

บทที่ 1

บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

การบินหรือการขนส่งทางอากาศคือการลำเลียงคน สัตว์ และสิ่งของจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่งโดยใช้ยานพาหนะเคลื่อนที่ไปในอากาศ ซึ่งการขนส่งทางอากาศเริ่มมาจากเครื่องร่อน บอลลูน เรือเหาะ และในปัจจุบันใช้เครื่องบิน การบินมีวิวัฒนาการมาอย่างต่อเนื่องโดยสิ่งหนึ่งที่ผลักดันให้มีการคิดค้นเครื่องยนต์และวัสดุใหม่คือสงคราม (ณัฐวุฒิ ศิลาโชติ, 2552)

วิวัฒนาการของการบินเริ่มต้นขึ้นในปี พ.ศ. 2326 พี่น้องตระกูลมงต์โกลฟีเออร์ ชาวฝรั่งเศสที่สามารถนำบอลลูนขึ้นสู่ฟ้าได้และสามารถลอยอยู่ในอากาศได้นานถึง 25 นาที ต่อมาในปี พ.ศ. 2396 จอร์จ เคย์ลีย์ วิศวกรชาวอังกฤษได้ริเริ่มสร้างเครื่องร่อน แต่การบินที่ประสบความสำเร็จครั้งแรกเกิดมาจากพี่น้องตระกูลไรท์ (Wright) ชาวสหรัฐอเมริกา ที่ได้ทำการทดลองกับเครื่องร่อนเพื่อค้นหาวิธีบังคับการบินจนค้นพบว่าเครื่องบินควรมีหางและอุปกรณ์ควบคุมอยู่ที่ปลายปีกในปี พ.ศ. 2446 และหลังจากนั้นในปี พ.ศ. 2452 หลุยส์ เบลเลียด ชาวฝรั่งเศสสามารถสร้างเครื่องบินและบินจากฝรั่งเศสผ่านช่องแคบอังกฤษไปยังเมืองโคเวออร์ ประเทศอังกฤษได้อย่างปลอดภัย เมื่อการบินขึ้นสู่ท้องฟ้าประสบความสำเร็จจึงมีการพัฒนาเครื่องบินเพื่อวัตถุประสงค์อื่นๆเช่น การสร้างเครื่องบินที่ใช้เพื่อการสงครามหรือเครื่องบินที่ใช้เพื่อการพาณิชย์ (กิตติยากร กวีพล, 2546)

บริษัท International Aeradio Ltd. จากประเทศอังกฤษ และสายการบินต่างๆที่ทำการบินมายังประเทศไทยได้ร่วมกันขออนุมัติรัฐบาลไทยจัดตั้งบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (Aeronautical Radio of Siam Ltd.) เมื่อวันที่ 15 เมษายน พ.ศ. 2491 เพื่อดำเนินกิจการบริหารควบคุมจราจรทางอากาศ และในวันที่ 24 สิงหาคม พ.ศ. 2502 รัฐบาลไทยได้ดำเนินการให้บริษัทเดินอากาศไทย จำกัด (Thai Airways Company Limited) กับสายการบินสแกนดิเนเวียน (Scandinavian Airlines System) ทำสัญญาร่วมทุน หลังจากนั้นในวันที่ 29 มีนาคม พ.ศ. 2503 บริษัทการบินไทย จำกัด จดทะเบียนจัดตั้งด้วยทุน 2 ล้านบาท เพื่อดำเนินธุรกิจสายการบินระหว่างประเทศ ต่อมาในวันที่ 30 มีนาคม

