สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
The Civil Aviation Authority of Thailand
222 ซอยวิภาวดีรังสิต 28 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900
222 Soi Vibhavadi Rangsit 28, Vibhavadi Rangsit Rd, Chatuchak, Chatuchak , Bangkok 10900
+66 2568 8800 info@caat.or.th www.caat.or.th

ฉบับที่ 13/2566 26 ธันวาคม 2566

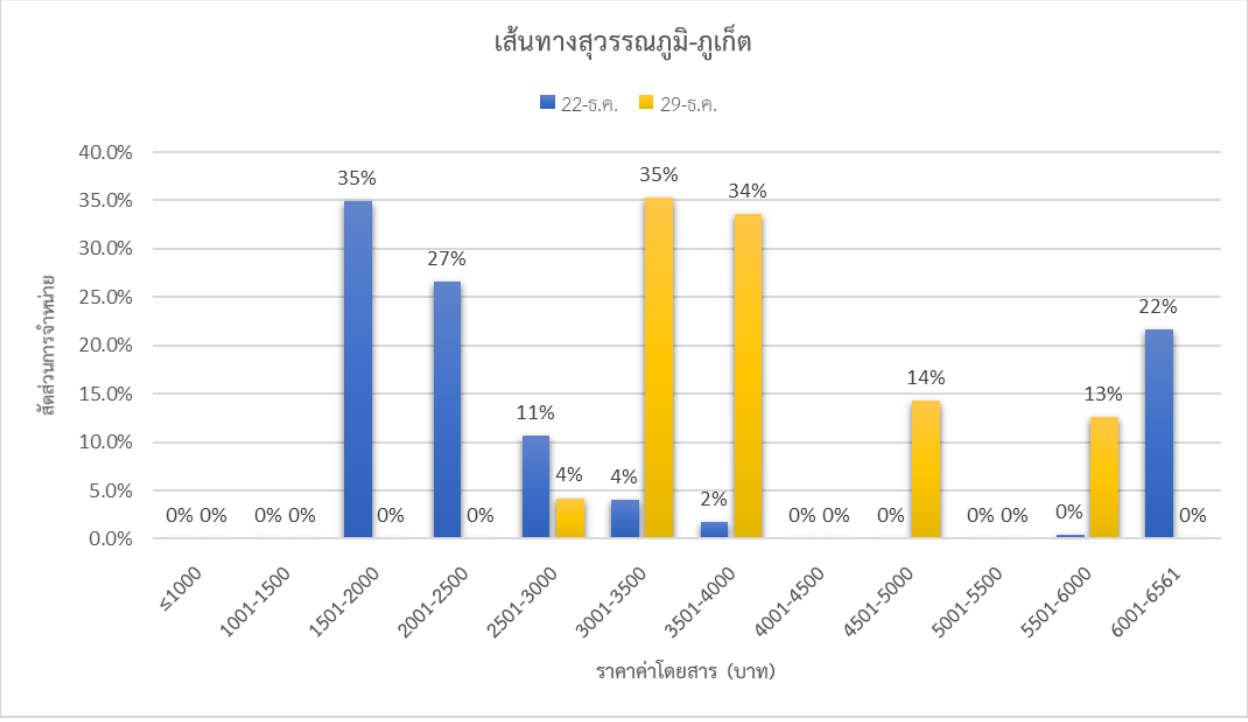
กพท. แจงเหตุค่าตั๋วโดยสารแพงช่วงเทศกาลปีใหม่

คมนาคมอนุมัติเพิ่ม 8 สายการบิน ปี 2567 นำเข้าเครื่องบินเพิ่มอีก 60 ลำ แก้ปัญหาเที่ยวบินไม่พอ

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ชี้แจงประเด็นค่าตั๋วโดยสารเครื่องบินช่วงเทศกาลราคาแพง 5 ข้อ พร้อมความคืบหน้าการเพิ่มสายการบินและเครื่องบินเข้าสู่ระบบเพื่อแก้ไขปัญหา รวมทั้งแนวทางการหลีกเลี่ยงต้องซื้อตั๋วราคาแพง ระหว่างที่ปริมาณเที่ยวบินยังมีไม่เพียงพอกับความต้องการเดินทางในประเทศที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะช่วงเทศกาล

ข้อเท็จจริงที่เกี่ยวกับราคาตั๋วโดยสารเครื่องบิน

1. ราคาตั๋วโดยสารเครื่องบินในช่วงเทศกาลมีการปรับตัวสูงขึ้นจริง จากเดิมในเส้นทางหลักซึ่งมีตั๋วราคาต่ำกว่า 2,500 บาทเฉลี่ย 82.5% ต่อเที่ยวบิน ลดลงเหลือ 62% ต่อเที่ยวบิน ขณะที่ราคาตั๋วแพงที่มีราคาสูงกว่า 5,000 บาทขึ้นไป ก่อนหน้านี้มีสัดส่วนเฉลี่ยไม่เกิน 10% ต่อเที่ยวบิน ปรับเพิ่มเป็นประมาณ 34%



222 ซอยวิภาวดีรังสิต 28 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900
222 Soi Vibhavadi Rangsit 28, Vibhavadi Rangsit Rd., Chatuchak, Chatuchak , Bangkok 10900
+66 2568 8800 info@caat.or.th www.caat.or.th

กรณีตัวอย่างสถานการณ์ราคาตั๋วโดยสารในวันที่ 22 ธันวาคม 2566 ที่ผ่านมา เส้นทางกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ)-ภูเก็ต มีค่าโดยสารที่จำหน่ายอยู่ในช่วงระหว่าง 1,501-2,000 บาท โดยคิดเป็น 35% ของเที่ยวบิน ค่าโดยสารราคา 2,001-2,500 บาท คิดเป็น 27% ของเที่ยวบิน ค่าโดยสารราคา 2,501-3,000 บาท คิดเป็น 11% ของเที่ยวบิน ค่าโดยสารราคา 3,001-4,000 บาท คิดเป็น 6% และค่าโดยสารราคา 6,001-6,561 บาท คิดเป็น 21% ของเที่ยวบิน

และเมื่อพิจารณาสถานการณ์ราคาตั๋วโดยสารในวันที่ 29 ธันวาคม 2566 เส้นทางกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ)-ภูเก็ต มีค่าโดยสารที่จำหน่ายส่วนใหญ่อยู่ในช่วงระหว่าง 3,001-4,000 บาท คิดเป็น 69% ของเที่ยวบิน ส่วนค่าโดยสารที่จำหน่ายในช่วงราคา 2,501-3,000 บาท คิดเป็น 4% ของเที่ยวบิน ค่าโดยสารราคา 4,001-5,000 บาท คิดเป็น 14% ของเที่ยวบิน และค่าโดยสารในช่วงราคา 5,501-6,000 บาท คิดเป็น 13% ของเที่ยวบิน

อย่างไรก็ตาม เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาราคาค่าโดยสาร กพท. จึงได้ดำเนินการติดตามและตรวจสอบค่าโดยสารช่วงเทศกาลปีใหม่อย่างใกล้ชิด ยังไม่พบว่ามีการจำหน่ายตั๋วโดยสารเกินกว่าราคาควบคุมที่กำหนด แม้ว่าตั๋วเครื่องบินมีการปรับราคาสูงกว่าการเดินทางช่วงเวลาปกติจริง

ทั้งนี้ หากผู้โดยสารตรวจสอบแล้วพบว่าสายการบินจำหน่ายตั๋วโดยสารเกินกว่าเพดานราคาที่กำหนดสามารถรวบรวมหลักฐานการดำเนินการที่ผิดปกติของสายการบินส่งให้ กพท. ตรวจสอบเพื่อดำเนินการตามกฎหมายที่มีการกำหนดโทษทั้งจำและปรับสายการบินที่กระทำความผิดต่อไป

2. หลักการกำหนดราคาตั๋วของสายการบิน (ทั่วโลก) ไม่มีตั๋วราคาเดียวในเที่ยวบินเดียวกัน

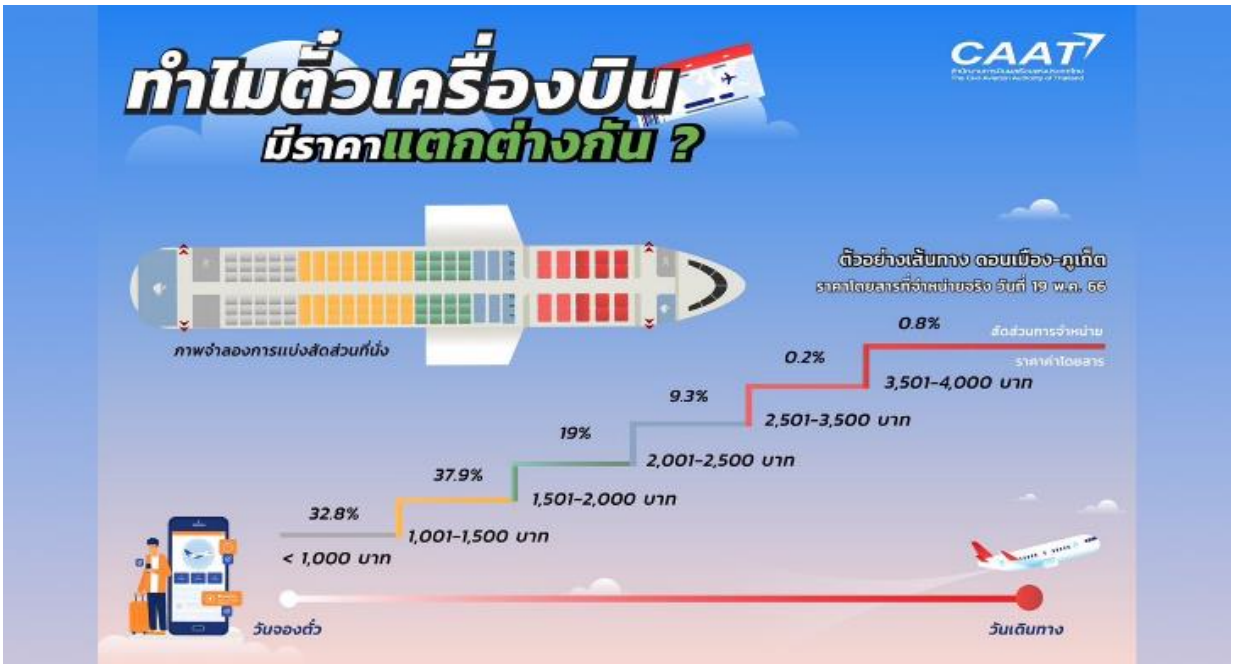
จากตัวอย่างข้างต้นจะเห็นว่าในช่วงปกติสำหรับการเดินทางในเส้นทางบินหลัก ผู้โดยสารสามารถซื้อตั๋วในราคาไม่เกิน 2,500 บาท ได้ในจำนวนถึง 82.5% ในแต่ละเที่ยวบิน ซึ่งในจำนวนนี้มีทั้งตั๋วโปรโมชั่นราคาหลักร้อยและตั๋วราคาต่ำกว่า 1,000 บาท แม้ในช่วงเทศกาลซึ่งมีความต้องการเดินทางสูงขึ้นมากทำให้ราคาตั๋วปรับตัวสูงขึ้นและมีอัตราส่วนตั๋วราคาถูกจำนวนลดลง ก็ยังคงมีตั๋วโดยสารราคาไม่เกิน 2,500 บาทถึง 62% และในช่วงใกล้เทศกาลปีใหม่ซึ่งราคาตั๋วปรับตัวสูงขึ้นทั้งระบบ เกาะกลุ่มในระดับราคา 3,001-4,000 บาทประมาณ 69% และราคา 4,500-6,000 บาทประมาณ 27% ก็ยังแสดงให้เห็นว่ามีตั๋วที่ราคาแตกต่างกันถึงเท่าตัวในเที่ยวบินเดียวกันแม้จะเป็นช่วงที่มีความต้องการเดินทางสูงสุด โดยผู้โดยสารที่ซื้อตั๋วล่วงหน้านานกว่าจะได้อัตราค่าโดยสารที่ถูกกว่า ส่วนผู้โดยสารที่ซื้อตั๋วคนท้าย ๆ ของเที่ยวบินนั้นจะได้ราคาสูงสุด สาเหตุสำคัญที่ สายการบินต้องตั้งราคาเพื่อส่งเสริมให้ผู้โดยสารต้องวางแผนจองตั๋วโดยสารล่วงหน้าและให้ประโยชน์ในการได้ตั๋วราคาถูกจากการจองล่วงหน้านาน ๆ ประกอบด้วย

ก. การวางแผนกำหนดตารางบินของสายการบิน ก่อนทำการบินแต่ละเที่ยวบิน เริ่มต้นจากการกำหนดตารางการบิน ตามเวลาทำการบินที่ได้รับการจัดสรร (Slot) ซึ่งขั้นตอนดังกล่าวนี้เกิดขึ้นล่วงหน้าก่อนทำการบินจริงมากกว่า 6 เดือน จากนั้นสายการบินจะนำตารางการบินที่ได้รับการจัดสรรไปดำเนินการ

222 ซอยวิภาวดีรังสิต 28 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900
222 Soi Vibhavadi Rangsit 28, Vibhavadi Rangsit Rd., Chatuchak, Chatuchak , Bangkok 10900
+66 2568 8800 info@caat.or.th www.caat.or.th

ด้านการตลาด เพื่อตัดสินใจว่าจะทำการบินจริงหรือไม่ และจะต้องแจ้งคืนเวลาทำการบินล่วงหน้าอย่างน้อย 4 สัปดาห์เพื่อไม่ให้ถูกตัดสิทธิ์ทำการบินในฤดูกาลถัดไปหากไม่ทำการบิน ดังนั้น สายการบินจึงต้องเร่งทำการตลาดให้มั่นใจว่ามีความพร้อมพอที่จะทำการบินได้ โดยเฉพาะประเด็นสำคัญคือปริมาณผู้โดยสาร

ข. อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin factor) ที่คุ้มทุน จากตัวเลขต้นทุนที่อาจผันแปรขึ้นหรือลง สายการบินต้องประเมินอยู่ตลอดเวลาว่าจะต้องจำหน่ายตั๋วได้จำนวนกี่เปอร์เซ็นต์ของจำนวนที่นั่งในแต่ละเที่ยวบินจึงจะถึงจุดที่คุ้มกับต้นทุน ซึ่งมักแสดงในรูปของเปอร์เซ็นต์ของ Cabin factor ในกรณีที่ต้นทุนสูงขึ้นมาก เช่น ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงปรับสูงขึ้น ฯลฯ Cabin factor ที่คุ้มทุนอาจสูงถึง 80% แต่ในกรณีสถานการณ์ปกติทั่วไป Cabin factor จะเฉลี่ยอยู่ในระดับประมาณ 70% จึงจะสามารถปฏิบัติการบินได้โดยไม่ขาดทุน



ดังนั้น **“ยิ่งซื้อเร็วยิ่งถูก ยิ่งซื้อช้ายิ่งแพงขึ้น”** ก็เพื่อให้สายการบินมั่นใจว่าจะมีจำนวนการขายตั๋วโดยสารเข้าเป้าที่คุ้มทุนสามารถปฏิบัติการบินได้ สายการบินจึงใช้โอกาสและความจำเป็นที่ต้องมีเวลาในการเตรียมตัวนานหลายเดือน ใช้ในการทำการตลาดและดำเนินกลยุทธ์ด้านราคา

