

รายงานสถานการณ์ ค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศ

ไตรมาส 2 ปี 2567



CAAT
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
The Civil Aviation Authority of Thailand

รายงานสถานการณ์ค่าโดยสารเส้นทางบินภายในประเทศ ไตรมาส 2 ปี 2567

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. เส้นทางบินซึ่งเป็นเส้นทางบินเชื่อมระหว่างภาคโดยไม่แวะทำอากาศยานในกรุงเทพฯ

กลุ่มที่ 2 กลุ่มที่ควบคุมค่าโดยสาร ได้แก่

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

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

2.2 สำหรับบริการต้นทุนต่ำ (Low Cost) สายการบินสามารถกำหนดค่าโดยสารชั้นประหยัดได้ไม่เกิน 9.40 บาทต่อกิโลเมตร ซึ่งสายการบินจัดบริการให้ผู้โดยสารน้อยกว่าบริการเต็มรูปแบบ

ทั้งนี้ สายการบินสามารถเพิ่มราคาชั้นธุรกิจได้ไม่เกินร้อยละ 30 ของเพดานค่าโดยสารชั้นประหยัด

ในการติดตามตรวจสอบการเรียกเก็บค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศโดยรวบรวมข้อมูลจากเว็บไซต์ของสายการบินที่ให้บริการทั้งหมด 6 ราย ได้แก่ การบินไทย บางกอกแอร์เวย์ส ไทยแอร์เอเชีย นกแอร์ ไทยไลอ้อนแอร์ และไทยเวียดเจ็ท

จากการรวบรวมข้อมูลในช่วงไตรมาส 2/2567 สามารถสรุปสถานการณ์ค่าโดยสารของเส้นทางแต่ละกลุ่มตามหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารของผู้ประกอบการขนส่งสำหรับอากาศยานขนส่งภายในประเทศได้ดังนี้

1. สถานการณ์ค่าโดยสารเส้นทางบินกลุ่มที่ไม่ควบคุมค่าโดยสาร

เส้นทางบินที่ไม่ควบคุมค่าโดยสารมีจำนวน 30 เส้นทาง โดยมีสายการบินให้บริการ 5 ราย ได้แก่

- ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการจำนวน 14 เส้นทาง
- ไทยเวียดเจ็ท ให้บริการจำนวน 4 เส้นทาง
- นกแอร์ ให้บริการจำนวน 4 เส้นทาง
- บางกอกแอร์เวย์ส ให้บริการจำนวน 7 เส้นทาง
- ไทยไลอ้อนแอร์ ให้บริการจำนวน 4 เส้นทาง

โดยมีข้อมูลการแข่งขันค่าโดยสารในเส้นทางกลุ่มที่ไม่ควบคุมราคา รายละเอียดดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ค่าโดยสารและจำนวนเที่ยวบินของสายการบินในกลุ่มเส้นทางบินที่ไม่ควบคุมค่าโดยสารไตรมาส 2/2567

หน่วย:บาท

Origin	Destination	Airline	Min Fare	Min Fare/KM	Max Fare	Max Fare/KM	Max of Flights a day (เที่ยวบิน)	
Chiang Mai	Hat Yai	Thai Airasia	2,590	1.94	4,439	3.32	1	
	Hua Hin	Thai Airasia	1,794	2.46	3,304	4.53	1	
	Khon Kaen	Thai Airasia	1,935	3.99	2,916	6.01	1	
	Krabi	Thai Airasia	2,430	1.97	7,028	5.70	2	
	Phuket		Bangkok Airways	3,750	2.97	6,640	5.26	1
			Thai Airasia	2,486	1.97	5,757	4.56	3
			Thai Vietjet	3,010	2.38	3,930	3.11	1
	Samui	Bangkok Airways	7,540	7.15	9,350	8.87	1	
	Surat Thani	Thai Airasia	2,299	2.06	4,092	3.66	1	
	Ubon Ratchathani	Nok Air	2,055	2.77	3,270	4.40	1	
Udon Thani	Nok Air	2,569	5.55	2,942	6.35	1		
U-Tapao	Thai Lion Air	1,245	1.76	2,545	3.59	1		
Chiang Rai	Phuket	Thai Vietjet	2,260	1.65	3,930	2.86	3	
Hat Yai	Chiang Mai	Thai Airasia	2,542	1.90	3,804	2.84	1	
	Udon Thani	Thai Lion Air	1,945	1.69	3,545	3.07	1	
Hua Hin	Chiang Mai	Thai Airasia	2,025	2.78	3,850	5.28	1	
Khon Kaen	Chiang Mai	Thai Airasia	1,963	4.05	2,870	5.92	1	
	Phuket	Thai Airasia	2,449	2.18	4,318	3.85	1	
Krabi	Chiang Mai	Thai Airasia	1,776	1.44	3,430	2.78	2	
Phuket	Chiang Mai	Thai Airasia	2,682	2.12	5,486	4.34	2	
		Thai Vietjet	2,590	2.05	5,100	4.04	1	
	Chiang Rai	Thai Vietjet	1,930	1.41	5,100	3.72	1	
	Khon Kaen	Thai Airasia	2,215	1.98	5,271	4.70	1	
	U-Tapao	Bangkok Airways	4,600	7.50	5,000	8.16	1	
Samui	Chiang Mai	Bangkok Airways	3,800	3.61	7,540	7.15	1	

Origin	Destination	Airline	Min Fare	Min Fare/KM	Max Fare	Max Fare/KM	Max of Flights a day (เที่ยวบิน)
	U-Tapao	Bangkok Airways	3,800	9.95	5,540	14.50	1
Surat Thani	Chiang Mai	Thai Airasia	2,243	2.01	2,617	2.34	1
Ubon Ratchathani	Chiang Mai	Nok Air	2,129	2.87	3,625	4.88	1
Udon Thani	Chiang Mai	Nok Air	2,830	6.11	3,204	6.92	1
	Hat Yai	Thai Lion Air	2,135	1.85	5,080	4.40	1
U-Tapao	Chiang Mai	Thai Lion Air	1,445	2.04	2,945	4.15	1
	Phuket	Bangkok Airways	2,950	4.81	5,860	9.56	1
	Samui	Bangkok Airways	3,500	9.16	4,650	12.17	1

หมายเหตุ: จำนวนเที่ยวบินข้างต้นเป็นจำนวนเที่ยวบินที่มีการให้บริการ ณ วันที่ กพท. ตรวจสอบ

จากการติดตามข้อมูลค่าโดยสารทางเว็บไซต์ของสายการบินที่ให้บริการในกลุ่มเส้นทางบินที่ไม่ควบคุมค่าโดยสารไตรมาส 2/2567 พบว่า เส้นทางที่มีค่าโดยสารสูงสุด มีราคาเท่ากับ 9,350 บาทต่อเที่ยว ได้แก่ เส้นทาง เชียงใหม่-สมุย โดยมีสายการบินให้บริการ 1 รายคือ บางกอกแอร์เวย์ส ส่วนเส้นทางที่มีค่าโดยสารต่ำสุด มีราคาเท่ากับ 1,245 บาทต่อเที่ยว ได้แก่ เส้นทาง เชียงใหม่-อุตะเถา โดยมีสายการบินให้บริการรายเดียว คือ ไทยไลออนแอร์

เมื่อพิจารณาค่าโดยสารต่อกิโลเมตร พบว่า เส้นทางสมุย-อุตะเถา เป็นเส้นทางที่มีค่าโดยสารต่อกิโลเมตร สูงที่สุดเท่ากับ 14.50 บาทต่อกิโลเมตร มีสายการบินให้บริการรายเดียวคือ บางกอกแอร์เวย์ส ส่วนเส้นทางที่มีค่าโดยสารต่อกิโลเมตรต่ำสุด ได้แก่ เส้นทางภูเก็ต-เชียงใหม่ ซึ่งมีค่าโดยสารอยู่ที่ 1.41 บาทต่อกิโลเมตร มีสายการบินให้บริการรายเดียว คือ ไทยเวียดเจ็ท

สำหรับเส้นทางบินที่มีการแข่งขันสูงสุดในกลุ่มนี้มีจำนวน 1 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางเชียงใหม่-ภูเก็ต มีสายการบินให้บริการ 3 ราย ได้แก่ บางกอกแอร์เวย์ส ให้บริการสูงสุด 1 เที่ยวบินต่อวัน ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการสูงสุด 3 เที่ยวบินต่อวัน และไทยเวียดเจ็ท ให้บริการสูงสุด 1 เที่ยวบินต่อวัน โดยสายการบินที่มีค่าโดยสารสูงสุด คือ บางกอกแอร์เวย์ส มีค่าโดยสารสูงสุดเท่ากับ 6,640 บาท หรือ 5.26 บาทต่อกิโลเมตร ส่วนไทยแอร์เอเชีย มีค่าโดยสารต่ำสุด คือเท่ากับ 2,486 บาท หรือ 1.97 บาทต่อกิโลเมตร

จากการตรวจสอบการแข่งขันด้านราคาในเส้นทางที่ไม่ควบคุมค่าโดยสารในภาพรวม พบว่า ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อกิโลเมตรที่ต่ำสุด คือ ไทยไลออนแอร์ ซึ่งมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.56 บาทต่อกิโลเมตร ส่วนค่าโดยสารเฉลี่ยต่อกิโลเมตรที่สูงที่สุด คือ บางกอกแอร์เวย์ส ซึ่งมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 9.32 บาทต่อกิโลเมตร

2. สถานการณ์ค่าโดยสารเส้นทางบินที่ควบคุมค่าโดยสาร โดยมีระยะทางบินไม่เกิน 300 กิโลเมตร และมีการเดินทางภาคพื้นไม่สะดวก

เส้นทางบินที่มีระยะทางบินไม่เกิน 300 กิโลเมตร และมีการเดินทางภาคพื้นไม่สะดวก ซึ่งกำหนดเพดานค่าโดยสาร 22 บาทต่อกิโลเมตร มีการให้บริการในไตรมาส 2/2567 จำนวน 10 เส้นทาง โดยเส้นทางบินกลุ่มนี้มีสายการบินให้บริการ 1 ราย คือ บางกอกแอร์เวย์ส ซึ่งมีข้อมูลค่าโดยสารดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ค่าโดยสารและจำนวนเที่ยวบินของสายการบินในเส้นทางบินที่ควบคุมค่าโดยสารซึ่งมีระยะทางบินไม่เกิน 300 กิโลเมตร และมีการเดินทางภาคพื้นไม่สะดวก ไตรมาส 2/2567

หน่วย : บาท

Origin	Destination	Airline	Min Fare	Min Fare/km	Max Fare	Max Fare/km	Max of flights a day (เที่ยวบิน)
Hat Yai	Phuket	Bangkok Airways	2,000	7.52	3,300	12.41	1
Krabi	Samui	Bangkok Airways	3,700	16.23	3,750	16.45	1
Lampang	Mae Hong Son	Bangkok Airways	1,700	8.17	2,800	13.46	1
Mae Hong Son	Lampang	Bangkok Airways	1,500	7.21	2,800	13.46	1
Phuket	Hat Yai	Bangkok Airways	2,400	9.02	3,000	11.28	1
	Samui	Bangkok Airways	3,150	12.26	3,700	14.40	6
Samui	Krabi	Bangkok Airways	3,150	13.82	3,700	16.23	1
	Phuket	Bangkok Airways	3,150	12.26	3,700	14.40	6
Suvarnabhumi	Trat	Bangkok Airways	1,650	6.32	4,750	18.20	2
Trat	Suvarnabhumi	Bangkok Airways	1,650	6.32	4,750	18.20	2

จากการตรวจสอบข้อมูลค่าโดยสารทางเว็บไซต์ของสายการบินที่ให้บริการในกลุ่มเส้นทางบินที่ควบคุมค่าโดยสารสูงสุดไว้ที่ 22 บาทต่อกิโลเมตร ประจำไตรมาส 2/2567 พบว่า เส้นทางที่ค่าโดยสารสูงสุดมากที่สุดในกลุ่มเส้นทางนี้คือ เส้นทางกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ)-ตราด และกลับ มีค่าโดยสารสูงสุดเท่ากับ 4,750 บาท หรือเท่ากับ 18.20 บาทต่อกิโลเมตร สำหรับเส้นทางที่มีค่าโดยสารต่ำสุดน้อยที่สุด คือ เส้นทางแม่ฮ่องสอน-ลำปาง และกลับ คือ มีค่าโดยสารต่ำสุดเท่ากับ 1,500 บาท หรือเท่ากับ 7.21 บาทต่อกิโลเมตร

เมื่อพิจารณาการแข่งขันด้านราคาในกลุ่มเส้นทางบินนี้ในไตรมาส 2/2567 เนื่องจากสายการบินที่ให้บริการในกลุ่มเส้นทางนี้มีเฉพาะบางกอกแอร์เวย์สเพียงสายการบินเดียว จึงไม่มีการแข่งขันด้านราคาระหว่างสายการบิน อย่างไรก็ตาม เนื่องจากเส้นทางกลุ่มนี้มีระยะทางบินสั้นและมีความต้องการเดินทางไม่มาก จึงทำให้มีต้นทุนรวมเฉลี่ยต่อที่นั่งสูงกว่าเส้นทางกลุ่มอื่นๆ นอกจากนี้ ยังขาดแรงจูงใจในการเข้าสู่ตลาดของสายการบินต้นทุนต่ำ

3. สถานการณ์ค่าโดยสารในกลุ่มเส้นทางที่ควบคุมค่าโดยสาร โดยมีระยะทางบินเกินกว่า 300 กิโลเมตร

3.1 เส้นทางบินที่ควบคุมค่าโดยสารซึ่งมีระยะทางบินเกินกว่า 300 กิโลเมตร และมีการให้บริการเต็มรูปแบบ

การให้บริการเต็มรูปแบบนั้นกำหนดให้ต้องจัดให้มีบริการพื้นฐานโดยไม่คิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอย่างน้อย 3 รายการ ได้แก่ น้ำหนักสัมภาระลงทะเบียนอย่างน้อย 20 กิโลกรัม บริการอาหารและเครื่องดื่ม และบริการเลือกที่นั่ง ซึ่งจะกำหนดเพดานค่าโดยสารเท่ากับ 13 บาทต่อกิโลเมตร โดยเส้นทางที่มีสายการบินให้บริการรูปแบบดังกล่าว มีจำนวน 24 เส้นทาง มีสายการบินให้บริการ 2 ราย ได้แก่

- บางกอกแอร์เวย์ส ให้บริการจำนวน 14 เส้นทาง
- การบินไทย ให้บริการจำนวน 16 เส้นทาง

โดยข้อมูลการแข่งขันค่าโดยสารในกลุ่มเส้นทางบินที่ควบคุมค่าโดยสารซึ่งมีระยะทางบินเกินกว่า 300 กิโลเมตร และให้บริการแบบเต็มรูปแบบ มีรายละเอียดดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ค่าโดยสารและจำนวนเที่ยวบินของสายการบินในเส้นทางบินที่ควบคุมค่าโดยสาร ซึ่งมีระยะทางบินเกิน 300 กิโลเมตร และให้บริการเต็มรูปแบบ ซึ่งมีเพดานค่าโดยสารเท่ากับ 13 บาทต่อกิโลเมตร ไตรมาส 2/2567

