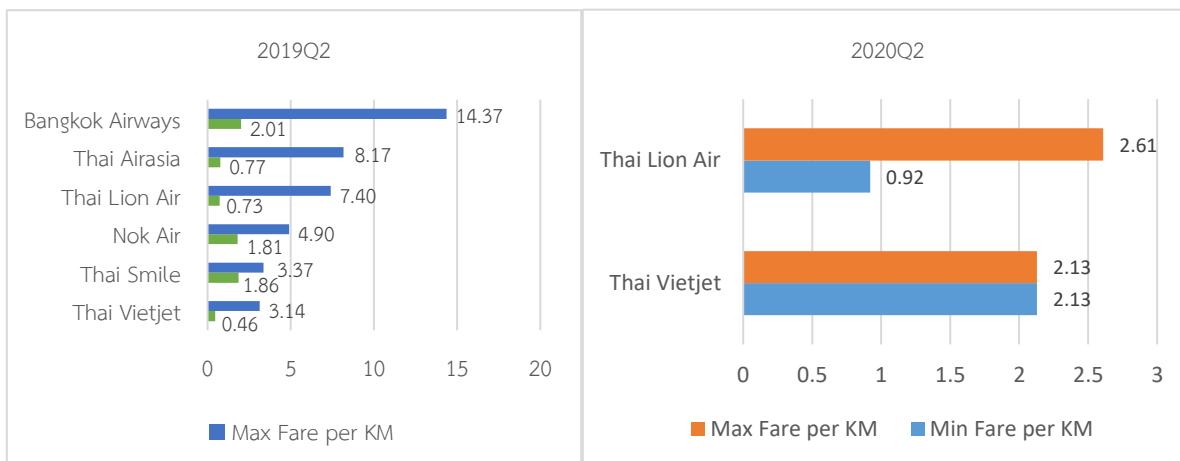
ที่มา: รวบรวมจากเว็บไซต์ของสายการบิน

- เมื่อเปรียบเทียบค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรไตรมาสปัจจุบันกับไตรมาสก่อน (QoQ) พบว่า สายการบินที่ให้บริการในกลุ่มเส้นทางที่ไม่ควบคุมค่าโดยสาร ส่วนใหญ่หยุดให้บริการ แต่ยังมีไทยเวียดเจ็ท และไทยไลออนแอร์ ให้บริการในกลุ่มเส้นทางดังกล่าว โดยไทยเวียดเจ็ทมีการปรับค่าโดยสารสูงสุดลดลงจากไตรมาสก่อน 5.95 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 73.64 ในขณะที่ไทยไลออนแอร์ ปรับค่าโดยสารสูงสุดเพิ่มขึ้นจากไตรมาสก่อน 0.15 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 6.10

- เมื่อเปรียบเทียบค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรไตรมาสปัจจุบันกับไตรมาสก่อน (QoQ) พบว่า สายการบินที่ให้บริการในกลุ่มเส้นทางที่ไม่ควบคุมค่าโดยสาร ส่วนใหญ่หยุดให้บริการ สำหรับไทยเวียดเจ็ท และไทยไลออนแอร์ ที่ยังคงให้บริการในกลุ่มเส้นทางดังกล่าว ได้มีการปรับค่าโดยสารต่ำสุดเพิ่มขึ้นจากไตรมาส 1/2563 โดยไทยเวียดเจ็ท ปรับเพิ่มค่าโดยสารต่ำสุด 1.58 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 287 และไทยไลออนแอร์ปรับเพิ่ม 0.60 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 187

- จะเห็นได้ว่า ในภาพรวมทิศทางค่าโดยสารของเส้นทางกลุ่มไม่ควบคุมค่าโดยสารในไตรมาส 2/2563 มีแนวโน้มลดลงจากไตรมาส 1/2563 ซึ่งเป็นผลสืบเนื่องมาจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด 19 ที่เกิดขึ้นทั่วโลก ทำให้ความต้องการเดินทางเส้นทางภายในประเทศลดลงตามไปด้วย

ภาพที่ 9 เปรียบเทียบค่าโดยสารต่อกิโลเมตรระหว่างสายการบินที่ให้บริการในกลุ่มเส้นทางที่ไม่ควบคุมค่าโดยสาร ไตรมาส 2/2562 และไตรมาส 2/2563 (YoY)



ที่มา: รวบรวมจากเว็บไซต์ของสายการบิน

- เมื่อเปรียบเทียบค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรไตรมาสปัจจุบันกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่า สายการบินที่ให้บริการในเส้นทางกลุ่มที่ไม่ควบคุมค่าโดยสารมีเพียง 2 ราย ได้แก่ ไทยเวียดเจ็ท และไทยไลออนแอร์ ซึ่งปรับลดค่าโดยสารสูงสุดจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน โดยไทยไลออนแอร์ ปรับลดลงมากที่สุด เท่ากับ 4.79 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 64.73

- เมื่อเปรียบเทียบค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรไตรมาสปัจจุบันกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่า สายการบินที่ให้บริการในเส้นทางกลุ่มที่ไม่ควบคุมค่าโดยสาร ปรับเพิ่มค่าโดยสารต่ำสุดจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนทั้ง 2 ราย โดยไทยเวียดเจ็ท ปรับเพิ่มมากที่สุดเท่ากับ 1.67 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 363

