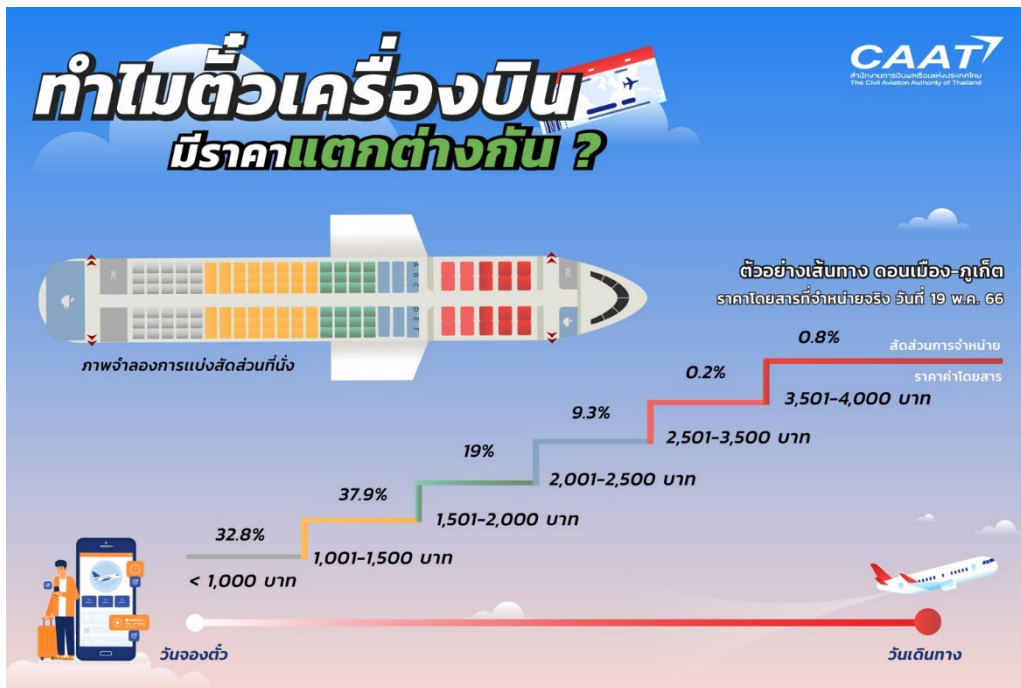


ฉบับที่ 1/2567

2 กุมภาพันธ์ 2567

CAAT ชี้แจงเหตุตัวโดยสารเส้นทางภูเก็ต-กรุงเทพฯ ราคาแพง

จากกรณีมีผู้เผยแพร่ภาพราคาตั๋วเครื่องบินเส้นทางภูเก็ต-กรุงเทพฯ ในสื่อสังคมออนไลน์ พร้อมข้อความ “ตัวจากภูเก็ตไปกรุงเทพเที่ยวละเป็นหมื่น แล้วแบบนี้การท่องเที่ยวจะเป็นยังไง คนทั่วไปจะอยู่ยังไง” นั้น สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) ในฐานะหน่วยงานกำกับ ดูแล ควบคุม และส่งเสริมการดำเนินงานของกิจการการบินพลเรือนให้เป็นไปตามกฎระเบียบและมาตรฐานสากล ได้ตรวจสอบข้อเท็จจริงในประเด็นดังกล่าวและขอชี้แจงว่า ธุรกิจการให้บริการการเดินทางทางอากาศ เป็นธุรกิจที่มีการลงทุนสูง เนื่องจากต้องปฏิบัติตามมาตรฐานสากลอย่างเคร่งครัด ซึ่งผู้ประกอบการสายการบินต้องลงทุนทั้งเครื่องมือ อุปกรณ์ สถานที่ ตลอดจนเทคโนโลยี เพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารด้วยความปลอดภัยสูงสุด ทำให้มีต้นทุนในการให้บริการสูงกว่าการเดินทางในรูปแบบอื่น แต่อย่างไรก็ตามผู้ให้บริการได้ใช้แนวทางการตลาดโดยการจับกลุ่มค่าโดยสารให้มีทั้งกลุ่มที่มีราคาถูกและกลุ่มราคาสูง เพื่อให้ผู้โดยสารกลุ่มที่สามารถวางแผนการเดินทางล่วงหน้า สามารถซื้อตั๋วเดินทางที่มีราคาถูกได้ โดยตัวราคาถูกนั้นจะนำไปเฉลี่ยกับตัวราคาสูง ซึ่งถูกจำหน่ายให้กับผู้โดยสารที่มาซื้อในระยะเวลาก่อนขึ้น ทั้งนี้เพื่อให้สายการบินสามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้