หน่วย : บาท

Origin	Destination	Airline	Min Fare	Min Fare/KM	Max Fare	Max Fare/KM	Max of Flights a day (เที่ยวบิน)
Chiang Mai	Suvarnabhumi	Bangkok Airways	2,050	3.62	5,550	9.81	4
		Thai Airways	2,225	3.93	6,200	10.95	5
Chiang Rai	Suvarnabhumi	Thai Airways	2,350	3.48	6,350	9.41	3
Don Mueang	Samui	Bangkok Airways	3,900	7.98	5,410	11.06	3
Hat Yai	Suvarnabhumi	Thai Airways	2,150	2.78	7,100	9.18	3
Khon Kaen	Suvarnabhumi	Thai Airways	1,500	3.87	4,940	12.73	4
Krabi	Suvarnabhumi	Bangkok Airways	2,950	4.41	5,650	8.45	1
		Thai Airways	3,090	4.62	6,650	9.94	2
Lampang	Suvarnabhumi	Bangkok Airways	2,300	4.54	4,840	9.55	3
Phuket	Suvarnabhumi	Bangkok Airways	2,950	4.23	5,650	8.09	6
		Thai Airways	2,800	4.01	7,000	10.03	8
Samui	Don Mueang	Bangkok Airways	4,550	9.30	5,410	11.06	3
	Suvarnabhumi	Bangkok Airways	4,800	9.82	5,460	11.17	14
Sukhothai	Suvarnabhumi	Bangkok Airways	1,800	4.59	4,540	11.58	2

Origin	Destination	Airline	Min Fare	Min Fare/KM	Max Fare	Max Fare/KM	Max of Flights a day (เที่ยวบิน)
Suvarnabhumi	Chiang Mai	Bangkok Airways	2,050	3.62	5,550	9.81	4
		Thai Airways	2,550	4.51	6,200	10.95	5
	Chiang Rai	Thai Airways	2,350	3.48	6,350	9.41	3
	Hat Yai	Thai Airways	3,495	4.52	7,190	9.30	3
	Khon Kaen	Thai Airways	1,625	4.19	4,925	12.69	4
	Krabi	Bangkok Airways	2,550	3.81	5,000	7.47	1
		Thai Airways	2,800	4.19	6,650	9.94	2
	Lampang	Bangkok Airways	2,750	5.42	4,840	9.55	3
	Phuket	Bangkok Airways	1,900	2.72	5,650	8.09	5
		Thai Airways	1,740	2.49	7,000	10.03	9
	Samui	Bangkok Airways	3,600	7.36	5,410	11.06	22
	Sukhothai	Bangkok Airways	1,800	4.59	4,540	11.58	2
	Ubon Ratchathani	Thai Airways	1,825	3.77	5,650	11.67	2
	Udon Thani	Thai Airways	1,995	4.38	5,475	12.01	3
Ubon Ratchathani	Suvarnabhumi	Thai Airways	1,820	3.76	5,650	11.67	2
Udon Thani	Suvarnabhumi	Thai Airways	1,995	4.38	5,475	12.01	3

- หมายเหตุ 1. ไทยสมายล์หยุดทำการบินตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2567 และได้ขอเลิกประกอบกิจการตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2567
 2. จำนวนเที่ยวบินข้างต้นเป็นจำนวนเที่ยวบินที่มีให้บริการ ณ วันที่ กพท. ตรวจสอบ

จากการติดตามข้อมูลค่าโดยสารทางเว็บไซต์ของสายการบินที่ให้บริการในกลุ่มเส้นทางบินที่ควบคุมค่าโดยสารที่มีระยะทางบินเกิน 300 กิโลเมตร และให้บริการเต็มรูปแบบ ซึ่งมีเพดานค่าโดยสาร 13 บาทต่อกิโลเมตร ไตรมาส 2/2567 พบว่า เส้นทางที่มีค่าโดยสารสูงสุด มีราคาเท่ากับ 7,190 บาทต่อเที่ยว มีจำนวน 1 เส้นทาง คือ เส้นทางกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ)-หาดใหญ่ มีสายการบินให้บริการรายเดียว ได้แก่ การบินไทย ส่วนเส้นทางที่มีค่าโดยสารต่ำสุด มีราคาเท่ากับ 1,500 บาทต่อเที่ยว ได้แก่ เส้นทางขอนแก่น - กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) มีสายการบินให้บริการรายเดียว ได้แก่ การบินไทย

ผลการติดตามตรวจสอบ ไม่พบการเรียกเก็บค่าโดยสารเกินเพดานที่สายการบินได้รับอนุมัติตามหลักเกณฑ์ฯ ส่วนเส้นทางบินที่มีการแข่งขันสูง โดยมีจำนวนเที่ยวบินรวมโดยเฉลี่ยต่อวันเกิน 5 เที่ยวบิน และมีผู้ให้บริการตั้งแต่ 2 รายขึ้นไป มีจำนวนทั้งสิ้น 4 เส้นทาง โดยสรุปสถานการณ์การแข่งขันด้านราคา ดังนี้

(1) เชียงใหม่ - กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ): มีสายการบินให้บริการจำนวน 2 ราย ได้แก่ บางกอกแอร์เวย์ส ให้บริการสูงสุด 4 เที่ยวบินต่อวัน และการบินไทย ให้บริการสูงสุด 5 เที่ยวบินต่อวัน โดยสายการบินที่มีค่าโดยสารสูงสุด คือ การบินไทย มีค่าโดยสารสูงสุดเท่ากับ 6,200 บาท หรือ 10.95 บาทต่อกิโลเมตร และบางกอกแอร์เวย์ส มีค่าโดยสารต่ำสุดเท่ากับ 2,050 บาท หรือ 3.62 บาทต่อกิโลเมตร

(2) ภูเก็ต - กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ): มีสายการบินให้บริการจำนวน 2 ราย ได้แก่ บางกอกแอร์เวย์ส ให้บริการสูงสุด 6 เที่ยวบินต่อวัน และการบินไทย ให้บริการสูงสุด 8 เที่ยวบินต่อวัน โดยสายการบินที่มีค่าโดยสารสูงสุดและต่ำสุด คือ การบินไทย มีค่าโดยสารสูงสุดเท่ากับ 7,000 บาท หรือ 10.03 บาทต่อกิโลเมตร และมีค่าโดยสารต่ำสุดเท่ากับ 2,800 บาท หรือ 4.01 บาทต่อกิโลเมตร

(3) กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) - เชียงใหม่: มีสายการบินให้บริการจำนวน 2 ราย ได้แก่ บางกอกแอร์เวย์ส ให้บริการสูงสุด 4 เที่ยวบินต่อวัน และการบินไทย ให้บริการสูงสุด 5 เที่ยวบินต่อวัน โดยสายการบินที่มีค่าโดยสารสูงสุด คือ การบินไทย มีค่าโดยสารสูงสุดเท่ากับ 6,200 บาท หรือ 10.95 บาทต่อกิโลเมตร และบางกอกแอร์เวย์ส มีค่าโดยสารต่ำสุดเท่ากับ 2,050 บาท หรือ 3.62 บาทต่อกิโลเมตร

(4) กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) - ภูเก็ต: มีสายการบินให้บริการจำนวน 2 ราย ได้แก่ บางกอกแอร์เวย์ส ให้บริการสูงสุด 5 เที่ยวบินต่อวัน และการบินไทย ให้บริการสูงสุด 9 เที่ยวบินต่อวัน โดยสายการบินที่มีค่าโดยสารสูงสุดและต่ำสุด คือ การบินไทย มีค่าโดยสารสูงสุดเท่ากับ 7,000 บาท หรือ 10.03 บาทต่อกิโลเมตร และมีค่าโดยสารต่ำสุดเท่ากับ 1,740 บาท หรือ 2.49 บาทต่อกิโลเมตร

จากการตรวจสอบการแข่งขันด้านราคาในเส้นทางที่ควบคุมค่าโดยสาร ที่มีระยะทางบินเกินกว่า 300 กิโลเมตร ซึ่งควบคุมค่าโดยสารไม่เกิน 13 บาทต่อกิโลเมตร โดยในภาพรวมเปรียบเทียบระหว่างสายการบิน พบว่า ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อกิโลเมตรที่ต่ำสุดและสูงสุดเป็นของการบินไทย โดยมีค่าเฉลี่ยต่ำสุดอยู่ที่ 5.73 บาทต่อกิโลเมตร และค่าเฉลี่ยสูงสุดอยู่ที่ 10.15 บาทต่อกิโลเมตร

3.2 เส้นทางบินที่ควบคุมค่าโดยสารซึ่งมีระยะทางบินเกินกว่า 300 กิโลเมตร และให้บริการแบบต้นทุนต่ำ

การให้บริการแบบต้นทุนต่ำในเส้นทางบินกลุ่มนี้กำหนดเพดานค่าโดยสารไว้ที่ 9.40 บาทต่อกิโลเมตร โดยเส้นทางบินที่มีการให้บริการแบบต้นทุนต่ำมีจำนวน 62 เส้นทาง และสายการบินที่ให้บริการมีจำนวน 4 ราย ได้แก่

- นกแอร์ ให้บริการจำนวน 28 เส้นทาง
- ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการจำนวน 48 เส้นทาง
- ไทยไลอ้อนแอร์ ให้บริการจำนวน 24 เส้นทาง
- ไทยเวียดเจ็ท ให้บริการจำนวน 18 เส้นทาง

โดยข้อมูลด้านราคาในกลุ่มเส้นทางบินที่ควบคุมค่าโดยสารซึ่งมีระยะทางบินเกินกว่า 300 กิโลเมตรและให้บริการแบบต้นทุนต่ำ รายละเอียดดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4 ค่าโดยสารและจำนวนเที่ยวบินของสายการบินในกลุ่มเส้นทางที่ควบคุมค่าโดยสาร ในเส้นทางบินที่มีระยะทางบินเกิน 300 กิโลเมตร และให้บริการแบบต้นทุนต่ำ ซึ่งมีเพดานค่าโดยสาร 9.40 บาทต่อกิโลเมตร ไตรมาส 2/2567

หน่วย : บาท

Origin	Destination	Airline	Min Fare	Min Fare/km	Max Fare	Max Fare/km	Max of Flights a day (เที่ยวบิน)
Buriram	Don Mueang	Nok Air	925	2.79	3,110	9.37	1
		Thai Airasia	1,159	3.49	2,991	9.01	2
Chiang Mai	Don Mueang	Nok Air	1,214	2.14	5,204	9.19	6
		Thai Airasia	1,187	2.10	5,299	9.36	16
		Thai Lion Air	545	0.96	3,545	6.26	5
	Suvarnabhumi	Thai Airasia	1,514	2.67	5,299	9.36	5
		Thai Vietjet	890	1.57	3,900	6.89	9
Chiang Rai	Don Mueang	Nok Air	1,475	2.19	3,457	5.12	3
		Thai Airasia	1,308	1.94	4,089	6.06	6
		Thai Lion Air	805	1.19	4,245	6.29	3
	Suvarnabhumi	Thai Vietjet	1,090	1.61	4,200	6.22	4
Chumpon	Don Mueang	Thai Airasia	1,636	4.25	3,565	9.26	1
Don Mueang	Buriram	Nok Air	932	2.81	3,036	9.14	1
		Thai Airasia	1,000	3.01	2,945	8.87	2
	Chiang Mai	Nok Air	1,447	2.56	4,298	7.59	6
		Thai Airasia	1,187	2.10	5,299	9.36	15
		Thai Lion Air	995	1.76	4,870	8.60	5
	Chiang Rai	Nok Air	1,662	2.46	3,830	5.67	3
		Thai Airasia	1,636	2.42	3,551	5.26	6
		Thai Lion Air	1,185	1.76	3,345	4.96	3
	Chumpon	Thai Airasia	1,402	3.64	3,519	9.14	1
	Hat Yai	Nok Air	1,868	2.42	6,260	8.10	3
		Thai Airasia	2,103	2.72	6,122	7.92	8
		Thai Lion Air	1,445	1.87	5,270	6.82	5
	Khon Kaen	Thai Airasia	1,327	3.42	3,355	8.65	5
		Thai Lion Air	645	1.66	2,845	7.33	3
	Krabi	Thai Airasia	1,140	1.70	4,720	7.05	7
		Thai Lion Air	1,045	1.56	2,645	3.95	3
	Loei	Thai Airasia	860	2.00	3,832	8.93	2
	Mae Sot	Nok Air	2,802	5.49	4,643	9.10	2
	Nakhon Phanom	Thai Airasia	1,514	2.48	4,813	7.88	3
	Nakhon Si Thammarat	Nok Air	2,055	3.37	4,110	6.75	4
Thai Airasia		2,430	3.99	4,280	7.03	3	
Thai Lion Air		1,755	2.88	5,270	8.65	4	
Nan	Nok Air	1,587	2.88	3,877	7.02	1	

Origin	Destination	Airline	Min Fare	Min Fare/km	Max Fare	Max Fare/km	Max of Flights a day (เที่ยวบิน)
		Thai Airasia	1,397	2.53	4,393	7.96	3
	Narathiwat	Thai Airasia	1,869	2.21	7,090	8.39	2
	Phitsanulok	Nok Air	1,027	3.20	2,802	8.73	1
		Thai Airasia	1,047	3.26	2,888	9.00	3
		Thai Lion Air	445	1.39	2,565	7.99	2
	Phuket	Nok Air	1,400	2.01	4,298	6.16	8
		Thai Airasia	1,607	2.30	6,308	9.04	16
		Thai Lion Air	1,245	1.78	4,890	7.01	6
	Ranong	Thai Airasia	1,981	3.82	4,500	8.67	2
	Roi Et	Thai Airasia	1,673	3.95	3,664	8.66	4
	Sakon Nakhon	Nok Air	2,148	3.89	4,204	7.62	2
		Thai Airasia	1,467	2.66	4,053	7.34	2
	Surat Thani	Nok Air	1,447	2.62	2,242	4.05	3
		Thai Airasia	1,701	3.08	4,617	8.35	5
		Thai Lion Air	805	1.46	4,745	8.58	3
	Trang	Nok Air	1,961	2.65	3,643	4.92	2
		Thai Airasia	1,804	2.44	5,850	7.91	2
		Thai Lion Air	1,660	2.24	3,245	4.39	2
	Ubon Ratchathani	Nok Air	1,447	2.99	4,176	8.63	4
		Thai Airasia	1,603	3.31	3,953	8.17	3
		Thai Lion Air	1,090	2.25	3,445	7.12	3
	Udon Thani	Nok Air	1,634	3.58	3,802	8.34	4
		Thai Airasia	1,379	3.02	3,972	8.71	4
		Thai Lion Air	1,090	2.39	3,835	8.41	6
Hat Yai	Don Mueang	Nok Air	1,335	1.73	5,232	6.77	3
		Thai Airasia	1,696	2.19	6,122	7.92	8
		Thai Lion Air	900	1.16	6,815	8.82	6
	Suvarnabhumi	Thai Vietjet	1,260	1.63	6,000	7.76	3
Khon Kaen	Don Mueang	Thai Airasia	1,075	2.77	3,430	8.84	5
		Thai Lion Air	545	1.40	3,195	8.23	3
	Suvarnabhumi	Thai Vietjet	770	1.98	2,900	7.47	2
Krabi	Don Mueang	Thai Airasia	2,416	3.61	6,070	9.07	6
		Thai Lion Air	1,045	1.56	5,835	8.72	3
	Suvarnabhumi	Thai Airasia	1,776	2.65	4,819	7.20	2
		Thai Vietjet	1,310	1.96	4,600	6.88	3
Loei	Don Mueang	Thai Airasia	1,168	2.72	3,879	9.04	2
Mae Sot	Don Mueang	Nok Air	2,877	5.64	4,718	9.25	2