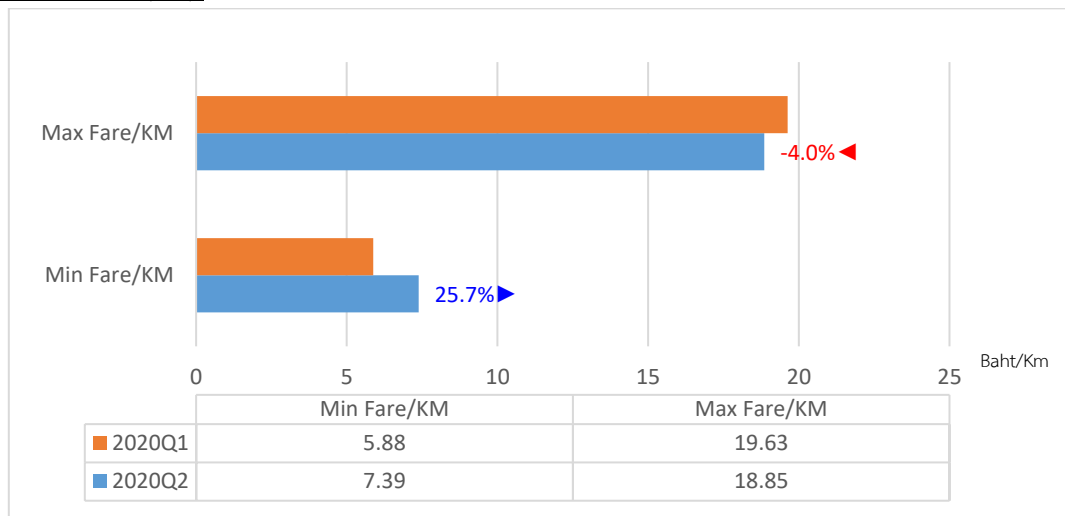
- จะเห็นได้ว่า ค่าโดยสารของเส้นทางกลุ่มไม่ควบคุมค่าโดยสารในไตรมาส 2/2563 เปรียบเทียบกับไตรมาส 2/2562 พบว่า มีแนวโน้มลดลง โดยค่าโดยสารสูงสุดมีการปรับลดลงทุกสายการบิน ในขณะที่ค่าโดยสารต่ำสุดมีการปรับเพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน โดยเป็นผลต่อเนื่องจากความต้องการเดินทางลดลงในช่วงสถานการณ์การระบาดของโรคโควิด 19 ที่มีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้น ประกอบกับมาตรการทางด้านสาธารณสุขของภาครัฐที่ส่งผลต่อความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร อย่างไรก็ตาม ทิศทางการเปลี่ยนแปลงค่าโดยสารในไตรมาสนี้ อาจไม่สามารถสะท้อนการแข่งขันทางด้านราคาในเส้นทางกลุ่มนี้ได้

5.2 กลุ่มเส้นทางที่กำหนดเพดานค่าโดยสาร 22 บาทต่อกิโลเมตร

จากภาพที่ 10 และ 11 แสดงค่าโดยสารสูงสุดและค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรของสายการบินที่ให้บริการในกลุ่มเส้นทางมีระยะทางบินไม่เกิน 300 กิโลเมตร และมีการเดินทางภาคพื้นไม่สะดวก โดยมีสายการบินให้บริการจำนวน 1 ราย คือ บางกอกแอร์เวย์ส ซึ่งในไตรมาส 2/2563 จำนวนเส้นทางที่มีการให้บริการลดลงจากปกติ 10 เส้นทาง เหลือเพียง 4 เส้นทาง เนื่องจากสถานการณ์การระบาดของโรคโควิด 19 ซึ่งอาจทำให้ผลการเปรียบเทียบค่าโดยสารไม่สามารถสะท้อนการเปลี่ยนแปลงสำหรับทุกเส้นทางได้ โดยสรุปผลการวิเคราะห์ ดังนี้

เมื่อพิจารณาค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรในไตรมาส 2/2563 พบว่า บางกอกแอร์เวย์สเรียกเก็บค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรเท่ากับ 18.85 บาทต่อกิโลเมตร ส่วนค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรเท่ากับ 7.39 บาทต่อกิโลเมตร

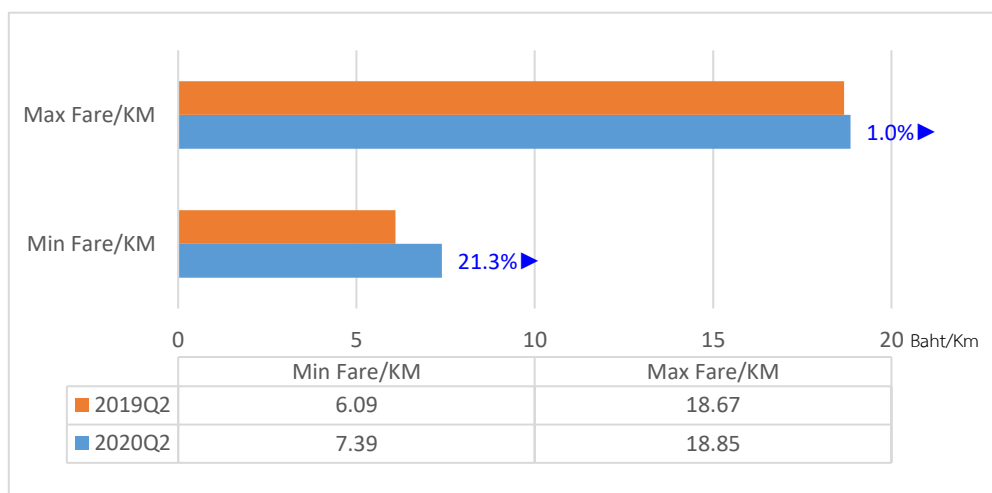
ภาพที่ 10 เปรียบเทียบค่าโดยสารต่อกิโลเมตรระหว่างสายการบินที่ให้บริการในกลุ่มเส้นทางที่มีระยะทางบินไม่เกิน 300 กิโลเมตร และมีการเดินทางภาคพื้นไม่สะดวก (เพดานค่าโดยสาร 22 บาทต่อกิโลเมตร) ไตรมาส 1/2563 และ ไตรมาส 2/2563 (QoQ)



ที่มา: รวบรวมจากเว็บไซต์ของสายการบิน

- เมื่อเปรียบเทียบไตรมาสปัจจุบันกับไตรมาสก่อน (QoQ) พบว่า ค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรในกลุ่มเส้นทางที่มีเพดานค่าโดยสาร 22 บาทต่อกิโลเมตรของบางกอกแอร์เวย์สลดลงจากไตรมาสที่ผ่านมา 0.78 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 4 ส่วนค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรของบางกอกแอร์เวย์สเพิ่มขึ้นจากไตรมาสที่ผ่านมา 1.51 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 25.7 ทำให้ในภาพรวมค่าโดยสารมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากไตรมาสก่อน