หากเปรียบเทียบราคาตั๋วโดยสารเครื่องบินในปัจจุบันกับราคาในช่วงก่อนสถานการณ์โควิด-19 อาจจะเห็นว่าราคาตั๋วเครื่องบินแพงขึ้นมาก แต่ข้อเท็จจริงคือ ในช่วงก่อนสถานการณ์โควิด-19 เงื่อนไขต่าง ๆ รวมทั้งกลไกทางตลาดในอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยบิดเบี้ยวไปมาก จากกรณีที่สายการบินเข้าใจว่าปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นมากนั้น จะสามารถสร้างผลกำไรได้มาก จึงพากันแข่งขันราคาโดยคาดหวังว่าท้ายที่สุดแล้ว หักลบเที่ยวบินที่มีกำไรกับเที่ยวบินที่ขาดทุนตลอดทั้งปีคงจะพออยู่ได้ และได้กลายเป็นสายการบินต้นทุนต่ำที่มีฐานลูกค้ากว้างสำหรับธุรกิจในระยะยาว แต่จากการแข่งขันที่มากเกินไปทำให้สายการบินต่างพากันขาดทุนแม้จะมีผู้โดยสารจำนวนมาก นอกจากนั้นเงื่อนไขที่สายการบินได้รับอนุญาตให้ทำการบินในเส้นทางหลัก จะต้องบินในเส้นทางสายรองและสายย่อยด้วย ซึ่งเส้นทางเหล่านั้นมักไม่ค่อยมีกำไรหรือหลายเส้นทางก็ขาดทุน

ดังนั้นราคาตั๋วเครื่องบินที่ประชาชนและผู้โดยสารคุ้นเคยในช่วงก่อนสถานการณ์โควิด-19 จึงเป็นราคาที่ต่ำกว่าที่ควรจะเป็น สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) ในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลของรัฐ จึงใช้นโยบายควบคุมเฉพาะราคาเพดานไม่ให้สูงเกินไป โดยพิจารณาจากต้นทุนต่าง ๆ ของสายการบิน ไม่ได้มีการควบคุมราคาต่ำสุด เพราะเห็นว่าการใช้แนวทางนี้จะช่วยให้ประชาชนสามารถเข้าถึงการขนส่งทางอากาศได้ง่ายขึ้น แต่อย่างไรก็ตาม จากการแข่งขันที่รุนแรงเช่นนั้น ก็ส่งผลต่อเสถียรภาพในการดำเนินงานตามแผนธุรกิจของสายการบินที่อยู่ในการกำกับดูแลด้วยเช่นกัน จึงได้ปรับนโยบายและผลักดันให้สายการบินยุติการแข่งขันด้านราคา มีผลให้สภาพการแข่งขันแบบเดิมที่มีตัวโดยสารราคาถูกจำนวนมากอย่างเช่นช่วงก่อนสถานการณ์โควิด-19 ค่อย ๆ ลดลง เพื่อปรับให้เข้าสู่กลไกทางการตลาดที่สมดุลตามปกติ

ภาพที่ 1 : ภาพแสดงเพดานอัตราค่าโดยสาร

เส้นทางกรุงเทพฯ - ภูเก็ต (เที่ยวเดียว) / เส้นทาง ภูเก็ต - กรุงเทพฯ (เที่ยวเดียว) ในบริการรูปแบบต่าง ๆ