Origin	Destination	Airline	Min Fare	Min Fare/km	Max Fare	Max Fare/km	Max of Flights a day (เที่ยวบิน)
Nakhon Phanom	Don Mueang	Thai Airasia	1,168	1.91	4,860	7.95	3
Nakhon Si Thammarat	Don Mueang	Nok Air	1,615	2.65	5,400	8.87	4
		Thai Airasia	1,673	2.75	4,879	8.01	3
		Thai Lion Air	1,245	2.04	5,270	8.65	3
Nan	Don Mueang	Nok Air	1,569	2.84	3,952	7.16	1
		Thai Airasia	1,215	2.20	4,439	8.04	3
Narathiwat	Don Mueang	Thai Airasia	2,779	3.29	5,860	6.93	2
Phitsanulok	Don Mueang	Nok Air	1,101	3.43	2,503	7.80	1
		Thai Airasia	1,075	3.35	2,935	9.14	3
		Thai Lion Air	845	2.63	2,145	6.68	1
Phuket	Don Mueang	Nok Air	1,120	1.60	5,485	7.86	7
		Thai Airasia	1,869	2.68	6,308	9.04	15
		Thai Lion Air	900	1.29	4,890	7.01	5
	Suvarnabhumi	Thai Airasia	2,355	3.37	6,355	9.10	4
		Thai Vietjet	1,350	1.93	5,600	8.02	9
Ranong	Don Mueang	Thai Airasia	1,776	3.42	4,547	8.76	1
Roi Et	Don Mueang	Thai Airasia	1,215	2.87	3,710	8.77	3
Sakon Nakhon	Don Mueang	Nok Air	1,522	2.76	4,812	8.72	2
		Thai Airasia	1,888	3.42	4,102	7.43	1
Surat Thani	Don Mueang	Nok Air	1,335	2.41	4,092	7.40	3
		Thai Airasia	1,355	2.45	4,664	8.43	5
		Thai Lion Air	995	1.80	3,145	5.69	3
	Suvarnabhumi	Thai Vietjet	1,610	2.91	2,900	5.24	2
Suvarnabhumi	Chiang Mai	Thai Airasia	1,234	2.18	5,299	9.36	6
		Thai Vietjet	890	1.57	3,400	6.01	10
	Chiang Rai	Thai Vietjet	1,090	1.61	3,400	5.04	3
	Hat Yai	Thai Vietjet	1,260	1.63	6,000	7.76	4
	Khon Kaen	Thai Vietjet	890	2.29	3,200	8.25	2
	Krabi	Thai Airasia	1,467	2.19	3,523	5.27	1
		Thai Vietjet	970	1.45	3,300	4.93	3
	Phuket	Thai Airasia	1,280	1.83	4,925	7.06	3
		Thai Vietjet	990	1.42	4,800	6.88	11
	Surat Thani	Thai Vietjet	1,110	2.01	3,300	5.97	2
	Udon Ratchathani	Thai Vietjet	550	1.14	3,500	7.23	2
	Udon Thani	Thai Vietjet	1,020	2.24	3,800	8.33	3
	Trang	Don Mueang	Nok Air	1,849	2.50	4,092	5.53

Origin	Destination	Airline	Min Fare	Min Fare/km	Max Fare	Max Fare/km	Max of Flights a day (เที่ยวบิน)
		Thai Airasia	2,375	3.21	5,897	7.97	2
		Thai Lion Air	1,185	1.60	6,505	8.79	3
Ubon Ratchathani	Don Mueang	Nok Air	1,335	2.76	4,251	8.78	4
		Thai Airasia	1,215	2.51	4,000	8.26	3
		Thai Lion Air	900	1.86	3,445	7.12	2
	Suvarnabhumi	Thai Vietjet	1,040	2.15	3,900	8.06	2
Udon Thani	Don Mueang	Nok Air	1,148	2.52	3,812	8.36	3
		Thai Airasia	1,425	3.13	4,019	8.81	4
		Thai Lion Air	545	1.20	3,835	8.41	3
	Suvarnabhumi	Thai Vietjet	1,350	2.96	3,950	8.66	3

หมายเหตุ: จำนวนเที่ยวบินข้างต้นเป็นจำนวนเที่ยวบินที่มีให้บริการ ณ วันที่ กพพ. ตรวจสอบ

จากการติดตามข้อมูลค่าโดยสารทางเว็บไซต์ของสายการบินที่ให้บริการในกลุ่มที่ควบคุมค่าโดยสารในเส้นทางบินที่มีระยะทางบินเกิน 300 กิโลเมตร และให้บริการแบบต้นทุนต่ำ ซึ่งมีเพดานค่าโดยสาร 9.40 บาทต่อกิโลเมตร ในไตรมาส 2/2567 พบว่า เส้นทางที่มีค่าโดยสารสูงสุด คือ เส้นทางกรุงเทพฯ (ดอนเมือง)-นราธิวาส มีค่าโดยสารสูงสุดเท่ากับ 7,090 บาท มีสายการบินให้บริการรายเดียว คือ ไทยแอร์เอเชีย ส่วนค่าโดยสารต่ำสุดของเส้นทางกลุ่มนี้ ได้แก่ เส้นทางกรุงเทพฯ (ดอนเมือง)-พิษณุโลก มีค่าโดยสารต่ำสุดเท่ากับ 445 บาท มีสายการบินให้บริการจำนวน 3 ราย ได้แก่ นกแอร์ ไทยแอร์เอเชีย และไทยไลอ้อนแอร์

เมื่อพิจารณาค่าโดยสารต่อกิโลเมตร พบว่า เส้นทางที่มีค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรมากที่สุด คือ เส้นทางบุรีรัมย์-กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) มีค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรเท่ากับ 9.37 บาท มีสายการบินให้บริการ 2 ราย ได้แก่ นกแอร์ และไทยแอร์เอเชีย

สำหรับเส้นทางที่มีค่าโดยสารต่อกิโลเมตรต่ำสุด คือ เส้นทางเชียงใหม่-กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) มีค่าโดยสารต่อกิโลเมตรต่ำสุดเท่ากับ 0.96 บาทต่อกิโลเมตร มีสายการบินให้บริการ 3 ราย ได้แก่ นกแอร์ ไทยแอร์เอเชีย และไทยไลอ้อนแอร์

ส่วนเส้นทางบินที่มีจำนวนเที่ยวบินต่อวันสูงสุด 6 อันดับแรก มีดังนี้

(1) กรุงเทพฯ (ดอนเมือง)-เชียงใหม่: มีสายการบินให้บริการจำนวน 3 ราย ได้แก่ นกแอร์ ให้บริการสูงสุด 6 เที่ยวบินต่อวัน ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการสูงสุด 15 เที่ยวบินต่อวัน และไทยไลอ้อนแอร์ ให้บริการสูงสุด 5 เที่ยวบินต่อวัน โดยสายการบินที่มีค่าโดยสารสูงสุด คือ ไทยแอร์เอเชีย มีค่าโดยสารสูงสุดอยู่ที่ 5,299 บาท หรือ 9.36 บาทต่อกิโลเมตร ส่วนสายการบินที่มีค่าโดยสารต่ำสุด คือ ไทยไลอ้อนแอร์ มีค่าโดยสารต่ำสุดอยู่ที่ 995 บาท หรือ 1.76 บาทต่อกิโลเมตร

(2) เชียงใหม่-กรุงเทพฯ (ดอนเมือง): มีสายการบินให้บริการจำนวน 3 ราย ได้แก่ นกแอร์ ให้บริการสูงสุด 6 เที่ยวบินต่อวัน ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการสูงสุด 16 เที่ยวบินต่อวัน และไทยไลอ้อนแอร์ ให้บริการสูงสุด 5 เที่ยวบินต่อวัน โดยสายการบินที่มีค่าโดยสารสูงสุด คือ ไทยแอร์เอเชีย มีค่าโดยสารสูงสุดอยู่ที่ 5,299 บาท หรือ 9.36 บาทต่อกิโลเมตร ส่วนสายการบินที่มีค่าโดยสารต่ำสุด คือ ไทยไลอ้อนแอร์ มีค่าโดยสารต่ำสุดอยู่ที่ 545 บาท หรือ 0.96 บาทต่อกิโลเมตร

(3) กรุงเทพฯ (ดอนเมือง)-หาดใหญ่: มีสายการบินให้บริการจำนวน 3 ราย ได้แก่ นกแอร์ ให้บริการสูงสุด 3 เที่ยวบินต่อวัน ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการสูงสุด 8 เที่ยวบินต่อวัน และไทยไลอ้อนแอร์ ให้บริการสูงสุด 5 เที่ยวบินต่อวัน โดยสายการบินที่มีค่าโดยสารสูงสุด คือ นกแอร์ มีค่าโดยสารสูงสุดอยู่ที่ 6,260 บาท หรือ 8.10 บาทต่อกิโลเมตร และสายการบินที่มีค่าโดยสารต่ำสุด คือ ไทยไลอ้อนแอร์ มีค่าโดยสารต่ำสุดอยู่ที่ 1,445 บาท หรือ 1.87 บาทต่อกิโลเมตร

(4) หาดใหญ่-กรุงเทพฯ (ดอนเมือง): มีสายการบินให้บริการจำนวน 3 ราย ได้แก่ นกแอร์ ให้บริการสูงสุด 3 เที่ยวบินต่อวัน ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการสูงสุด 8 เที่ยวบินต่อวัน และไทยไลอ้อนแอร์ ให้บริการสูงสุด 6 เที่ยวบินต่อวัน โดยสายการบินที่มีค่าโดยสารสูงสุดและต่ำสุด คือ ไทยไลอ้อนแอร์ มีค่าโดยสารสูงสุดอยู่ที่ 6,815 บาท หรือ 8.82 บาทต่อกิโลเมตร และมีค่าโดยสารต่ำสุดอยู่ที่ 900 บาท หรือ 1.16 บาทต่อกิโลเมตร

(5) กรุงเทพฯ (ดอนเมือง)-ภูเก็ต: มีสายการบินให้บริการจำนวน 3 ราย ได้แก่ นกแอร์ ให้บริการสูงสุด 8 เที่ยวบินต่อวัน ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการสูงสุด 16 เที่ยวบินต่อวัน และไทยไลอ้อนแอร์ ให้บริการสูงสุด 6 เที่ยวบินต่อวัน โดยสายการบินที่มีค่าโดยสารสูงสุด คือ ไทยแอร์เอเชีย มีค่าโดยสารสูงสุดอยู่ที่ 6,308 บาท หรือ 9.04 บาทต่อกิโลเมตร และสายการบินที่มีค่าโดยสารต่ำสุด คือ ไทยไลอ้อนแอร์ มีค่าโดยสารต่ำสุดอยู่ที่ 1,245 บาท หรือ 1.78 บาทต่อกิโลเมตร

(6) ภูเก็ต-กรุงเทพฯ (ดอนเมือง): มีสายการบินให้บริการจำนวน 3 ราย ได้แก่ นกแอร์ ให้บริการสูงสุด 7 เที่ยวบินต่อวัน ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการสูงสุด 15 เที่ยวบินต่อวัน และไทยไลอ้อนแอร์ ให้บริการสูงสุด 5 เที่ยวบินต่อวัน โดยสายการบินที่มีค่าโดยสารสูงสุด คือ ไทยแอร์เอเชีย มีค่าโดยสารสูงสุดอยู่ที่ 6,308 บาท หรือ 9.04 บาทต่อกิโลเมตร และสายการบินที่มีค่าโดยสารต่ำสุด คือ ไทยไลอ้อนแอร์ มีค่าโดยสารต่ำสุดอยู่ที่ 900 บาท หรือ 1.29 บาทต่อกิโลเมตร

จากการตรวจสอบราคาในกลุ่มที่ควบคุมค่าโดยสาร ในเส้นทางที่มีระยะทางบินเกินกว่า 300 กิโลเมตร ซึ่งควบคุมค่าโดยสารไม่เกิน 9.40 บาทต่อกิโลเมตร ในภาพรวมพบว่า สายการบินที่มีค่าโดยสารเฉลี่ยต่อกิโลเมตรที่ต่ำที่สุด คือ ไทยเวียดเจ็ท โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.09 บาทต่อกิโลเมตร ส่วนสายการบินที่มีค่าโดยสารเฉลี่ยต่อกิโลเมตรที่สูงที่สุด คือ ไทยแอร์เอเชีย โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 6.23 บาทต่อกิโลเมตร

3.3 การกำหนดค่าโดยสารต่ำกว่า 1 บาทต่อกิโลเมตร

ค่าโดยสารอัตราต่ำกว่า 1 บาทต่อกิโลเมตร เป็นระดับค่าโดยสารที่ต่ำกว่าต้นทุนต่อกิโลเมตร อย่างไรก็ตาม การตั้งราคาลักษณะดังกล่าวมักจะเป็นการตั้งราคาเพื่อทำโปรโมชัน ซึ่งสายการบินจะมีการจำกัดจำนวนที่นั่งที่นำมาจำหน่าย จึงไม่สามารถสรุปได้ว่าพฤติกรรมดังกล่าวเป็นการทำลายตลาดได้อย่างชัดเจน

จากการตรวจสอบการกำหนดค่าโดยสารต่ำสุดในกลุ่มเส้นทางบินที่ควบคุมค่าโดยสาร และมีระยะทางบินเกิน 300 กิโลเมตร มีสายการบินที่กำหนดค่าโดยสารต่ำกว่า 1 บาทต่อกิโลเมตร ดังนี้

สายการบิน	จำนวนเส้นทางที่มีค่าโดยสารต่ำกว่า 1 บาทต่อกิโลเมตร (เส้นทาง)	ค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตร (บาทต่อกิโลเมตร)	เส้นทางที่มีค่าโดยสารต่อกิโลเมตรต่ำสุด
ไทยไลอ้อนแอร์	1	0.96	เชียงใหม่-กรุงเทพฯ (ดอนเมือง)

จากข้อมูลข้างต้น พบว่า สายการบินที่กำหนดค่าโดยสารต่ำกว่า 1 บาทต่อกิโลเมตร มีจำนวน 1 ราย คือ ไทยไลอ้อนแอร์ มีเส้นทางที่มีค่าโดยสารต่ำกว่า 1 บาท จำนวน 1 เส้นทาง คือ เส้นทางเชียงใหม่-กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) มีค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรเท่ากับ 0.96 บาท ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสที่ผ่านมา พบว่า มีจำนวนเส้นทางที่มีค่าโดยสารต่ำกว่า 1 บาทต่อกิโลเมตรเท่ากับไตรมาสที่ผ่านมา คาดว่าอาจเนื่องมาจากไตรมาสนี้ยังคงอยู่ในช่วงที่มีเทศกาลและวันหยุดยาวต่าง ๆ ทำให้มีความต้องการการเดินทางสูง ทำให้สายการบินมีการกำหนดราคาโปรโมชันน้อยลง

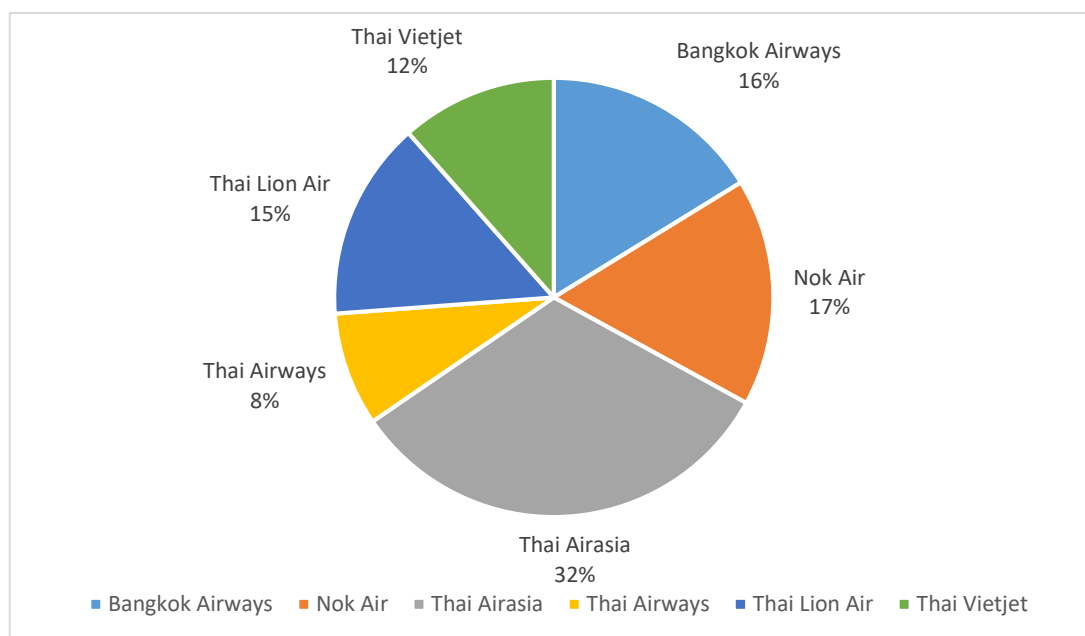
4. สรุปภาพรวมสถานการณ์การให้บริการเส้นทางภายในประเทศไตรมาส 2/2567 รายสายการบิน

4.1 จำนวนเส้นทางบิน

4.1.1 สัดส่วนจำนวนเส้นทางบิน

สายการบินที่ให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศมี 6 ราย ได้แก่ บางกอกแอร์เวย์ส การบินไทย ไทยแอร์เอเชีย นกแอร์ ไทยไลออนแอร์ และไทยเวียดเจ็ท ทั้งนี้ สัดส่วนจำนวนเส้นทางภายในประเทศแบบเที่ยวเดียว (One-way) จำแนกตามสายการบินที่ยังคงมีการให้บริการในช่วงไตรมาส 2/2567 สรุปได้ตามภาพที่ 1

ภาพที่ 1 สัดส่วนเส้นทางภายในประเทศจำแนกตามสายการบิน ไตรมาส 2/2567



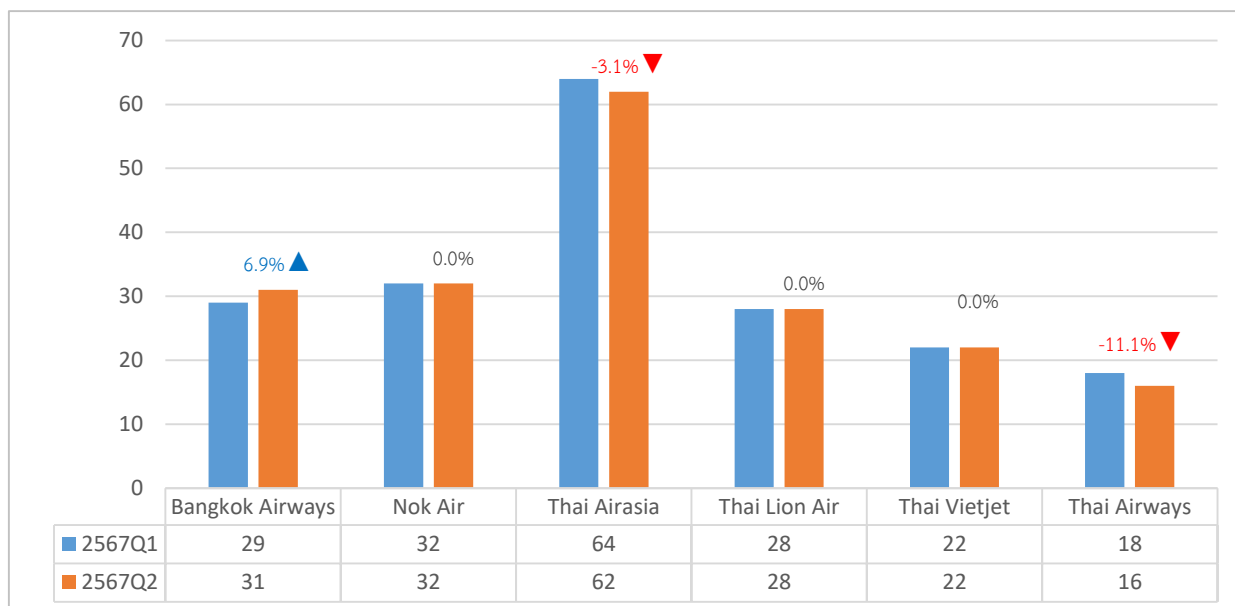
ที่มา: รวบรวมจากเว็บไซต์ของแต่ละสายการบิน

จากข้อมูล ณ ไตรมาส 2/2567 พบว่า ไทยแอร์เอเชีย มีสัดส่วนเส้นทางภายในประเทศสูงสุดคิดเป็นร้อยละ 32 รองลงมาคือ นกแอร์ มีสัดส่วนเส้นทางร้อยละ 17 บางกอกแอร์เวย์ส มีสัดส่วนเส้นทางร้อยละ 16 ไทยไลออนแอร์ มีสัดส่วนเส้นทางร้อยละ 15 ไทยเวียดเจ็ท มีสัดส่วนเส้นทางร้อยละ 12 และการบินไทย มีสัดส่วนเส้นทางร้อยละ 8

4.1.2 การเปลี่ยนแปลงจำนวนเส้นทางบิน

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

ภาพที่ 2 เปรียบเทียบจำนวนเส้นทางบินภายในประเทศของแต่ละสายการบินแบบเที่ยวเดียว (One Way) ไตรมาส 1/2567 และไตรมาส 2/2567 (QoQ)



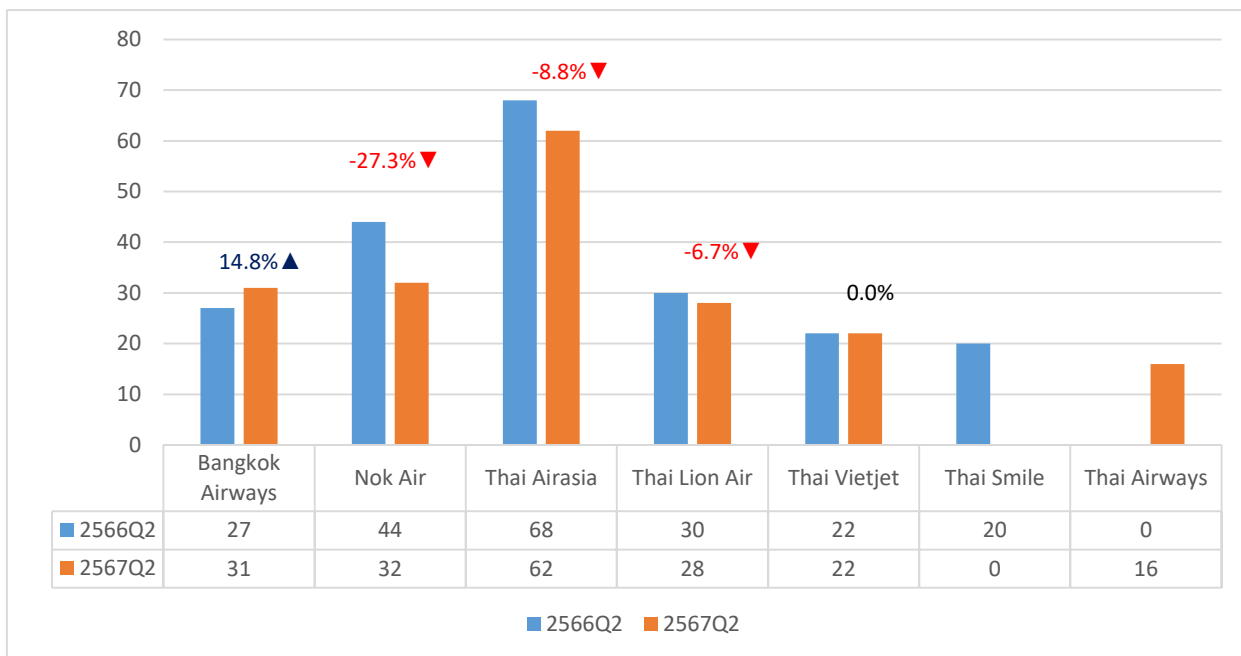
ที่มา: รวบรวมจากเว็บไซต์ของสายการบิน

ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงจำนวนเส้นทางบินที่สายการบินแต่ละรายมีการให้บริการในไตรมาส 2/2567 เปรียบเทียบกับไตรมาสก่อน สรุปได้ดังนี้

- บางกอกแอร์เวย์ส มีจำนวนเส้นทางบินให้บริการเพิ่มขึ้นจากไตรมาสก่อนหน้า 2 เส้นทาง
- นกแอร์ มีจำนวนเส้นทางบินให้บริการเท่ากับไตรมาสก่อนหน้า
- ไทยแอร์เอเชีย มีจำนวนเส้นทางบินให้บริการลดลงจากไตรมาสก่อนหน้า 2 เส้นทาง
- ไทยไลอ้อนแอร์ มีจำนวนเส้นทางบินเท่ากับไตรมาสก่อนหน้า
- ไทยเวียดเจ็ท มีจำนวนเส้นทางบินเท่ากับไตรมาสก่อนหน้า
- การบินไทย มีจำนวนเส้นทางบินให้บริการลดลงจากไตรมาสก่อนหน้า 2 เส้นทาง

จากการเปรียบเทียบข้อมูลจำนวนเส้นทางบินในไตรมาส 2/2567 เปรียบเทียบกับไตรมาส 1/2567 พบว่าสายการบินส่วนใหญ่ให้บริการเส้นทางบินเท่ากับไตรมาสก่อนหน้า ส่วนบางกอกแอร์เวย์มีเส้นทางบินเพิ่มขึ้น ในขณะที่ไทยแอร์เอเชีย และการบินไทย มีเส้นทางการบินลดลง

ภาพที่ 3 เปรียบเทียบจำนวนเส้นทางบินภายในประเทศของแต่ละสายการบินแบบเที่ยวเดียว (One Way) ไตรมาส 2/2566 และไตรมาส 2/2567 (YoY)



ที่มา: รวบรวมจากเว็บไซต์ของสายการบิน

ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงจำนวนเส้นทางบินที่สายการบินแต่ละรายมีการให้บริการในไตรมาส 2/2567 เปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน สรุปได้ดังนี้

- บางกอกแอร์เวย์ส มีจำนวนเส้นทางบินให้บริการเพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 4 เส้นทาง
- นกแอร์ มีจำนวนเส้นทางบินให้บริการลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 12 เส้นทาง
- ไทยแอร์เอเชีย มีจำนวนเส้นทางบินให้บริการลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 6 เส้นทาง
- ไทยไลอ้อนแอร์ มีจำนวนเส้นทางบินให้บริการลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 2 เส้นทาง
- ไทยเวียดเจ็ท มีจำนวนเส้นทางบินให้บริการเท่ากับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน
- ไทยสมายล์ เลิกประกอบกิจการตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2567
- การบินไทย มีจำนวนเส้นทางบินให้บริการเพิ่มขึ้น 16 เส้นทาง เนื่องจากการบินไทยได้เริ่มทำการบิน

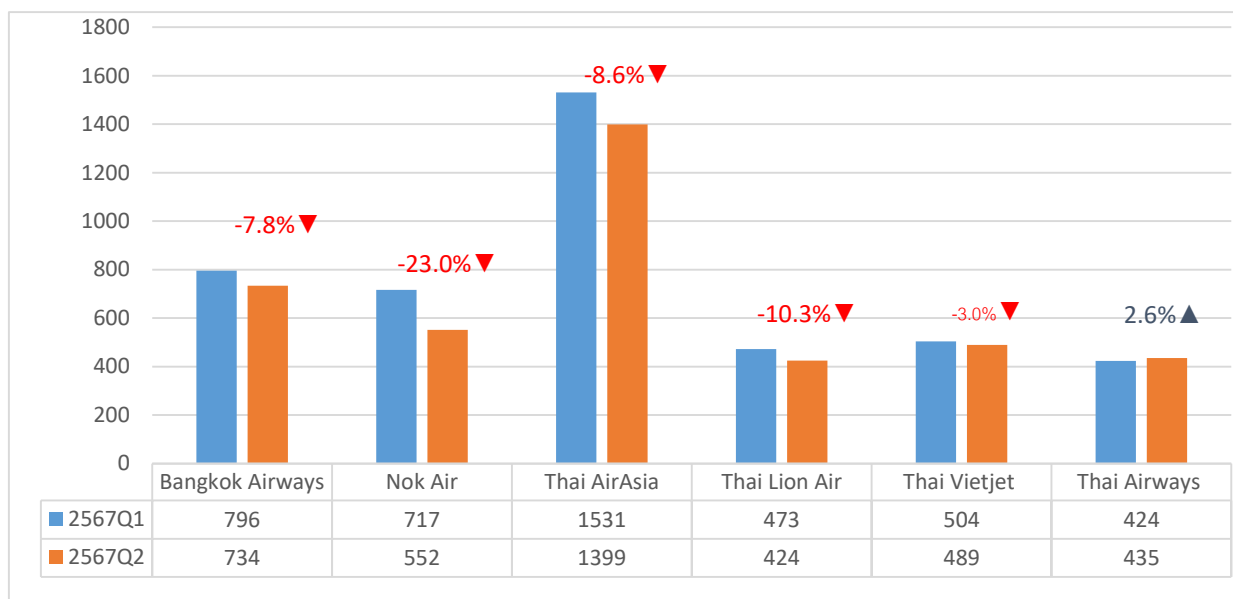
ภายในประเทศเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2566 จึงไม่มีข้อมูลในการเปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน

จากการเปรียบเทียบข้อมูลจำนวนเส้นทางบินในไตรมาส 2/2567 พบว่า สายการบินส่วนใหญ่ให้บริการเส้นทางบินลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน ในขณะที่บางกอกแอร์เวย์สเป็นเพียงรายเดียวที่มีเส้นทางการบินเพิ่มขึ้น

4.2 การเปลี่ยนแปลงจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์

นอกจากจำนวนเส้นทางบินแล้ว ความสามารถในการให้บริการขึ้นอยู่กับจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการด้วย โดยข้อมูลเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยจำนวนเที่ยวบินเส้นทางภายในประเทศต่อสัปดาห์ของไตรมาสปัจจุบัน กับไตรมาสก่อนหน้า (QoQ) และเปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน (YoY) แสดงตามภาพที่ 4 และ 5

ภาพที่ 4 เปรียบเทียบจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์ของสายการบินที่ให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศแบบเที่ยวเดียว (One-way) ไตรมาส 1/2567 กับไตรมาส 2/2567 (QoQ)



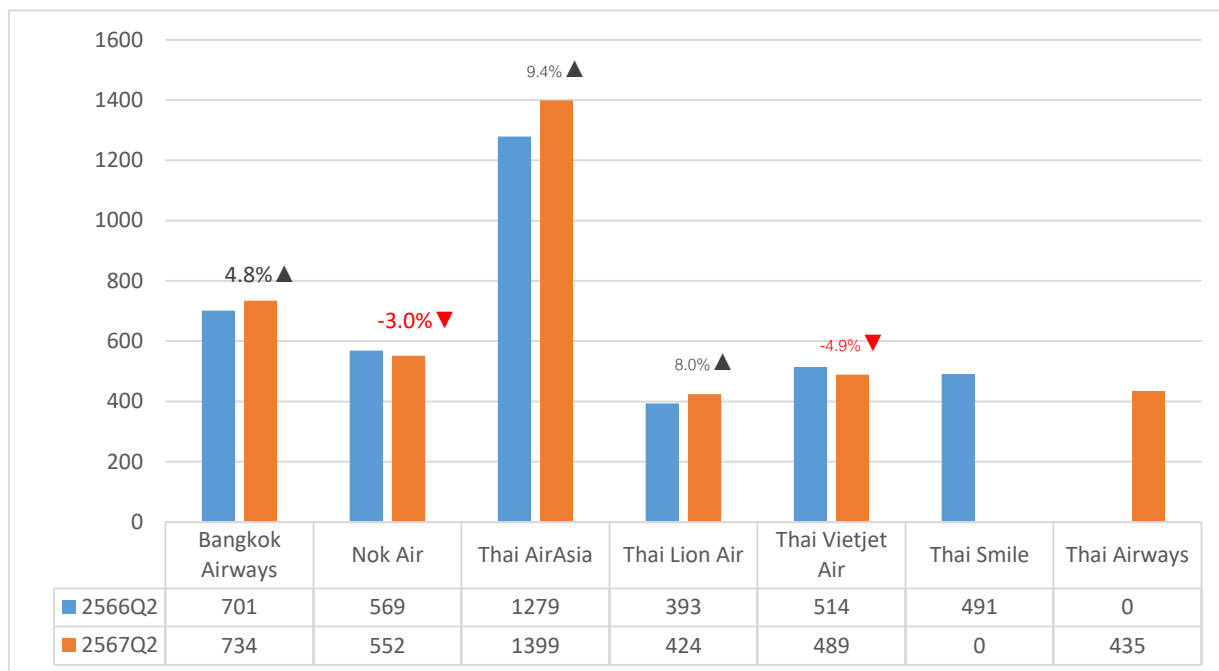
ที่มา: ฐานข้อมูล OAG

ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์ของแต่ละสายการบินในไตรมาส 2/2567 เปรียบเทียบกับไตรมาสก่อน สรุปได้ดังนี้

- บางกอกแอร์เวย์ส มีจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์ลดลงจากไตรมาสก่อนร้อยละ 7.8
- นกแอร์ มีจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์ลดลงจากไตรมาสก่อนร้อยละ 23.0
- ไทยแอร์เอเชีย มีจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์ลดลงจากไตรมาสก่อนร้อยละ 8.6
- ไทยไลอ้อนแอร์ มีจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์ลดลงจากไตรมาสก่อนร้อยละ 10.3
- ไทยเวียดเจ็ท มีจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์ลดลงจากไตรมาสก่อนร้อยละ 3.0
- การบินไทย มีจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์เพิ่มขึ้นจากไตรมาสก่อนร้อยละ 2.6

เมื่อเปรียบเทียบจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์ระหว่างไตรมาสปัจจุบันกับไตรมาสก่อน (QoQ) พบว่าสายการบินส่วนใหญ่มีการลดจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยนกแอร์ มีสัดส่วนการลดลงของจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์มากที่สุด (165 เที่ยวบินต่อสัปดาห์) ส่วนการบินไทยเป็นเพียงสายการบินเดียวที่มีสัดส่วนจำนวนเที่ยวบินเพิ่มขึ้น (11 เที่ยวบินต่อสัปดาห์)

ภาพที่ 5 เปรียบเทียบจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์ของสายการบินที่ให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศแบบเที่ยวเดียว (One-way) ไตรมาส 2/2566 กับไตรมาส 2/2567 (YoY)



ที่มา: ฐานข้อมูล OAG

ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์ของแต่ละสายการบินในไตรมาส 2/2567 เปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน (YoY) สรุปได้ดังนี้

- บางกอกแอร์เวย์ส มีจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 4.8
- นกแอร์ มีจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 3.0
- ไทยแอร์เอเชีย มีจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 9.4
- ไทยไลออนแอร์ มีจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 8.0
- ไทยเวียดเจ็ท มีจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 4.9
- ไทยสมายล์ หยุดทำการบินตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2567
- การบินไทย มีจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์เพิ่มขึ้น แต่เนื่องจากการบินไทยได้เริ่มทำการบิน

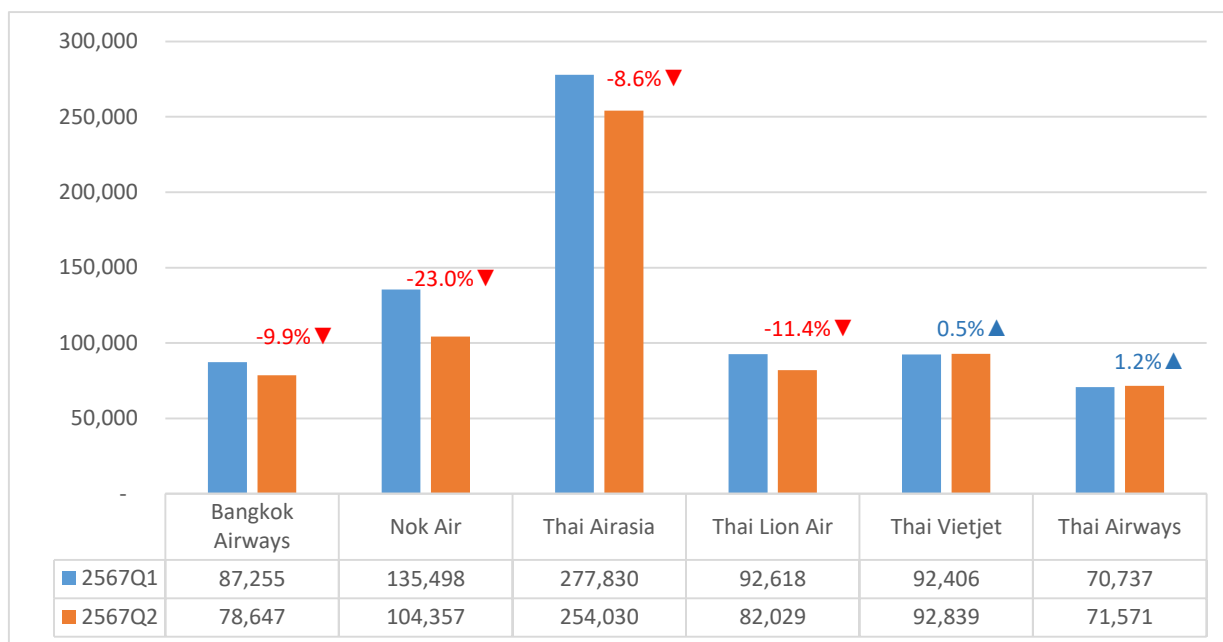
ภายในประเทศเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2566 จึงไม่มีข้อมูลในการเปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน

เมื่อเปรียบเทียบจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์ระหว่างไตรมาสปัจจุบันกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่า สายการบินส่วนใหญ่มีการเพิ่มเที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยไทยแอร์เอเชีย มีสัดส่วนการเพิ่มของจำนวนเที่ยวบินมากที่สุด (120 เที่ยวบินต่อสัปดาห์) ส่วนไทยเวียดเจ็ท มีสัดส่วนจำนวนเที่ยวบินลดลงมากที่สุด (25 เที่ยวบินต่อสัปดาห์)

4.3 การเปลี่ยนแปลงจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์

เนื่องจากสายการบินอาจมีการใช้อากาศยานต่างกันและมีการจัดจำนวนที่นั่งในอากาศยานต่างกัน ดังนั้นความสามารถในการให้บริการของสายการบินยังสามารถประเมินได้จากจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์ โดยข้อมูลเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์ของไตรมาสปัจจุบันกับไตรมาสก่อนหน้า (QoQ) และเปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน (YoY) แสดงตามภาพที่ 6 และ 7

ภาพที่ 6 เปรียบเทียบจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์ของสายการบินที่ให้บริการเส้นทางภายในประเทศ ไตรมาส 1/2567 และ ไตรมาส 2/2567 (QoQ)



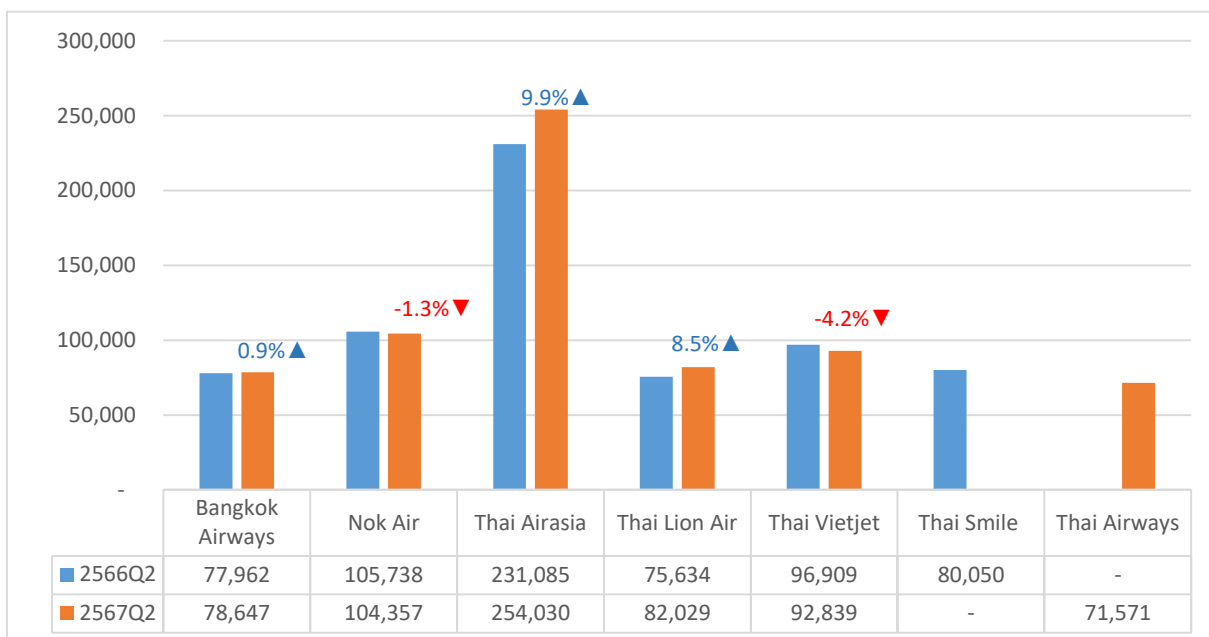
ที่มา: ฐานข้อมูล OAG

ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์รายสายการบินในไตรมาส 2/2567 เปรียบเทียบกับไตรมาส 1/2567 สรุปได้ดังนี้

- บางกอกแอร์เวย์ส มีจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์ลดลงจากไตรมาสก่อนร้อยละ 9.9
- นกแอร์ มีจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์ลดลงจากไตรมาสก่อนร้อยละ 23.0
- ไทยแอร์เอเชีย มีจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์ลดลงจากไตรมาสก่อนร้อยละ 8.6
- ไทยไลอ้อนแอร์ มีจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์ลดลงจากไตรมาสก่อนร้อยละ 11.4
- ไทยเวียดเจ็ท มีจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์เพิ่มขึ้นจากไตรมาสก่อนร้อยละ 0.5
- การบินไทย มีจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์เพิ่มขึ้นจากไตรมาสก่อนร้อยละ 1.2

เมื่อเปรียบเทียบจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์ของไตรมาส 2/2567 กับไตรมาสก่อน (QoQ) พบว่าสายการบิน 2 ราย ได้แก่ ไทยเวียดเจ็ท และการบินไทย มีจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์เพิ่มขึ้น โดยเพิ่มขึ้นจำนวน 433 – 834 ที่นั่งต่อสัปดาห์ ในขณะที่สายการบินอีก 4 ราย ได้แก่ บางกอกแอร์เวย์ส นกแอร์ ไทยแอร์เอเชีย และไทยไลอ้อนแอร์ มีที่นั่งต่อสัปดาห์ลดลง โดยนกแอร์มีจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์ลดลงมากที่สุดถึง 31,141 ที่นั่งต่อสัปดาห์ อันเนื่องมาจากการลดจำนวนเที่ยวบินลง

ภาพที่ 7 เปรียบเทียบจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์ของสายการบินที่ให้บริการเส้นทางภายในประเทศ ไตรมาส 2/2566 กับไตรมาส 2/2567 (YoY)



ที่มา: ฐานข้อมูล OAG

ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์ของสายการบินในไตรมาส 2/2567 เปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน สรุปได้ดังนี้

- บางกอกแอร์เวย์ส มีจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 0.9
- นกแอร์ มีจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 1.3
- ไทยแอร์เอเชีย มีจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 9.9
- ไทยไลอ้อนแอร์ มีจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 8.5
- ไทยเวียดเจ็ท มีจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 4.2
- ไทยสมายล์ หยุดทำการบินตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2567 เป็นต้นไป
- การบินไทย เริ่มกลับมาทำการบินเส้นทางภายในประเทศอีกครั้งตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2566

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์ระหว่างไตรมาส 2/2567 กับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่า สายการบินจำนวน 3 ราย ได้แก่ บางกอกแอร์เวย์ส ไทยแอร์เอเชีย และไทยไลอ้อนแอร์ มีจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์เพิ่มขึ้น โดยเพิ่มขึ้นจำนวน 685-22,945 ที่นั่งต่อสัปดาห์ ส่วนสายการบินอีก 2 ราย ได้แก่ นกแอร์ และไทยเวียดเจ็ท มีจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์ลดลง โดยลดลงจำนวน 1,381-4,070 ที่นั่งต่อสัปดาห์

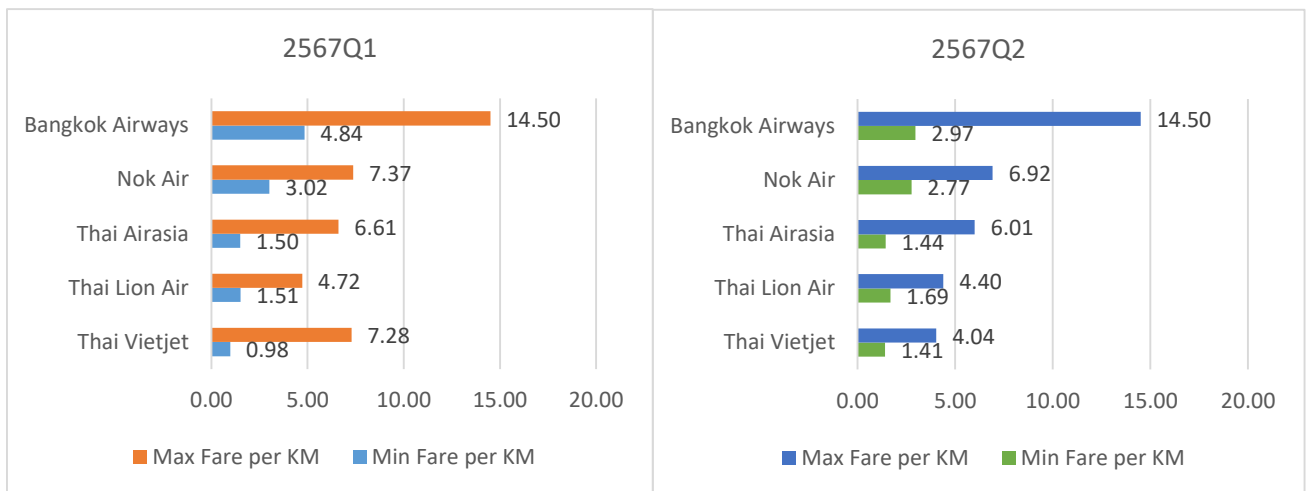
5. การแข่งขันด้านราคาค่าโดยสารเส้นทางบินภายในประเทศในไตรมาส 2/2567

5.1 กลุ่มเส้นทางบินที่ไม่ควบคุมค่าโดยสาร

จากภาพที่ 8 และ 9 แสดงค่าโดยสารสูงสุดและต่ำสุดต่อกิโลเมตรของสายการบินที่ให้บริการในกลุ่มเส้นทางที่ไม่ควบคุมค่าโดยสาร ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคที่ภาครัฐต้องการส่งเสริมให้สายการบินเข้ามาให้บริการ โดยในไตรมาสนี้มีสายการบินให้บริการ จำนวน 5 ราย ได้แก่ บางกอกแอร์เวย์ส นกแอร์ ไทยแอร์เอเชีย ไทยไลอ้อนแอร์ และไทยเวียตเจ็ท สรุปผลการวิเคราะห์ได้ดังนี้

เมื่อพิจารณากลุ่มเส้นทางที่ไม่ควบคุมค่าโดยสารในไตรมาส 2/2567 พบว่า บางกอกแอร์เวย์ส มีค่าโดยสารสูงสุดเท่ากับ 14.50 บาทต่อกิโลเมตร ในขณะที่ไทยเวียตเจ็ท เรียกเก็บค่าโดยสารต่ำสุดน้อยที่สุดเท่ากับ 1.41 บาทต่อกิโลเมตร

ภาพที่ 8 เปรียบเทียบค่าโดยสารต่อกิโลเมตรระหว่างสายการบินที่ให้บริการในกลุ่มเส้นทางที่ไม่ควบคุมค่าโดยสาร ไตรมาส 2/2567 และไตรมาส 1/2567 (QoQ)



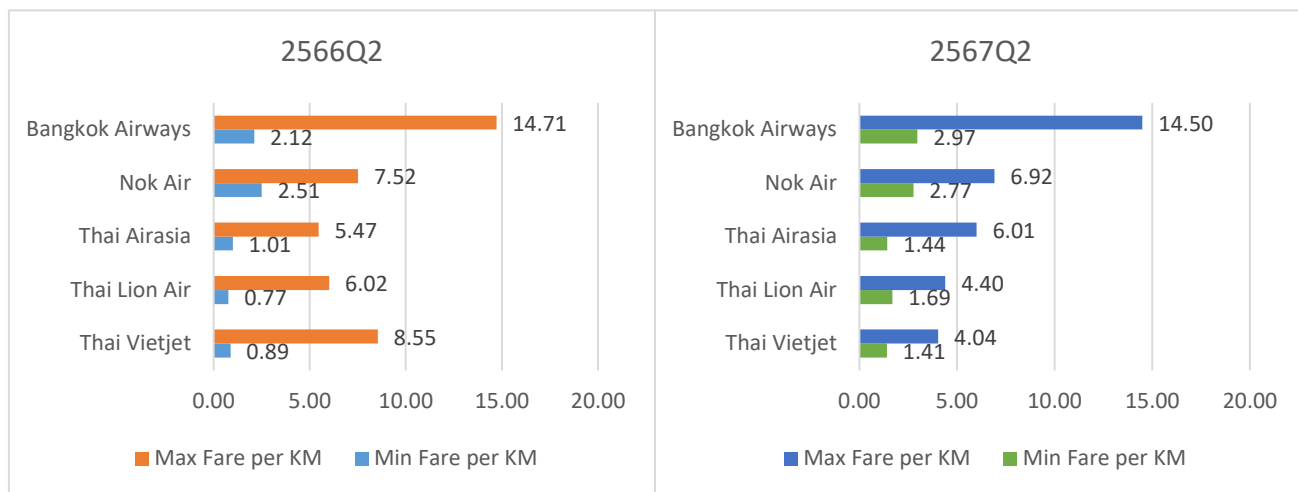
ที่มา: รวบรวมจากเว็บไซต์ของสายการบิน

- เมื่อเปรียบเทียบ**ค่าโดยสารสูงสุด**ต่อกิโลเมตรไตรมาสปัจจุบันกับไตรมาสก่อน (QoQ) พบว่า บางกอกแอร์เวย์ส มีค่าโดยสารสูงสุดคงเดิมคือ 14.50 ต่อกิโลเมตร ส่วนนกแอร์ ไทยแอร์เอเชีย ไทยไลอ้อนแอร์ และไทยเวียตเจ็ท มีค่าโดยสารสูงสุดลดลง 0.40, 0.60, 0.32 และ 3.24 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 6.11, 9.08, 6.78 และ 44.51 ตามลำดับ ดังนั้นในภาพรวมของค่าโดยสารสูงสุดของเส้นทางกลุ่มนี้ในไตรมาส 2/2567 **ลดลง**จากไตรมาสก่อนหน้า

- เมื่อเปรียบเทียบ**ค่าโดยสารต่ำสุด**ต่อกิโลเมตรไตรมาสปัจจุบันกับไตรมาสก่อน (QoQ) พบว่า สายการบินจำนวน 3 ราย ได้แก่ บางกอกแอร์เวย์ส นกแอร์ ไทยแอร์เอเชีย มีค่าต่ำสุดลดลง โดยบางกอกแอร์เวย์สลดลงมากที่สุดที่ 1.87 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 38.64 รองลงมาคือนกแอร์และไทยแอร์เอเชียลดลงที่ 0.25, 0.06 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 8.28 และ 4 ตามลำดับ ส่วนไทยเวียตเจ็ท และไทยไลอ้อนแอร์ มีค่าโดยสารต่ำสุดเพิ่มขึ้น 0.43 และ 0.18 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 43.88 และ 11.92 ตามลำดับ ดังนั้นในภาพรวมค่าโดยสารต่ำสุดของเส้นทางกลุ่มนี้ในไตรมาส 2/2567 **ลดลง**จากไตรมาสก่อนหน้า

จะเห็นได้ว่า ในภาพรวมทิศทางค่าโดยสารของเส้นทางบินกลุ่ม**ไม่ควบคุมค่าโดยสาร**ในไตรมาส 2/2567 มีแนวโน้ม**ลดลง**จากไตรมาส 1/2567

ภาพที่ 9 เปรียบเทียบค่าโดยสารต่อกิโลเมตรระหว่างสายการบินที่ให้บริการในกลุ่มเส้นทางบินที่ไม่ควบคุมค่าโดยสาร ไตรมาส 2/2566 และไตรมาส 2/2567 (YoY)



ที่มา: รวบรวมจากเว็บไซต์ของสายการบิน

- เมื่อเปรียบเทียบค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรไตรมาสปัจจุบันกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่าบางกอกแอร์เวย์ส นกแอร์ ไทยไลอ้อนแอร์ และไทยเวียตเจ็ท มีค่าโดยสารสูงสุดลดลงเท่ากับ 0.21, 0.60, 1.62 และ 4.51 บาทต่อกิโลเมตร ตามลำดับ หรือคิดเป็นร้อยละ 1.43, 7.98, 26.91 และ 52.75 ตามลำดับ ส่วนไทยแอร์เอเชียเป็นรายเดียวที่มีค่าโดยสารสูงสุดเพิ่มขึ้นที่ 0.54 บาทต่อกิโลเมตรหรือคิดเป็นร้อยละ 9.87 ดังนั้น ในภาพรวมค่าโดยสารสูงสุดของเส้นทางกลุ่มนี้ในไตรมาส 2/2567 **ลดลง**จากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน

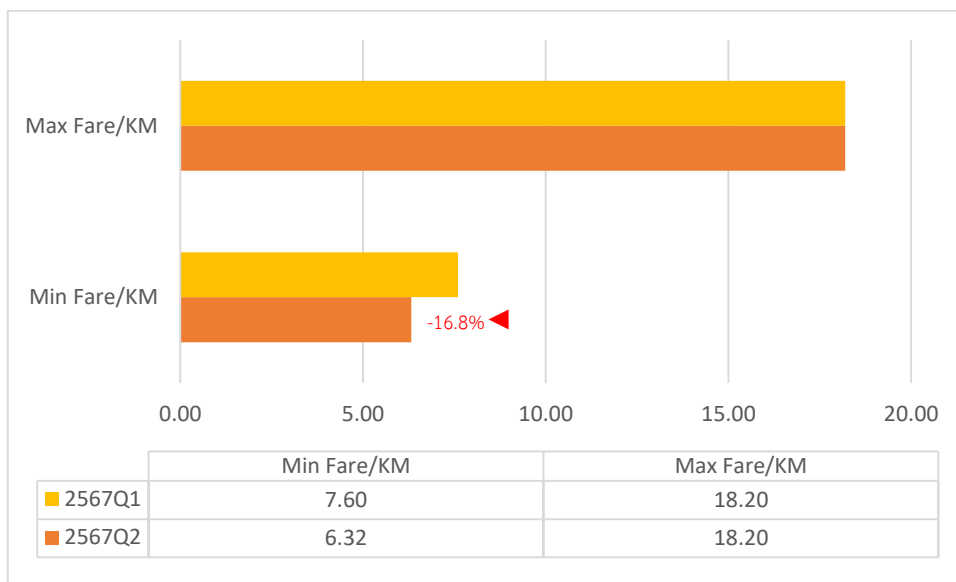
- เมื่อเปรียบเทียบค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรไตรมาสปัจจุบันกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่าสายการบินทุกรายมีค่าโดยสารต่ำสุดเพิ่มขึ้น โดยบางกอกแอร์เวย์ส นกแอร์ ไทยแอร์เอเชีย ไทยไลอ้อนแอร์ และไทยเวียตเจ็ท มีค่าโดยสารสูงสุดเพิ่มขึ้น 0.85, 0.26, 0.43, 0.92 และ 0.52 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 40.09, 10.36, 42.57, 119.48 และ 58.43 ตามลำดับ ดังนั้น ในภาพรวมค่าโดยสารต่ำสุดของเส้นทางกลุ่มนี้ในไตรมาส 2/2567 **เพิ่มขึ้น**จากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน

5.2 กลุ่มเส้นทางบินที่กำหนดเพดานค่าโดยสาร 22 บาทต่อกิโลเมตร

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

เมื่อพิจารณาค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรในไตรมาส 2/2567 พบว่า บางกอกแอร์เวย์สเรียกเก็บค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรเท่ากับ 18.12 บาทต่อกิโลเมตร ส่วนค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรเท่ากับ 8.08 บาทต่อกิโลเมตร

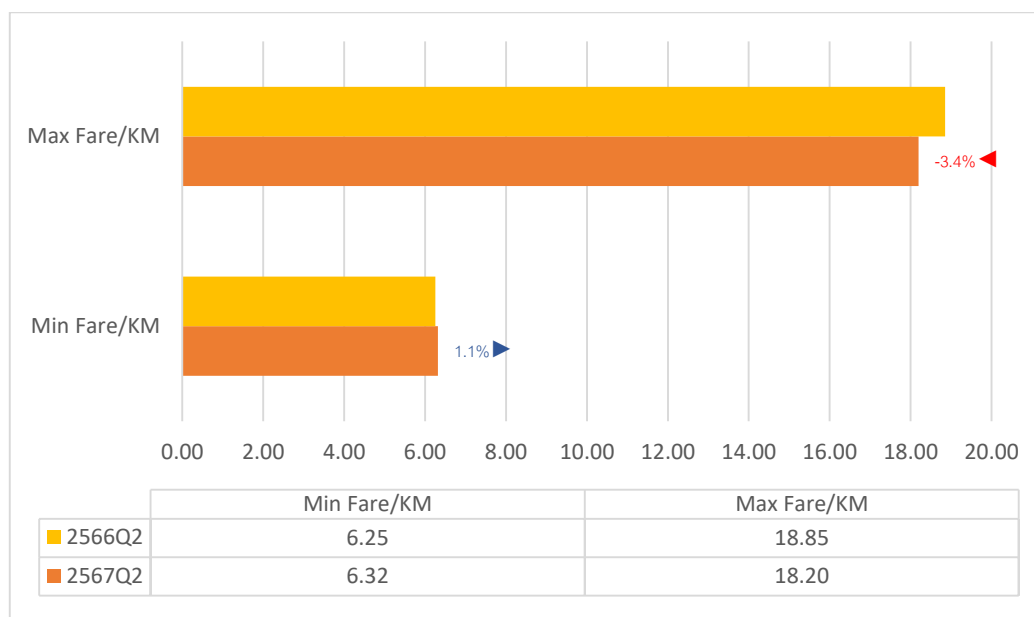
ภาพที่ 10 เปรียบเทียบค่าโดยสารต่อกิโลเมตรระหว่างสายการบินที่ให้บริการในกลุ่มเส้นทางบินที่มีระยะทางบินไม่เกิน 300 กิโลเมตร และมีการเดินทางภาคพื้นไม่สะดวก (เพดานค่าโดยสาร 22 บาทต่อกิโลเมตร) ไตรมาส 1/2567 และไตรมาส 2/2567 (QoQ)



ที่มา: รวบรวมจากเว็บไซต์ของสายการบิน

เมื่อเปรียบเทียบไตรมาสปัจจุบันกับไตรมาสก่อน (QoQ) พบว่า ค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรในกลุ่มเส้นทางบินที่มีเพดานค่าโดยสาร 22 บาทต่อกิโลเมตรของบางกอกแอร์เวย์สไม่เปลี่ยนแปลงจากไตรมาสก่อน ส่วนค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรลดลงจากไตรมาสที่ผ่านมา 1.28 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 16.8

ภาพที่ 11 เปรียบเทียบค่าโดยสารต่อกิโลเมตรระหว่างสายการบินที่ให้บริการในกลุ่มเส้นทางบินที่มีระยะทางบินไม่เกิน 300 กิโลเมตร และมีการเดินทางภาคพื้นไม่สะดวก (เพดานค่าโดยสาร 22 บาทต่อกิโลเมตร) ไตรมาส 2/2566 และไตรมาส 2/2567 (YoY)



ที่มา: รวบรวมจากเว็บไซต์ของสายการบิน

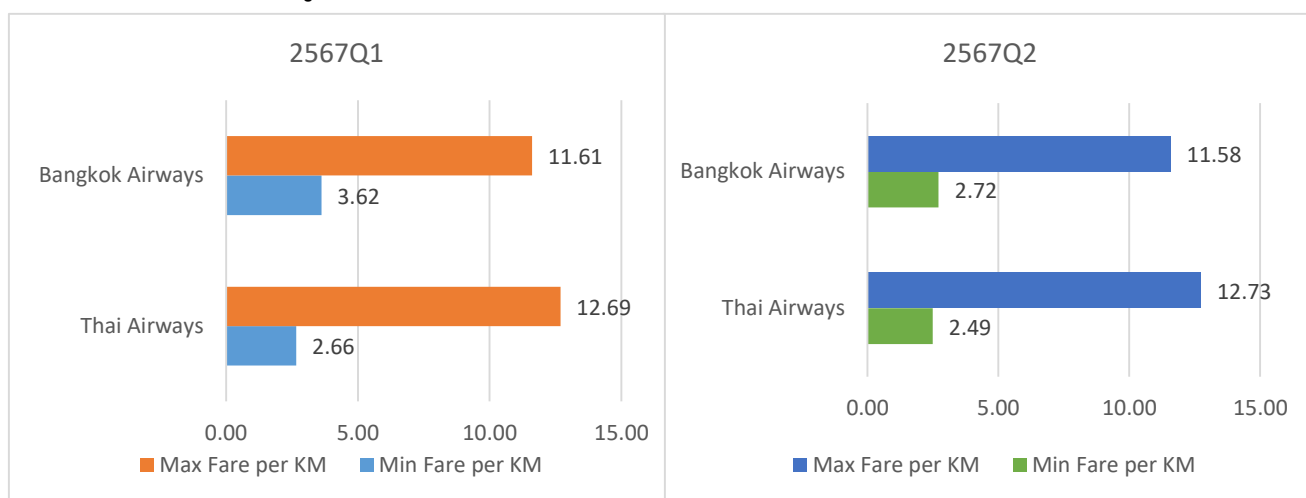
เมื่อเปรียบเทียบไตรมาสปัจจุบันกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่า ค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรของบางกอกแอร์เวย์สลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนหน้า 0.65 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 3.4 ในขณะที่ค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรเพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนหน้า 0.07 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 1.1

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 และการบินไทย โดยมีผลการวิเคราะห์ ดังนี้

เมื่อพิจารณาค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรของกลุ่มเส้นทางบินที่มีเพดานค่าโดยสาร 13 บาทต่อกิโลเมตร ในไตรมาส 2/2567 พบว่า การบินไทยเรียกเก็บค่าโดยสารต่ำสุดน้อยที่สุดเท่ากับ 2.49 บาทต่อกิโลเมตร และเรียกเก็บอัตราค่าโดยสารสูงสุด เท่ากับ 12.73 บาทต่อกิโลเมตร

ภาพที่ 12 เปรียบเทียบค่าโดยสารต่อกิโลเมตรระหว่าง ไตรมาส 1/2567 และไตรมาส 2/2567 (OoO) ในเส้นทางที่ให้บริการเต็มรูปแบบที่มีระยะทางบินเกิน 300 กิโลเมตร



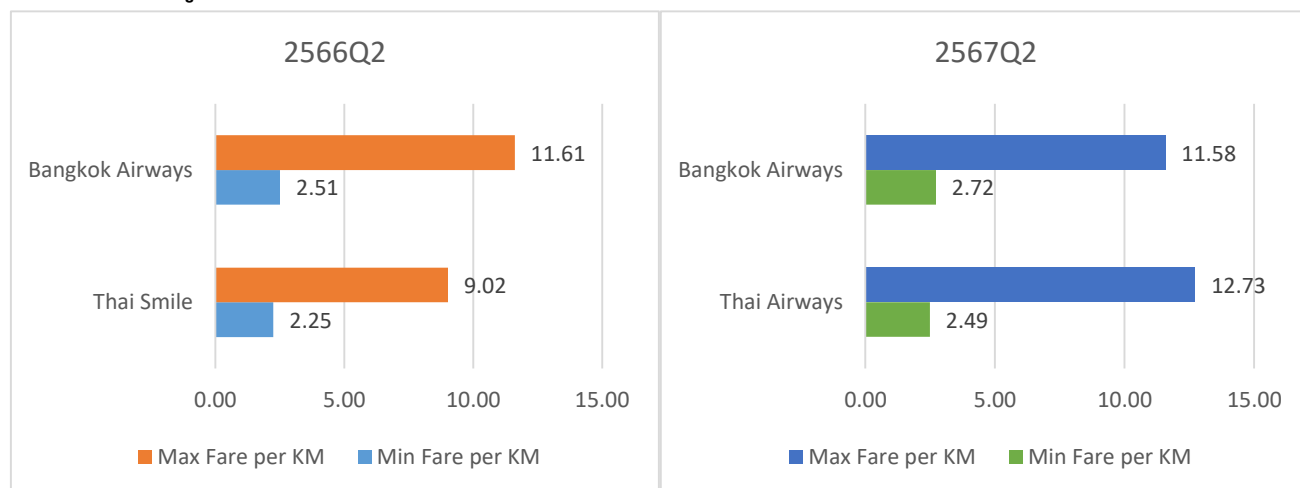
ที่มา: รวบรวมจากเว็บไซต์ของสายการบิน

เมื่อเปรียบเทียบค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรของกลุ่มเส้นทางบินที่มีเพดานค่าโดยสาร 13 บาทต่อกิโลเมตร ในไตรมาส 1/2567 กับไตรมาส 2/2567 พบว่า บางกอกแอร์เวย์ส มีค่าโดยสารสูงสุดลดลง 0.03 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 0.26 และการบินไทยมีค่าโดยสารสูงสุดเพิ่มขึ้น 0.04 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 0.32 ดังนั้น ภาพรวมค่าโดยสารสูงสุดของเส้นทางกลุ่มนี้ในไตรมาส 2/2567 **เพิ่มขึ้น**จากไตรมาสก่อน

เมื่อเปรียบเทียบค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรของกลุ่มเส้นทางบินที่มีเพดานค่าโดยสาร 13 บาทต่อกิโลเมตร ในไตรมาส 1/2567 กับไตรมาส 2/2567 พบว่า บางกอกแอร์เวย์ส และการบินไทยมีค่าโดยสารต่ำสุดลดลงจากไตรมาสก่อน 0.90 และ 0.17 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 24.86 และ 6.39 ตามลำดับ ดังนั้น ในภาพรวมค่าโดยสารต่ำสุดของเส้นทางกลุ่มนี้ในไตรมาส 2/2567 **ลดลง**จากไตรมาสก่อน

จะเห็นได้ว่า ค่าโดยสารในเส้นทางบินกลุ่มที่มีเพดาน 13 บาทต่อกิโลเมตรในไตรมาส 2/2567 ในภาพรวมค่าโดยสารสูงสุดและต่ำสุดนั้นลดลงจากไตรมาสก่อนหน้า ซึ่งเนื่องมาจากมาตรการระยะสั้นในช่วงเทศกาลสงกรานต์ซึ่งประชาชนมีความต้องการเดินทางสูง โดยสายการบินได้จัดโปรโมชั่นบัตรโดยสารราคาพิเศษสำหรับเที่ยวบินพิเศษที่เพิ่มขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหาการขาดกำไรของสายการบินในช่วงเทศกาล รวมถึงช่วยลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชนด้วย

ภาพที่ 13 เปรียบเทียบค่าโดยสารต่อกิโลเมตรระหว่าง ไตรมาส 2/2566 และไตรมาส 2/2567 (YoY) ในเส้นทางที่ให้บริการเต็มรูปแบบที่มีระยะทางบินเกิน 300 กิโลเมตร



ที่มา: รวบรวมจากเว็บไซต์ของสายการบิน

เมื่อเปรียบเทียบค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรของกลุ่มเส้นทางบินที่มีเพดาน 13 บาทต่อกิโลเมตร ในไตรมาส 2/2567 กับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่า บางกอกแอร์เวย์ส์มีค่าโดยสารสูงสุดลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน โดยมีค่าโดยสารสูงสุดลดลง 0.03 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 0.26 สำหรับการบินไทย เริ่มทำการบินในไตรมาส 4/2566 เป็นไตรมาสแรกจึงยังไม่มีอัตราที่สามารถเปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อนได้ ในขณะที่ไทยสมายล์หยุดทำการบินตั้งแต่ไตรมาส 1/2567 ดังนั้น ภาพรวมค่าโดยสารสูงสุดของเส้นทางกลุ่มนี้ในไตรมาส 2/2567 ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน

เมื่อเปรียบเทียบค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรของกลุ่มเส้นทางบินที่มีเพดาน 13 บาทต่อกิโลเมตร ในไตรมาส 2/2567 กับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่า บางกอกแอร์เวย์ส์มีค่าโดยสารต่ำสุดเพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน โดยมีค่าโดยสารต่ำสุดเพิ่มขึ้น 0.21 บาทต่อกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 8.37 สำหรับการบินไทย เริ่มทำการบินไตรมาส 4/2566 เป็นไตรมาสแรกจึงยังไม่มีอัตราที่สามารถเปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อนได้ ในขณะที่ไทยสมายล์หยุดทำการบินตั้งแต่ไตรมาส 1/2567 ดังนั้น ภาพรวมค่าโดยสารต่ำสุดของเส้นทางกลุ่มนี้ในไตรมาส 2/2567 เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน

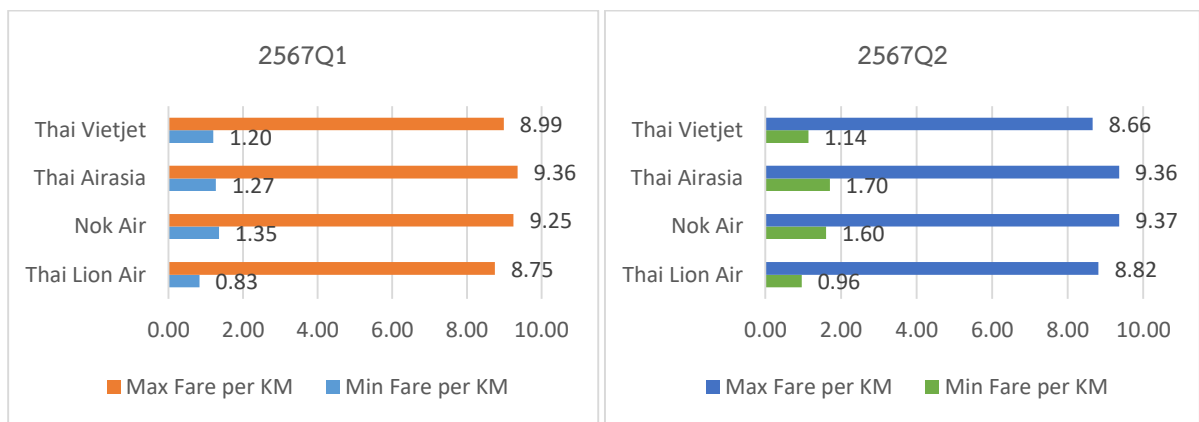
จะเห็นได้ว่า ค่าโดยสารในเส้นทางบินกลุ่มที่มีเพดาน 13 บาทต่อกิโลเมตรในไตรมาส 2/2567 ในภาพรวมค่าโดยสารต่ำสุดเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นจากไตรมาส 2/2566 เนื่องจากความต้องการเดินทางทางอากาศของประชาชนเพิ่มสูงขึ้น ทำให้มีช่วงการกระจายของระดับค่าโดยสารมากขึ้น ซึ่งเป็นไปตามกลไกของตลาด

5.4 กลุ่มเส้นทางบินที่ให้บริการแบบต้นทุนต่ำที่กำหนดเพดานค่าโดยสารไม่เกิน 9.40 บาทต่อกิโลเมตร

จากภาพที่ 14 และภาพที่ 15 แสดงค่าโดยสารสูงสุดและต่ำสุดต่อกิโลเมตรของสายการบินที่ให้บริการแบบต้นทุนต่ำที่มีระยะทางบินเกินกว่า 300 กิโลเมตร ซึ่งกำหนดเพดานค่าโดยสารไม่เกิน 9.40 บาทต่อกิโลเมตร โดยมีสายการบินให้บริการจำนวน 4 ราย ได้แก่ นกแอร์ ไทยแอร์เอเชีย ไทยไลอ้อนแอร์ และไทยเวียดเจ็ท สรุปผลการวิเคราะห์ ดังนี้

เมื่อพิจารณาค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรของเส้นทางบินที่มีเพดานไม่เกิน 9.40 บาทต่อกิโลเมตร ในไตรมาส 2/2567 พบว่า นกแอร์ เรียกเก็บค่าโดยสารสูงสุดมากที่สุดเท่ากับ 9.37 บาทต่อกิโลเมตร รองลงมาคือ ไทยแอร์เอเชีย ไทยไลอ้อนแอร์ และไทยเวียดเจ็ท ซึ่งเก็บค่าโดยสารสูงสุดเท่ากับ 9.36, 8.82 และ 8.66 บาทต่อกิโลเมตร ตามลำดับ ส่วนค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรในไตรมาส 2/2567 พบว่า ไทยไลอ้อนแอร์ เรียกเก็บค่าโดยสารต่ำสุดน้อยที่สุดเท่ากับ 0.96 บาทต่อกิโลเมตร รองลงมาคือ ไทยเวียดเจ็ท นกแอร์ และไทยแอร์เอเชีย เรียกเก็บค่าโดยสารต่ำสุดเท่ากับ 1.14, 1.60 และ 1.70 บาทต่อกิโลเมตร ตามลำดับ

ภาพที่ 14 เปรียบเทียบค่าโดยสารต่อกิโลเมตรระหว่าง ไตรมาส 1/2567 กับไตรมาส 2/2567 (QoQ) ในเส้นทางบินที่ให้บริการแบบต้นทุนต่ำที่มีระยะทางบินเกิน 300 กิโลเมตร