ภาพที่ 11 เปรียบเทียบค่าโดยสารต่อกิโลเมตรระหว่างสายการบินที่ให้บริการในกลุ่มเส้นทางที่มีระยะทางบินไม่เกิน 300 กิโลเมตร และมีการเดินทางภาคพื้นไม่สะดวก (เพดานค่าโดยสาร 22 บาทต่อกิโลเมตร) ไตรมาส 2/2562 และไตรมาส 2/2563 (YoY)



ที่มา: รวบรวมจากเว็บไซต์ของสายการบิน

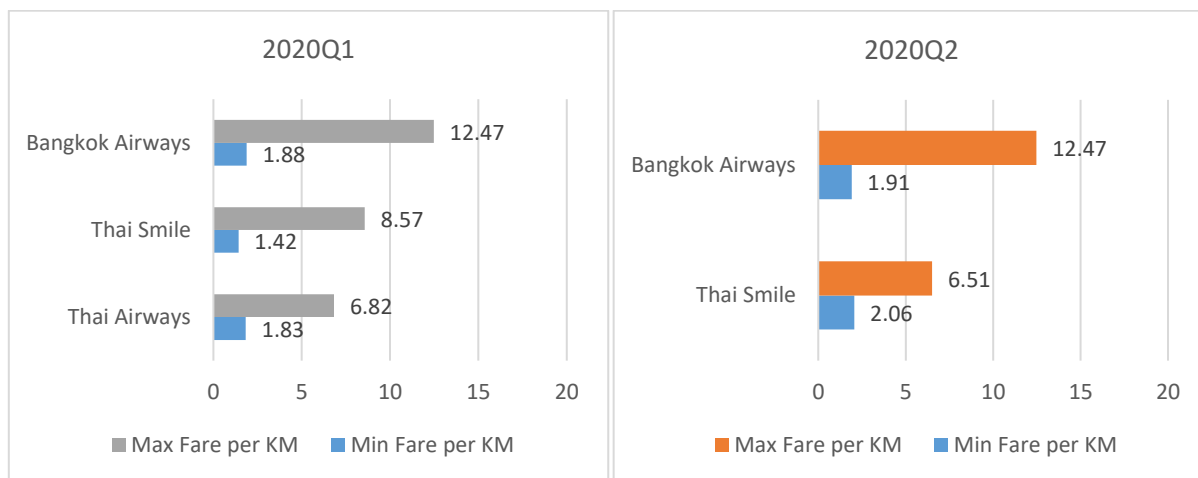
- เมื่อเปรียบเทียบไตรมาสปัจจุบันกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่า ค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรของบางกอกแอร์เวย์ส เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนหน้า 0.18 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 1.0 ในขณะที่ ค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรมีการปรับเพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนหน้า 1.3 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 21.3 ทำให้ในภาพรวมค่าโดยสารมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน

5.3 กลุ่มเส้นทางและบริการที่กำหนดเพดานค่าโดยสารไม่เกิน 13 บาทต่อกิโลเมตร

จากภาพที่ 12 และ 13 แสดงค่าโดยสารสูงสุดและต่ำสุดในกลุ่มเส้นทางที่มีระยะทางบินเกิน 300 กิโลเมตร และเป็นกลุ่มเส้นทางที่สายการบินให้บริการแบบเต็มรูปแบบ ซึ่งมีเพดานค่าโดยสาร 13 บาทต่อกิโลเมตร เส้นทางบินในกลุ่มดังกล่าวจะออกจากและสิ้นสุดการเดินทาง ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) โดยมีสายการบินให้บริการจำนวน 2 ราย ได้แก่ บางกอกแอร์เวย์ส และไทยสมายล์ โดยมีผลการวิเคราะห์ ดังนี้

เมื่อพิจารณาค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรของกลุ่มเส้นทางที่มีเพดานค่าโดยสาร 13 บาทต่อกิโลเมตร ในไตรมาส 2/2563 พบว่า บางกอกแอร์เวย์ส เรียกเก็บค่าโดยสารสูงสุดมากที่สุดเท่ากับ 12.47 บาทต่อกิโลเมตร รองลงมาคือ ไทยสมายล์ ซึ่งเรียกเก็บค่าโดยสารสูงสุดเท่ากับ 6.40 บาทต่อกิโลเมตร ในขณะที่ ค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรของเส้นทางกลุ่มนี้ ในไตรมาส 2/2563 พบว่า บางกอกแอร์เวย์สเรียกเก็บค่าโดยสารต่ำสุดน้อยที่สุดเท่ากับ 1.91 บาทต่อกิโลเมตร รองลงมาคือ ไทยสมายล์ เรียกเก็บค่าโดยสารต่ำสุดเท่ากับ 2.06 บาทต่อกิโลเมตร ตามลำดับ

ภาพที่ 12 เปรียบเทียบค่าโดยสารต่อกิโลเมตรระหว่างสายการบินที่ให้บริการในเส้นทางที่มีระยะทางบินเกิน 300 กิโลเมตร (กลุ่มเส้นทางที่สายการบินให้บริการเต็มรูปแบบ เพดานไม่เกิน 13 บาทต่อกิโลเมตร) ไตรมาส 1/2563 และไตรมาส 2/2563 (QoQ)