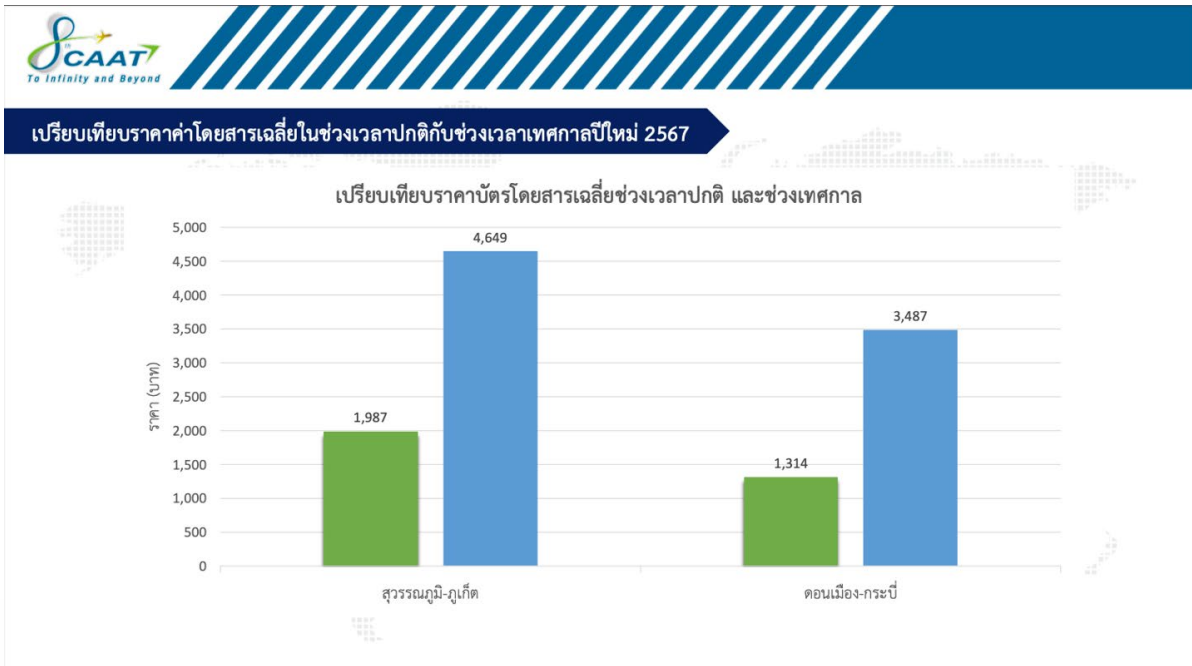
ตรวจสอบอัตราค่าโดยสาร กำหนดโดย กพท.

ต้นทาง	ปลายทาง	ระยะทาง (กม.)	เพดานค่าโดยสาร (ต่อเที่ยว)	
			สำหรับบริการ ต้นทุนต่ำ (ไม่เกิน 9.40 บาท/กม.)	สำหรับบริการ เต็มรูปแบบ (ไม่เกิน 13 บาท/กม.)
กรุงเทพฯ	เชียงใหม่	566	5,320	7,358
กรุงเทพฯ	เชียงใหม่	675	6,345	8,775
กรุงเทพฯ	น่าน	552	5,188	7,176
กรุงเทพฯ	ภูเก็ต	698	6,561	9,074
กรุงเทพฯ	กระบี่	669	6,288	8,697

กฎหมายการเดินอากาศได้กำหนดกลไกการควบคุมราคาค่าโดยสารเป็นเพดานขั้นสูงสุดไว้ โดยราคา
 ค่าโดยสารสำหรับสายการบินต้นทุนต่ำในเส้นทางภูเก็ต-กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) หรือ ภูเก็ต-กรุงเทพฯ
 (สุวรรณภูมิ) ต่อเที่ยว ถูกกำหนดไว้ที่ราคา 6,561 บาท หากเลือกจองทั้งขาไปและขากลับ จะอยู่ที่ราคา
 13,122 บาท และกรณีสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ CAAT กำกับเพดานราคาค่าโดยสารในเส้นทาง
 ภูเก็ต-กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) ต่อเที่ยว จะอยู่ที่ราคา 9,074 บาท หากเลือกจองทั้งขาไปและขากลับ จะอยู่ที่
 ราคา 18,148 บาท ซึ่งอัตราดังกล่าวเป็นไปตามประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน เรื่องหลักเกณฑ์และ
 วิธีการคำนวณค่าโดยสารในเส้นทางภายในประเทศ พ.ศ. 2561 (ภาพที่ 1) โดยราคาดังกล่าวนั้น ยังไม่รวมถึง
รายการอื่น ๆ เช่น ค่าภาษีสนามบิน ภาษีมูลค่าเพิ่ม รวมถึงการเลือกที่นั่ง เลือกอาหาร หรือการซื้อประกันภัย