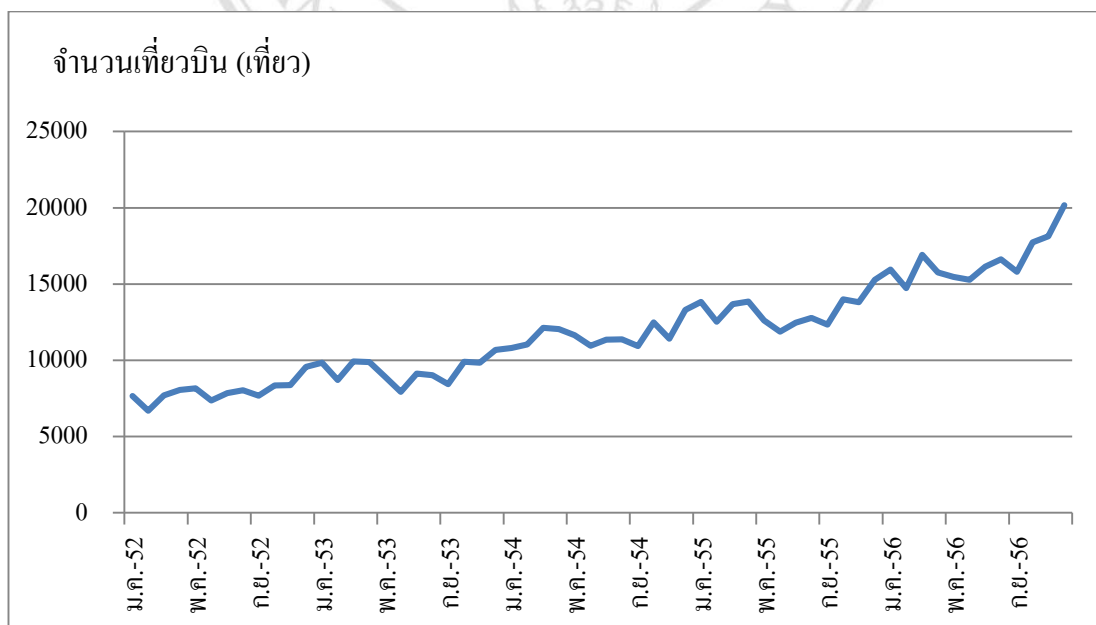
พ.ศ. 2520 สายการบินสแกนดิเนเวียนได้คืนหุ้นให้กับบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด หลังจากครบสัญญา
ร่วมทุน กระทั่งวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2531 บริษัทเดินอากาศไทย จำกัด ซึ่งดำเนินธุรกิจสายการบิน
ภายในประเทศได้รวมกิจการเข้ากับบริษัทการบินไทย จำกัด เพื่อให้เป็นสายการบินแห่งชาติตามมติ
คณะรัฐมนตรี

ในปัจจุบันอุตสาหกรรมการบิน (Aviation Industry) มีความสำคัญอย่างมากในการพัฒนาเศรษฐกิจ
เนื่องจากเทคโนโลยีการบินทำให้การขนส่งทางอากาศมีความรวดเร็วมากยิ่งขึ้นจึงทำให้ผู้คนหันมาใช้
บริการการขนส่งทางอากาศเพิ่มมากขึ้นและเนื่องจากราคาโดยสารเป็นส่วนหนึ่งในการแข่งขันกัน
ของธุรกิจสายการบินเพื่อใช้ดึงดูดผู้บริโภค จึงทำให้เกิดสายการบินต้นทุนต่ำซึ่งเป็นอีกหนึ่งกลยุทธ์ใน
การดำเนินธุรกิจด้านการบิน โดยต้นกำเนิดของสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carriers) มาจาก
ประเทศสหรัฐอเมริกาโดยสายการบินเซาท์เวสต์ แอร์ไลน์ (Southwest Airlines) ในปี พ.ศ. 2514
หลังจากนั้นแนวคิดนี้ได้ถูกนำไปใช้อย่างแพร่หลาย ซึ่งรูปแบบการให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำ
มีดังนี้

1. ราคาบัตรโดยสารของสายการบินต้นทุนต่ำจะมีราคาต่ำกว่าบัตรโดยสารชั้นประหยัดของสาย
การบินทั่วไปประมาณร้อยละ 40 – 50
2. ให้บริการเฉพาะที่นั่งชั้นประหยัด (Economy Class)
3. ให้บริการในเส้นทางการบินที่ไม่ไกลมากโดยส่วนมากจะใช้เวลาในการบินไม่เกิน
3 – 4 ชั่วโมง
4. ส่วนใหญ่จะไม่มีบริการอาหารและเครื่องดื่มให้แก่ผู้โดยสารแต่หากผู้โดยสารต้องการก็
สามารถซื้อได้จากพนักงานให้บริการ
5. เน้นให้บริการขึ้นและลงจอดที่สนามบินระดับรอง เพื่อเป็นการลดต้นทุนค่าใช้จ่ายสนามบิน
6. มักใช้เครื่องบินโดยสารรุ่นเดียวกันเพื่อประหยัดค่าบำรุงรักษาและจะใช้เครื่องบินรุ่น
ประหยัดเชื้อเพลิง
7. ให้บริการจองและขายบัตรโดยสารผ่านอินเทอร์เน็ต (e-ticket) และทางโทรศัพท์
(Call Center) เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการผ่านคนกลางและประหยัดต้นทุนในการออกบัตรโดยสาร โดย
สายการบินจะให้รหัสบัตรแก่ผู้โดยสาร

8. ไม่มีบริการภาคพื้นดินเช่น ห้องรับรองพิเศษ (VIP Lounge) แต่อาจมีบริการบางอย่างเพิ่มเติม โดยที่ผู้โดยสารต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมเอง (วิทยุการบินแห่งประเทศไทย, ม.ป.ป.)