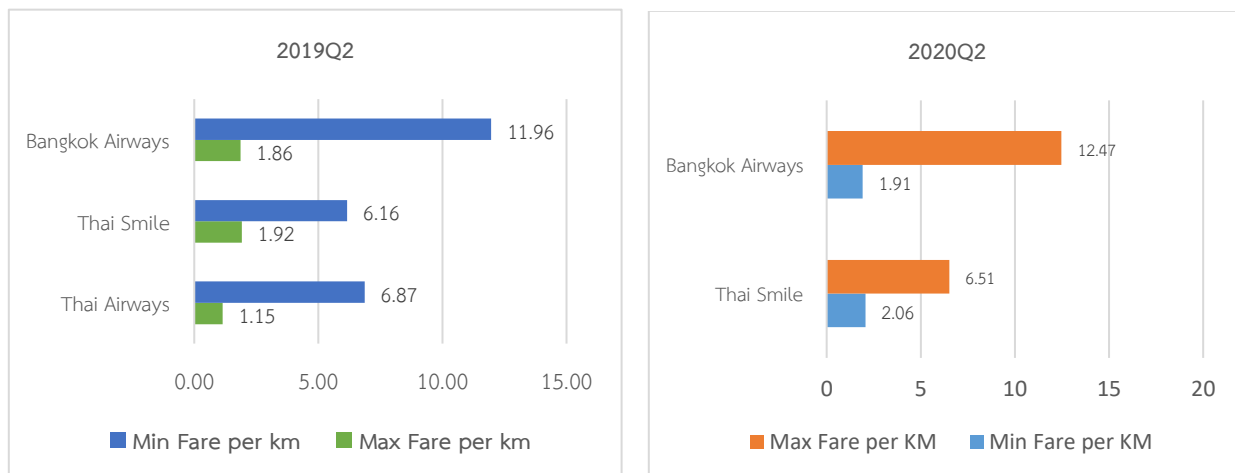
ที่มา: รวบรวมจากเว็บไซต์ของสายการบิน

- เมื่อเปรียบเทียบค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรของกลุ่มเส้นทางที่มีเพดานค่าโดยสาร 13 บาทต่อกิโลเมตร ในไตรมาส 2/2563 กับไตรมาส 1/2563 พบว่า บางกอกแอร์เวย์ส ไม่ปรับค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตร ในขณะที่ ไทยสมายล์ปรับลดค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรประมาณ 2.06 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 24.04 ในภาพรวมค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรของกลุ่มนี้ จึงไม่เปลี่ยนแปลงมากนัก

- เมื่อเปรียบเทียบค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรของกลุ่มเส้นทางที่มีเพดานค่าโดยสาร 13 บาทต่อกิโลเมตร ในไตรมาส 2/2563 กับไตรมาส 1/2563 พบว่า บางกอกแอร์เวย์ส และไทยสมายล์ ปรับเพิ่มค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตร 0.03 – 0.64 บาทต่อกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 1.60 และร้อยละ 45.07 ตามลำดับ ทำให้ภาพรวมค่าโดยสารต่ำสุดของเส้นทางกลุ่มนี้ในไตรมาสที่ 2/2563 ไม่เปลี่ยนแปลงจากไตรมาสก่อนหน้า

- จะเห็นได้ว่า ค่าโดยสารในเส้นทางกลุ่มที่มีเพดาน 13 บาทต่อกิโลเมตรในไตรมาส 2/2563 ในภาพรวมไม่เปลี่ยนแปลงจากไตรมาส 1/2563 ทั้งค่าโดยสารสูงสุดและค่าโดยสารต่ำสุด แม้ว่า จะเกิดสถานการณ์การระบาดของโรคโควิด 19 ในไตรมาส 1/2563 เป็นต้นมา

ภาพที่ 13 เปรียบเทียบค่าโดยสารต่อกิโลเมตรระหว่างสายการบินที่ให้บริการในเส้นทางที่มีระยะทางบินเกิน 300 กิโลเมตร (กลุ่มเส้นทางที่มีสายการบินให้บริการเต็มรูปแบบ เพดานไม่เกิน 13 บาทต่อกิโลเมตร) ไตรมาส 2/2562 และไตรมาส 2/2563 (YoY)



ที่มา: รวบรวมจากเว็บไซต์ของสายการบิน

- เมื่อเปรียบเทียบค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรของกลุ่มเส้นทางที่มีเพดาน 13 บาทต่อกิโลเมตร ในไตรมาส 2/2563 กับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่า บางกอกแอร์เวย์ส และไทยสมายล์ ปรับเพิ่มค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตร 0.51 บาทต่อกิโลเมตร และ 0.35 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 4.26 และร้อยละ 5.68 ตามลำดับ ทำให้ค่าโดยสารสูงสุดในภาพรวมของกลุ่มเส้นทางนี้มีทิศทางปรับตัวเพิ่มขึ้น

- เมื่อเปรียบเทียบค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรของกลุ่มเส้นทางที่มีเพดาน 13 บาทต่อกิโลเมตร ในไตรมาส 2/2563 กับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่า บางกอกแอร์เวย์ส และไทยสมายล์ ปรับเพิ่มค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตร โดยบางกอกแอร์เวย์สปรับเพิ่ม 0.05 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 2.69 และไทยสมายล์ปรับเพิ่มค่าโดยสารต่ำสุด 0.14 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 7.29 ทำให้ค่าโดยสารต่ำสุดในภาพรวมของกลุ่มเส้นทางนี้มีทิศทางปรับตัวเพิ่มขึ้น