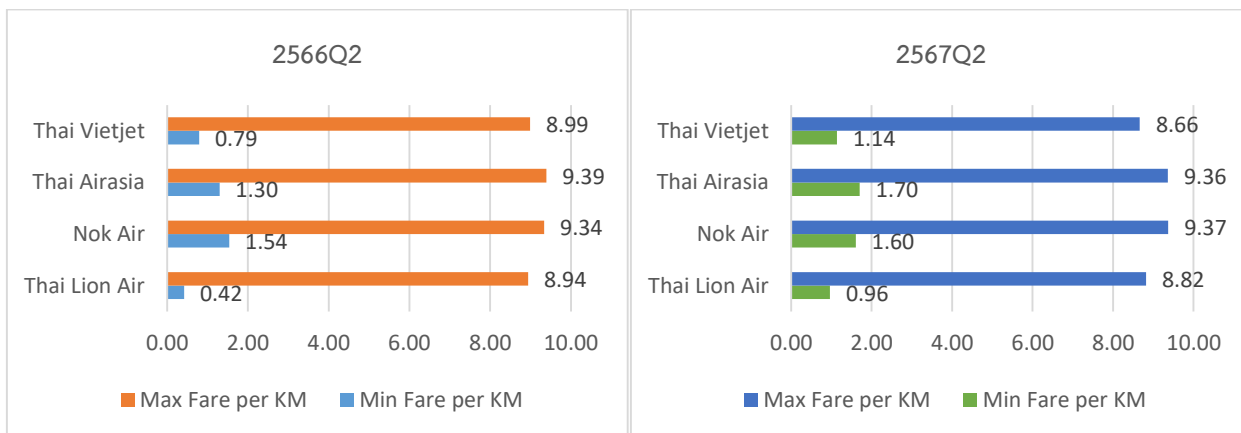
ที่มา: รวบรวมจากเว็บไซต์ของสายการบิน

เมื่อเปรียบเทียบค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรของกลุ่มเส้นทางบินที่มีเพดานไม่เกิน 9.40 บาทต่อกิโลเมตร ในไตรมาสปัจจุบันกับไตรมาสก่อน พบว่า ไทยเวียดเจ็ทมีค่าโดยสารสูงสุดลดลง 0.42 บาทต่อกิโลเมตร ส่วนนกแอร์ และไทยไลอ้อนแอร์ มีค่าโดยสารสูงสุดเพิ่มขึ้น 0.12 และ 0.42 บาทต่อกิโลเมตร และไทยแอร์เอเชีย มีค่าโดยสารสูงสุดเท่ากับไตรมาสก่อน ทำให้ภาพรวมค่าโดยสารสูงสุดของเส้นทางกลุ่มนี้ในไตรมาส 2/2567 เพิ่มขึ้นจากไตรมาสก่อน

เมื่อเปรียบเทียบค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรของกลุ่มเส้นทางบินที่มีเพดานไม่เกิน 9.40 บาทต่อกิโลเมตร ในไตรมาสปัจจุบันกับไตรมาสก่อน พบว่า ไทยเวียดเจ็ทมีค่าโดยสารต่ำสุดลดลง 0.06 บาทต่อกิโลเมตร ส่วนสายการบินอื่น ๆ มีค่าโดยสารต่ำสุดเพิ่มขึ้น ดังนี้ ไทยแอร์เอเชียเพิ่มขึ้น 0.40 บาทต่อกิโลเมตร นกแอร์เพิ่มขึ้น 0.06 บาทต่อกิโลเมตร และไทยไลอ้อนแอร์เพิ่มขึ้น 0.54 บาทต่อกิโลเมตร ทำให้ภาพรวมค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรของเส้นทางกลุ่มนี้ในไตรมาส 2/2567 เพิ่มขึ้นจากไตรมาสก่อน

จะเห็นได้ว่า ค่าโดยสารต่อกิโลเมตรของกลุ่มเส้นทางบินที่มีเพดาน 9.40 บาทต่อกิโลเมตร ประจำไตรมาส 2/2567 ในภาพรวมราคาค่าโดยสารสูงขึ้นจากไตรมาสก่อน เนื่องจากเป็นช่วงวันหยุดเทศกาล และวันหยุดยาวติดต่อกันหลายวัน โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ทำให้มีความต้องการเดินทางทางอากาศของประชาชนเพิ่มสูงขึ้น ค่าโดยสารจึงมีการปรับตัวสูงขึ้นตามปริมาณความต้องการอันเป็นไปตามกลไกตลาด

ภาพที่ 15 เปรียบเทียบค่าโดยสารต่อกิโลเมตรระหว่างไตรมาส 2/2566 กับไตรมาส 2/2567 (YoY) ในเส้นทางบินที่ให้บริการแบบต้นทุนต่ำที่มีระยะทางบินเกินกว่า 300 กิโลเมตร



ที่มา: รวบรวมจากเว็บไซต์ของสายการบิน

เมื่อเปรียบเทียบค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรของกลุ่มเส้นทางบินที่มีเพดานค่าโดยสารไม่เกิน 9.40 บาทต่อกิโลเมตรในไตรมาส 2/2567 กับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน พบว่า ไทยเวียดเจ็ท ไทยแอร์เอเชีย และไทยไลออนแอร์ มีค่าโดยสารสูงสุดลดลง 0.33, 0.03 และ 0.12 บาทต่อกิโลเมตร ตามลำดับ ส่วนนกแอร์ มีค่าโดยสารสูงสุดเพิ่มขึ้น 0.03 บาทต่อกิโลเมตร ทำให้ภาพรวมการเปลี่ยนแปลงค่าโดยสารสูงสุดของเส้นทางกลุ่มนี้มีทิศทางปรับตัวลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนเล็กน้อย

เมื่อเปรียบเทียบค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรของกลุ่มเส้นทางบินที่มีเพดานค่าโดยสารไม่เกิน 9.40 บาทต่อกิโลเมตรในไตรมาส 2/2567 กับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน พบว่า ทุกสายการบินมีค่าโดยสารต่ำสุดเพิ่มขึ้น ดังนี้ ไทยเวียดเจ็ทเพิ่มขึ้น 0.35 บาทต่อกิโลเมตร ไทยแอร์เอเชียเพิ่มขึ้น 0.40 บาทต่อกิโลเมตร นกแอร์เพิ่มขึ้น 0.06 บาทต่อกิโลเมตร และไทยไลออนแอร์เพิ่มขึ้น 0.54 บาทต่อกิโลเมตร ทำให้ภาพรวมการเปลี่ยนแปลงค่าโดยสารต่ำสุดของเส้นทางกลุ่มนี้มีทิศทางปรับตัวเพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน

จะเห็นว่า ค่าโดยสารในเส้นทางบินกลุ่มที่มีเพดานไม่เกิน 9.40 บาทต่อกิโลเมตรในไตรมาส 2/2567 ในภาพรวมปรับตัวสูงขึ้นจากไตรมาส 1/2567 ซึ่งคาดว่าเกิดจากความต้องการการเดินทางที่เริ่มกลับเข้าสู่ภาวะปกติหลังจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด 19 คลี่คลายลง ทำให้ราคาค่าโดยสารมีการปรับเพิ่มสูงขึ้นตามปริมาณความต้องการโดยเฉพาะในช่วงไตรมาส 2/2567 ซึ่งเป็นช่วงเทศกาลและวันหยุดยาว ปริมาณการเดินทางของประชาชนจึงเพิ่มสูงขึ้น

6. สรุปภาพรวมสถานการณ์ค่าโดยสารเส้นทางบินภายในประเทศไตรมาส 2/2567

ในการติดตามตรวจสอบการเรียกเก็บค่าโดยสารเส้นทางบินภายในประเทศ โดยรวบรวมข้อมูลจากเว็บไซต์ของสายการบินที่ให้บริการทั้งหมด 6 ราย ได้แก่ บางกอกแอร์เวย์ส การบินไทย ไทยแอร์เอเชีย นกแอร์ ไทยไลอ้อนแอร์ และไทยเวียดเจ็ท สรุปภาพรวมในไตรมาส 2/2567 ได้ดังนี้

ผลจากการติดตามข้อมูลค่าโดยสารสายการบินที่ให้บริการในกลุ่มเส้นทางบินที่ไม่ควบคุมค่าโดยสาร พบว่า มีการให้บริการจำนวน 30 เส้นทางบิน เส้นทางบินที่มีค่าโดยสารสูงสุดของชั้นโดยสารชั้นประหยัด มีราคาเท่ากับ 9,350 บาทต่อเที่ยว ได้แก่ เส้นทางเชียงใหม่-สมุย ส่วนเส้นทางที่มีค่าโดยสารต่ำสุด มีราคาเท่ากับ 1,245 บาทต่อเที่ยว ได้แก่ เส้นทางเชียงใหม่-อุตะเกา

สถานการณ์ค่าโดยสารในกลุ่มเส้นทางบินที่ควบคุมค่าโดยสารโดยมีระยะทางบินไม่เกิน 300 กิโลเมตรและมีการเดินทางภาคพื้นไม่สะดวก ซึ่งกำหนดเพดานค่าโดยสารไม่เกิน 22 บาทต่อกิโลเมตร พบว่า มีการให้บริการจำนวน 10 เส้นทางบิน โดยเส้นทางกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ)-ตราด มีค่าโดยสารสูงสุดเท่ากับ 4,750 บาท ส่วนเส้นทางที่มีค่าโดยสารต่ำสุด มีราคาเท่ากับ 1,500 บาท ได้แก่ เส้นทางแม่ฮ่องสอน-ลำปาง

ในกลุ่มเส้นทางบินที่มีระยะทางบินเกินกว่า 300 กิโลเมตร และมีการให้บริการแบบเต็มรูปแบบ ซึ่งกำหนดเพดานค่าโดยสารไม่เกิน 13 บาทต่อกิโลเมตร พบว่า มีเส้นทางให้บริการลดลงจากไตรมาสก่อน 2 เส้นทาง รวมมีจำนวน 24 เส้นทาง โดยเส้นทางกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ)-หาดใหญ่ มีค่าโดยสารสูงสุดเท่ากับ 7,190 บาท ในขณะที่เส้นทางขอนแก่น-กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) มีค่าโดยสารต่ำสุดเท่ากับ 1,500 บาท

สำหรับสถานการณ์ค่าโดยสารของบริการแบบต้นทุนต่ำในกลุ่มเส้นทางบินที่มีระยะทางเกิน 300 กิโลเมตร ซึ่งมีเพดานค่าโดยสาร 9.40 บาทต่อกิโลเมตร พบว่า มีเส้นทางให้บริการเท่ากับไตรมาสก่อน คือมีจำนวน 62 เส้นทาง โดยเส้นทางที่มีค่าโดยสารสูงสุด คือ เส้นทางกรุงเทพฯ (ดอนเมือง)-นราธิวาส มีค่าโดยสารสูงสุดเท่ากับ 7,090 บาท ส่วนค่าโดยสารต่ำสุดของเส้นทางกลุ่มนี้เท่ากับ 445 บาท ซึ่งเป็นค่าโดยสารราคาพิเศษและมีจำนวนที่นั่งจำกัด คือ เส้นทางกรุงเทพฯ (ดอนเมือง)-พิษณุโลก

จากข้อมูล ณ ไตรมาส 2/2567 พบว่า จำนวนเส้นทางบินในแต่ละสายการบินใกล้เคียงกับไตรมาสก่อน และแม้ว่าในไตรมาสนี้จะมีช่วงวันหยุดเทศกาลสงกรานต์รวมทั้งวันหยุดยาวต่าง ๆ แต่จำนวนเที่ยวบิน และจำนวนที่นั่ง มีการปรับลดลงจากไตรมาสก่อนและไตรมาสเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากมีบางสายการบินประสบปัญหาอากาศยานไม่พร้อมให้บริการ นอกจากนี้ เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน พบว่า มีจำนวนที่นั่งและจำนวนเที่ยวบินเพิ่มขึ้น เนื่องจากความต้องการการเดินทางที่เพิ่มสูงขึ้นจากการยกเลิกมาตรการด้านสาธารณสุขต่างๆ เพื่อป้องกันการระบาดของเชื้อไวรัสโควิด 19 ประกอบกับประชาชนมีความมั่นใจและกลับมาใช้บริการการเดินทางทางอากาศเพิ่มขึ้น สายการบินต่างๆ จึงเริ่มกลับมาเปิดให้บริการในเส้นทางต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้น เพื่อรองรับความต้องการการเดินทางของผู้โดยสารที่เพิ่มสูงขึ้นกว่าปีที่ผ่านมา และเมื่อพิจารณาความสามารถในการให้บริการ พบว่า ในไตรมาส 2/2567 สายการบินไทยแอร์เอเชียมีสัดส่วนเส้นทางภายในประเทศสูงสุด คิดเป็นร้อยละ 32 และมีการให้บริการจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์และจำนวนที่นั่งต่อสัปดาห์มากที่สุดด้วย

ตารางที่ 6 สรุปการเปลี่ยนแปลงค่าโดยสารสูงสุด-ต่ำสุดเส้นทางบินภายในประเทศ ไตรมาส 2/2567
เมื่อเทียบกับไตรมาสก่อน

ค่าโดยสาร	จำนวนเส้นทาง ที่ค่าโดยสารเพิ่ม	ร้อยละการ เพิ่มขึ้นเฉลี่ย (%)	จำนวนเส้นทาง ที่ค่าโดยสารลด	ร้อยละการ ลดลงเฉลี่ย (%)	จำนวนเส้นทาง ที่ค่าโดยสาร ไม่เปลี่ยนแปลง
ค่าโดยสารสูงสุด	54	22.72	35	23.39	24
ค่าโดยสารต่ำสุด	44	41.16	64	33.15	5

เมื่อพิจารณาการเปลี่ยนแปลงค่าโดยสารเส้นทางบินภายในประเทศที่ให้บริการในไตรมาส 2/2567 เทียบกับไตรมาส 1/2567 พบว่า ในภาพรวมค่าโดยสารในเส้นทางที่ให้บริการในไตรมาส 2/2567 มีแนวโน้มการกำหนดราคาสูงสุดและราคาต่ำสุดที่ค่อนข้างคงที่จากไตรมาส 1/2567 เนื่องจากต้นไตรมาสนี้ (เมษายน 2567) เป็นช่วงที่มีวันหยุดเทศกาลสงกรานต์ ซึ่งเป็นช่วงที่ประชาชนมีความต้องการเดินทางเพื่อท่องเที่ยวและกลับภูมิลำเนาเพิ่มสูงขึ้น จึงส่งผลต่อการปรับเพิ่มขึ้นของราคาค่าโดยสาร โดยค่าโดยสารสูงสุดปรับเพิ่มขึ้นจากไตรมาสก่อนจำนวน 54 เส้นทาง หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 22.72 และค่าโดยสารต่ำสุดปรับเพิ่มขึ้นจำนวน 44 เส้นทางหรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 41.16 และไม่มีการเปลี่ยนแปลงจำนวน 24 เส้นทาง ในขณะที่ในช่วงพฤษภาคม-มิถุนายน 2567 เป็นช่วงที่ความต้องการเดินทางค่อนข้างต่ำ สายการบินจึงต้องกำหนดราคาค่าโดยสารในราคาที่ต่ำลงเพื่อจูงใจให้ผู้โดยสารมาใช้บริการเพิ่มขึ้น โดยค่าโดยสารสูงสุดปรับลดลงจำนวน 35 เส้นทางหรือลดลงเฉลี่ยร้อยละ 23.39 และค่าโดยสารต่ำสุดลดลงจำนวน 64 เส้นทาง หรือลดลงเฉลี่ยร้อยละ 33.15 และไม่มีการเปลี่ยนแปลงจำนวน 5 เส้นทาง

ทั้งนี้ ในไตรมาส 3/2567 คาดว่าอัตราค่าโดยสารจะใกล้เคียงหรือปรับตัวในทิศทางลดลงเล็กน้อย เนื่องจาก เป็นช่วง Low Season นอกจากนี้ จำนวนผู้บินที่ยังคงมีจำนวนน้อยกว่าช่วงก่อนสถานการณ์โควิด 19 ทำให้ขีดความสามารถในการให้บริการของสายการบินอาจจะไม่เพียงพอต่อปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร จึงคาดว่าในไตรมาสถัดไประดับราคาค่าโดยสารจะยังคงรักษาระดับหรือปรับลดลงเล็กน้อยจากไตรมาสนี้

กองกำกับนโยบายและมาตรฐานทางเศรษฐกิจการบิน

ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

สิงหาคม 2567