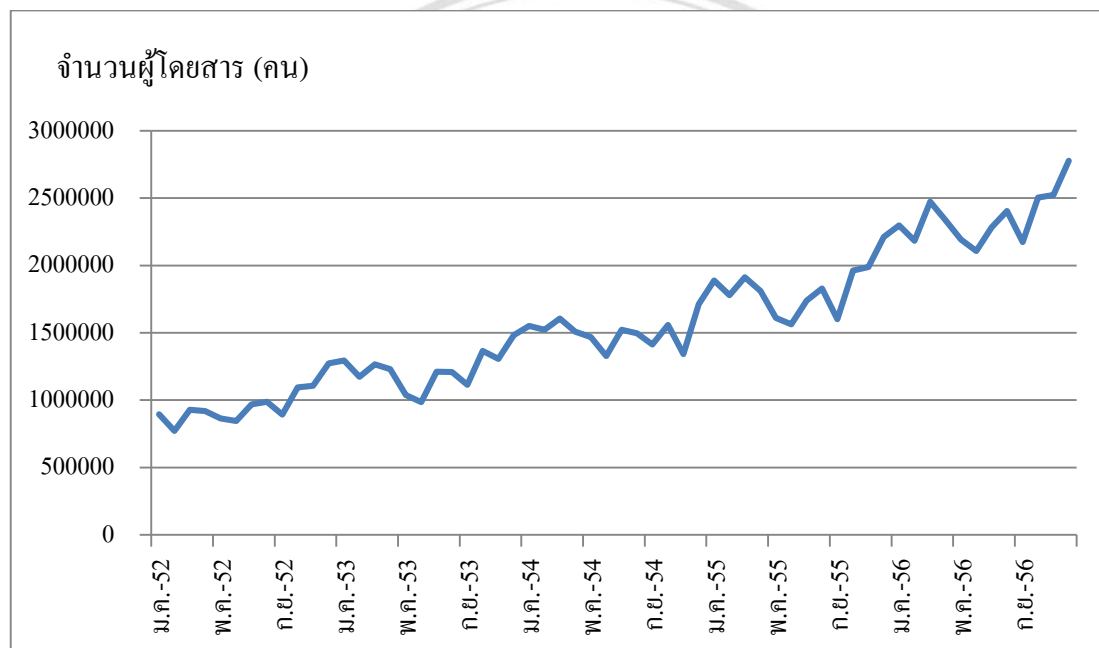
ในส่วนของภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก สายการบินต้นทุนต่ำเริ่มขึ้นที่ประเทศออสเตรเลียในปี พ.ศ.2543 โดยสายการบินเวอร์จิน บลู (Virgin Blue) และตามมาด้วยสายการบินแอร์เอเชีย (Air Asia) ของประเทศมาเลเซียในปลายปีพ.ศ. 2544 และยังมีสายการบินต้นทุนต่ำอื่นๆตามมาอีกหลายราย สำหรับประเทศไทยธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำเกิดขึ้นครั้งแรกช่วงปลายปี พ.ศ. 2546 โดยมีการเปิดตัวของสายการบิน ต้นทุนต่ำสามสายการบินในเวลาไล่เลี่ยกันเริ่มจาก ไทยแอร์เอเชีย (Thai AirAsia) ซึ่งเป็นการร่วมทุนกันของกลุ่มชินคอร์ปและแอร์เอเชียของประเทศมาเลเซียเป็นผู้เปิดให้บริการเป็นรายแรกในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2546 หลังจากนั้นประมาณ 1 เดือนสายการบินวัน ทู โก (One Two Go) ในเครือของโอเรียนท์ ไทย แอร์ไลน์ (Orient Thai Airlines) ก็เปิดให้บริการตามมา และในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2547 นกแอร์ (Nok Air) สายการบินลูกของการบินไทยก็ได้เปิดให้บริการ ซึ่งจากข้อมูลจากกรมการขนส่งทางอากาศ กระทรวงคมนาคม พบว่าในปีพ.ศ. 2549 จำนวนผู้ใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำมีถึงประมาณ 8.5 ล้านคนจากจำนวนผู้ใช้บริการสายการบินภายในประเทศทั้งหมด 21.8 ล้านคนหรือคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 39 (เสาวรินทร์ สายรังษี, 2551)