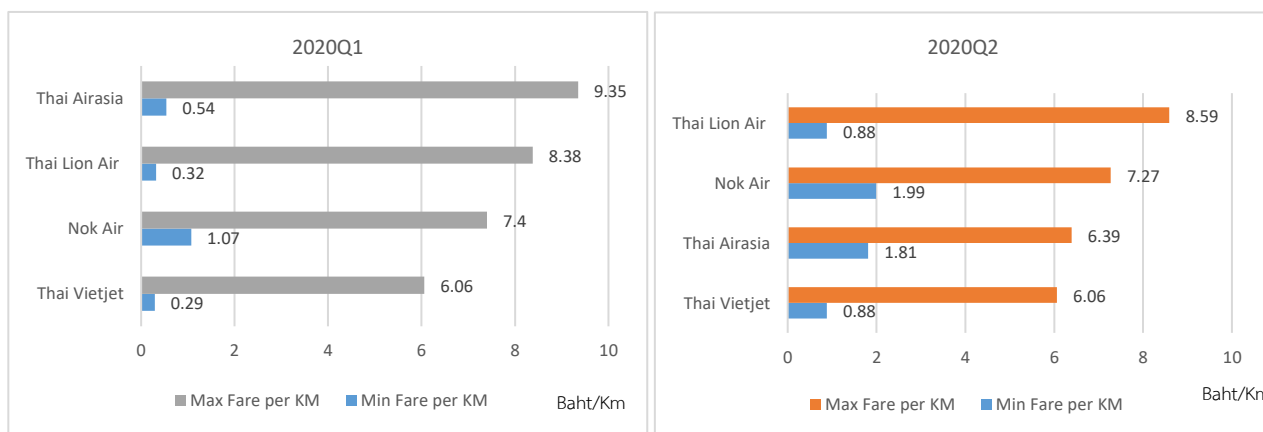
- จะเห็นได้ว่า ค่าโดยสารสูงสุดของกลุ่มเส้นทางที่มีเพดาน 13 บาทต่อกิโลเมตรในไตรมาส 2/2563 ปรับเพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนไม่มากนัก แม้ว่าความต้องการเดินทางลดลงจากสถานการณ์การระบาดของโรคโควิด 19 เนื่องจากสายการบินที่ให้บริการในเส้นทางกลุ่มนี้จะต้องปรับตัวแข่งขันกับสายการบินที่ให้บริการแบบต้นทุนต่ำ จึงไม่สามารถปรับเพิ่มค่าโดยสารได้มากนัก

5.4 กลุ่มเส้นทางและบริการที่กำหนดเพดานค่าโดยสารไม่เกิน 9.40 บาทต่อกิโลเมตร

จากภาพที่ 14 และ 15 แสดงค่าโดยสารสูงสุดและต่ำสุดต่อกิโลเมตรของสายการบินที่ให้บริการในกลุ่มเส้นทางที่ควบคุมค่าโดยสารระยะทางบินเกิน 300 กิโลเมตร และมีการให้บริการแบบต้นทุนต่ำ ซึ่งกำหนดเพดานค่าโดยสาร 9.40 บาทต่อกิโลเมตร โดยมีสายการบินให้บริการจำนวน 4 ราย ได้แก่ นกแอร์ ไทยแอร์เอเชีย ไทยไลอ้อนแอร์ และไทยเวียดเจ็ท สรุปผลการวิเคราะห์ ดังนี้

เมื่อพิจารณาค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรของเส้นทางที่มีเพดานไม่เกิน 9.40 บาทต่อกิโลเมตร ในไตรมาส 2/2563 พบว่า ไทยไลอ้อนแอร์ เรียกเก็บค่าโดยสารสูงสุดมากที่สุดเท่ากับ 8.59 บาทต่อกิโลเมตร รองลงมาคือ นกแอร์ ไทยแอร์เอเชีย และไทยเวียตเจ็ท ซึ่งเก็บค่าโดยสารสูงสุดเท่ากับ 7.27 บาทต่อกิโลเมตร 6.39 บาทต่อกิโลเมตร และ 6.06 บาทต่อกิโลเมตร ตามลำดับ ส่วนค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรในไตรมาส 2/2563 พบว่า ไทยไลอ้อนแอร์และไทยเวียตเจ็ท เรียกเก็บค่าโดยสารต่ำสุดน้อยที่สุดเท่ากับ 0.88 บาทต่อกิโลเมตร รองลงมาคือ ไทยแอร์เอเชีย และนกแอร์ เรียกเก็บค่าโดยสารต่ำสุดเท่ากับ 1.81 บาทต่อกิโลเมตร และ 1.99 บาทต่อกิโลเมตร ตามลำดับ

ภาพที่ 14 เปรียบเทียบค่าโดยสารต่อกิโลเมตรระหว่างสายการบินที่ให้บริการเส้นทางที่ควบคุมค่าโดยสาร และมีระยะทางบินเกิน 300 กิโลเมตร (กลุ่มเส้นทางที่ให้บริการโดยสายการบินแบบต้นทุนต่ำ เพดานค่าโดยสารไม่เกิน 9.40 บาทต่อกิโลเมตร) ไตรมาส 1/2563 และไตรมาส 2/2563 (OoO)