3. สาเหตุของตั๋วแพงในประเทศไทยและทั่วโลก

ก. การหายไปของอุปทาน (Supply) ในช่วงสถานการณ์ COVID-19 สายการบินต่าง ๆ ได้ปรับลดจำนวนบุคลากร อากาศยาน รวมทั้งโครงสร้างพื้นฐานและระบบการจัดการต่าง ๆ ที่จำเป็น เพื่อประคับประคองความอยู่รอด จึงเกิดสถานการณ์ที่ปริมาณความต้องการการเดินทางทางอากาศ (Demand)

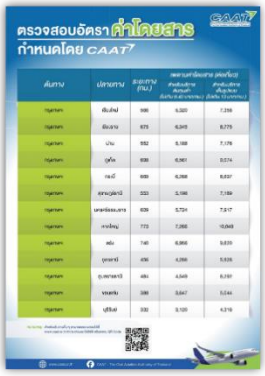
222 ซอยวิภาวดีรังสิต 28 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900
222 Soi Vibhavadi Rangsit 28, Vibhavadi Rangsit Rd., Chatuchak, Chatuchak , Bangkok 10900
+66 2568 8800 info@caat.or.th www.caat.or.th

สูงกว่าความสามารถในการรองรับ (Supply) ไปทั่วโลกส่งผลให้**อัตราค่าโดยสารเฉลี่ยทั่วโลกปรับตัวสูงขึ้นประมาณ 17%**

ข. ต้นทุนในประเทศที่ปรับตัวสูงขึ้น เนื่องจากต้นทุนเชื้อเพลิงน้ำมันมีสัดส่วนสูงสุดถึงร้อยละ 30 ของต้นทุนทั้งหมด โดยเฉพาะหลังจากอัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมันเชื้อเพลิงที่เคยปรับลดเหลือ 0.2 บาทต่อลิตร กลับมาเป็นอัตราเดิมที่สูงถึง 4.726 บาทต่อลิตร ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2566

	เที่ยวบินในประเทศ	เที่ยวบินระหว่างประเทศ
ภาษีสรรพสามิตน้ำมันอากาศยาน	✓	✗
ภาษีท้องถิ่น	✓	✗
ค่าบริการในการขึ้นลงของอากาศยาน	✓	✓
ค่าบริการที่เก็บอากาศยาน	✓ สนามบิน ทย.: ส่วนลด 50%	✓
ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ	✓ ส่วนลด 25%	✓

4. “ตั๋วแพงเกินไปไหม ทำไมไม่ขายราคาเดียวกัน” ประเทศไทยใช้ระบบการควบคุมเพดานราคาค่าโดยสารเครื่องบิน ซึ่งคิดจากโครงสร้างต้นทุนจริง และมีการตรวจสอบควบคุมทุกเที่ยวบิน แม้ว่าจะเป็นตั๋วใบสุดท้ายของเที่ยวบินนั้น ๆ ซึ่งตามหลักการแล้วราคาจะกำหนดไว้สูงสุดก็ตาม แต่ก็จะไม่สูงกว่าราคาเพดานที่กำหนดไว้ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากเป็นระบบเศรษฐกิจเสรีที่ใช้กลไกตลาดเป็นกลไกควบคุม ดังนั้น ในกรณีที่มีปริมาณความต้องการสูงมากกว่าจำนวนเที่ยวบินที่มี ราคาตั๋วในตลาดจึงมักมีราคาโดยเฉลี่ยสูงกว่าปกติ นี่จึงเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้ตั๋วโดยสารในช่วงเทศกาลต่าง ๆ รวมถึงช่วงปีใหม่มีราคาสูงกว่าช่วงเวลาการเดินทางอื่น ๆ



CAAT
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
The Civil Aviation Authority of Thailand
222 ซอยวิภาวดีรังสิต 28 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900
222 Soi Vibhavadi Rangsit 28, Vibhavadi Rangsit Rd., Chatuchak, Chatuchak , Bangkok 10900
+66 2568 8800 info@caat.or.th www.caat.or.th

5. กระทรวงคมนาคมอนุมัติเพิ่ม 8 สายการบิน อัดฉีดเครื่องบินเข้าระบบอีก 60 ลำ ปี 2567