ที่มา: บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด(มหาชน)

ภาพที่ 1.1 จำนวนเที่ยวบินของสายการบินต้นทุนต่ำ

จากภาพที่ 1.1 แสดงจำนวนเที่ยวบินของสายการบินต้นทุนต่ำ แสดงให้เห็นว่าจำนวนเที่ยวบินของสายการบินต้นทุนต่ำตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552 ถึงปี พ.ศ. 2556 มีจำนวนเที่ยวบินเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก โดยในปี พ.ศ. 2552 มีจำนวนเที่ยวบินของสายการบินต้นทุนต่ำประมาณ 5,000 เที่ยวบินและปรับเพิ่มขึ้นมาอย่างต่อเนื่อง จนกระทั่งปี พ.ศ. 2556 จำนวนเที่ยวบินของสายการบินต้นทุนต่ำมีมากถึง 20,000 เที่ยวบิน การที่จำนวนเที่ยวบินของสายการบินต้นทุนต่ำเพิ่มขึ้นมีสาเหตุมาจากประชาชนเริ่มหันมาใช้บริการเดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำมากขึ้นเห็นได้จากภาพที่ 1.2



ที่มา: บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด(มหาชน)

ภาพที่ 1.2 จำนวนผู้โดยสารของสายการบินราคาประหยัด

จากภาพที่ 1.2 แสดงจำนวนผู้โดยสารของสายการบินต้นทุนต่ำตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552 ถึงปี พ.ศ. 2556 จำนวนผู้โดยสารของสายการบินต้นทุนต่ำปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี พ.ศ. 2552 จำนวนผู้โดยสารอยู่ที่ประมาณ 800,000 คนและปรับตัวเพิ่มอย่างรวดเร็วจนกระทั่งในปี พ.ศ. 2556 จำนวนผู้โดยสารของสายการบินต้นทุนต่ำอยู่ที่ประมาณ 2,700,000 คนแสดงให้เห็นว่าประชาชนให้ความนิยมในการเดินทางทางอากาศเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อสายการบินต้นทุนต่ำเข้ามาให้บริการซึ่งมีราคาที่แตกต่างกับสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบอยู่ถึงประมาณร้อยละ 50 และให้ความสะดวกรวดเร็วกว่าการขนส่งด้านอื่น การเปิดตัวของสายการบินต้นทุนต่ำ ทำให้ผู้คนไม่ว่าจะในประเทศเองหรือนักท่องเที่ยวมีตัวเลือกในการเดินทางมากขึ้น อีกทั้งการเข้ามาเปิดตัวของสายการบินต้นทุนต่ำยังส่งผลให้การท่องเที่ยวภายในประเทศมีจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้นเนื่องจากการเดินทางที่สะดวกสบายและรวดเร็วมากยิ่งขึ้น ซึ่งการเดินทางโดยการขนส่งแบบอื่นจะใช้เวลานาน

กว่า ดังนั้นการเดินทางโดยเครื่องบินจึงเป็นตัวเลือกที่ดี และส่งผลให้ธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำมีการขยายตัวอย่างรวดเร็วรวมทั้งมีผู้ใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

การปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของทั้งจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินของสายการบินต้นทุนต่ำทำให้เป็นที่น่าสนใจว่าสายการบินต้นทุนต่ำต่างๆมีกลยุทธ์ในการตั้งราคาค่าโดยสารอย่างไรในการดึงดูดผู้โดยสารและเพื่อแข่งขันขยายพรมแดนความรู้จากผลงานของ มิ่งสรรพ ขาวสะอาด และคมสัน สุริยะ (2549) ซึ่งเคยศึกษาไว้แล้วครั้งหนึ่ง ในอดีตสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทยยังมีการแข่งขันที่ไม่สูงมากนักเนื่องจากมีจำนวนสายการบินต้นทุนต่ำที่เข้ามาเปิดให้บริการจำนวนน้อย แต่ในปัจจุบันมีสายการบินต้นทุนต่ำเข้ามาเพิ่มคือสายการบินไทยไลออนแอร์ (Thai Lion Air) ซึ่งเข้ามาเปิดตัวในประเทศไทยเมื่อวันที่ 4 ธันวาคม พ.ศ. 2556 และทำการเปิดตัวเที่ยวบินแรก คอนเมือง-เชียงใหม่ ภายใต้คำนิยามของบริษัทที่ว่า อีกระการบิน ที่ไม่มีการเก็บค่าธรรมเนียมเชื้อเพลิงพร้อมโหลดกระเป๋าฟรี 15 กิโลกรัม