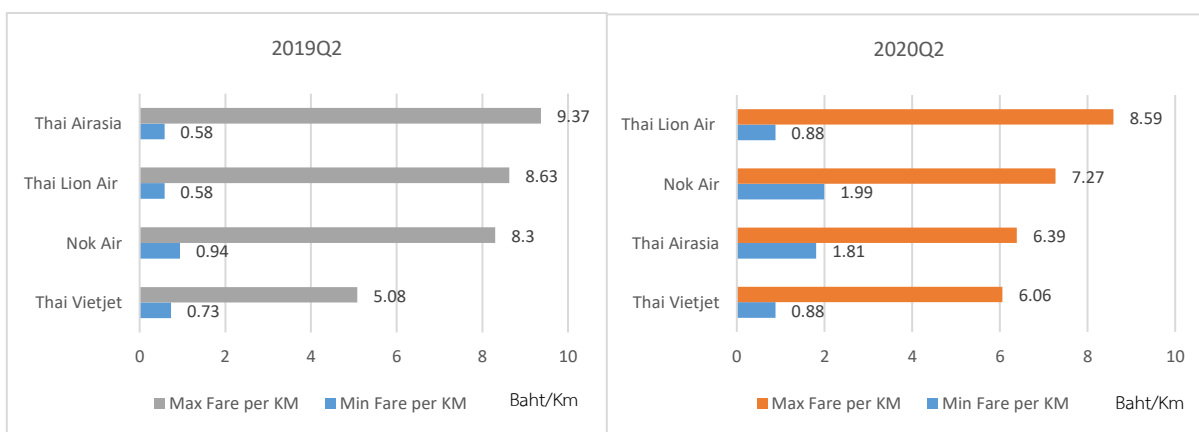
ที่มา: รวบรวมจากเว็บไซต์ของสายการบิน

- เมื่อเปรียบเทียบค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรของกลุ่มเส้นทางที่มีเพดาน 9.40 บาทต่อกิโลเมตร ในไตรมาสปัจจุบันกับไตรมาสก่อน พบว่า ไทยแอร์เอเชียปรับลดค่าโดยสารสูงสุดมากที่สุด 2.96 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 31.7 รองลงมาคือ นกแอร์ ซึ่งค่าโดยสารสูงสุดลดลงเท่ากับ 0.13 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 1.8 สำหรับไทยไลอ้อนแอร์มีค่าโดยสารสูงสุดเพิ่มขึ้น 0.21 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 2.5 ส่วนไทยเวียตเจ็ทยังคงมีค่าโดยสารสูงสุดเท่ากับไตรมาสก่อน ซึ่งภาพรวมการเปลี่ยนแปลงค่าโดยสารสูงสุดของเส้นทางกลุ่มนี้ในไตรมาส 2/2563 ลดลงจากไตรมาสก่อนหน้า

- เมื่อเปรียบเทียบค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรของกลุ่มเส้นทางที่มีเพดาน 9.40 บาทต่อกิโลเมตร ในไตรมาสปัจจุบันกับไตรมาสก่อน พบว่า ทุกสายการบินมีค่าโดยสารต่ำสุดปรับเพิ่มสูงขึ้น โดยพบว่าไทยแอร์เอเชีย มีค่าโดยสารต่ำสุดเพิ่มขึ้น 1.27 บาทต่อกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 235.2 รองลงมาได้แก่ ไทยเวียตเจ็ท ไทยไลอ้อนแอร์ และนกแอร์ ซึ่งปรับค่าโดยสารต่ำสุดเพิ่มขึ้น 0.92 บาทต่อกิโลเมตร 0.59 บาทต่อกิโลเมตร และ 0.56 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 203.4 175.0 และ 86.0 ตามลำดับ ทำให้ภาพรวมของค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรของเส้นทางกลุ่มนี้ในไตรมาส 1/2563 ปรับเพิ่มจากไตรมาสก่อนหน้า

- จะเห็นได้ว่า ค่าโดยสารต่อกิโลเมตรของกลุ่มเส้นทางที่มีเพดาน 9.40 บาทต่อกิโลเมตร ประจำไตรมาส 2/2563 ในภาพรวมมีความหลากหลายของค่าโดยสารลดลง ซึ่งอาจเกิดจากการลดจำนวนเที่ยวบินให้สอดคล้องกับปริมาณความต้องการเดินทางภายในประเทศในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด 19 ประกอบกับมาตรการการเว้นระยะห่างทางสังคม (Social Distancing) ซึ่งสายการบินต้องจัดที่นั่งให้ผู้โดยสารแบบเว้นที่นั่ง ทำให้อัตราบรรทุกผู้โดยสารสูงสุดที่สายการบินสามารถให้บริการในแต่ละเที่ยวบินลดลงร้อยละ 30 ส่งผลให้ต้นทุนต่อที่นั่งและต้นทุนต่อผู้โดยสารเพิ่มสูงขึ้น สายการบินจึงไม่สามารถกำหนดค่าโดยสารที่หลากหลายได้

ภาพที่ 15 เปรียบเทียบค่าโดยสารต่อกิโลเมตรระหว่างสายการบินที่ให้บริการเส้นทางที่ควบคุมค่าโดยสาร ซึ่งมีระยะทางบินเกิน 300 กิโลเมตร (กลุ่มเส้นทางที่ให้บริการโดยสายการบินแบบต้นทุนต่ำ เพดานค่าโดยสารไม่เกิน 9.40 บาทต่อกิโลเมตร) ไตรมาส 2/2562 และไตรมาส 2/2563 (YoY)



ที่มา: รวบรวมจากเว็บไซต์ของสายการบิน

- เมื่อเปรียบเทียบค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรของกลุ่มเส้นทางที่มีเพดานค่าโดยสาร 9.40 บาทต่อกิโลเมตรในไตรมาส 2/2563 กับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน พบว่า ทุกสายการบินมีค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรลดลง ยกเว้นไทยเวียดเจ็ทที่มีค่าโดยสารสูงสุดเพิ่มขึ้น โดยค่าโดยสารสูงสุดของไทยแอร์เอเชียลดลงจากปีก่อนมากที่สุดเท่ากับ 1.99 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 31.8 รองลงมาคือ นกแอร์ลดลงเท่ากับ 1.03 บาทต่อกิโลเมตร และไทยไลอ้อนแอร์ลดลง 0.04 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 12.4 และ 0.5 ส่วนไทยเวียดเจ็ทมีค่าโดยสารสูงสุดเพิ่มขึ้น 0.98 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 19.3

- เมื่อเปรียบเทียบค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรของกลุ่มเส้นทางที่มีเพดานค่าโดยสาร 9.40 บาทต่อกิโลเมตรในไตรมาส 2/2563 กับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน พบว่า ทุกสายการบินมีการปรับเพิ่มค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตร โดยไทยแอร์เอเชียปรับเพิ่มมากที่สุด 1.23 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 212.1 รองลงมาคือ นกแอร์ ไทยไลอ้อนแอร์ และไทยเวียดเจ็ท ซึ่งปรับค่าโดยสารต่ำสุดเพิ่มขึ้น 1.05 บาทต่อกิโลเมตร 0.30 บาทต่อกิโลเมตร และ 0.15 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 111.7 51.7 และ 20.5 ตามลำดับ

- จะเห็นได้ว่า สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด 19 ซึ่งส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจในช่วงไตรมาส 2/2563 ทำให้ลักษณะของค่าโดยสารของกลุ่มเส้นทางที่มีเพดาน 9.40 บาทต่อกิโลเมตร มีระดับค่าโดยสารที่ค่อนข้างเกาะกลุ่มมากกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน ซึ่งเป็นผลจากการปรับลดและยกเลิกเที่ยวบินจากปริมาณความต้องการเดินทางที่ลดลง รวมทั้งการที่สายการบินต้องดำเนินการตามมาตรการป้องกันการระบาดของโรคโควิด 19 ทำให้ต้นทุนการให้บริการสูงขึ้น จึงไม่สามารถกำหนดค่าโดยสารในระดับค่าโดยสารที่ต่ำหรือสูงมากเกินไปได้

6. สรุปภาพรวมสถานการณ์ค่าโดยสารภายในประเทศไตรมาส 2/2563

จากสถานการณ์ระบาดของโรคโควิด 19 ในประเทศไทยตั้งแต่เดือนมีนาคม 2563 ทำให้สายการบินที่ให้บริการเส้นทางภายในประเทศหยุดให้บริการเป็นส่วนใหญ่ในช่วงเดือนมีนาคม และเริ่มทยอยกลับมาให้บริการบางส่วนในเดือนพฤษภาคม ซึ่งสายการบินจะต้องปฏิบัติตามข้อบังคับด้านสุขอนามัย เช่น การทำความสะอาดภายในเครื่อง การกำหนดให้ลูกเรือและพนักงานสวมหน้ากากอนามัยขณะให้บริการ การปรับกระบวนการให้บริการเพื่อเว้นระยะห่างทางสังคม (Social Distancing) และการลดจำนวนที่นั่งให้บริการในเที่ยวบินเหลือร้อยละ 70 เพื่อเว้นระยะระหว่างผู้โดยสาร เป็นต้น โดยปัจจัยเหล่านี้ส่งผลให้ต้นทุนการให้บริการแต่ละเที่ยวบินเพิ่มสูงขึ้น ในขณะที่จำนวนเที่ยวบินและเส้นทางบินที่ให้บริการ รวมทั้งจำนวนผู้โดยสารลดลงอย่างมาก อันเป็นสถานการณ์ไม่ปกติที่ส่งผลให้สถานการณ์ค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศในไตรมาส 2/2563 มีความผันผวน

ผลการตรวจสอบสถานการณ์การแข่งขันด้านราคาเส้นทางภายในประเทศไตรมาส 2/2563 พบว่า กลุ่มเส้นทางที่ไม่ควบคุมค่าโดยสาร มีค่าโดยสารสูงสุดอยู่ที่ 1,950 บาท ได้แก่ เส้นทางหาดใหญ่ – อุดรธานี และกลับ มีสายการบินให้บริการ 1 ราย คือ ไทยไลอ้อนแอร์ ส่วนเส้นทางที่มีค่าโดยสารต่ำสุดมีราคาเท่ากับ 650 บาท ได้แก่ เส้นทางเชียงใหม่ – อุตะกา และกลับ ให้บริการโดยไทยไลอ้อนแอร์เช่นเดียวกัน

ในกลุ่มเส้นทางที่มีระยะทางบินไม่เกิน 300 กิโลเมตร และมีการเดินทางภาคพื้นไม่สะดวก ซึ่งเพดานค่าโดยสารมาตรฐานกำหนดไว้ที่ 22 บาทต่อกิโลเมตร มีการให้บริการเพียง 4 เส้นทางในไตรมาส 2/2563 จากปกติมีการให้บริการจำนวน 10 เส้นทาง ผลการตรวจสอบพบว่า มีสายการบินให้บริการเพียงรายเดียว ได้แก่ บางกอกแอร์เวย์ส โดยเส้นทางตราด – สุวรรณภูมิ มีค่าโดยสารสูงสุดเท่ากับ 4,920 บาทต่อเที่ยว หรือ 18.85 บาทต่อกิโลเมตร และเส้นทางเดียวกันมีค่าโดยสารต่ำสุด เท่ากับ 1,930 บาทต่อเที่ยว หรือ 7.39 บาทต่อกิโลเมตร

เส้นทางที่ควบคุมค่าโดยสาร ที่มีระยะทางบินเกินกว่า 300 กิโลเมตร และมีการให้บริการแบบเต็มรูปแบบ ซึ่งกำหนดเพดานค่าโดยสารไม่เกิน 13 บาทต่อกิโลเมตร มีจำนวน 26 เส้นทาง โดยมีสายการบินให้บริการจำนวน 2 ราย ได้แก่ บางกอกแอร์เวย์ส และไทยสมายล์ เมื่อพิจารณาค่าโดยสารสูงสุดในไตรมาส 2/2563 พบว่า เส้นทางสมุย – กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) เป็นเส้นทางที่มีค่าโดยสารสูงสุดเท่ากับ 5,690 บาท โดยมีสายการบินให้บริการจำนวน 1 ราย ในขณะที่เส้นทางที่มีค่าโดยสารต่ำสุด คือ เส้นทางภูเก็ต – กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) มีค่าโดยสารเท่ากับ 1,330 บาท โดยมีสายการบินให้บริการจำนวน 1 รายเช่นกัน

เส้นทางที่ควบคุมค่าโดยสาร ที่มีระยะทางบินเกินกว่า 300 กิโลเมตร และมีการให้บริการแบบต้นทุนต่ำ ซึ่งกำหนดเพดานค่าโดยสารไม่เกิน 9.40 บาทต่อกิโลเมตร มีจำนวน 56 เส้นทาง โดยมีสายการบินให้บริการจำนวน 4 ราย ได้แก่ นกแอร์ ไทยแอร์เอเชีย ไทยไลอ้อนแอร์ และไทยเวียดเจ็ท เมื่อพิจารณาค่าโดยสารสูงสุดในไตรมาสนี้ พบว่า เส้นทางที่มีค่าโดยสารสูงสุด คือ เส้นทางหาดใหญ่ – กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) มีค่าโดยสารเท่ากับ 4,875 บาท โดยเส้นทางดังกล่าวมีสายการบินให้บริการ 3 ราย ส่วนค่าโดยสารต่ำสุดของเส้นทางกลุ่มนี้เท่ากับ 586 บาท ได้แก่ เส้นทางกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) – กระบี่ โดยมีสายการบินให้บริการ 1 ราย นอกจากนี้ ผลการตรวจสอบติดตามค่าโดยสารในกลุ่มนี้ผ่านเว็บไซต์ของสายการบิน พบว่า มีการจำหน่ายบัตรโดยสารที่มีค่าโดยสารต่ำกว่า 1 บาทต่อกิโลเมตร จำนวน 5 เส้นทาง ลดลงจากไตรมาสก่อนซึ่งมีจำนวนถึง 41 เส้นทาง

จากข้อมูล ณ ไตรมาส 2/2563 พบว่า ทุกสายการบินลดจำนวนเส้นทางให้บริการ จำนวนเที่ยวบิน และจำนวนที่นั่ง เนื่องจากผลกระทบของสถานการณ์ระบาดของโรคโควิด 19 ซึ่งเมื่อพิจารณาความสามารถในการให้บริการ พบว่า ไทยแอร์เอเชียและนกแอร์มีสัดส่วนเส้นทางเท่ากันที่ร้อยละ 25 ในขณะที่ไทยแอร์เอเชียยังคงเป็นผู้นำตลาดในด้านจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์และจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์ โดยในไตรมาสนี้ไทยแอร์เอเชียมีจำนวน

เที่ยวบินต่อสัปดาห์สูงสุด 351 เที่ยวบิน ลดลงจากไตรมาสก่อนร้อยละ 78.6 และมีจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์ 63,122 ที่นั่ง ลดลงจากไตรมาสก่อนร้อยละ 76.9 รองลงมาคือ นกแอร์ มีจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์ 322 เที่ยวบิน ลดลงจากไตรมาสก่อนร้อยละ 70.2 และมีจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์ 51,105 ที่นั่ง ลดลงจากไตรมาสก่อนร้อยละ 65.6 ซึ่งอาจสะท้อนการปรับตัวของสายการบินตามสถานการณ์ไม่ปกติทั่วโลกในภาวะโรคระบาดโควิด 19

ตารางที่ 6 สรุปการเปลี่ยนแปลงค่าโดยสารสูงสุด – ต่ำสุดเส้นทางบินภายในประเทศ ไตรมาส 2/2563 เมื่อเทียบกับไตรมาส 1/2563

ค่าโดยสาร	จำนวนเส้นทางที่ค่าโดยสารเพิ่ม	ร้อยละการเพิ่มขึ้นมากที่สุด	จำนวนเส้นทางที่ค่าโดยสารลด	ร้อยละการลดลงมากที่สุด	จำนวนเส้นทางที่ค่าโดยสารไม่เปลี่ยนแปลง
ค่าโดยสารสูงสุด	17	+54%	58	-80%	5
ค่าโดยสารต่ำสุด	73	+515%	5	-29%	2

เมื่อพิจารณาการเปลี่ยนแปลงค่าโดยสารเส้นทางบินภายในประเทศในไตรมาส 2/2563 เทียบกับไตรมาส 1/2563 พบว่า ในภาพรวมค่าโดยสารในไตรมาส 2/2563 **เพิ่มขึ้น**จากไตรมาส 1/2563 โดยค่าโดยสารสูงสุดเพิ่มขึ้นมีจำนวน 17 เส้นทาง และเส้นทางที่มีค่าโดยสารต่ำสุดเพิ่มขึ้นจำนวน 73 เส้นทาง โดยเพิ่มขึ้นสูงสุดประมาณร้อยละ 515 ได้แก่ เส้นทางเชียงราย – กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) และเชียงใหม่ – กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) ส่วนเส้นทางที่ค่าโดยสารสูงสุดลดลงมีจำนวน 58 เส้นทาง และเส้นทางที่ค่าโดยสารต่ำสุดลดลงมีจำนวน 5 เส้นทาง โดยลดต่ำสุดประมาณร้อยละ 80 ในขณะที่เส้นทางที่ค่าโดยสารสูงสุดไม่เปลี่ยนแปลงรวม มีจำนวน 5 เส้นทาง และเส้นทางที่ค่าโดยสารต่ำสุดไม่เปลี่ยนแปลงมีจำนวน 2 เส้นทาง ทั้งนี้ ในไตรมาส 3/2563 ทิศทางการเปลี่ยนแปลงค่าโดยสารจากไตรมาส 2/2563 **ภาพรวมยังไม่ชัดเจน** โดยมีปัจจัยบวกจากการใช้นโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจภายในประเทศของรัฐบาลผ่านมาตรการทางการเงิน “เที่ยวบินสุข” โดยใช้แพ็คเกจ “เราเที่ยวด้วยกัน” โดยรัฐบาลจ่ายเงินสมทบค่าโดยสารเครื่องบินเส้นทางภายในประเทศสูงสุด 1,000 บาทต่อบัตรโดยสารไป/กลับ ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม - สิงหาคม 2563 และในช่วงเดือนกันยายน - ตุลาคม 2563 เพิ่มเงินสมทบค่าบัตรโดยสารสูงสุดเป็น 2,000 บาทต่อบัตรโดยสารไป/กลับ ซึ่งอาจทำให้สายการบินเพิ่มค่าโดยสารในเส้นทางเชื่อมโยงเมืองท่องเที่ยว อย่างไรก็ตาม ปัจจัยลบอันเนื่องมาจากนักท่องเที่ยวต่างชาติยังไม่สามารถเดินทางเข้ามายังประเทศไทยได้อันเนื่องมาจากผลกระทบของโรคโควิด 19 ส่งผลให้สายการบินไม่สามารถเพิ่มค่าโดยสารสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติที่มีกำลังซื้อสูงได้ และอาจต้องลดค่าโดยสารเพื่อกระตุ้นการใช้บริการของกลุ่มผู้โดยสารที่มีกำลังซื้อน้อย ดังนั้น จึงไม่สามารถคาดการณ์ทิศทางการเปลี่ยนแปลงค่าโดยสารในไตรมาส 3/2563 ได้อย่างชัดเจน

กองอัตราค่าบริการ
ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
สิงหาคม 2563