ตามที่ธุรกิจสายการบินของประเทศไทยมีการเติบโตเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ก็ยังไม่เพียงพอกับปริมาณความต้องการที่มีอัตราเพิ่มขึ้นมากกว่า ดังนั้น กพท. ในฐานะหน่วยงานกำกับ ดูแล และส่งเสริมการดำเนินงานของกิจการการบินพลเรือนให้เป็นไปตามกฎระเบียบและมาตรฐานสากล จึงได้เร่งกระบวนการอนุมัติ/อนุญาตให้สายการบินสามารถจัดหาเครื่องบินเพิ่มเติมให้รวดเร็วขึ้น และผ่อนปรนกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้สายการบินสามารถจัดหาเครื่องบินมาใช้เพิ่มเติม ให้ทันต่อความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวส่งผลให้มีผู้ประกอบการสายการบินผ่านขั้นตอนได้รับใบอนุญาตเดินอากาศ (AOL: Air Operator License) จากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพิ่มขึ้นแล้วถึง 8 ราย และผู้ประกอบการสายการบินขอนำเครื่องบินเข้าฝูงบินอีก 60 ลำ ตลอดปี 2567 รวมทั้ง กพท. อยู่ระหว่างศึกษาเปรียบเทียบข้อดี-ข้อเสีย เพื่อทบทวนว่าหลักเกณฑ์และกฎระเบียบที่ใช้ในปัจจุบัน สมควรได้รับการแก้ไขอย่างไรหรือไม่

ทั้งนี้ อุปทานของสายการบินภายในประเทศมีความสำคัญมากกว่าที่เราเข้าใจกันอยู่ในขณะนี้ เมื่อประเทศต้องการรายได้จากการท่องเที่ยว และสายการบินภายในประเทศไม่ได้ทำหน้าที่ภายในประเทศเท่านั้น แต่ทำหน้าที่เชื่อมโยงไปถึงการรองรับเที่ยวบินระหว่างประเทศด้วย ดังนั้น หากประเทศต้องการเพิ่มรายได้จากภาคการท่องเที่ยว ก็จำเป็นต้องมีโครงสร้างพื้นฐานของสายการบินภายในประเทศที่แข็งแรง บางช่วงเวลาสายการบินจำเป็นต้องทำกำไรเพื่อชดเชยเที่ยวบินส่วนใหญ่ที่กำไรน้อยหรือขาดทุน กลไกตลาดซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญของระบบเศรษฐกิจเสรีที่ทำให้ราคาสินค้าปรับขึ้นลงตามปริมาณอุปสงค์และอุปทาน จึงเป็นเรื่องที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ ตราบใดที่ไม่ฝ่าฝืนกฎระเบียบที่กำหนดไว้ เช่น เพดานราคา เป็นต้น

ในขณะที่ภาครัฐต้องพยายามรักษาขีดความสามารถของสายการบินสัญชาติไทยในฐานะโครงสร้างพื้นฐานที่มีบทบาทสำคัญในการสร้างรายได้ให้กับประเทศ ทั้งการดำเนินการเพื่อลดต้นทุนบางรายการของอุตสาหกรรมการบิน การมีนโยบายใหม่ ๆ เพื่อสร้างความเข้มแข็งให้กับสายการบินมากขึ้น ขณะเดียวกันก็ต้องสร้างสมดุลทางด้านราคาเพื่อให้ไม่เกิดภาระกับประชาชนและผู้โดยสารมากเกินไปโดยการเพิ่มอุปทานเข้าสู่ระบบให้มีจำนวนสายการบิน เครื่องบิน และเที่ยวบินเพิ่มขึ้นจนถึงจุดสมดุล ซึ่งได้ดำเนินการไปแล้ว และคาดว่าจะทำให้แนวโน้มราคาค่าโดยสารเครื่องบินค่อย ๆ ปรับตัวลดลงในปี 2567 ที่จะถึงนี้