สายการบินไทยไลออนแอร์ เป็นสายการบินในเครือของไลออนกรุ๊ป ซึ่งเป็นผู้ดำเนินการสายการบินต้นทุนต่ำรายใหญ่ของประเทศอินโดนีเซีย ซึ่งได้เปิดทำการบินมาถึง 13 ปีตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543 โดยในปัจจุบันสายการบินไทยไลออนแอร์ถือส่วนแบ่งตลาดถึงร้อยละ 50 ในประเทศอินโดนีเซีย มีเครื่องบินกว่า 100 ลำ มีเส้นทางบินกว่า 70 จุดหมายปลายทาง โดยมีการคาดการณ์จากไลออนแอร์ว่าไทยไลออนแอร์จะเข้ามาแย่งส่วนแบ่งตลาดจากสายการบินต้นทุนต่ำอื่นๆทั้งในประเทศไทยและในภูมิภาคเอเชีย โดย นายนำพล รุ่งสว่าง ผู้จัดการแผนกการขายและการตลาดของสายการบินไทยไลออนแอร์ได้เปิดเผยว่าอัตราการจองตั๋วโดยสารของสายการบินต่อเที่ยวบินมีถึงร้อยละ 80 – 90 ของทุกเที่ยวบินในเดือนแรกที่เปิดให้บริการ โดยล่าสุดสายการบินได้ปรับลดราคาเริ่มต้นของตั๋วโดยสารแล้ว ซึ่งราคาเริ่มต้นของเส้นทางการบินคอนเมือง-เชียงใหม่ เริ่มต้นที่ 270 บาท ทำให้เป็นที่น่าสนใจว่าสายการบินต้นทุนต่ำต่างๆจะมีการปรับตัวด้านกลยุทธ์ราคาอย่างไรเพื่อรับมือกับการเปิดตัวของสายการบินใหม่ และเพื่อให้ทราบถึงแนวโน้มการปรับตัวของแต่ละสายการบินในอนาคตเพื่อที่จะได้ส่วนแบ่งตลาดเพิ่มมากขึ้น ดังนั้นการศึกษานี้จึงมุ่งวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตั้งราคาของสายการบินต้นทุนต่ำที่ดำเนินการอยู่ในประเทศไทยในปัจจุบัน

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

เพื่อค้นหาปัจจัยที่ส่งผลต่อการกำหนดราคาของสายการบินต้นทุนต่ำแต่ละสายการบิน

1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา

ทำให้ทราบถึงปัจจัยหลักที่ส่งผลต่อการกำหนดราคาราคาค่าโดยสารของสายการบินต้นทุนต่ำแต่ละสายการบิน

1.4 ขอบเขตการศึกษา

ขอบเขตของการเก็บข้อมูลราคาค่าโดยสารที่ใช้ในการศึกษามีด้วยกัน 3 สายการบินได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชีย, สายการบินนกแอร์, และสายการบินไทยโลออนแอร์ โดยทำการเก็บข้อมูลราคาค่าโดยสารเส้นทางบินกรุงเทพฯกับสนามบินเชียงใหม่สำหรับการเดินทางระหว่างวันที่ 7 – 13 มีนาคม พ.ศ. 2557 โดยทำการจONGL่วงหน้า 45 วันก่อนวันเดินทาง

1.5 นิยามศัพท์

การเข้าสู่ตลาด หมายถึง การมีผู้ประกอบการรายใหม่เข้ามาในอุตสาหกรรมการบิน

สายการบินต้นทุนต่ำ หมายถึง สายการบินที่ใช้กลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจการบินด้วยการลดค่าใช้จ่ายของเครื่องบินเช่น เครื่องแบบพนักงาน อาหารที่บริการบนเครื่องบิน เพื่อสามารถจำหน่ายบัตรโดยสารในราคาต่ำได้ รวมทั้งมีการขายบัตรโดยสารล่วงหน้าผ่านระบบอินเทอร์เน็ตเพื่อให้สามารถวางแผนจัดการการบินได้ง่าย

ราคาของสายการบิน หมายถึง ราคาค่าโดยสารของสายการบินซึ่งเป็นราคาที่รวมทุกอย่างแล้วเช่น ภาษีสนามบิน ประกันภัย และค่าธรรมเนียมเชื้อเพลิงการบิน เป็นต้น

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved