CAAT

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

The Civil Aviation Authority of Thailand

รายงานสถานการณ์ค่าโดยสาร เส้นทางภายในประเทศ

ไตรมาส 2 ปี 2564

รายงานสถานการณ์ค่าโดยสารเส้นทางบินภายในประเทศ ไตรมาส 2 ปี 2564

การกำกับดูแลค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศมีการกำหนดเพดานค่าโดยสารแยกระหว่างบริการต้นทุนต่ำ (Low Cost Service) และบริการเต็มรูปแบบ (Full Service) ในกลุ่มเส้นทางที่มีการแข่งขันสูง เพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาการตลาดของอุตสาหกรรมการบิน โดยหลักเกณฑ์สำหรับการกำกับดูแลค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศ เป็นไปตามประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่งในเส้นทางบินภายในประเทศ พ.ศ. 2561 ประกาศ ณ วันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ. 2561 โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 16 มกราคม 2562 โดยสรุปกลุ่มเส้นทางและอัตราค่าโดยสารสูงสุด ดังนี้

กลุ่มที่ 1 กลุ่มที่ไม่ควบคุมค่าโดยสาร ได้แก่

1. เส้นทางบินที่มีระยะทางบินไม่เกิน 300 กิโลเมตร ซึ่งมีการเดินทางภาคพื้นสะดวก
2. เส้นทางบินซึ่งเป็นเส้นทางบินเชื่อมระหว่างภาคโดยไม่แวะท่าอากาศยานในกรุงเทพฯ

กลุ่มที่ 2 กลุ่มที่ควบคุมค่าโดยสาร ได้แก่

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

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

2.2 สำหรับบริการต้นทุนต่ำ (Low Cost) สายการบินสามารถกำหนดค่าโดยสารชั้นประหยัดได้ไม่เกิน 9.40 บาทต่อกิโลเมตร ซึ่งสายการบินจัดบริการให้ผู้โดยสารน้อยกว่าบริการเต็มรูปแบบ

ทั้งนี้ สายการบินสามารถเพิ่มราคาชั้นธุรกิจได้ไม่เกินร้อยละ 30 ของเพดานค่าโดยสารชั้นประหยัด

ในการติดตามตรวจสอบการเรียกเก็บค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศโดยรวบรวมข้อมูลจากเว็บไซต์ของสายการบินที่ให้บริการทั้งหมด 6 ราย ได้แก่ บางกอกแอร์เวย์ส ไทยสมายล์ ไทยแอร์เอเชีย นกแอร์ ไทยไลอ้อนแอร์ และไทยเวียตเจ็ท โดยผลจากสถานการณ์การระบาดของโรคโควิด 19 ทีมีความรุนแรงมากขึ้นตั้งแต่ปลายเดือนเมษายน 2564 จนทำให้ความต้องการเดินทางลดลงและสายการบินมีการลดจำนวนเที่ยวบินให้สอดคล้องกับจำนวนผู้โดยสาร ซึ่งสถานการณ์ระบาดของโรคโควิด 19 ยังคงเป็นปัจจัยหลักที่มีผลต่อสถานการณ์ค่าโดยสารเส้นทางบินภายในประเทศ ไตรมาส 2/2564

จากการรวบรวมข้อมูลในช่วงไตรมาส 2/2564 สามารถสรุปสถานการณ์ค่าโดยสารของเส้นทางแต่ละกลุ่มตามหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารของผู้ประกอบการขนส่งสำหรับอากาศยานขนส่งภายในประเทศได้ดังนี้

1. สถานการณ์ค่าโดยสารเส้นทางบินกลุ่มที่ไม่ควบคุมค่าโดยสาร

เส้นทางบินที่ไม่ควบคุมค่าโดยสารมีจำนวน 36 เส้นทาง โดยมีสายการบินให้บริการ 4 ราย ได้แก่

- ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการ 28 เส้นทาง
- ไทยสมายล์ ให้บริการ 2 เส้นทาง
- นกแอร์ ให้บริการ 6 เส้นทาง
- ไทยไลอ้อนแอร์ ให้บริการ 4 เส้นทาง

โดยมีข้อมูลการแข่งขันค่าโดยสารในเส้นทางกลุ่มที่ไม่ควบคุมราคา รายละเอียดดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ค่าโดยสารและจำนวนเที่ยวบินของสายการบินในกลุ่มเส้นทางบินที่ไม่ควบคุมค่าโดยสารไตรมาส 2/2564

หน่วย:บาท

Origin	Destination	Airline	Min Fare	Min Fare/km	Max Fare	Max Fare/km	Average of flights a day (เที่ยวบิน)
Chiang Mai	Hat Yai	Thai Airasia	4,704	3.52	5,174	3.87	1
	Hua Hin	Thai Airasia	2,295	3.15	2,367	3.25	1
	Khon Kaen	Nok Air	2,055	4.24	2,055	4.24	1
		Thai Airasia	1,339	2.76	2,367	4.88	2
	Krabi	Thai Airasia	3,529	2.86	4,610	3.74	2
	Nakhon Si Thammarat	Thai Smile	1,895	1.56	4,150	3.42	1
	Phuket	Thai Airasia	2,648	2.10	5,825	4.61	2
	Surat Thani	Thai Airasia	2,274	2.03	3,940	3.52	1
	Ubon Ratchathani	Nok Air	1,914	2.58	3,223	4.34	1
	Udon Thani	Nok Air	2,195	4.74	2,382	5.14	2
	U-Tapao	Thai Airasia	1,059	1.49	1,884	2.66	2
		Thai Lion Air	300	0.42	2,000	2.82	1
Hat Yai	Chiang Mai	Thai Airasia	3,302	2.47	3,632	2.71	1
	Khon Kaen	Thai Airasia	2,274	1.90	6,099	5.10	1
	Udon Thani	Thai Lion Air	700	0.61	2,900	2.51	1
	U-Tapao	Thai Airasia	872	1.31	1,433	2.15	1
Hua Hin	Chiang Mai	Thai Airasia	1,573	2.16	1,760	2.41	1
	Udon Thani	Thai Airasia	460	0.74	1,106	1.79	1
Khon Kaen	Chiang Mai	Nok Air	1,354	2.79	1,354	2.79	1
		Thai Airasia	919	1.89	1,573	3.24	2
	Hat Yai	Thai Airasia	2,040	1.71	2,964	2.48	1
	Phuket	Thai Airasia	5,498	4.90	5,498	4.90	1
Krabi	Chiang Mai	Thai Airasia	2,040	1.65	7,590	6.16	2
Nakhon Si Thammarat	Chiang Mai	Thai Smile	2,285	1.88	4,150	3.42	1
Phuket	Chiang Mai	Thai Airasia	3,021	2.39	4,351	3.45	2
	Khon Kaen	Thai Airasia	3,021	2.70	3,021	2.70	1
	Udon Thani	Thai Airasia	1,807	1.57	5,996	5.20	1
	U-Tapao	Thai Airasia	872	1.42	872	1.42	1
Surat Thani	Chiang Mai	Thai Airasia	1,760	1.57	2,552	2.28	1

Origin	Destination	Airline	Min Fare	Min Fare/km	Max Fare	Max Fare/km	Average of flights a day (เที่ยวบิน)
Ubon Ratchathani	Chiang Mai	Nok Air	2,149	2.89	2,709	3.65	1
Udon Thani	Chiang Mai	Nok Air	2,428	5.24	2,615	5.65	2
	Hat Yai	Thai Lion Air	700	0.61	2,900	2.51	1
	Hua Hin	Thai Airasia	1,106	1.79	1,479	2.39	1
	Phuket	Thai Airasia	1,807	1.57	2,367	2.05	1
	U-Tapao	Thai Airasia	1,421	2.37	1,760	2.94	1
U-Tapao	Chiang Mai	Thai Airasia	720	1.01	1,760	2.48	2
		Thai Lion Air	300	0.42	2,000	2.82	1
	Hat Yai	Thai Airasia	919	1.38	919	1.38	1
	Phuket	Thai Airasia	1,106	1.80	1,106	1.80	1
	Udon Thani	Thai Airasia	1,106	1.85	1,106	1.85	1

จากการติดตามข้อมูลค่าโดยสารทางเว็บไซต์ของสายการบินที่ให้บริการในกลุ่มเส้นทางบินที่ไม่ควบคุมค่าโดยสารไตรมาส 2/2564 พบว่า เส้นทางที่มีค่าโดยสารสูงสุด มีราคาเท่ากับ 7,590 บาทต่อเที่ยว ได้แก่ เส้นทางกระบี่ - เชียงใหม่ มีสายการบินให้บริการเพียงรายเดียว ได้แก่ ไทยแอร์เอเชีย ส่วนเส้นทางที่มีค่าโดยสารต่ำสุด มีราคาเท่ากับ 300 บาทต่อเที่ยว ได้แก่ อู่ตะเภา – เชียงใหม่ และกลับ มีสายการบินให้บริการ 2 ราย ได้แก่ ไทยไลอ้อนแอร์ และไทยแอร์เอเชีย แต่เมื่อพิจารณาค่าโดยสารต่อกิโลเมตรจะพบว่าเส้นทางกระบี่ - เชียงใหม่ เป็นเส้นทางที่มีค่าโดยสารต่อกิโลเมตรสูงที่สุดเท่ากับ 6.16 บาทต่อกิโลเมตร ส่วนเส้นทางที่มีค่าโดยสารต่อกิโลเมตรต่ำสุด ได้แก่ เส้นทางอู่ตะเภา – เชียงใหม่ และกลับ ซึ่งมีค่าโดยสารอยู่ที่ 0.42 บาทต่อกิโลเมตร ให้บริการโดยไทยไลอ้อนแอร์

สำหรับเส้นทางบินที่มีการแข่งขันสูงสุดในกลุ่มนี้มีจำนวน 4 เส้นทาง ได้แก่

(1) เชียงใหม่ – ขอนแก่น มีสายการบินให้บริการ 2 ราย ได้แก่ ไทยแอร์เอเชีย และนกแอร์ ให้บริการ 1 เที่ยวบินต่อวัน โดยสายการบินที่มีค่าโดยสารสูงสุดและต่ำสุด คือ ไทยแอร์เอเชีย มีค่าโดยสารสูงสุดเท่ากับ 2,367 บาท หรือ 4.88 บาทต่อกิโลเมตร และต่ำสุดเท่ากับ 1,339 บาท หรือ 2.76 บาทต่อกิโลเมตร

(2) เชียงใหม่ - อู่ตะเภา มีสายการบินให้บริการ 2 ราย ได้แก่ ไทยแอร์เอเชีย และไทยไลอ้อนแอร์ ให้บริการ 1 เที่ยวบินต่อวัน โดยสายการบินที่มีค่าโดยสารสูงสุดและต่ำสุด คือ ไทยไลอ้อนแอร์ มีค่าโดยสารสูงสุดเท่ากับ 2,000 บาท หรือ 2.82 บาทต่อกิโลเมตร และมีค่าโดยสารต่ำสุดเท่ากับ 300 บาท หรือ 0.42 บาทต่อกิโลเมตร

(3) ขอนแก่น - เชียงใหม่ มีสายการบินให้บริการ 2 ราย ได้แก่ ไทยแอร์เอเชีย และนกแอร์ ให้บริการ 1 เที่ยวบินต่อวัน โดยสายการบินที่มีค่าโดยสารสูงสุดและต่ำสุด คือ ไทยแอร์เอเชีย มีค่าโดยสารสูงสุดเท่ากับ 1,573 บาท หรือ 3.24 บาทต่อกิโลเมตร และต่ำสุดเท่ากับ 919 บาท หรือ 1.89 บาทต่อกิโลเมตร

(4) อู่ตะเภา - เชียงใหม่ มีสายการบินให้บริการ 2 ราย ได้แก่ ไทยแอร์เอเชีย และไทยไลอ้อนแอร์ ให้บริการ 1 เที่ยวบินต่อวัน โดยสายการบินที่มีค่าโดยสารสูงสุดและต่ำสุดของทั้ง 2 เส้นทาง คือ ไทยไลอ้อนแอร์ มีค่าโดยสารสูงสุดเท่ากับ 2,000 บาท หรือ 2.82 บาทต่อกิโลเมตร และมีค่าโดยสารต่ำสุดเท่ากับ 300 บาท หรือ 0.42 บาทต่อกิโลเมตร

2. สถานการณ์ค่าโดยสารเส้นทางบินที่ควบคุมค่าโดยสาร โดยมีระยะทางบินไม่เกิน 300 กิโลเมตร และมีการเดินทางภาคพื้นไม่สะดวก

เส้นทางบินที่มีระยะทางบินไม่เกิน 300 กิโลเมตร และมีการเดินทางภาคพื้นไม่สะดวก ซึ่งกำหนดเพดานค่าโดยสาร 22 บาทต่อกิโลเมตร มีการให้บริการในไตรมาส 2/2564 จำนวน 4 เส้นทาง โดยเส้นทางบินกลุ่มนี้มีสายการบินให้บริการ 1 ราย คือ บางกอกแอร์เวย์ส ซึ่งมีข้อมูลค่าโดยสารดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ค่าโดยสารและจำนวนเที่ยวบินของสายการบินในเส้นทางบินที่ควบคุมค่าโดยสารซึ่งมีระยะทางบินไม่เกิน 300 กิโลเมตร และมีการเดินทางภาคพื้นไม่สะดวก ไตรมาส 2/2564

หน่วย : บาท

Origin	Destination	Airline	Min Fare	Min Fare/KM	Max Fare	Max Fare/KM	Average of Flights a day (เที่ยวบิน)
Hat Yai	Phuket	Bangkok Airways	3,620	13.61	3,620	13.61	1
Phuket	Hat Yai	Bangkok Airways	2,730	10.26	3,030	11.39	1
Suvarnabhumi	Trat	Bangkok Airways	2,980	11.42	4,020	15.40	1
Trat	Suvarnabhumi	Bangkok Airways	2,230	8.54	3,720	14.25	1

จากการตรวจสอบข้อมูลค่าโดยสารทางเว็บไซต์ของสายการบินที่ให้บริการในกลุ่มเส้นทางบินที่ควบคุมค่าโดยสารสูงสุดไว้ที่ 22 บาทต่อกิโลเมตร ประจำไตรมาส 2/2564 พบว่า เส้นทางที่ค่าโดยสารสูงสุดมากที่สุดในกลุ่มเส้นทางนี้คือ เส้นทางกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) - ตราด มีค่าโดยสารสูงสุดเท่ากับ 4,020 บาท หรือเท่ากับ 15.40 บาทต่อกิโลเมตร ส่วนเส้นทางที่ค่าโดยสารต่ำสุดน้อยที่สุดในกลุ่มเส้นทางนี้คือ เส้นทางตราด - กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) มีค่าโดยสารต่ำสุดเท่ากับ 2,230 บาท หรือเท่ากับ 8.54 บาทต่อกิโลเมตร

เมื่อพิจารณาการแข่งขันด้านราคาในกลุ่มเส้นทางบินนี้ในไตรมาส 2/2564 พบว่า สายการบินที่ให้บริการในกลุ่มเส้นทางนี้มีเฉพาะบางกอกแอร์เวย์สเพียงสายการบินเดียว จึงไม่มีการแข่งขันด้านราคาระหว่างสายการบิน อย่างไรก็ตาม เนื่องจากเส้นทางกลุ่มนี้มีระยะทางบินสั้นและมีความต้องการเดินทางไม่มาก ทำให้มีต้นทุนรวมเฉลี่ยต่อที่นั่งสูงกว่าเส้นทางกลุ่มอื่นๆ และขาดแรงจูงใจในการเข้าสู่ตลาดของสายการบินต้นทุนต่ำ

3. สถานการณ์ค่าโดยสารในกลุ่มเส้นทางที่ควบคุมค่าโดยสาร โดยมีระยะทางบินเกินกว่า 300 กิโลเมตร

3.1 เส้นทางบินที่ควบคุมค่าโดยสารซึ่งมีระยะทางบินเกินกว่า 300 กิโลเมตร และมีการให้บริการเต็มรูปแบบ

สายการบินจะต้องมีการจัดบริการพื้นฐาน โดยไม่คิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม อย่างน้อย 3 รายการ ได้แก่ น้ำหนักสัมภาระลงทะเบียนอย่างน้อย 20 กิโลกรัม บริการอาหารและเครื่องดื่ม และบริการเลือกที่นั่ง ซึ่งจะกำหนดเพดานค่าโดยสารเท่ากับ 13 บาทต่อกิโลเมตร โดยเส้นทางที่มีสายการบินให้บริการรูปแบบดังกล่าวมีจำนวน 34 เส้นทาง มีสายการบินให้บริการ 2 ราย ได้แก่

- บางกอกแอร์เวย์ส ให้บริการจำนวน 12 เส้นทาง
- ไทยสมายล์ ให้บริการจำนวน 28 เส้นทาง