สำหรับกรณีที่มีการเผยแพร่ในสื่อสังคมออนไลน์ว่า “ตัวจากภูเก็ตไปกรุงเทพฯ เที่ยวละเป็นหมื่น”
 นั้น CAAT ได้ตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้นแล้วพบว่า มีการให้ข้อมูลที่ไม่ถูกต้องและสร้างความสับสนให้กับ
 ประชาชน และ CAAT ได้ตรวจสอบกับสายการบินที่ถูกอ้างอิงแล้วพบว่า ไม่มีการขายตั๋วที่ราคาสูงเช่นนั้น
 นอกจากนี้ยังได้ตรวจสอบเพิ่มเติมพบว่า ราคาตัวดังกล่าวเป็นการจองในช่วงเวลาวันศุกร์ที่มีความต้องการใน
 การเดินทางสูง และเป็นช่วงเวลากระชั้นเพียง 2-3 วัน ซึ่งทำให้พบตัวราคาสูง

ทั้งนี้ภูเก็ตเป็นจังหวัดท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมตลอดทั้งปี ในช่วงที่มีการร้องเรียนเป็นช่วงใกล้
 เทศกาลตรุษจีน ทำให้ความต้องการเดินทางสูงกว่าปกติ จะเห็นว่าหากทำการจองล่วงหน้า 1 สัปดาห์ก่อน
 วันเดินทาง ราคาตัวจะพุ่งสูงขึ้นเนื่องจากที่นั่งเหลือน้อย ประกอบกับปัจจุบันสายการบินมีอากาศยาน
 ไม่เพียงพอต่อความต้องการเดินทางในช่วงเทศกาล และอยู่ระหว่างการจัดหาอากาศยานเพิ่มเติม



สาเหตุที่ส่งผลทำให้ราคาตั๋วโดยสารช่วงเทศกาลแพงกว่าปกติ และทำให้ตั๋วที่ซื้อช้ามีราคาแพงกว่าตั๋วที่ซื้อเร็ว มีเหตุผลสำคัญ ดังนี้

สายการบินมีต้นทุนสูงและค่อนข้างคงที่ ขณะที่รายได้ของสายการบินไม่สม่ำเสมอ ดังนั้น ในช่วงที่ความต้องการ (demand) มีน้อย เช่น นอกช่วงเทศกาลหรือในเส้นทางที่ตลาดยังไม่เติบโต สายการบินต้องลดราคาเพื่อดึงดูดให้มีผู้โดยสารมากที่สุดเพื่อให้คุ้มกับต้นทุนที่ใช้ไป บางเที่ยวบินที่อาจจะเห็นว่ามีผู้โดยสารจำนวนมากนั้น อาจไม่ได้กำไรมากนักเพราะราคาตั๋วถูก บางเที่ยวบินที่มีผู้โดยสารน้อยก็จำเป็นต้องบินเพื่อรักษาสีทธิเส้นทางบินเอาไว้ กรณีนี้ถึงขาดทุนก็ต้องบิน ในช่วงที่มีความต้องการ (demand) มาก จึงเป็นช่วงที่สายการบินต้องเพิ่มราคาเพื่อทำกำไร เพื่อชดเชยและรักษาสมดุลรายได้ให้ครอบคลุมต้นทุนทั้งปี เพราะในช่วงที่ demand มากนั้น สายการบินย่อมมั่นใจว่าจะสามารถขายตั๋วได้แน่นอน และเป็นโอกาสที่จะทำกำไรให้ผู้โดยสารอาจมองว่ารัฐและหน่วยงานกำกับดูแลไม่ทำหน้าที่ ปลอ่ยให้สายการบินกอบโกยเอารัด เอาเปรียบ แต่หากมองจากมุมมองของสายการบินจะเข้าใจได้ว่า สายการบินก็ไม่สามารถเลือกทำการบินเฉพาะช่วงเทศกาลหรือเส้นทางดี ๆ ที่มีกำไรได้แต่เพียงอย่างเดียว แต่ต้องบินทั้งในเส้นทางที่ไม่มีกำไรหรือขาดทุนและในช่วงเวลาที่ผู้โดยสารน้อยด้วย ทั้งนี้ก็เพื่อให้ระบบการขนส่งทางอากาศของประเทศมีความต่อเนื่อง เพราะความต้องการเดินทางแม้จะไม่ได้มีมากทุกช่วงเวลาแต่ก็มีอยู่ตลอดเวลา การกำกับดูแลจึงต้องเข้าใจบริบทและธรรมชาติของธุรกิจสายการบินด้วย มิเช่นนั้นจะกลายเป็นอุปสรรคต่อสายการบินซึ่งถือเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในการสร้างรายได้มหาศาลให้กับประเทศ

ส่วนกรณีเที่ยวบินเดียวกันต้องจำหน่ายตั๋วราคาแตกต่างกันนั้น มีสาเหตุหลักเดียวกันคือต้นทุนที่สูงในการปฏิบัติการบินแต่ละเที่ยว สายการบินจึงต้องมั่นใจว่าแต่ละเที่ยวบินมีผู้โดยสารมากพอที่จะสร้างรายรับเท่ากับหรือมากกว่าจุดคุ้มทุน ซึ่งมักจะแสดงในรูปของตัวเลขเปอร์เซ็นต์ของที่นั่ง (cabin factor)

สาเหตุนี้ทำให้กว่าจะเกิดเที่ยวบินจริงแต่ละเที่ยวจึงต้องใช้เวลาานกว่า 6 เดือน ตั้งแต่การขอจัดสรรเวลาขออนุญาตทำการบินไปจนถึงการบินจริง ในช่วงเวลาที่ค่อนข้างนานนี้จึงเป็นประโยชน์สำหรับสายการบินในการทำการตลาดเพื่อขายตั๋วให้มีรายได้วิ่งไปถึงจุดคุ้มทุนให้เร็วที่สุดเพื่อสรุปเป็นเที่ยวบินที่จะบินจริง ดังนั้นจึงจำเป็นต้องใช้กลยุทธ์ด้านราคา มีการทำโปรโมชั่นต่าง ๆ เพื่อให้จำหน่ายตั๋วได้มากที่สุด จึงเป็นเหตุผลว่าตั๋วใบแรก ๆ จะถูกกว่า ส่วนตั๋วใบท้าย ๆ จะแพงมากหรือน้อย ก็ขึ้นอยู่กับปริมาณความต้องการในช่วงเวลานั้น ๆ อย่างไรก็ตาม ในบางกรณีแม้ว่าจะมีรายรับไม่ถึงจุดคุ้มทุน สายการบินก็อาจจำเป็นต้องบินเพื่อรักษาสีทธิเส้นทางบิน (Slot) เอาไว้ แต่ในบางกรณีอาจใช้สิทธิยกเลิกเที่ยวบินได้ไม่เกิน 20% ของเที่ยวบินทั้งหมด และต้องแจ้งล่วงหน้า รวมทั้งต้องชดเชยค่าใช้จ่ายเสียหายแก่ผู้โดยสารตามที่กฎหมายกำหนดด้วย

CAAT ตระหนักถึงความเดือดร้อนของประชาชนที่พบปัญหาค่าโดยสารเครื่องบินแพง โดยเฉพาะช่วงเทศกาลหยุดยาว ดังนั้น CAAT จึงเร่งทบทวนหลักเกณฑ์เรื่องการกำหนดเพดานค่าโดยสารเพื่อให้หลักเกณฑ์ค่าโดยสารใหม่มีความเหมาะสมและเป็นธรรมมากยิ่งขึ้น

หากประชาชนพบเห็นการแสดงราคาตัวเครื่องบินที่ผิดปกติ CAAT ขอความร่วมมือทุกท่านถ่ายภาพราคาที่แสดงเส้นทางการบิน (ขาเดียวหรือไปกลับ) รวมถึงภาพที่มีการแสดงราคาสุดท้าย ซึ่งมีรายการย่อยประเภทต่าง ๆ เช่น ค่าภาษีสนามบิน ภาษีมูลค่าเพิ่ม ประกันภัย ฯลฯ เพื่อส่งต่อการตรวจสอบ โดยสามารถส่งข้อมูลผ่านระบบแจ้งเรื่องร้องเรียน www.caat.or.th/complaint หรือสแกน QR Code ด้านล่างนี้ซึ่งข้อมูลของท่านจะเป็นประโยชน์อย่างมากในการพิจารณาและเป็นหลักฐานในการลงโทษสายการบินได้ หากพบว่ามี การจำหน่ายในราคาที่เกินจากกฎหมายกำหนด

QR CODE แจ้งเรื่องร้องเรียน



QR CODE ข้อเท็จจริงและแนวทางแก้ไข
สถานการณ์ค่าโดยสารเครื่องบินภายในประเทศ