โดยข้อมูลการแข่งขันค่าโดยสารในกลุ่มเส้นทางบินที่ควบคุมค่าโดยสารซึ่งมีระยะทางบินเกินกว่า 300 กิโลเมตร และให้บริการแบบเต็มรูปแบบ มีรายละเอียดดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ค่าโดยสารและจำนวนเที่ยวบินของสายการบินในเส้นทางบินที่ควบคุมค่าโดยสาร ซึ่งมีระยะทางบินเกิน 300 กิโลเมตร และให้บริการเต็มรูปแบบ ซึ่งมีเพดานค่าโดยสารเท่ากับ 13 บาทต่อกิโลเมตร ไตรมาส 2/2564

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	1,530	2.70	3,720	6.57	1.80
		Thai Smile	800	1.41	3,270	5.78	3.67
Chiang Rai	Suvarnabhumi	Thai Smile	800	1.19	3,400	5.04	1.83
Hat Yai	Suvarnabhumi	Thai Smile	1,000	1.29	4,140	5.36	2.83
Khon Kaen	Suvarnabhumi	Thai Smile	925	2.38	3,500	9.02	2.17
Krabi	Suvarnabhumi	Bangkok Airways	2,430	3.63	5,380	8.04	1.50
		Thai Smile	925	1.38	4,030	6.02	1.40
Lampang	Suvarnabhumi	Bangkok Airways	2,330	4.60	3,570	7.04	2.00
Loei	Suvarnabhumi	Thai Smile	825	1.92	2,420	5.64	1.00
Nakhon Phanom	Suvarnabhumi	Thai Smile	825	1.35	2,890	4.73	1.33
Nakhon Si Thammarat	Suvarnabhumi	Thai Smile	825	1.35	3,430	5.63	1.33
Nan	Suvarnabhumi	Thai Smile	825	1.49	2,980	5.40	1.50
Narathiwat	Suvarnabhumi	Thai Smile	925	1.09	4,170	4.93	1.00
Phuket	Suvarnabhumi	Bangkok Airways	3,080	4.41	5,430	7.78	1.75
		Thai Smile	900	1.29	4,100	5.87	3.00
Samui	Suvarnabhumi	Bangkok Airways	2,630	5.38	3,080	6.30	3.50
Sukhothai	Suvarnabhumi	Bangkok Airways	1,580	4.03	3,820	9.74	1.00
Surat Thani	Suvarnabhumi	Thai Smile	825	1.49	3,880	7.02	1.67
Suvarnabhumi	Chiang Mai	Bangkok Airways	1,330	2.35	3,720	6.57	1.80
		Thai Smile	800	1.41	3,900	6.89	3.33
	Chiang Rai	Thai Smile	800	1.19	4,000	5.93	1.67
	Hat Yai	Thai Smile	1,000	1.29	4,140	5.36	2.67
	Khon Kaen	Thai Smile	925	2.38	2,910	7.50	1.83
	Krabi	Bangkok Airways	2,480	3.71	5,430	8.12	1.50
		Thai Smile	925	1.38	4,030	6.02	1.40
	Lampang	Bangkok Airways	1,930	3.81	4,220	8.32	2.00
	Loei	Thai Smile	825	1.92	2,420	5.64	1.00
	Nakhon Phanom	Thai Smile	825	1.35	2,890	4.73	1.67

Origin	Destination	Airline	Min Fare	Min Fare/km	Max Fare	Max Fare/km	Average of flights a day (เที่ยวบิน)
	Nakhon Si Thammarat	Thai Smile	1,280	2.10	4,000	6.57	1.67
	Nan	Thai Smile	1,290	2.34	2,980	5.40	2.00
	Narathiwat	Thai Smile	1,350	1.60	4,170	4.93	1.00
	Phuket	Bangkok Airways	2,130	3.05	5,430	7.78	1.75
		Thai Smile	900	1.29	4,100	5.87	2.83
	Samui	Bangkok Airways	2,130	4.36	2,880	5.89	3.17
	Sukhothai	Bangkok Airways	1,830	4.67	4,720	12.04	1.33
	Surat Thani	Thai Smile	825	1.49	3,880	7.02	1.67
	Ubon Ratchathani	Thai Smile	825	1.70	3,600	7.44	1.67
	Udon Thani	Thai Smile	1,210	2.65	3,520	7.72	1.33
Ubon Ratchathani	Suvarnabhumi	Thai Smile	825	1.70	3,120	6.45	1.50
Udon Thani	Suvarnabhumi	Thai Smile	825	1.81	2,590	5.68	1.33

จากการติดตามข้อมูลค่าโดยสารทางเว็บไซต์ของสายการบินที่ให้บริการในกลุ่มเส้นทางบินที่ควบคุมค่าโดยสารที่มีระยะทางบินเกิน 300 กิโลเมตร และให้บริการเต็มรูปแบบ ซึ่งมีเพดานค่าโดยสาร 13 บาทต่อกิโลเมตร ไตรมาส 2/2564 พบว่า เส้นทางกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) – กระบี่/ภูเก็ต และภูเก็ต - กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) มีค่าโดยสารสูงสุดเท่ากับ 5,430 บาท ซึ่งบางกอกแอร์เวย์ส และไทยสมายล์ ให้บริการทั้ง 3 เส้นทางบิน ในขณะที่เส้นทางกรุงเทพฯ(สุวรรณภูมิ) – เชียงใหม่/เชียงราย มีค่าโดยสารต่ำสุดเท่ากับ 800 บาท โดยไทยสมายล์ให้บริการเพียงรายเดียว

เมื่อพิจารณาค่าโดยสารต่อกิโลเมตร พบว่า เส้นทางกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) – สุโขทัย มีค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรมากที่สุดเท่ากับ 12.04 บาทต่อกิโลเมตร ส่วนเส้นทางนราธิวาส - กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) มีค่าโดยสารต่อกิโลเมตรต่ำสุดน้อยที่สุดเท่ากับ 1.09 บาทต่อกิโลเมตร

ผลการติดตามตรวจสอบ ไม่พบการเรียกเก็บค่าโดยสารเกินเพดานที่สายการบินได้รับอนุมัติตามหลักเกณฑ์ฯ ส่วนเส้นทางบินที่มีการแข่งขันสูงโดยมีจำนวนเที่ยวบินรวมโดยเฉลี่ยต่อวันเกิน 5 เที่ยวบิน มีจำนวนทั้งสิ้น 4 เส้นทาง ซึ่งในแต่ละเส้นทางมีสายการบินที่ให้บริการเส้นทางละ 2 ราย ได้แก่ บางกอกแอร์เวย์ส และไทยสมายล์ โดยสรุปสถานการณ์การแข่งขันด้านราคา ดังนี้

(1) เชียงใหม่ - กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ): มีสายการบินให้บริการจำนวน 2 ราย ได้แก่ ไทยสมายล์ให้บริการเฉลี่ย 4 เที่ยวบินต่อวัน บางกอกแอร์เวย์ส ให้บริการเฉลี่ย 2 เที่ยวบินต่อวัน โดยบางกอกแอร์เวย์ส มีค่าโดยสารสูงสุดเท่ากับ 3,720 บาท หรือ 6.57 บาทต่อกิโลเมตร ในขณะที่ไทยสมายล์มีค่าโดยสารต่ำสุดเท่ากับ 800 บาท หรือ 1.41 บาทต่อกิโลเมตร

(2) ภูเก็ต – กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ): มีสายการบินให้บริการจำนวน 2 ราย ได้แก่ ไทยสมายล์ให้บริการเฉลี่ย 3 เที่ยวบินต่อวัน และบางกอกแอร์เวย์ส ให้บริการเฉลี่ย 2 เที่ยวบินต่อวัน โดยบางกอกแอร์เวย์ส มีค่าโดยสารสูงสุดเท่ากับ 5,430 บาท หรือ 7.78 บาทต่อกิโลเมตร ในขณะที่ไทยสมายล์มีค่าโดยสารต่ำสุดเท่ากับ 900 บาท หรือ 1.29 บาทต่อกิโลเมตร

(3) กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) - เชียงใหม่: มีสายการบินให้บริการจำนวน 2 ราย ได้แก่ ไทยสมายล์ให้บริการเฉลี่ย 4 เที่ยวบินต่อวัน และบางกอกแอร์เวย์ส ให้บริการเฉลี่ย 2 เที่ยวบินต่อวัน โดยไทยสมายล์มีค่าโดยสารสูงสุดเท่ากับ 3,900 บาท หรือ 6.89 บาทต่อกิโลเมตร และมีค่าโดยสารต่ำสุดเท่ากับ 900 บาท หรือ 1.29 บาทต่อกิโลเมตร

(4) กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) – ภูเก็ต: มีสายการบินให้บริการจำนวน 2 ราย ได้แก่ ไทยสมายล์ให้บริการเฉลี่ย 3 เที่ยวบินต่อวัน และบางกอกแอร์เวย์ส ให้บริการเฉลี่ย 2 เที่ยวบินต่อวัน โดยบางกอกแอร์เวย์สมีค่าโดยสารสูงสุดเท่ากับ 5,430 บาท หรือ 7.78 บาทต่อกิโลเมตร และมีค่าโดยสารต่ำสุดเท่ากับ 1,510 บาท หรือ 2.16 บาทต่อกิโลเมตร ในขณะที่ไทยสมายล์มีค่าโดยสารต่ำสุดเท่ากับ 900 บาท หรือ 1.29 บาทต่อกิโลเมตร

3.2 เส้นทางบินที่ควบคุมค่าโดยสารซึ่งมีระยะทางบินเกินกว่า 300 กิโลเมตร และมีการให้บริการแบบต้นทุนต่ำ

เส้นทางบินที่ให้บริการกลุ่มนี้กำหนดเพดานค่าโดยสารไว้ที่ 9.40 บาทต่อกิโลเมตร โดยเส้นทางบินที่มีสายการบินให้บริการแบบต้นทุนต่ำ มีจำนวน 72 เส้นทาง มีสายการบินให้บริการ 4 ราย ได้แก่

- นกแอร์ ให้บริการจำนวน 38 เส้นทาง
- ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการจำนวน 54 เส้นทาง
- ไทยไลอ้อนแอร์ ให้บริการจำนวน 24 เส้นทาง
- ไทยเวียตเจ็ท ให้บริการจำนวน 20 เส้นทาง

โดยข้อมูลการแข่งขันด้านราคาในกลุ่มเส้นทางบินที่ควบคุมค่าโดยสารซึ่งมีระยะทางบินเกินกว่า 300 กิโลเมตรสำหรับบริการแบบต้นทุนต่ำ รายละเอียดดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4 ค่าโดยสารและจำนวนเที่ยวบินของสายการบินในเส้นทางที่ควบคุมค่าโดยสารซึ่งมีระยะทางบินเกิน 300 กิโลเมตร และให้บริการแบบต้นทุนต่ำ ซึ่งมีเพดานค่าโดยสาร 9.40 บาทต่อกิโลเมตร ไตรมาส 2/2564

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	1,121	3.38	1,700	5.12	2
		Thai Airasia	1,162	3.50	1,573	4.74	2
Chiang Mai	Don Mueang	Nok Air	793	1.40	1,961	3.46	3
		Thai Airasia	461	0.81	1,713	3.03	5
		Thai Lion Air	500	0.88	1,900	3.36	3
	Suvarnabhumi	Thai Airasia	685	1.21	1,473	2.60	3
		Thai Vietjet	349	0.62	4,150	7.33	6
Chiang Rai	Don Mueang	Nok Air	886	1.31	1,774	2.63	2
		Thai Airasia	592	0.88	3,118	4.62	3
		Thai Lion Air	300	0.44	1,815	2.69	2
	Suvarnabhumi	Thai Vietjet	319	0.47	1,290	1.91	3
Chumpon	Don Mueang	Nok Air	1,121	2.91	2,288	5.94	2
		Thai Airasia	2,040	5.30	2,450	6.36	1

Origin	Destination	Airline	Min Fare	Min Fare/KM	Max Fare	Max Fare/KM	Average of Flights a day (เที่ยวบิน)
Don Mueang	Buriram	Nok Air	1,495	4.50	2,756	8.30	2
		Thai Airasia	1,526	4.60	2,501	7.53	2
	Chiang Mai	Nok Air	886	1.57	2,662	4.70	3
		Thai Airasia	685	1.21	2,809	4.96	5
		Thai Lion Air	500	0.88	2,200	3.89	3
	Chiang Rai	Nok Air	886	1.31	2,662	3.94	2
		Thai Airasia	965	1.43	3,529	5.23	3
		Thai Lion Air	300	0.44	5,300	7.85	2
	Chumpon	Nok Air	1,495	3.88	2,522	6.55	2
		Thai Airasia	2,648	6.88	3,529	9.17	1
	Hat Yai	Nok Air	1,167	1.51	3,036	3.93	3
		Thai Airasia	872	1.13	4,610	5.96	4
		Thai Lion Air	300	0.39	4,200	5.43	3
	Khon Kaen	Thai Airasia	872	2.25	3,426	8.83	3
		Thai Lion Air	300	0.77	2,700	6.96	2
	Krabi	Thai Airasia	592	0.88	4,763	7.12	2
		Thai Lion Air	300	0.45	5,300	7.92	2
	Lampang	Nok Air	1,541	3.04	2,942	5.80	2
	Loei	Nok Air	1,354	3.16	2,475	5.77	2
		Thai Airasia	1,302	3.03	2,398	5.59	2
	Mae Hong Son	Nok Air	2,037	2.94	3,345	4.83	1
	Nakhon Phanom	Thai Airasia	1,059	1.73	3,426	5.61	2
	Nakhon Si Thammarat	Nok Air	1,120	1.84	2,569	4.22	2
		Thai Airasia	872	1.43	4,351	7.15	3
		Thai Lion Air	300	0.49	3,600	5.91	3
	Nan	Nok Air	933	1.69	2,055	3.72	2
		Thai Airasia	1,152	2.09	2,193	3.97	2
	Narathiwat	Thai Airasia	872	1.03	4,716	5.58	1
	Phitsanulok	Nok Air	1,307	4.07	2,662	8.29	2
		Thai Airasia	965	3.01	2,912	9.07	2
		Thai Lion Air	300	0.93	2,100	6.54	1
	Phrae	Nok Air	1,821	3.87	3,064	6.51	2
	Phuket	Nok Air	886	1.27	2,709	3.88	3
		Thai Airasia	1,246	1.78	4,763	6.82	3
		Thai Lion Air	300	0.43	5,400	7.74	2
	Ranong	Nok Air	1,495	2.88	3,129	6.03	2
		Thai Airasia	3,582	6.90	3,940	7.59	1
	Roi Et	Thai Airasia	965	2.28	3,858	9.12	2
	Sakon Nakhon	Nok Air	1,495	2.71	2,896	5.25	2

Origin	Destination	Airline	Min Fare	Min Fare/KM	Max Fare	Max Fare/KM	Average of Flights a day (เที่ยวบิน)
		Thai Airasia	1,526	2.76	3,221	5.83	1
	Surat Thani	Nok Air	980	1.77	2,242	4.05	2
		Thai Airasia	685	1.24	4,763	8.61	3
		Thai Lion Air	300	0.54	3,600	6.51	2
	Trang	Nok Air	980	1.32	2,849	3.85	2
		Thai Airasia	872	1.18	4,763	6.44	2
		Thai Lion Air	300	0.41	4,100	5.54	2
	Ubon Ratchathani	Nok Air	980	2.02	2,662	5.50	3
		Thai Airasia	965	1.99	3,118	6.44	2
		Thai Lion Air	300	0.62	2,500	5.17	2
	Udon Thani	Nok Air	886	1.94	2,662	5.84	3
		Thai Airasia	779	1.71	3,735	8.19	3
		Thai Lion Air	500	1.10	2,800	6.14	2
Hat Yai	Don Mueang	Nok Air	1,167	1.51	2,569	3.32	3
		Thai Airasia	872	1.13	3,632	4.70	4
		Thai Lion Air	300	0.39	2,000	2.59	3
	Suvarnabhumi	Thai Airasia	779	1.01	2,090	2.70	3
		Thai Vietjet	349	0.45	1,850	2.39	4
Khon Kaen	Don Mueang	Thai Airasia	919	2.37	2,038	5.25	3
		Thai Lion Air	300	0.77	1,715	4.42	2
	Suvarnabhumi	Thai Vietjet	349	0.90	1,390	3.58	2
Krabi	Don Mueang	Thai Airasia	685	1.02	4,814	7.20	2
		Thai Lion Air	300	0.45	5,300	7.92	2
	Suvarnabhumi	Thai Vietjet	349	0.52	4,150	6.20	3
Lampang	Don Mueang	Nok Air	1,587	3.13	2,709	5.34	2
Loei	Don Mueang	Nok Air	1,027	2.39	1,999	4.66	2
		Thai Airasia	1,106	2.58	1,730	4.03	2
Mae Hong Son	Don Mueang	Nok Air	1,897	2.74	2,738	3.96	1
Nakhon Phanom	Don Mueang	Thai Airasia	1,106	1.81	2,321	3.80	2
Nakhon Si Thammarat	Don Mueang	Nok Air	933	1.53	2,615	4.29	2
		Thai Airasia	694	1.14	3,169	5.20	2
		Thai Lion Air	600	0.99	2,500	4.11	2
	Suvarnabhumi	Thai Airasia	732	1.20	2,450	4.02	3
		Thai Vietjet	349	0.57	1,600	2.63	3
Nan	Don Mueang	Nok Air	886	1.61	1,541	2.79	2
		Thai Airasia	919	1.66	1,936	3.51	2
	Suvarnabhumi	Thai Airasia	732	1.33	1,627	2.95	2
Narathiwat	Don Mueang	Thai Airasia	1,199	1.42	2,601	3.08	1
Phitsanulok	Don Mueang	Nok Air	886	2.76	1,728	5.38	2

Origin	Destination	Airline	Min Fare	Min Fare/KM	Max Fare	Max Fare/KM	Average of Flights a day (เที่ยวบิน)
		Thai Airasia	685	2.13	1,936	6.03	2
		Thai Lion Air	300	0.93	1,500	4.67	1
Phrae	Don Mueang	Nok Air	1,868	3.97	3,671	7.79	2
Phuket	Don Mueang	Nok Air	886	1.27	2,709	3.88	2
		Thai Airasia	872	1.25	4,763	6.82	5
		Thai Lion Air	700	1.00	4,800	6.88	2
	Suvarnabhumi	Thai Airasia	1,370	1.96	5,071	7.27	3
		Thai Vietjet	349	0.50	4,500	6.45	5
Ranong	Don Mueang	Nok Air	1,121	2.16	2,242	4.32	2
		Thai Airasia	2,040	3.93	2,881	5.55	1
Roi Et	Don Mueang	Thai Airasia	823	1.95	2,964	7.01	2
Sakon Nakhon	Don Mueang	Nok Air	1,121	2.03	2,662	4.82	2
		Thai Airasia	1,106	2.00	2,964	5.37	1
Surat Thani	Don Mueang	Nok Air	886	1.60	2,055	3.72	2
		Thai Airasia	919	1.66	2,861	5.17	3
		Thai Lion Air	300	0.54	1,900	3.44	2
	Suvarnabhumi	Thai Vietjet	349	0.63	1,550	2.80	2
Suvarnabhumi	Chiang Mai	Thai Airasia	685	1.21	2,090	3.69	3
		Thai Vietjet	349	0.62	4,154	7.34	5
	Chiang Rai	Thai Vietjet	550	0.81	1,490	2.21	3
	Hat Yai	Thai Airasia	413	0.53	3,837	4.96	3
		Thai Vietjet	349	0.45	3,350	4.33	4
	Khon Kaen	Thai Vietjet	349	0.90	1,290	3.32	2
	Krabi	Thai Vietjet	349	0.52	4,500	6.73	2
	Nakhon Si Thammarat	Thai Airasia	872	1.43	3,426	5.63	3
		Thai Vietjet	500	0.82	2,750	4.52	3
	Nan	Thai Airasia	685	1.24	1,987	3.60	2
	Phuket	Thai Airasia	498	0.71	5,071	7.27	2
		Thai Vietjet	349	0.50	3,500	5.01	4
	Surat Thani	Thai Vietjet	349	0.63	1,800	3.25	2
	Ubon Ratchathani	Thai Vietjet	450	0.93	1,450	3.00	2
	Udon Thani	Thai Vietjet	450	0.99	1,800	3.95	3
Trang	Don Mueang	Nok Air	1,027	1.39	2,615	3.53	1
		Thai Airasia	694	0.94	4,403	5.95	2
		Thai Lion Air	300	0.41	3,200	4.32	2
Ubon Ratchathani	Don Mueang	Nok Air	933	1.93	2,288	4.73	3
		Thai Airasia	825	1.71	2,244	4.64	2

Origin	Destination	Airline	Min Fare	Min Fare/KM	Max Fare	Max Fare/KM	Average of Flights a day (เที่ยวบิน)
		Thai Lion Air	300	0.62	1,900	3.93	2
	Suvarnabhumi	Thai Vietjet	349	0.72	1,190	2.46	2
Udon Thani	Don Mueang	Nok Air	840	1.84	1,821	3.99	3
		Thai Airasia	512	1.12	1,936	4.24	3
		Thai Lion Air	300	0.66	1,700	3.73	2
	Suvarnabhumi	Thai Vietjet	349	0.77	1,350	2.96	3

จากการติดตามข้อมูลค่าโดยสารทางเว็บไซต์ของสายการบินที่ให้บริการในกลุ่มเส้นทางบินที่ควบคุมค่าโดยสารที่มีระยะทางบินเกิน 300 กิโลเมตร และให้บริการแบบต้นทุนต่ำ ซึ่งมีเพดานค่าโดยสาร 9.40 บาทต่อกิโลเมตร ในไตรมาส 2/2564 พบว่า เส้นทางที่มีค่าโดยสารสูงสุดคือเส้นทางกรุงเทพฯ (ดอนเมือง) – ภูเก็ต มีค่าโดยสารสูงสุดเท่ากับ 5,400 บาท มีสายการบินให้บริการ 3 ราย ได้แก่ นกแอร์ ไทยแอร์เอเชีย และไทยไลอ้อนแอร์ ส่วนค่าโดยสารต่ำสุดของเส้นทางกลุ่มนี้มีจำนวน 19 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางกรุงเทพฯ (ดอนเมือง) - เชียงราย/หาดใหญ่/ขอนแก่น/กระบี่/พิษณุโลก/สุราษฎร์ธานี/ตรัง/อุบลราชธานีและกลับ เส้นทางกรุงเทพฯ (ดอนเมือง) - นครศรีธรรมราช/ภูเก็ต เส้นทางอุดรธานี - กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) โดยมีค่าโดยสารต่ำสุดเท่ากับ 300 บาท มีสายการบินให้บริการในแต่ละเส้นทางจำนวน 2-3 ราย

เมื่อพิจารณาค่าโดยสารต่อกิโลเมตร พบว่า เส้นทางกรุงเทพฯ (ดอนเมือง) - ชุมพร มีค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรมากที่สุดเท่ากับ 9.17 บาท มีสายการบินให้บริการจำนวน 2 ราย ได้แก่ นกแอร์ และไทยแอร์เอเชีย ในขณะที่เส้นทางกรุงเทพฯ (ดอนเมือง) – หาดใหญ่ และกลับ มีค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรน้อยที่สุดที่ 0.39 บาทต่อกิโลเมตร มีสายการบินให้บริการจำนวน 3 ราย ได้แก่ นกแอร์ ไทยแอร์เอเชีย และไทยไลอ้อนแอร์

สำหรับเส้นทางที่มีการแข่งขันสูงมีจำนวนทั้งสิ้น 6 เส้นทาง สามารถสรุปสถานการณ์การแข่งขันด้านราคา ดังนี้

(1) กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) – เชียงใหม่: มีสายการบินให้บริการจำนวน 3 ราย ได้แก่ นกแอร์ ให้บริการเฉลี่ย 3 เที่ยวบินต่อวัน ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการเฉลี่ย 5 เที่ยวบินต่อวัน และไทยไลอ้อนแอร์ ให้บริการเฉลี่ย 3 เที่ยวบินต่อวัน โดยสายการบินที่มีค่าโดยสารสูงสุด คือ ไทยแอร์เอเชีย มีค่าโดยสารสูงสุดอยู่ที่ 2,809 บาท หรือ 4.96 บาทต่อกิโลเมตร และสายการบินที่มีค่าโดยสารต่ำสุด คือ ไทยไลอ้อนแอร์ มีค่าโดยสารต่ำสุดอยู่ที่ 500 บาท หรือ 0.88 บาทต่อกิโลเมตร

(2) เชียงใหม่ – กรุงเทพฯ (ดอนเมือง): มีสายการบินให้บริการจำนวน 3 ราย ได้แก่ นกแอร์ ให้บริการเฉลี่ย 3 เที่ยวบินต่อวัน ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการเฉลี่ย 5 เที่ยวบินต่อวัน และไทยไลอ้อนแอร์ ให้บริการเฉลี่ย 3 เที่ยวบินต่อวัน โดยสายการบินที่มีค่าโดยสารสูงสุด คือ นกแอร์ มีค่าโดยสารสูงสุดอยู่ที่ 1,961 บาท หรือ 3.46 บาทต่อกิโลเมตร และสายการบินที่มีค่าโดยสารต่ำสุด คือ ไทยแอร์เอเชีย มีค่าโดยสารต่ำสุดอยู่ที่ 461 บาท หรือ 0.81 บาทต่อกิโลเมตร

(3) กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) – หาดใหญ่: มีสายการบินให้บริการจำนวน 3 ราย ได้แก่ นกแอร์ ให้บริการเฉลี่ย 3 เที่ยวบินต่อวัน ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการเฉลี่ย 4 เที่ยวบินต่อวัน และไทยไลอ้อนแอร์ ให้บริการเฉลี่ย 3 เที่ยวบินต่อวัน โดยสายการบินที่มีค่าโดยสารสูงสุด คือ ไทยแอร์เอเชีย มีค่าโดยสารสูงสุดอยู่ที่ 4,610 บาท หรือ 5.96 บาทต่อกิโลเมตร และสายการบินที่มีค่าโดยสารต่ำสุด คือ ไทยไลอ้อนแอร์ มีค่าโดยสารต่ำสุดอยู่ที่ 300 บาท หรือ 0.39 บาทต่อกิโลเมตร

(4) หาดใหญ่ – กรุงเทพฯ (ดอนเมือง): มีสายการบินให้บริการจำนวน 3 ราย ได้แก่ นกแอร์ ให้บริการเฉลี่ย 3 เที่ยวบินต่อวัน ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการเฉลี่ย 4 เที่ยวบินต่อวัน และไทยไลอ้อนแอร์ ให้บริการเฉลี่ย 3 เที่ยวบินต่อวัน โดยสายการบินที่มีค่าโดยสารสูงสุด คือ ไทยแอร์เอเชีย มีค่าโดยสารสูงสุดอยู่ที่ 3,632 บาท หรือ 4.70 บาทต่อกิโลเมตร และสายการบินที่มีค่าโดยสารต่ำสุด คือ ไทยไลอ้อนแอร์ มีค่าโดยสารต่ำสุดอยู่ที่ 300 บาท หรือ 0.39 บาทต่อกิโลเมตร

(5) กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) – ภูเก็ต: มีสายการบินให้บริการจำนวน 3 ราย ได้แก่ นกแอร์ ให้บริการเฉลี่ย 3 เที่ยวบินต่อวัน ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการเฉลี่ย 3 เที่ยวบินต่อวัน และไทยไลอ้อนแอร์ ให้บริการเฉลี่ย 2 เที่ยวบินต่อวัน โดยสายการบินที่มีค่าโดยสารสูงสุดและต่ำสุด คือ ไทยไลอ้อนแอร์ มีค่าโดยสารสูงสุดอยู่ที่ 5,400 บาทหรือ 7.74 บาทต่อกิโลเมตร และมีราคาต่ำสุดอยู่ที่ 300 บาทหรือ 0.43 บาทต่อกิโลเมตร

(6) ภูเก็ต – กรุงเทพฯ (ดอนเมือง): มีสายการบินให้บริการจำนวน 3 ราย ได้แก่ นกแอร์ ให้บริการเฉลี่ย 3 เที่ยวบินต่อวัน ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการเฉลี่ย 5 เที่ยวบินต่อวัน และไทยไลอ้อนแอร์ ให้บริการเฉลี่ย 2 เที่ยวบินต่อวัน โดยสายการบินที่มีค่าโดยสารสูงสุดและต่ำสุด คือ ไทยไลอ้อนแอร์ มีค่าโดยสารสูงสุดอยู่ที่ 4,800 บาทหรือ 6.88 บาทต่อกิโลเมตร และมีราคาต่ำสุดอยู่ที่ 700 บาทหรือ 1.00 บาทต่อกิโลเมตร

จากการวิเคราะห์การแข่งขันด้านราคาในเส้นทางที่ควบคุมค่าโดยสาร ที่มีระยะทางบินเกินกว่า 300 กิโลเมตร ซึ่งควบคุมค่าโดยสารไม่เกิน 9.40 บาทต่อกิโลเมตร โดยวิเคราะห์ภาพรวมเปรียบเทียบระหว่างสายการบิน พบว่า ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อกิโลเมตรที่ต่ำที่สุดเป็นของไทยเวียตเจ็ท โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 1.19 บาทต่อกิโลเมตร ส่วนค่าโดยสารเฉลี่ยต่อกิโลเมตรที่สูงที่สุดเป็นของไทยไลอ้อนแอร์ มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.67 บาทต่อกิโลเมตร

3.3 การกำหนดค่าโดยสารต่ำกว่า 1 บาทต่อกิโลเมตร

ค่าโดยสารอัตราต่ำกว่า 1 บาทต่อกิโลเมตร เป็นระดับค่าโดยสารที่ต่ำกว่าต้นทุนต่อกิโลเมตร โดยจะตรวจสอบพบในกลุ่มเส้นทางที่มีการแข่งขันสูง ซึ่งสะท้อนการแข่งขันด้านราคาระหว่างสายการบิน อย่างไรก็ตาม ยังไม่สามารถสรุปได้ว่าพฤติกรรมดังกล่าวเป็นการทำลายตลาดได้อย่างชัดเจน โดยแต่ละสายการบินมีจำนวนเส้นทางที่มีค่าโดยสารต่ำกว่า 1 บาทต่อกิโลเมตร ดังนี้

ตารางที่ 5 สายการบินที่มีค่าโดยสารต่ำสุดน้อยกว่า 1 บาทต่อกิโลเมตรในเส้นทางบินที่ควบคุมค่าโดยสาร ซึ่งมีระยะทางบินเกิน 300 กิโลเมตร ไตรมาส 2/2564

หน่วย:บาท

สายการบิน	จำนวนเส้นทางที่มีค่าโดยสารต่ำกว่า 1 บาทต่อกิโลเมตร (เส้นทาง)	ค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตร (บาทต่อกิโลเมตร)	เส้นทางที่มีค่าโดยสารต่อกิโลเมตรต่ำสุด
ไทยไลอ้อนแอร์	22	0.39	กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) – หาดใหญ่ และกลับ
ไทยเวียตเจ็ท	20	0.45	กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) – หาดใหญ่ และกลับ
ไทยแอร์เอเชีย	6	0.53	กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) – หาดใหญ่

จากการตรวจสอบการกำหนดค่าโดยสารต่ำสุดในกลุ่มเส้นทางบินที่ควบคุมค่าโดยสาร และมีระยะทางบินเกิน 300 กิโลเมตร พบว่า สายการบินที่กำหนดค่าโดยสารต่ำกว่า 1 บาทต่อกิโลเมตร มีจำนวน 3 ราย ได้แก่ ไทยไลอ้อนแอร์ ไทยเวียตเจ็ท และไทยแอร์เอเชีย มีจำนวน 22 เส้นทาง 20 เส้นทาง และ

6 เส้นทาง ตามลำดับ ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสที่ผ่านมาจะพบว่า ในไตรมาส 2/2564 สายการบินกำหนดราคาโปรโมชั่นซึ่งต่ำกว่า 1 บาท ลดลง 3 เส้นทางจากไตรมาส 1/2564 ซึ่งมีเส้นทางที่กำหนดค่าโดยสารต่ำกว่า 1 บาทต่อกิโลเมตรอยู่ 51 เส้นทาง ทั้งนี้ จะเห็นได้ว่าทุกสายการบินมีการกำหนดค่าโดยสารเส้นทางจากกรุงเทพฯ ไปยังหาดใหญ่ในราคาต่ำสุด ซึ่งอาจเป็นผลมาจากการมีผู้แข่งขันในตลาดหลายรายประกอบกับระยะทางที่ค่อนข้างไกล ทำให้สายการบินสามารถกำหนดค่าโดยสารต่อกิโลเมตรได้ต่ำกว่าเส้นทางอื่นๆ

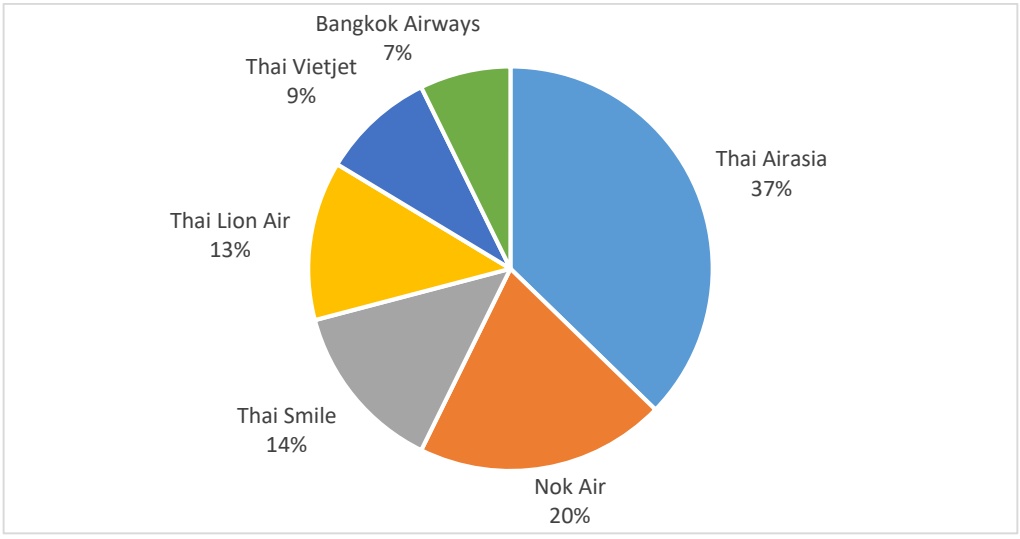
4. สรุปภาพรวมสถานการณ์การให้บริการเส้นทางภายในประเทศไตรมาส 2/2564 รายสายการบิน

4.1 จำนวนเส้นทางบิน

4.1.1 สัดส่วนจำนวนเส้นทางบิน

สายการบินที่ให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศมี 7 ราย ได้แก่ การบินไทย บางกอกแอร์เวย์ส ไทยสมายล์ ไทยแอร์เอเชีย นกแอร์ ไทยไลอ้อนแอร์ และไทยเวียตเจ็ท ซึ่งการบินไทยมีการให้บริการในเส้นทางกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ และกลับ และเส้นทางกรุงเทพฯ – ภูเก็ต และกลับในช่วงสองสัปดาห์แรกเดือนมกราคม และต่อมายกเลิกเที่ยวบินในทุกเส้นทางตลอดไตรมาส ทั้งนี้ สัดส่วนจำนวนเส้นทางภายในประเทศแบบเที่ยวเดียว (One-way) จำแนกตามสายการบินที่ยังคงมีการให้บริการในช่วงไตรมาส 2/2564 สรุปได้ตามภาพที่ 1

ภาพที่ 1 สัดส่วนเส้นทางภายในประเทศจำแนกตามสายการบิน ไตรมาส 2/2564



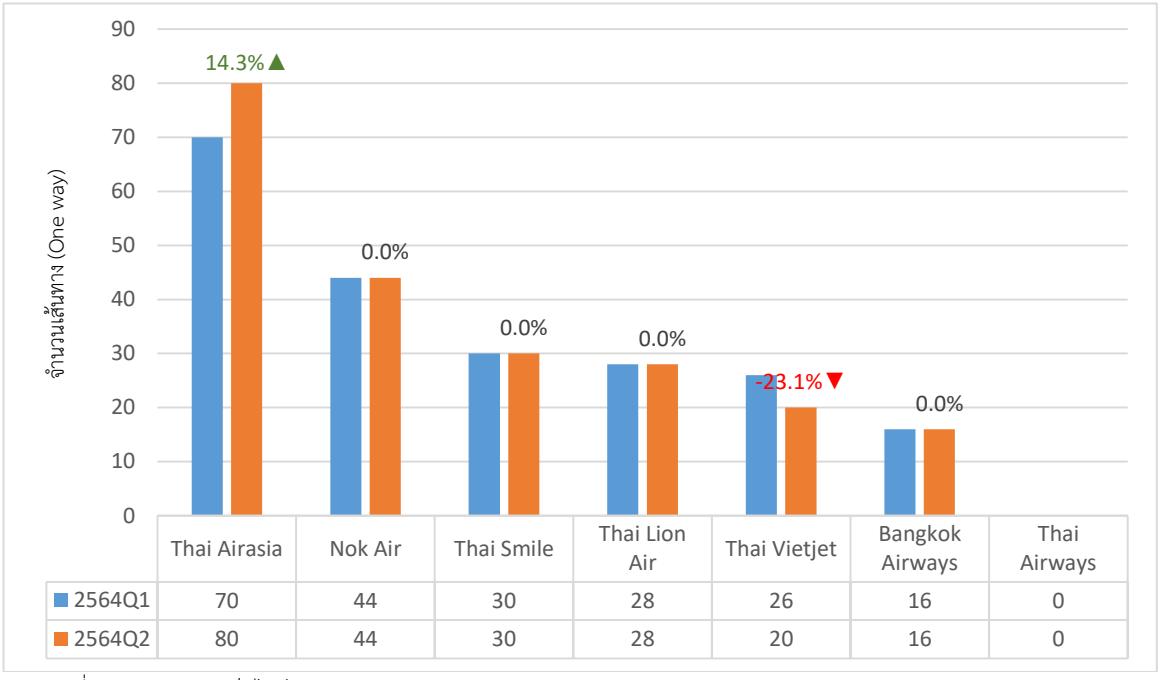
ที่มา: รวบรวมจากเว็บไซต์ของแต่ละสายการบิน

จากข้อมูล ณ ไตรมาส 2/2564 พบว่า ไทยแอร์เอเชียมีสัดส่วนเส้นทางภายในประเทศสูงสุด คิดเป็นร้อยละ 37 เนื่องจากมีการเพิ่มบริการไปยังสนามบินสุวรรณภูมิ รองลงมาคือ นกแอร์ มีสัดส่วนเส้นทางร้อยละ 20 ไทยสมายล์ มีสัดส่วนเส้นทางร้อยละ 14 ไทยไลอ้อนแอร์ มีสัดส่วนเส้นทางร้อยละ 13 ไทยเวียตเจ็ท มีสัดส่วนเส้นทางร้อยละ 9 และบางกอกแอร์เวย์ส มีสัดส่วนเส้นทางร้อยละ 7 ซึ่งจากสัดส่วนข้างต้นจะเห็นว่าสายการบินที่ให้บริการแบบต้นทุนต่ำมีสัดส่วนจำนวนเส้นทางภายในประเทศรวมกันถึงร้อยละ 79 ส่วนสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบมีสัดส่วนเส้นทางภายในประเทศร้อยละ 21

4.1.2 การเปลี่ยนแปลงจำนวนเส้นทางบิน

การตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงจำนวนเส้นทางบินของแต่ละสายการบินจะเปรียบเทียบจำนวนเส้นทางบินในไตรมาสก่อนหน้า คือ แบบ Quarter on quarter (QoQ) และเปรียบเทียบกับจำนวนเส้นทางบินในไตรมาสเดียวกันของปีก่อน คือ แบบ Year on year (YoY) โดยผลการตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงเส้นทางบินสรุปได้ตามภาพที่ 2 และ 3

ภาพที่ 2 เปรียบเทียบจำนวนเส้นทางบินภายในประเทศของแต่ละสายการบิน (One Way) **ไตรมาส 1/2564 และไตรมาส 2/2564 (QoQ)**



	Thai Airasia	Nok Air	Thai Smile	Thai Lion Air	Thai Vietjet	Bangkok Airways	Thai Airways
2564Q1	70	44	30	28	26	16	0
2564Q2	80	44	30	28	20	16	0

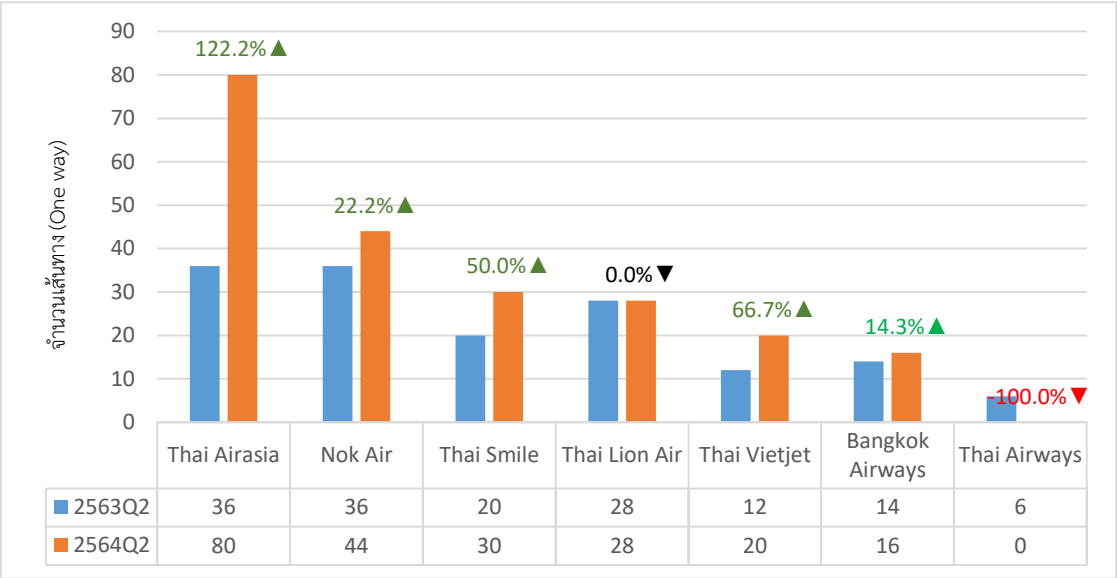
ที่มา: รวบรวมจากเว็บไซต์ของสายการบิน

ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงจำนวนเส้นทางบินที่สายการบินแต่ละรายมีการให้บริการในไตรมาส 2/2564 เปรียบเทียบกับไตรมาสก่อน สรุปได้ดังนี้

- ไทยแอร์เอเชีย มีจำนวนเส้นทางบินให้บริการเพิ่มขึ้นจากไตรมาสก่อน 10 เส้นทาง ซึ่งเป็นการขยายบริการไปยังสนามบินสุวรรณภูมิ
- นกแอร์ มีจำนวนเส้นทางบินให้บริการเท่ากับไตรมาส
- ไทยสมายล์ มีจำนวนเส้นทางบินให้บริการเท่ากับไตรมาส
- ไทยไลอ้อนแอร์ มีจำนวนเส้นทางบินให้บริการเท่ากับไตรมาส
- ไทยเวียตเจ็ท มีจำนวนเส้นทางบินให้บริการลดลงจากไตรมาสก่อน 6 เส้นทาง
- บางกอกแอร์เวย์ส มีจำนวนเส้นทางบินให้บริการเท่ากับไตรมาส
- การบินไทย ยกเลิกการให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศทั้งหมด

จากการเปรียบเทียบข้อมูลจำนวนเส้นทางบินในไตรมาส 2/2564 เปรียบเทียบกับไตรมาส 1/2564 พบว่า สายการบินต่างๆ มีจำนวนเส้นทางบินในไตรมาส 2/2564 ไม่ต่างจากไตรมาส 1/2564 มากนัก แม้ว่าสถานการณ์การระบาดของโรคโควิด 19 ในช่วงเดือนเมษายนรุนแรงมากขึ้นในกรุงเทพมหานครและขยายพื้นที่การระบาดไปยังส่วนต่างๆ ของประเทศหลังเทศกาลสงกรานต์ ทำให้ความต้องการเดินทางลดลง อย่างไรก็ตาม สายการบินจำเป็นต้องลดจำนวนเที่ยวบินให้สอดคล้องกับจำนวนผู้โดยสาร โดยยังคงมีเที่ยวบินครบทุกเส้นทางในไตรมาส 2/2564

ภาพที่ 3 เปรียบเทียบจำนวนเส้นทางบินภายในประเทศของแต่ละสายการบิน (One Way) **ไตรมาส 2/2563 และไตรมาส 2/2564 (YoY)**



ที่มา: รวบรวมจากเว็บไซต์ของสายการบิน

ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงจำนวนเส้นทางบินที่สายการบินแต่ละรายมีการให้บริการในไตรมาส 2/2564 เปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน พบว่า สายการบินส่วนใหญ่มีจำนวนเส้นทางบินให้บริการมากกว่าไตรมาส 2/2563 เนื่องจากในไตรมาส 2/2563 เป็นช่วงที่มีการระบาดของโรคโควิด 19 ในระยะแรก สายการบินส่วนใหญ่จึงหยุดให้บริการในไตรมาส 2/2563 ถึง 2 เดือน คือช่วงเดือนเมษายนและพฤษภาคม และกลับมาให้บริการช่วงปลายเดือนมิถุนายน ดังนั้น จำนวนเส้นทางบินในไตรมาส 2/2563 จึงน้อยกว่าสถานการณ์ปกติอย่างมาก แม้ว่าในช่วงไตรมาส 2/2564 สายการบินมีการให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศตามปกติ แต่ยังคงน้อยกว่าช่วงเวลาก่อนเกิดการระบาดของโรคโควิด 19 เนื่องจากสายการบินยังคงไม่เปิดให้บริการในเส้นทางบินที่เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวต่างชาติ นอกจากนี้ ในช่วงต้นของไตรมาส 2/2564 ยังไม่มีการห้ามสายการบินให้บริการเส้นทางที่มีการระบาดของโรคโควิด 19 ในระดับรุนแรงมากจากภาครัฐ จึงทำให้จำนวนเส้นทางบินในไตรมาส 2/2564 สูงกว่าไตรมาส 2/2563 ในภาพรวม โดยผลการตรวจสอบข้อมูลจำนวนเส้นทางบินไตรมาส 2/2564 เทียบกับไตรมาส 2/2563 สรุปได้ดังนี้

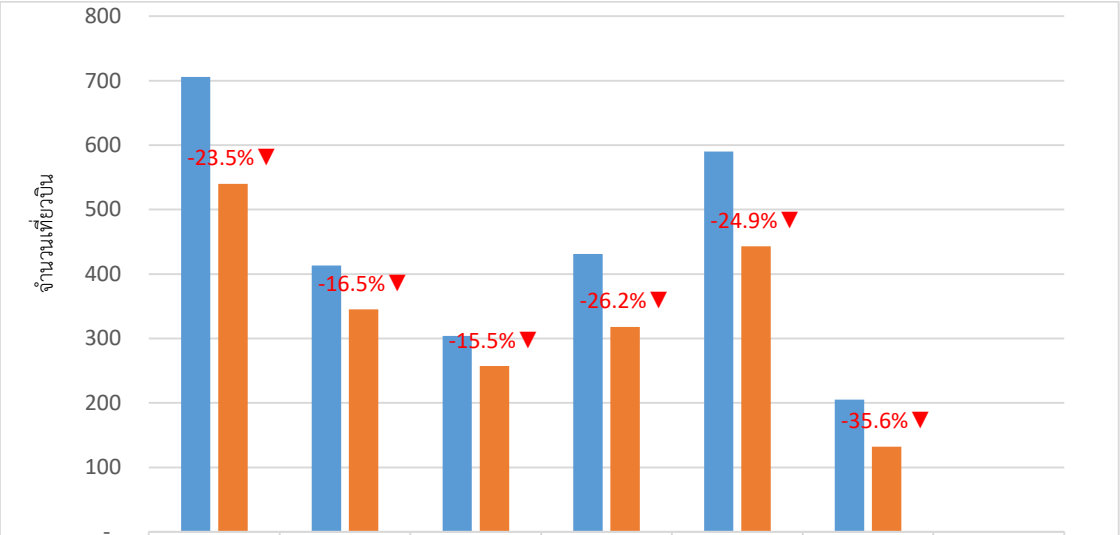
- ไทยแอร์เอเชีย มีจำนวนเส้นทางบินให้บริการมากกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 44 เส้นทาง เนื่องจากมีการขยายบริการไปยังสนามบินสุวรรณภูมิ 10 เส้นทาง และมีการขยายเส้นทางใหม่เชื่อมโยงเส้นทางระหว่างภูมิภาค
- นกแอร์ มีจำนวนเส้นทางบินให้บริการมากกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 8 เส้นทาง
- ไทยสมายล์ มีจำนวนเส้นทางบินให้บริการมากกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 10 เส้นทาง
- ไทยไลอ้อนแอร์ มีจำนวนเส้นทางบินให้บริการเท่ากับไตรมาสก่อน
- ไทยเวียตเจ็ท มีจำนวนเส้นทางให้บริการมากกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 8 เส้นทาง
- บางกอกแอร์เวย์ส มีจำนวนเส้นทางให้บริการมากกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 2 เส้นทาง
- การบินไทย ยกเลิกการให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศทั้งหมด ทำให้มีเส้นทางบินให้บริการน้อยกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 6 เส้นทาง

จากข้อมูลพบว่าสายการบิน 5 ราย มีจำนวนเส้นทางบินให้บริการในไตรมาส 2/2564 มากกว่าจากไตรมาส 2/2563 โดยไทยไลอ้อนแอร์เพียงรายเดียวที่มีจำนวนเส้นทางบินเท่ากับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน ในขณะที่ไทยแอร์เอเชียมีจำนวนเส้นทางบินเพิ่มขึ้นมากที่สุด โดยเป็นการขยายบริการไปยังสนามบินสุวรรณภูมิ ส่วนสายการบินอื่นๆ เป็นการกลับมาให้บริการในเส้นทางที่มีการหยุดให้บริการในช่วงไตรมาส 2/2563 เนื่องจากสถานการณ์ระบาดของโรคโควิด 19 ในไตรมาส 2/2563 ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่สายการบินหยุดให้บริการเกือบทุกเส้นทาง ในขณะที่ไตรมาส 2/2564 สายการบินยังให้บริการเส้นทางส่วนใหญ่ตามปกติ และมีการเพิ่มเส้นทางบินในเส้นทางเชื่อมโยงภูมิภาคหลายเส้นทางเพื่อชดเชยเส้นทางที่หยุดให้บริการ

4.2 การเปลี่ยนแปลงจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์

นอกจากจำนวนเส้นทางบินแล้ว ความสามารถการให้บริการขึ้นอยู่กับจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการด้วย โดยข้อมูลเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยจำนวนเที่ยวบินเส้นทางภายในประเทศต่อสัปดาห์ของไตรมาสปัจจุบันกับไตรมาสก่อนหน้า (Q on Q) และเปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน (Y on Y) แสดงตามภาพที่ 4 และ 5

ภาพที่ 4 เปรียบเทียบ**จำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์**ของสายการบินที่ให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศ (One-way) **ไตรมาส 1/2564 กับไตรมาส 2/2564 (QoQ)**



	Thai Airasia	Nok Air	Thai Smile	Thai Lion Air	Thai Vietjet	Bangkok Airways	Thai Airways
2564Q1	706	413	304	431	590	205	-
2564Q2	540	345	257	318	443	132	-

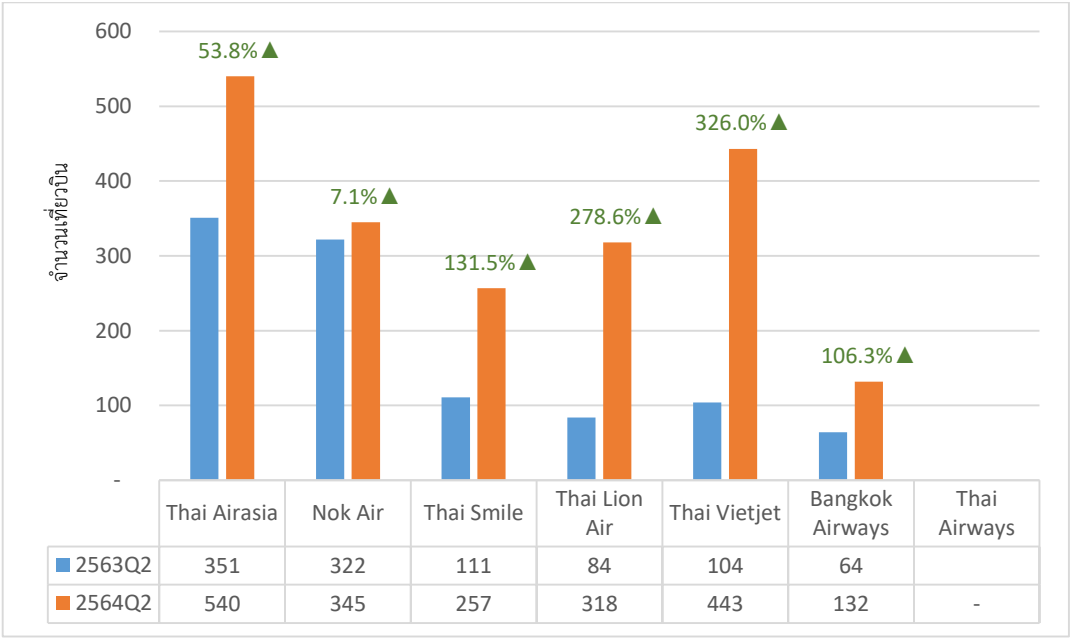
ที่มา: ฐานข้อมูล OAG

ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์ของแต่ละสายการบินในไตรมาส 2/2564 เปรียบเทียบกับไตรมาสก่อน สรุปได้ดังนี้

- ไทยแอร์เอเชีย มีจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์ลดลงจากไตรมาสก่อนร้อยละ 23.5
- นกแอร์ มีจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์ลดลงจากไตรมาสก่อนร้อยละ 16.5
- ไทยสมายล์ มีจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์ลดลงจากไตรมาสก่อนร้อยละ 15.5
- ไทยไลอ้อนแอร์ มีจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์ลดลงจากไตรมาสก่อนร้อยละ 26.2
- ไทยเวียตเจ็ท มีจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์ลดลงจากไตรมาสก่อนร้อยละ 24.9
- บางกอกแอร์เวย์ส มีจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์ลดลงจากไตรมาสก่อนร้อยละ 35.6
- การบินไทย ยกเลิกการให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศทั้งหมด

เมื่อเปรียบเทียบจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์ระหว่างไตรมาสปัจจุบันกับไตรมาสก่อน (QoQ) พบว่า สายการบินทุกรายมีการลดจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยไทยสมายล์มีสัดส่วนการลดจำนวนเที่ยวบินน้อยที่สุดร้อยละ 15.5 ส่วนบางกอกแอร์เวย์สมีสัดส่วนการลดจำนวนเที่ยวบินมากที่สุดร้อยละ 35.6 เนื่องจากสถานการณ์การระบาดของโรคโควิด 19 ที่กลับมาขยายการระบาดมากขึ้นตั้งแต่ช่วงเดือนเมษายน 2564 ทำให้ความต้องการเดินทางโดยเครื่องบินลดลงอย่างมาก ทำให้มีการยกเลิกเที่ยวบินให้บริการในหลายเส้นทาง ส่งผลให้จำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์โดยเฉลี่ยของทุกสายการบินในไตรมาส 2/2564 ต่ำกว่าไตรมาสก่อนหน้า

ภาพที่ 5 เปรียบเทียบ**จำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์**ของสายการบินที่ให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศ (One-way) **ไตรมาส 2/2563 กับไตรมาส 2/2564 (YoY)**



	Thai Airasia	Nok Air	Thai Smile	Thai Lion Air	Thai Vietjet	Bangkok Airways	Thai Airways
2563Q2	351	322	111	84	104	64	
2564Q2	540	345	257	318	443	132	-

ที่มา: ฐานข้อมูล OAG

ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์ของสายการบินแต่ละรายในไตรมาส 2/2564 เปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน ซึ่งในไตรมาส 2/2563 เป็นช่วงที่มีการระบาดของโรคโควิด 19 ในระยะแรก และยังไม่มีการกำหนดวิธีการหรือมาตรการที่ชัดเจนสำหรับบริการโดยสารเครื่องบินเพื่อป้องกันการติดเชื้อของผู้โดยสาร ทำให้สายการบินลดจำนวนเที่ยวบินให้บริการในช่วงไตรมาส 2/2563 จำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์โดยเฉลี่ยของไตรมาส 2/2563 จึงต่ำกว่าช่วงเวลาปกติอย่างมาก ทำให้จำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์ของทุกสายการบินในไตรมาส 2/2564 จึงมากกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อนหน้าทุกสายการบิน ซึ่งความแตกต่างของจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์ในช่วงไตรมาส 2/2564 และไตรมาสเดียวกันของปีก่อน **ไม่ได้สะท้อนการขยายตลาดของทุกสายการบินจากปีก่อน** โดยสรุปข้อมูลความแตกต่างของจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์จากปีก่อนได้ดังนี้

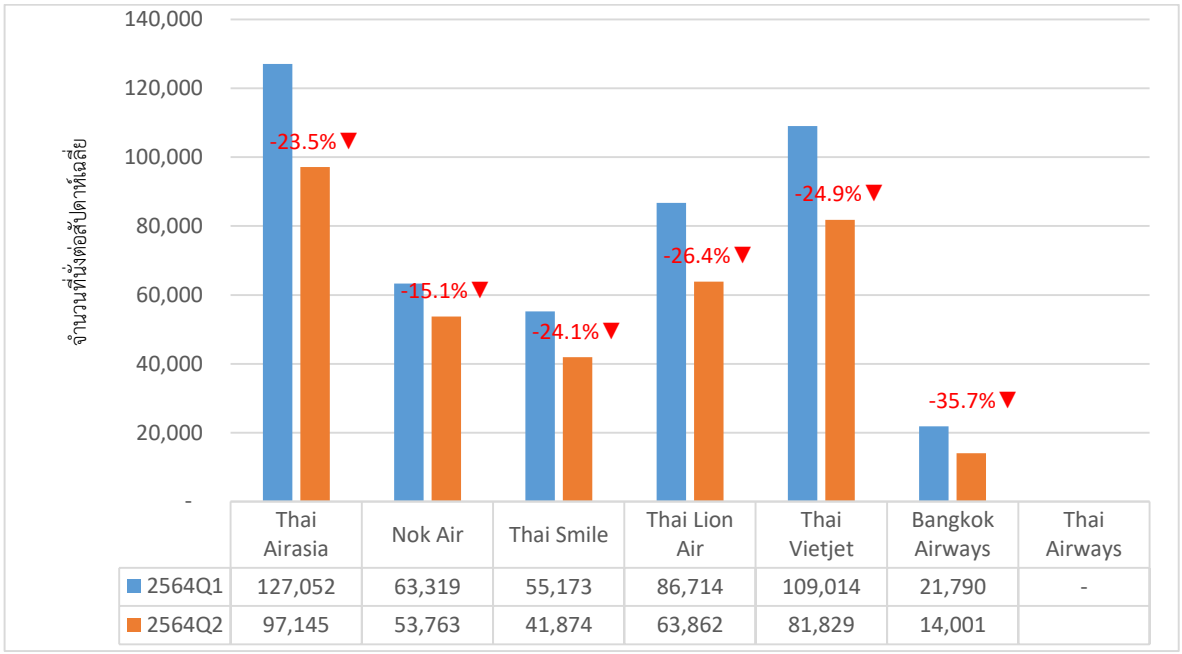
- ไทยแอร์เอเชีย มีจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์มากกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 53.8
- นกแอร์ มีจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์มากกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 7.1
- ไทยสมายล์ มีเจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์มากกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 131.5
- ไทยไลอ้อนแอร์ มีจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์มากกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 278.6
- ไทยเวียตเจ็ท มีจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์มากกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 326
- บางกอกแอร์เวย์ส มีจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์มากกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 106.3
- การบินไทย ยกเลิกการให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศทั้งหมด

เมื่อเปรียบเทียบจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์ระหว่างไตรมาสปัจจุบันและไตรมาสเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่า สายการบินส่วนใหญ่มีจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์มากกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน โดยนกแอร์มีส่วนต่างของจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์จากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนน้อยที่สุดเพียงร้อยละ 7 เนื่องจากจำนวนเส้นทางบินและจำนวนเที่ยวบินแต่ละเส้นทางเปลี่ยนแปลงจากปีก่อนไม่มากนัก ในขณะที่ไทยเวียตเจ็ทมีส่วนต่างของจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์จากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนมากที่สุดถึงร้อยละ 326 เนื่องจากสายการบินไม่สามารถให้บริการเส้นทางระหว่างประเทศได้ตามปกติ ทำให้สายการบินสามารถใช้เวลาเที่ยวบินไปให้บริการเส้นทางภายในประเทศได้

4.3 การเปลี่ยนแปลงจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์

เนื่องจากสายการบินมีขนาดอากาศยานต่างกันและมีการจัดจำนวนที่นั่งในอากาศยานต่างกัน ดังนั้น ความสามารถในการให้บริการของสายการบินยังสามารถประเมินได้จากจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์ โดยข้อมูลเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์ของไตรมาสปัจจุบันกับไตรมาสก่อนหน้า (QoQ) และเปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน (YoY) แสดงตามภาพที่ 6 และ 7

ภาพที่ 6 เปรียบเทียบ**จำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์**ของสายการบินที่ให้บริการเส้นทางภายในประเทศ **ไตรมาส 1/2564 กับไตรมาส 2/2564 (QoQ)**



	Thai Airasia	Nok Air	Thai Smile	Thai Lion Air	Thai Vietjet	Bangkok Airways	Thai Airways
2564Q1	127,052	63,319	55,173	86,714	109,014	21,790	-
2564Q2	97,145	53,763	41,874	63,862	81,829	14,001	

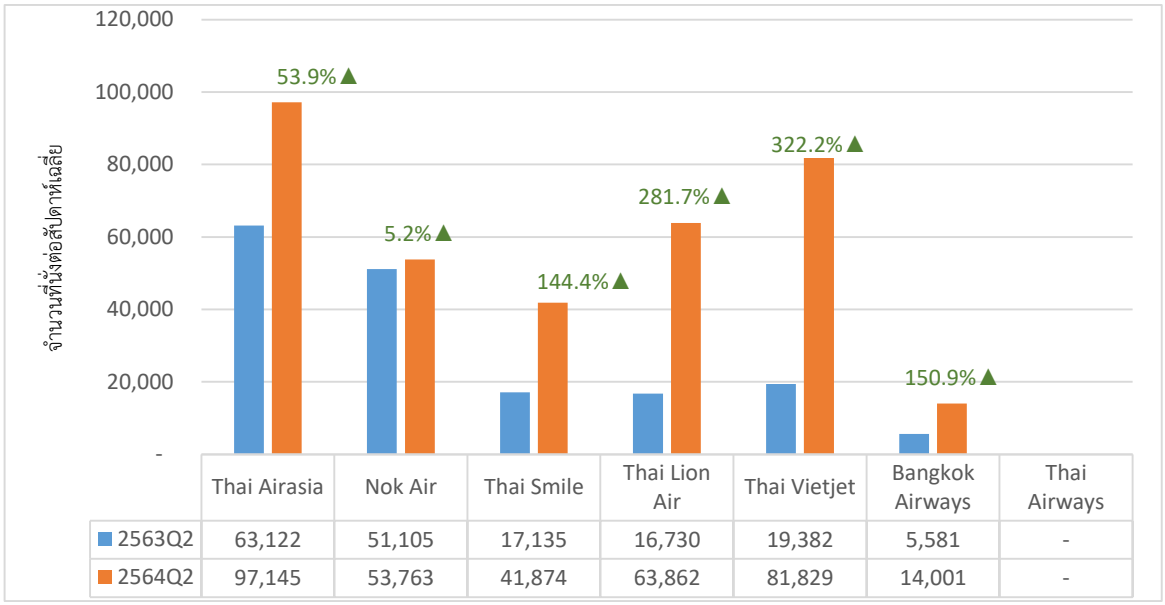
ที่มา: ฐานข้อมูล OAG

ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์รายสายการบินในไตรมาส 2/2564 เปรียบเทียบกับไตรมาส 1/2564 สรุปได้ดังนี้

- ไทยแอร์เอเชีย มีจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์ลดลงจากไตรมาสก่อนร้อยละ 23.5
- นกแอร์ มีจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์ลดลงจากไตรมาสก่อนร้อยละ 15.1
- ไทยสมายล์ มีจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์ลดลงจากไตรมาสก่อนร้อยละ 24.1
- ไทยไลอ้อนแอร์ มีจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์ลดลงจากไตรมาสก่อนร้อยละ 26.4
- ไทยเวียตเจ็ท มีจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์ลดลงจากไตรมาสก่อนร้อย 24.9
- บางกอกแอร์เวย์ส มีจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์ลดลงจากไตรมาสก่อนร้อยละ 35.7
- การบินไทยยกเลิกการให้บริการเส้นทางภายในประเทศทั้งหมด

เมื่อเปรียบเทียบจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์ของไตรมาส 2/2564 เปรียบเทียบกับไตรมาสก่อน (QoQ) พบว่า สายการบินที่มีจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์ลดลงทุกราย ยกเว้นการบินไทยซึ่งยังคงมีการยกเลิกเที่ยวบินในประเทศทั้งหมด โดยบางกอกแอร์เวยส์มีสัดส่วนจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์ลดลงมากที่สุดร้อยละ 35.7 ส่วนนกแอร์มีสัดส่วนการลดจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์น้อยที่สุดร้อยละ 15.1 ซึ่งสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงจำนวนเที่ยวบินของสายการบินแต่ละราย และขนาดอากาศยานที่ให้บริการ

ภาพที่ 7 เปรียบเทียบ**จำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์**ของสายการบินที่ให้บริการเส้นทางภายในประเทศ **ไตรมาส 2/2563 กับไตรมาส 2/2564 (YoY)**



	Thai Airasia	Nok Air	Thai Smile	Thai Lion Air	Thai Vietjet	Bangkok Airways	Thai Airways
2563Q2	63,122	51,105	17,135	16,730	19,382	5,581	-
2564Q2	97,145	53,763	41,874	63,862	81,829	14,001	-

ที่มา: ฐานข้อมูล OAG

ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์ของสายการบินในไตรมาส 2/2564 เปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน สรุปได้ดังนี้

- ไทยแอร์เอเชีย มีจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์มากกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 53.9
- นกแอร์ มีจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์มากกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 5.2
- ไทยสมายล์ มีจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์มากกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 144.1
- ไทยไลอ้อนแอร์ มีจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์มากกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 281.7
- ไทยเวียตเจ็ท มีจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์มากกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 322.2
- บางกอกแอร์เวย์ส มีจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์มากกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 150.9
- การบินไทย ยกเลิกการให้บริการเส้นทางภายในประเทศทั้งหมด

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์ระหว่างไตรมาส 2/2564 กับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่า สายการบินส่วนใหญ่มีจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์มากกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน โดยไทยเวียตเจ็ทมีสัดส่วนการเปลี่ยนแปลงจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์จากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนสูงสุดถึงร้อยละ 322.2 ส่วนนกแอร์มีสัดส่วนการเปลี่ยนแปลงจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์จากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนต่ำสุดที่ร้อยละ 5.2 เนื่องจากในช่วงไตรมาส 2/2563 เป็นช่วงเวลาที่มีการระบาดของโรคโควิด 19 ในระยะแรก และยังไม่มีมาตรการที่ชัดเจนสำหรับบริการโดยสารเครื่องบินเพื่อป้องกันการติดเชื้อของผู้โดยสาร ทำให้สายการบินส่วนใหญ่ยกเลิกให้บริการเที่ยวบินชั่วคราว ประกอบกับจำนวนผู้โดยสารน้อย ทำให้จำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์ในไตรมาสที่ 2/2563 น้อยกว่าปกติ ส่งผลให้สัดส่วนความแตกต่างของจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์ในไตรมาส 2/2564

เมื่อเทียบกับช่วงเวลาดังกล่าวมีค่าสูงมาก ในขณะที่สัดส่วนความแตกต่างของจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์เมื่อเทียบกับไตรมาส 1/2564 มีทิศทางลดลงทุกสายการบิน ดังนั้น **สัดส่วนการเปลี่ยนแปลงจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์ในไตรมาส 2/2564 เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาส 2/2563 จึงไม่สะท้อนการขยายบริการของสายการบินอย่างแท้จริง**

สถานการณ์ด้านอุปทานในภาพรวมของการบริการของสายการบินในเส้นทางภายในประเทศไตรมาส 2/2564 พบว่า อุปทานมีการปรับตัวลดลงเมื่อเทียบกับไตรมาส 1/2564 เนื่องจากสถานการณ์ระบาดของโรคโควิด 19 ในไตรมาส 2/2564 รุนแรงกว่าไตรมาส 1/2564 ในทางกลับกัน เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบอุปทานของไตรมาส 2/2564 กับไตรมาส 2/2563 พบว่า อุปทานในไตรมาส 2/2564 มากกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อนหน้า เนื่องจากในช่วงไตรมาส 2/2563 เป็นช่วงระยะเวลาที่เริ่มมีการระบาดของโรคโควิด 19 ในประเทศไทย และยังไม่มีมาตรการป้องกันการระบาดในการใช้บริการสายการบินที่ชัดเจน ทำให้มีการลดอุปทานอย่างผิดปกติ ส่งผลให้ความแตกต่างของอุปทานในไตรมาส 2/2564 สูงกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อนอย่างมาก ซึ่งความแตกต่างดังกล่าวจึงไม่สะท้อนการขยายตัวของอุปทานอย่างแท้จริง **ดังนั้น ในการวิเคราะห์สถานการณ์ค่าโดยสารเส้นทางบินภายในประเทศจึงต้องคำนึงถึงสถานการณ์ไม่ปกติที่ส่งผลให้อุปทานอยู่ในระดับต่ำอย่างมากในช่วงเวลาดังกล่าวด้วย**

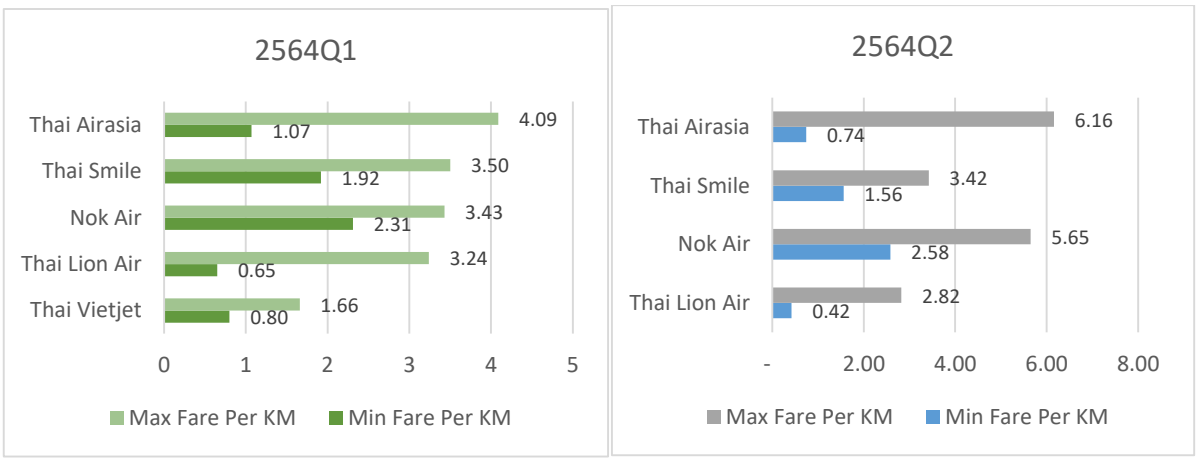
5. การแข่งขันด้านราคาค่าโดยสารเส้นทางบินภายในประเทศในไตรมาส 2/2564

5.1 กลุ่มเส้นทางบินที่ไม่ควบคุมค่าโดยสาร

จากภาพที่ 8 และ 9 แสดงค่าโดยสารสูงสุดและต่ำสุดต่อกิโลเมตรของสายการบินที่ให้บริการ ในกลุ่มเส้นทางที่ไม่ควบคุมค่าโดยสาร ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคที่ภาครัฐต้องการส่งเสริมให้สายการบินเข้ามาให้บริการ โดยในไตรมาสนี้มีสายการบินให้บริการ จำนวน 4 ราย ได้แก่ ไทยแอร์เอเชีย ไทยสมายล์ ไทยไลอ้อนแอร์ และนกแอร์ สรุปผลการวิเคราะห์ได้ดังนี้

เมื่อพิจารณาค่าโดยสารต่อกิโลเมตรในไตรมาส 2/2564 ของกลุ่มเส้นทางที่ไม่ควบคุมค่าโดยสาร พบว่า ไทยแอร์เอเชีย มีค่าโดยสารสูงสุดเท่ากับ 6.16 บาทต่อกิโลเมตร ในขณะที่ไทยไลอ้อนแอร์ เรียกเก็บค่าโดยสารต่ำสุดน้อยที่สุดเท่ากับ 0.42 บาทต่อกิโลเมตร

ภาพที่ 8 เปรียบเทียบค่าโดยสารต่อกิโลเมตรระหว่างสายการบินที่ให้บริการในกลุ่มเส้นทางที่ไม่ควบคุมค่าโดยสาร **ไตรมาส 1/2564 และไตรมาส 2/2564 (QoQ)**



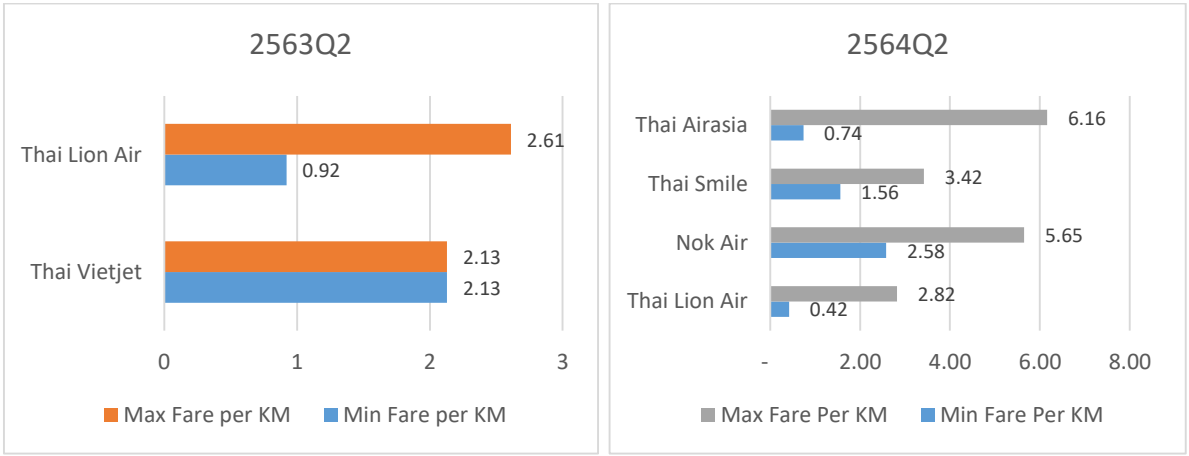
ที่มา: รวบรวมจากเว็บไซต์ของสายการบิน

- เมื่อเปรียบเทียบ**ค่าโดยสารสูงสุด**ต่อกิโลเมตรไตรมาสปัจจุบันกับไตรมาสก่อน (QoQ) พบว่า สายการบินที่ให้บริการในกลุ่มเส้นทางที่ไม่ควบคุมค่าโดยสาร สายการบินส่วนใหญ่มีค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรเพิ่มขึ้น โดยนกแอร์มีค่าโดยสารเพิ่มขึ้นจากไตรมาสก่อนหน้ามากที่สุดเท่ากับ 2.22 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 64.72 รองลงมาคือ ไทยแอร์เอเชีย มีค่าโดยสารเพิ่มขึ้น 2.07 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 50.61 ในขณะที่ไทยสมายล์และไทยไลอ้อนแอร์ มีค่าโดยสารลดลง 0.08 และ 0.42 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 2.29 และ 12.96 ตามลำดับ สำหรับไทยเวียตเจ็ท ไม่พบค่าโดยสารในกลุ่มเส้นทางนี้ เนื่องจากไม่มีเที่ยวบินให้บริการในไตรมาสนี้ จึงไม่มีผลการเปรียบเทียบค่าโดยสารระหว่างไตรมาส ดังนั้น **ในภาพรวมค่าโดยสารสูงสุดของกลุ่มเส้นทางนี้จึงมีทิศทางปรับตัวเพิ่มขึ้น**

- เมื่อเปรียบเทียบ**ค่าโดยสารต่ำสุด**ต่อกิโลเมตรไตรมาสปัจจุบันกับไตรมาสก่อน (QoQ) พบว่า สายการบินที่ให้บริการในกลุ่มเส้นทางที่ไม่ควบคุมค่าโดยสารส่วนใหญ่มีค่าโดยสารต่ำสุดปรับลดลงจากไตรมาสก่อนเล็กน้อย โดยไทยสมายล์มีการปรับลดค่าโดยสารต่ำสุดจากไตรมาสก่อนมากที่สุดอยู่ที่ 0.36 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 18.75 รองลงมาได้แก่ ไทยแอร์เอเชีย และไทยไลอ้อนแอร์ ซึ่งมีค่าโดยสารต่ำสุดลดลงเท่ากับ 0.33 และ 0.23 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 30.84 และ 35.38 ตามลำดับ ในขณะที่นกแอร์ มีค่าโดยสารต่ำสุดเพิ่มขึ้น 0.27 บาทต่อกิโลเมตร สำหรับไทยเวียตเจ็ท ไม่พบค่าโดยสารในกลุ่มเส้นทางนี้ เนื่องจากไม่มีเที่ยวบินให้บริการในไตรมาสนี้ จึงไม่มีผลการเปรียบเทียบค่าโดยสารระหว่างไตรมาส ดังนั้น **ในภาพรวมค่าโดยสารต่ำสุดของกลุ่มเส้นทางนี้มีทิศทางปรับตัวลดลงเล็กน้อย**

- จะเห็นได้ว่า ในภาพรวมทิศทางค่าโดยสารของเส้นทางบิน**กลุ่มไม่ควบคุมค่าโดยสารในไตรมาส 2/2564 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากไตรมาส 4/2563** ซึ่งเป็นผลสืบเนื่องมาจากสถานการณ์การระบาดของโรคโควิด 19 ระลอกใหม่ ที่เริ่มกลับมาระบาดเป็นวงกว้างอีกครั้ง ทำให้ประชาชนไม่ต้องการเดินทาง จนทำให้สายการบินต้องลดจำนวนเที่ยวบิน

ภาพที่ 9 เปรียบเทียบค่าโดยสารต่อกิโลเมตรระหว่างสายการบินที่ให้บริการในกลุ่มเส้นทางบินที่ไม่ควบคุมค่าโดยสาร **ไตรมาส 2/2563 และไตรมาส 2/2564 (YoY)**



ที่มา: รวบรวมจากเว็บไซต์ของสายการบิน

-เมื่อเปรียบเทียบ**ค่าโดยสารสูงสุด**ต่อกิโลเมตรไตรมาสปัจจุบันกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่า สายการบินที่ให้บริการในไตรมาสเดียวกันของปีก่อน มีเพียงไทยไลอ้อนแอร์ให้บริการอยู่ โดยมีค่าโดยสารเพิ่มขึ้น 0.21 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 8.05 ในขณะที่ไทยเวียตเจ็ท ไม่พบค่าโดยสารในกลุ่มเส้นทางนี้ เนื่องจากไม่มีเที่ยวบินให้บริการในไตรมาสนี้ จึงไม่มีผลการเปรียบเทียบ อย่างไรก็ตาม ในกลุ่มเส้นทางดังกล่าว มีสายการบินอื่นๆ ให้บริการในเส้นทางกลุ่มนี้เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน ได้แก่

ไทยแอร์เอเชีย ไทยสมาล์ และนกแอร์ ดังนั้น **ในภาพรวมค่าโดยสารสูงสุดของกลุ่มเส้นทางนี้มีทิศทางปรับตัวเพิ่มขึ้น**

- เมื่อเปรียบเทียบ**ค่าโดยสารต่ำสุด**ต่อกิโลเมตรไตรมาสปัจจุบันกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่า สายการบินที่ให้บริการในไตรมาสเดียวกันของปีก่อน มีเพียงไทยไลอ้อนแอร์ให้บริการอยู่ โดยมีค่าโดยสารลดลง 0.52 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 54.35 ในขณะที่ไทยเวียตเจ็ท ไม่มีเที่ยวบินให้บริการไตรมาสนี้ จึงไม่มีผลการเปรียบเทียบ อย่างไรก็ตาม ในกลุ่มเส้นทางดังกล่าว มีสายการบินอื่นๆ ให้บริการในเส้นทางกลุ่มนี้เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน ได้แก่ ไทยแอร์เอเชีย ไทยสมาล์ และนกแอร์ ดังนั้น **ในภาพรวมค่าโดยสารต่ำสุดของกลุ่มเส้นทางนี้มีทิศทางปรับตัวเพิ่มขึ้น**

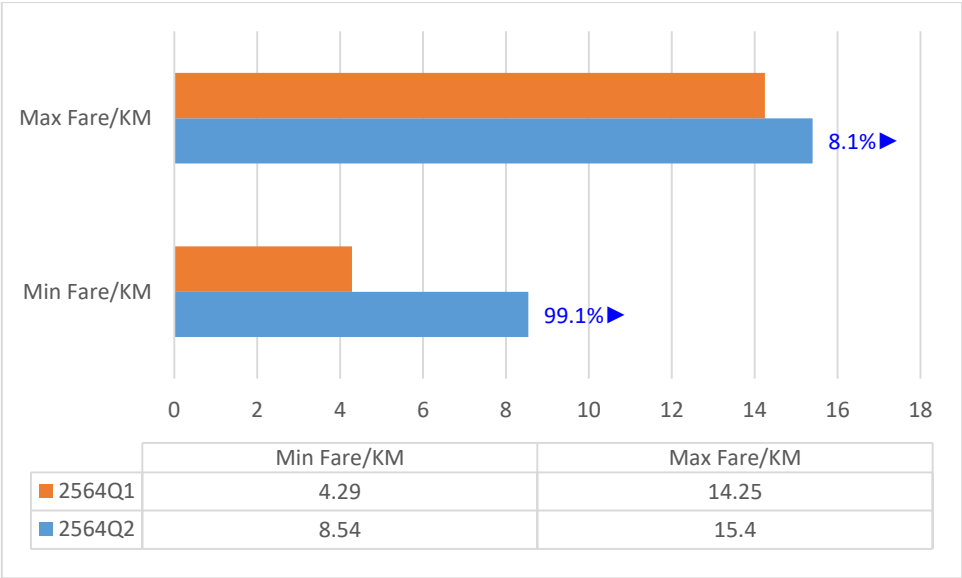
จะเห็นได้ว่า ค่าโดยสารของเส้นทางบินกลุ่มไม่ควบคุมค่าโดยสารในไตรมาส 2/2564 มี**แนวโน้มเพิ่มขึ้นจากไตรมาส 2/2563** เนื่องจาก สายการบินกลับมาให้บริการในเส้นทางต่างๆ เพิ่มมากขึ้น ประกอบกับประชาชนเริ่มได้รับวัคซีนโควิดกันอย่างกว้างขวางมากขึ้น ทำให้มีความมั่นใจในการเดินทางอีกครั้ง ส่งผลให้ไตรมาสนี้ มีสายการบินให้บริการที่หลากหลายกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน โดยค่าโดยสารสูงสุดของสายการบินส่วนใหญ่มีการปรับเพิ่มขึ้น ในขณะที่ค่าโดยสารต่ำสุดมีการปรับลดลงเพียงเล็กน้อย

5.2 กลุ่มเส้นทางบินที่กำหนดเพดานค่าโดยสาร 22 บาทต่อกิโลเมตร

จากภาพที่ 10 และ 11 แสดงค่าโดยสารสูงสุดและค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรของสายการบินที่ให้บริการในกลุ่มเส้นทางบินมีระยะทางบินไม่เกิน 300 กิโลเมตร และมีการเดินทางภาคพื้นไม่สะดวก โดยมีสายการบินให้บริการจำนวน 1 ราย คือ บางกอกแอร์เวย์ส ให้บริการใน 4 เส้นทาง

เมื่อพิจารณาค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรในไตรมาส 2/2564 พบว่า บางกอกแอร์เวย์สเรียกเก็บค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรเท่ากับ 15.40 บาทต่อกิโลเมตร ส่วนค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรเท่ากับ 8.54 บาทต่อกิโลเมตร

ภาพที่ 10 เปรียบเทียบค่าโดยสารต่อกิโลเมตรระหว่างสายการบินที่ให้บริการในกลุ่มเส้นทางบินที่มีระยะทางบินไม่เกิน 300 กิโลเมตร และมีการเดินทางภาคพื้นไม่สะดวก (เพดานค่าโดยสาร 22 บาทต่อกิโลเมตร) **ไตรมาส 1/2564 และไตรมาส 2/2564 (QoQ)**

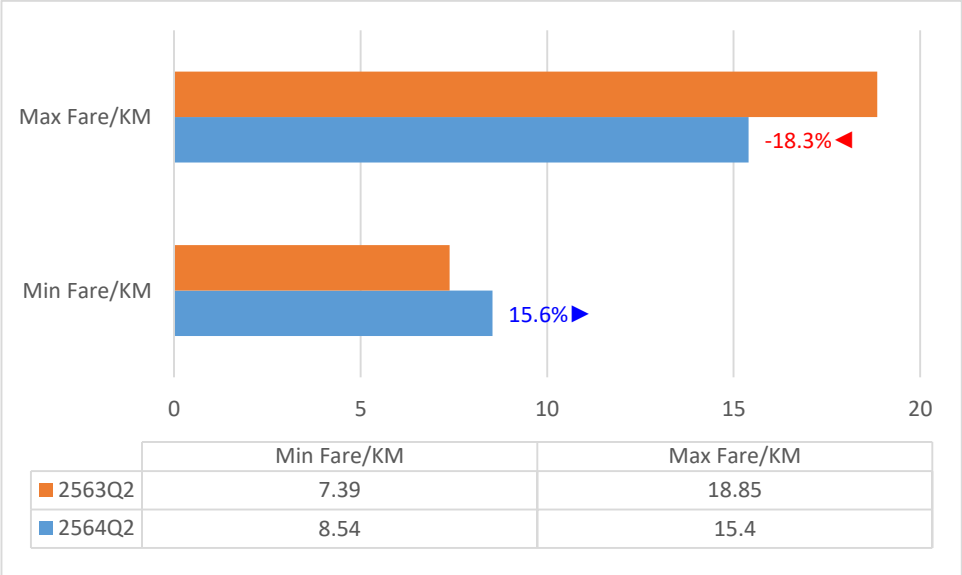


	Min Fare/KM	Max Fare/KM
2564Q1	4.29	14.25
2564Q2	8.54	15.4

ที่มา: รวบรวมจากเว็บไซต์ของสายการบิน

เมื่อ**เปรียบเทียบไตรมาสปัจจุบันกับไตรมาสก่อน (QoQ)** พบว่า ค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรในกลุ่มเส้นทางบินที่มีเพดานค่าโดยสาร 22 บาทต่อกิโลเมตรของบางกอกแอร์เวย์สเพิ่มขึ้นจากไตรมาสที่ผ่านมา 1.15 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 8.07 เช่นเดียวกับค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรก็มีการปรับเพิ่มขึ้นจากไตรมาสที่ผ่านมา 4.25 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 99.06 ทำให้**ในภาพรวมค่าโดยสารมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากไตรมาสก่อนหน้า**

ภาพที่ 11 เปรียบเทียบค่าโดยสารต่อกิโลเมตรระหว่างสายการบินที่ให้บริการในกลุ่มเส้นทางบินที่มีระยะทางบินไม่เกิน 300 กิโลเมตร และมีการเดินทางภาคพื้นไม่สะดวก (เพดานค่าโดยสาร 22 บาทต่อกิโลเมตร) **ไตรมาส 2/2563 และไตรมาส 2/2564 (YoY)**



	Min Fare/KM	Max Fare/KM
2563Q2	7.39	18.85
2564Q2	8.54	15.4

ที่มา: รวบรวมจากเว็บไซต์ของสายการบิน

เมื่อ**เปรียบเทียบไตรมาสปัจจุบันกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน (YoY)** พบว่า ค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรของบางกอกแอร์เวย์ส ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนหน้า 3.45 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 18.30 ในขณะที่ค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรมีการปรับเพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนหน้า 1.15 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 15.60 ทำให้**ในภาพรวมค่าโดยสารในกลุ่มนี้มีแนวโน้มลดลงจากไตรมาสเดียวกันในปีก่อน**

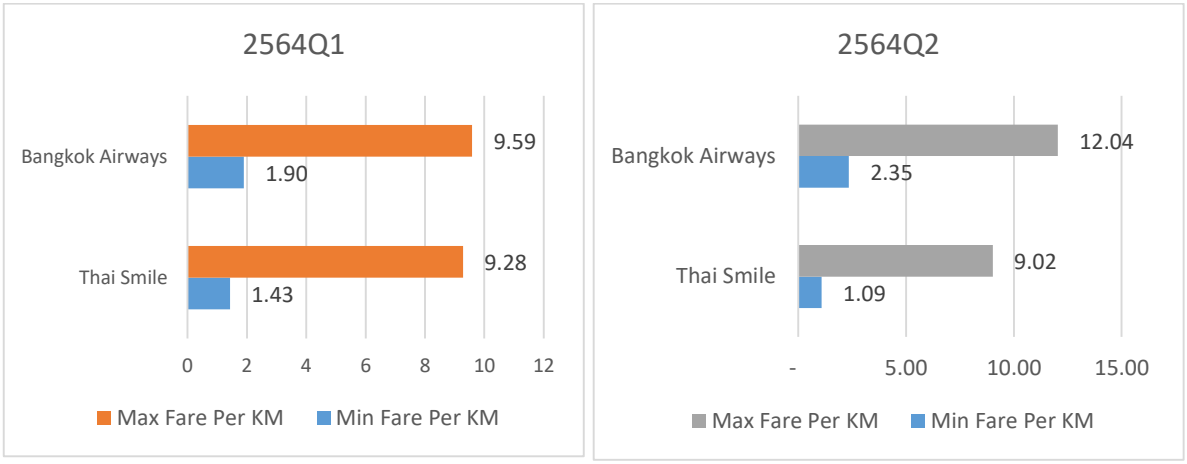
5.3 กลุ่มเส้นทางบินและบริการแบบเต็มรูปแบบที่กำหนดเพดานค่าโดยสารไม่เกิน 13 บาทต่อกิโลเมตร

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

เมื่อพิจารณาค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรของกลุ่มเส้นทางบินที่มีเพดานค่าโดยสาร 13 บาทต่อกิโลเมตรในไตรมาส 2/2564 พบว่า ไทยสมายล์ เรียกเก็บค่าโดยสารต่ำสุดน้อยที่สุดเท่ากับ 1.09 บาทต่อกิโลเมตร รองลงมาคือ บางกอกแอร์เวย์ส เรียกเก็บค่าโดยสารต่ำสุดเท่ากับ 2.35 บาทต่อกิโลเมตร ในขณะที่ค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรของเส้นทางกลุ่มนี้ ในไตรมาส 2/2564 พบว่าบางกอกแอร์เวย์ส เรียกเก็บ

ค่าโดยสารสูงสุดมากที่สุดเท่ากับ 12.04 บาทต่อกิโลเมตร รองลงมาคือ ไทยสมายล์ ซึ่งเรียกเก็บค่าโดยสารสูงสุดเท่ากับ 9.02 บาทต่อกิโลเมตร

ภาพที่ 12 เปรียบเทียบค่าโดยสารต่อกิโลเมตรระหว่างสายการบินที่ให้บริการในเส้นทางบินที่มีระยะทางบินเกิน 300 กิโลเมตร (กลุ่มเส้นทางที่สายการบินให้บริการเต็มรูปแบบ เพดานไม่เกิน 13 บาทต่อกิโลเมตร) **ไตรมาส 1/2564 และไตรมาส 2/2564 (QoQ)**



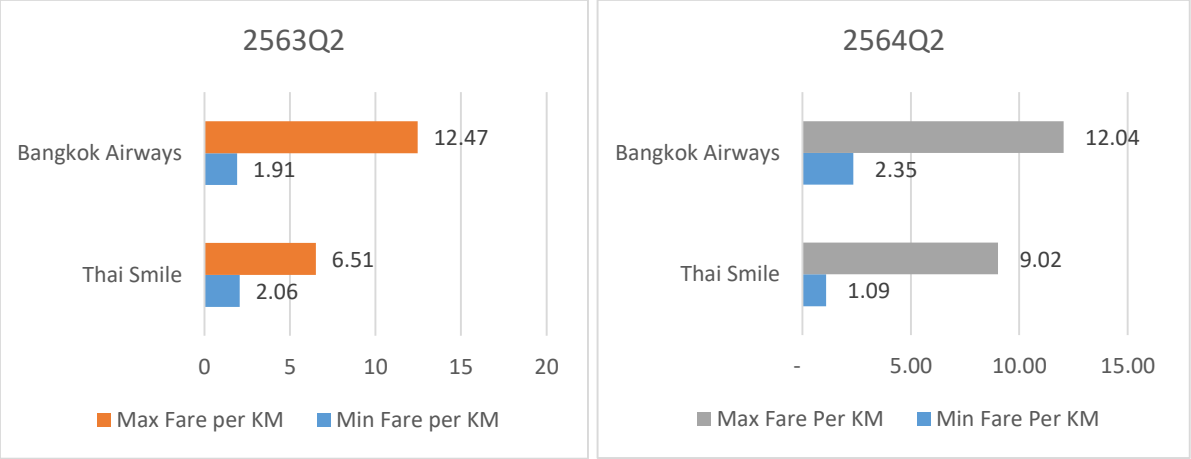
ที่มา: รวบรวมจากเว็บไซต์ของสายการบิน

- เมื่อเปรียบเทียบ**ค่าโดยสารสูงสุด**ต่อกิโลเมตรของกลุ่มเส้นทางบินที่มีเพดานค่าโดยสาร 13 บาทต่อกิโลเมตร ในไตรมาส 2/2564 กับไตรมาส 1/2564 พบว่า ค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรของสายการบินบางกอกแอร์เวย์ส ปรับเพิ่มขึ้น 2.45 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 25.55 ในขณะที่ ไทยสมายล์ปรับลดค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตร 0.26 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 2.80 ในภาพรวมค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรของกลุ่มนี้ **มีทิศทางปรับตัวเพิ่มขึ้น**

- เมื่อเปรียบเทียบ**ค่าโดยสารต่ำสุด**ต่อกิโลเมตรของกลุ่มเส้นทางบินที่มีเพดานค่าโดยสาร 13 บาทต่อกิโลเมตร ในไตรมาส 2/2564 กับไตรมาส 1/2654 พบว่า ค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรของสายการบินบางกอกแอร์เวย์สปรับเพิ่มขึ้น 0.45 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 23.68 ในขณะที่ ไทยสมายล์ปรับลดค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตร 0.34 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 23.78 ในภาพรวมค่าโดยสารต่ำสุดของเส้นทางกลุ่มนี้**เปลี่ยนแปลงลดลงเพียงเล็กน้อย**

- จะเห็นได้ว่า ค่าโดยสารในเส้นทางบินกลุ่มที่มีเพดาน 13 บาทต่อกิโลเมตรในไตรมาส 2/2564 ในภาพรวมค่าโดยสารสูงสุดและค่าโดยสารต่ำสุดเปลี่ยนแปลงลดลงจากไตรมาส 1/2564 เพียงเล็กน้อย เนื่องจาก สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด 19 ยังคงมีอย่างต่อเนื่อง และทวีความรุนแรงเพิ่มขึ้น จึงทำให้จำนวนผู้โดยสารลดลง และเที่ยวบินบางเที่ยวบินถูกยกเลิก

ภาพที่ 13 เปรียบเทียบค่าโดยสารต่อกิโลเมตรระหว่างสายการบินที่ให้บริการในเส้นทางบินที่มีระยะทางบินเกิน 300 กิโลเมตร (กลุ่มเส้นทางที่มีสายการบินให้บริการเต็มรูปแบบ เพดานไม่เกิน 13 บาทต่อกิโลเมตร) **ไตรมาส 2/2563 และไตรมาส 2/2564 (YoY)**



ที่มา: รวบรวมจากเว็บไซต์ของสายการบิน

- เมื่อเปรียบเทียบ**ค่าโดยสารสูงสุด**ต่อกิโลเมตรของกลุ่มเส้นทางบินที่มีเพดาน 13 บาทต่อกิโลเมตรในไตรมาส 2/2564 กับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่า ไทยสมายล์ ปรับเพิ่มค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตร 2.51 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 38.56 ในขณะที่ บางกอกแอร์เวยส์ปรับลดค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตร 0.43 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 3.445 ทำให้ค่าโดยสารสูงสุดในภาพรวมของกลุ่มเส้นทางนี้มีทิศทาง**ปรับตัวเพิ่มขึ้น**

- เมื่อเปรียบเทียบ**ค่าโดยสารต่ำสุด**ต่อกิโลเมตรของกลุ่มเส้นทางบินที่มีเพดาน 13 บาทต่อกิโลเมตร ในไตรมาส 2/2564 กับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่า บางกอกแอร์เวย์ส ปรับเพิ่มค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตร 0.44 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 23.04 ในขณะที่ไทยสมายล์ ปรับเพิ่มลดโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตร 0.97 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 47.09 ทำให้ค่าโดยสารต่ำสุดในภาพรวมของกลุ่มเส้นทางนี้มีทิศทาง**ปรับตัวลดลง**

- สำหรับการบินไทย ยังคงหยุดให้บริการต่อเนื่องมาจากปี 2563 เนื่องมากจากสถานการณ์การระบาดของโรคโควิด 19

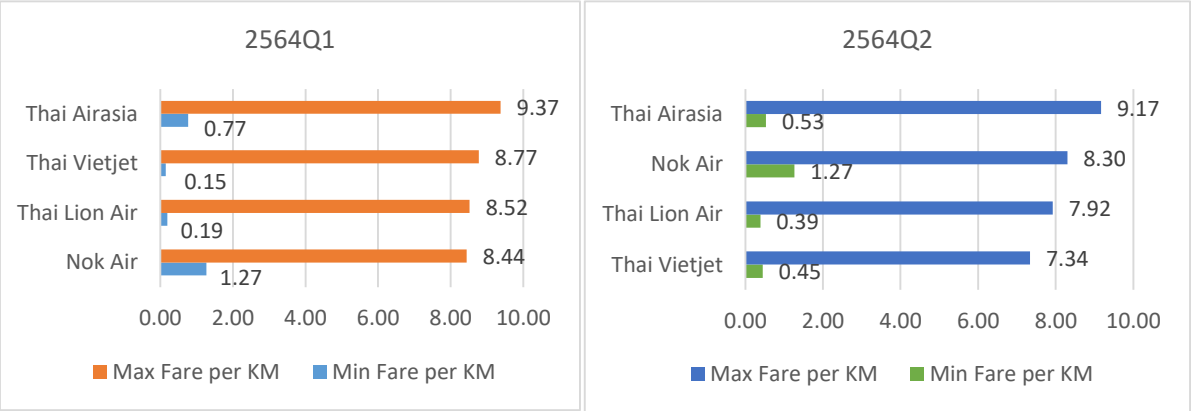
- จะเห็นได้ว่า ค่าโดยสารสูงสุดของกลุ่มเส้นทางที่มีเพดาน 13 บาทต่อกิโลเมตรในไตรมาส 2/2564 ปรับลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนไม่มากนัก เนื่องจากสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบมีการแข่งขันกับสายการบินต้นทุนต่ำในช่วงที่การท่องเที่ยวกลับมาฟื้นตัวช่วงปลายไตรมาส 4/2563 ทำให้ไม่สามารถตั้งราคาสูงได้ ประกอบกับในช่วงปลายเดือนธันวาคม 2563 เริ่มมีการระบาดของโรคโควิด 19 ระลอกใหม่ และทวีความรุนแรงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้สายการบินต้องลดจำนวนเที่ยวบินลงอีกครั้ง ทำให้สายการบินต้องปรับราคาเพื่อให้สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้

5.4 กลุ่มเส้นทางบินและบริการแบบต้นทุนต่ำที่กำหนดเพดานค่าโดยสารไม่เกิน 9.40 บาทต่อกิโลเมตร

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

เมื่อพิจารณาค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรของเส้นทางบินที่มีเพดานไม่เกิน 9.40 บาทต่อกิโลเมตร ในไตรมาส 2/2564 พบว่า ไทยแอร์เอเชียเรียกเก็บค่าโดยสารสูงสุดมากที่สุดเท่ากับ 9.17 บาทต่อกิโลเมตร รองลงมาคือ นกแอร์ ไทยไลอ้อนแอร์ และไทยเวียตเจ็ท ซึ่งเก็บค่าโดยสารสูงสุดเท่ากับ 8.30 บาทต่อกิโลเมตร 7.92 บาทต่อกิโลเมตร และ 7.34 บาทต่อกิโลเมตร ตามลำดับ ส่วนค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรในไตรมาส 2/2564 พบว่า ไทยไลอ้อนแอร์เรียกเก็บค่าโดยสารต่ำสุดน้อยที่สุดเท่ากับ 0.39 บาทต่อกิโลเมตร รองลงมาคือ ไทยเวียตเจ็ท ไทยแอร์เอเชีย และนกแอร์ เรียกเก็บค่าโดยสารต่ำสุดเท่ากับ 0.45 บาทต่อกิโลเมตร 0.53 บาทต่อกิโลเมตร และ 1.27 บาทต่อกิโลเมตร ตามลำดับ

ภาพที่ 14 เปรียบเทียบค่าโดยสารต่อกิโลเมตรระหว่างสายการบินที่ให้บริการเส้นทางบินที่ควบคุมค่าโดยสารและมีระยะทางบินเกิน 300 กิโลเมตร (กลุ่มเส้นทางที่ให้บริการโดยสายการบินแบบต้นทุนต่ำ เพดานค่าโดยสารไม่เกิน 9.40 บาทต่อกิโลเมตร) **ไตรมาส 1/2564 และไตรมาส 2/2564 (QoQ)**



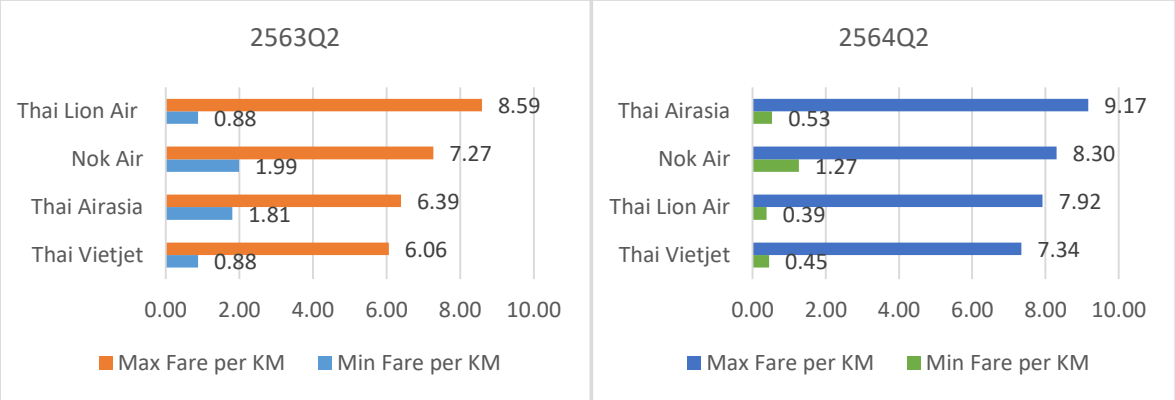
ที่มา: รวบรวมจากเว็บไซต์ของสายการบิน

- เมื่อเปรียบเทียบ**ค่าโดยสารสูงสุด**ต่อกิโลเมตรของกลุ่มเส้นทางบินที่มีเพดาน 9.40 บาทต่อกิโลเมตรในไตรมาสปัจจุบันกับไตรมาสก่อน พบว่า ทุกสายการบินมีค่าโดยสารสูงสุดลดลง โดยไทยเวียตเจ็ทปรับลดมากที่สุด 1.43 บาทต่อกิโลเมตร รองลงมาคือ ไทยไลอ้อนแอร์ ไทยแอร์เอเชีย และนกแอร์ ซึ่งปรับลดลง 0.60, 0.20 และ 0.14 บาทต่อกิโลเมตร ตามลำดับ ภาพรวมค่าโดยสารสูงสุดของเส้นทางกลุ่มนี้ในไตรมาส 2/2564 **ลดลง**จากไตรมาสก่อนหน้า

- เมื่อเปรียบเทียบ**ค่าโดยสารต่ำสุด**ต่อกิโลเมตรของกลุ่มเส้นทางบินที่มีเพดาน 9.40 บาทต่อกิโลเมตรในไตรมาสปัจจุบันกับไตรมาสก่อน พบว่า ไทยเวียตเจ็ท และไทยไลอ้อนแอร์ มีค่าโดยสารต่ำสุดเพิ่มขึ้น 0.30 และ 0.20 บาทต่อกิโลเมตร ตามลำดับ ส่วนไทยแอร์เอเชียมีค่าโดยสารต่ำสุดลดลง 0.24 บาทต่อกิโลเมตร และนกแอร์มีค่าโดยสารต่ำสุดไม่เปลี่ยนแปลงจากไตรมาสก่อน ทำให้ภาพรวมของค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรของเส้นทางกลุ่มนี้ในไตรมาส 2/2564 **เพิ่มขึ้น**จากไตรมาสก่อนหน้าเล็กน้อย

- จะเห็นได้ว่า ค่าโดยสารต่อกิโลเมตรของกลุ่มเส้นทางบินที่มีเพดาน 9.40 บาทต่อกิโลเมตรประจำไตรมาส 2/2564 ในภาพรวมราคาค่าโดยสารใกล้เคียงกับไตรมาสก่อน เนื่องจากยังอยู่ในช่วงสถานการณ์การระบาดของโรคโควิด 19 ต่อเนื่อง

ภาพที่ 15 เปรียบเทียบค่าโดยสารต่อกิโลเมตรระหว่างสายการบินที่ให้บริการเส้นทางบินที่ควบคุมค่าโดยสารซึ่งมีระยะทางบินเกิน 300 กิโลเมตร (กลุ่มเส้นทางที่ให้บริการโดยสายการบินแบบต้นทุนต่ำ เพดานค่าโดยสารไม่เกิน 9.40 บาทต่อกิโลเมตร) **ไตรมาส 2/2563 และไตรมาส 2/2564 (YoY)**



ที่มา: รวบรวมจากเว็บไซต์ของสายการบิน

- เมื่อเปรียบเทียบ**ค่าโดยสารสูงสุด**ต่อกิโลเมตรของกลุ่มเส้นทางบินที่มีเพดานค่าโดยสาร 9.40 บาทต่อกิโลเมตรในไตรมาส 2/2564 กับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน พบว่า ไทยแอร์เอเชีย ไทยเวียตเจ็ทและนกแอร์มีค่าโดยสารสูงสุดเพิ่มขึ้น 2.78, 1.28 และ 1.03 บาทต่อกิโลเมตร ส่วนไทยไลอ้อนแอร์มีค่าโดยสารสูงสุดลดลง 0.67 บาทต่อกิโลเมตร ทำให้ภาพรวมการเปลี่ยนแปลงค่าโดยสารสูงสุดของเส้นทางกลุ่มนี้มีทิศทางปรับตัว**เพิ่มขึ้น**จากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน

- เมื่อเปรียบเทียบ**ค่าโดยสารต่ำสุด**ต่อกิโลเมตรของกลุ่มเส้นทางบินที่มีเพดานค่าโดยสาร 9.40 บาทต่อกิโลเมตรในไตรมาส 2/2564 กับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน พบว่า ทุกสายการบินมีค่าโดยสารต่ำสุดลดลง โดยไทยแอร์เอเชียปรับลดมากที่สุดเท่ากับ 1.28 บาทต่อกิโลเมตร รองลงมาคือ นกแอร์ ไทยไลอ้อนแอร์ และไทยเวียตเจ็ท ซึ่งปรับลดค่าโดยสารต่ำสุดเท่ากับ 0.72, 0.49 และ 0.42 บาทต่อกิโลเมตรตามลำดับ ทำให้ภาพรวมการเปลี่ยนแปลงค่าโดยสารต่ำสุดของเส้นทางกลุ่มนี้มีทิศทางปรับตัว**ลดลง**จากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน

- จะเห็นได้ว่า ค่าโดยสารในเส้นทางบินกลุ่มที่มีเพดาน 9.40 บาทต่อกิโลเมตรในไตรมาส 2/2564 ในภาพรวมเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นจากไตรมาส 2/2563 เล็กน้อย ทั้งนี้ สถานการณ์การระบาดของโรคโควิด 19 ทำให้ปริมาณความต้องการเดินทางยังไม่กลับเข้าสู่ภาวะปกติ การดำเนินกลยุทธ์ด้านราคาของสายการบินจึงต้องปรับเปลี่ยนให้สามารถดึงดูดผู้โดยสารให้มาใช้บริการมากที่สุด รวมทั้งรักษาความสามารถทางการแข่งขันของสายการบินให้ได้มากที่สุด

6. สรุปภาพรวมสถานการณ์ค่าโดยสารเส้นทางบินภายในประเทศไตรมาส 2/2564

ในการติดตามตรวจสอบการเรียกเก็บค่าโดยสารเส้นทางบินภายในประเทศโดยรวบรวมข้อมูลจากเว็บไซต์ของสายการบินที่ให้บริการทั้งหมด 6 ราย ได้แก่ บางกอกแอร์เวย์ส ไทยสมายล์ ไทยแอร์เอเชีย นกแอร์ ไทยไลอ้อนแอร์ และไทยเวียตเจ็ท ส่วนการบินไทยได้ยกเลิกบริการทั้งหมดในเดือนมกราคม 2564 เนื่องจากบริษัทอยู่ระหว่างการเข้าแผนฟื้นฟูกิจการ

ผลจากการติดตามข้อมูลค่าโดยสารสายการบินที่ให้บริการในกลุ่มเส้นทางบินที่ไม่ควบคุมค่าโดยสารไตรมาส 2/2564 พบว่า มีการให้บริการ 34 เส้นทางบิน เส้นทางบินที่มีค่าโดยสารสูงสุด มีราคาเท่ากับ 7,590 บาทต่อเที่ยว ได้แก่ เส้นทางกระบี่ - เชียงใหม่ ส่วนเส้นทางที่มีค่าโดยสารต่ำสุด มีราคาเท่ากับ 300 บาทต่อเที่ยว ได้แก่ อู่ตะเภา – เชียงใหม่ และกลับ

สถานการณ์ค่าโดยสารในกลุ่มเส้นทางบินที่ควบคุมค่าโดยสารโดยมีระยะทางบินไม่เกิน 300 กิโลเมตรและมีการเดินทางภาคพื้นไม่สะดวก ซึ่งกำหนดเพดานค่าโดยสารไม่เกิน 22 บาทต่อกิโลเมตร พบว่า ในไตรมาส 2/2564 จำนวนเส้นทางบินที่เปิดให้บริการในช่วงไตรมาสนี้ มี 4 เส้นทาง เท่ากับไตรมาสก่อน เนื่องจากสถานการณ์ระบาดของโรคโควิด 19 โดยเส้นทางกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) – ตราด มีค่าโดยสารสูงสุดเท่ากับ 4,020 บาท ส่วนเส้นทางที่มีค่าโดยสารต่ำสุดคือเส้นทางตราด – กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) มีค่าโดยสารต่ำสุด 2,230 บาท

ในกลุ่มเส้นทางบินที่มีระยะทางบินเกินกว่า 300 กิโลเมตร และมีการให้บริการแบบเต็มรูปแบบ ซึ่งกำหนดเพดานค่าโดยสารไม่เกิน 13 บาทต่อกิโลเมตร ในไตรมาส 2/2564 มีการให้บริการ 34 เส้นทาง เท่ากับไตรมาสก่อน เส้นทางกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) – กระบี่/ภูเก็ต และภูเก็ต - กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) มีค่าโดยสารสูงสุดเท่ากับ 5,430 บาท ในขณะที่เส้นทางกรุงเทพฯ(สุวรรณภูมิ) – เชียงใหม่/เชียงราย มีค่าโดยสารต่ำสุดเท่ากับ 800 บาท

สำหรับสถานการณ์ค่าโดยสารของบริการแบบต้นทุนต่ำในกลุ่มเส้นทางบินที่มีระยะทางเกิน 300 กิโลเมตร ซึ่งมีเพดานค่าโดยสาร 9.40 บาทต่อกิโลเมตร ในไตรมาส 2/2564 พบว่า มีการให้บริการ 72 เส้นทาง เส้นทางที่มีค่าโดยสารสูงสุดคือเส้นทางกรุงเทพฯ (ดอนเมือง) – ภูเก็ต มีค่าโดยสารสูงสุดเท่ากับ 5,400 บาท ส่วนค่าโดยสารต่ำสุดของเส้นทางกลุ่มนี้เท่ากับ 300 บาท โดยมีเส้นทางที่มีค่าโดยสารต่ำสุดเท่ากันจำนวน 19 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางกรุงเทพฯ (ดอนเมือง) - เชียงราย/หาดใหญ่/ขอนแก่น/กระบี่/พิษณุโลก/สุราษฎร์ธานี/ตรัง/อุบลราชธานีและกลับ เส้นทางกรุงเทพฯ (ดอนเมือง) - นครศรีธรรมราช/ภูเก็ต เส้นทางอุดรธานี - กรุงเทพฯ (ดอนเมือง)

จากข้อมูล ณ ไตรมาส 2/2564 พบว่า จำนวนเส้นทางบิน จำนวนเที่ยวบิน และจำนวนที่นั่งลดลงจากไตรมาสก่อนหน้าเนื่องจากสถานการณ์ระบาดของโรคโควิด 19 มีความรุนแรงมากขึ้นในหลายพื้นที่ทั่วประเทศตั้งแต่เดือนเมษายน และเมื่อพิจารณาความสามารถในการให้บริการ พบว่า ไทยแอร์เอเชียมีสัดส่วนเส้นทางภายในประเทศสูงสุดคิดเป็นร้อยละ 37 และยังคงเป็นผู้นำตลาดในด้านจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์และจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์ โดยสายการบินส่วนใหญ่ไม่ได้เปลี่ยนแปลงจำนวนเส้นทางบินให้บริการจากไตรมาส 1/2564 แต่ลดจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์ลงจากไตรมาสก่อนซึ่งทำให้จำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์ลดลงด้วย เนื่องจากสถานการณ์ระบาดของโรคโควิด 19 ในไตรมาส 2/2564 รุนแรงกว่าไตรมาส 1/2564

ตารางที่ 6 สรุปการเปลี่ยนแปลงค่าโดยสารสูงสุด – ต่ำสุดเส้นทางบินภายในประเทศ ไตรมาส 1/2564 เมื่อเทียบกับไตรมาส 2/2564

ค่าโดยสาร	จำนวนเส้นทางที่ค่าโดยสารเพิ่ม	ร้อยละการเพิ่มขึ้นเฉลี่ย	จำนวนเส้นทางที่ค่าโดยสารลด	ร้อยละการลดลงเฉลี่ย	จำนวนเส้นทางที่ค่าโดยสารไม่เปลี่ยนแปลง
ค่าโดยสารสูงสุด	64	+50%	35	-19%	11
ค่าโดยสารต่ำสุด	80	+66%	21	-16%	9

เมื่อพิจารณาการเปลี่ยนแปลงค่าโดยสารเส้นทางบินภายในประเทศในไตรมาส 2/2564 เทียบกับไตรมาส 1/2564 พบว่า ในภาพรวมค่าโดยสารในไตรมาส 2/2564 **เพิ่มขึ้น**จากไตรมาส 1/2564

โดยค่าโดยสารสูงสุดเพิ่มขึ้นมีจำนวน 64 เส้นทาง ซึ่งเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 50 และเส้นทางที่มีค่าโดยสารต่ำสุดเพิ่มขึ้นจำนวน 80 เส้นทาง ซึ่งเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 66 ส่วนเส้นทางที่ค่าโดยสารสูงสุดลดลงมีจำนวน 35 เส้นทาง ซึ่งลดลงเฉลี่ยร้อยละ 19 และเส้นทางที่ค่าโดยสารต่ำสุดลดลงมีจำนวน 21 เส้นทาง ซึ่งลดลงเฉลี่ยร้อยละ 16 ในขณะที่เส้นทางที่ค่าโดยสารสูงสุดไม่เปลี่ยนแปลงมีจำนวน 15 เส้นทาง และเส้นทางที่ค่าโดยสารต่ำสุดไม่เปลี่ยนแปลงมีจำนวน 18 เส้นทาง ทั้งนี้ เนื่องจากสายการบินส่วนใหญ่ลดจำนวนเที่ยวบินให้บริการในช่วงเทศกาลสงกรานต์อันเป็นผลจากการระบาดของโรคโควิด 19 ที่เริ่มรุนแรงในเดือนเมษายนจากคลัสเตอร์สถานบันเทิงย่านทองหล่อและแคมป์คนงานก่อสร้าง ส่งผลให้อุปทานโดยรวมลดลงจากไตรมาส 1/2564 ในทุกกลุ่มเส้นทางบิน

ทั้งนี้ ในไตรมาส 3/2564 คาดว่าค่าโดยสารจะมีแนวโน้มลดลงจากไตรมาสนี้ เนื่องจากเป็นช่วงฤดูฝนและไม่มีวันหยุดเทศกาล ประกอบกับการระบาดของโรคโควิด 19 มีความรุนแรงเพิ่มขึ้นกระจายทุกจังหวัดและมีจำนวนผู้ติดเชื้อและผู้เสียชีวิตเพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก ประกอบกับรัฐบาลมีการจำกัดการเดินทางในพื้นที่ที่มีการระบาดของโรครุนแรงและอัตราการฉีดวัคซีนยังน้อยกว่าเป้าหมายของรัฐบาล ดังนั้น สายการบินยังคงไม่สามารถปรับเพิ่มค่าโดยสารได้แม้ว่าจะมีการลดอุปทานลง

กองอัตราค่าบริการ
ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
สิงหาคม 2564