

การวิเคราะห์รายได้เชิงพาณิชย์ของสนามบินไทย

An Analysis of the Non-Aeronautical Revenue of Thai Airports

พนารัตน์ ศรีแสง¹ และ ภาวรัญ อุฬารางกูร²

¹มหาวิทยาลัยสวนดุสิต ศูนย์การศึกษานอกที่ตั้งหัวหิน

²สถาบันการบินพลเรือน

Panarat Srisaeng¹ and Pawarun Ulorrangkul²

¹Suan Dusit University, Huahin Campus

²Civil Aviation Training Center

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์รายได้เชิงพาณิชย์ของสนามบินไทย ในช่วงระยะเวลาตั้งแต่ปี 2005-2018 โดยใช้การวิเคราะห์ข้อมูลตามแนวนอน (Horizontal Analysis) และใช้อัตราร้อยละของการเปลี่ยนแปลง (Percentage Change Analysis) ในการเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงแต่ละปี ผลการวิจัยพบว่าแหล่งรายได้ของ AOT มาจากรายได้จากกิจการการบินและรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน โดยมีสัดส่วนของรายได้จากกิจการการบินสูงกว่าสัดส่วนของรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน ซึ่งเป็นไปตามรูปแบบการบริหารท่าอากาศยานแบบดั้งเดิม (Traditional Airport Model) อย่างไรก็ตามพบว่าสัดส่วนของรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบินมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในขณะที่สัดส่วนของรายได้จากกิจการการบินมีแนวโน้มลดลง ซึ่งแสดงถึงรูปแบบการบริหารของ AOT ที่เปลี่ยนแปลงไป โดยมีแนวโน้มที่จะเข้าสู่รูปแบบการบริหารท่าอากาศยานแบบเชิงพาณิชย์ (Commercial Airport Model) มากยิ่งขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยที่ผ่านมาที่พบว่าแหล่งรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน (Non Aeronautical Revenue) หรือแหล่งรายได้เชิงพาณิชย์ (Commercial revenue) เป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญและมีบทบาทต่อการดำเนินงานของสนามบิน

คำสำคัญ : รายได้ของสนามบิน, รายได้จากกิจการการบิน, รายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน, รายได้เชิงพาณิชย์

Abstract : This paper was to analyse the non-aeronautical revenue of Thai Airports during 2005-2018. The horizontal analysis and percentage change analysis were used to analyse the revenue structure. It was found that revenue sources of AOT comprised of the aeronautical revenue and the non-aeronautical revenue. The proportion of the aeronautical revenue was higher than the non-aeronautical revenue. However, the proportion of the non-aeronautical revenue has been increasing while the proportion of the aeronautical revenue has been decreasing. It can be concluded that the AOT's airport model has been diverted to commercial airport model. This study concurred with the previous studies that the non-aeronautical revenue has played an important role in the airport performance.

Keywords: Airport Revenue, Aeronautical Revenue, Non-aeronautical Revenue, Commercial Revenue

บทนำ

การเปิดเสรีภาพทางการบินได้ส่งผลต่ออุตสาหกรรมการบินเป็นอย่างมาก (Jimenez, Claro, & Pinho, 2013) โดยเฉพาะทางด้านการจัดการท่าอากาศยาน ได้มีการเปลี่ยนโครงสร้างการดำเนินงานจากเดิมที่เป็นสนามบินที่อยู่ในความดูแลของภาครัฐบาล ได้เปลี่ยนเป็นผู้ดำเนินการจากรัฐบาลไปสู่ภาคเอกชนและเป็นการบริหารจัดการเชิงพาณิชย์มากยิ่งขึ้น (De Neufville & Odoni, 2013) โดยแต่เดิมนั้นสนามบินที่ดำเนินการโดยรัฐบาลจะใช้รูปแบบการดำเนินงานแบบดั้งเดิม (Traditional Airport Model) ซึ่งเน้นเฉพาะการให้บริการพื้นฐานแก่ผู้โดยสาร สายการบิน และผู้ขนส่งสินค้าทางอากาศ ได้แก่การให้บริการการขึ้น-ลง ของอากาศยาน การขนส่งผู้โดยสารและผู้ขนส่งสินค้าได้อย่างรวดเร็วและปลอดภัย ไม่ได้มุ่งเน้นกำไร ได้เปลี่ยนรูปแบบการจัดการสนามบินมาใช้รูปแบบเชิงพาณิชย์ (Commercial Airport Model) มากยิ่งขึ้น ซึ่งการดำเนินการรูปแบบนี้มีจุดประสงค์ในการสร้างกำไรจากกิจกรรมที่เกิดขึ้นภายในสนามบิน โดยมีแนวคิดว่าการให้บริการในสนามบินไม่เพียงแต่ให้บริการแก่สายการบิน ผู้โดยสาร และผู้ขนส่งสินค้าทางอากาศเท่านั้น ยังมีกลุ่มลูกค้าอื่นๆ ที่มาใช้บริการของสนามบิน ได้แก่พนักงานหรือเจ้าหน้าที่ของสนามบินและสายการบิน ผู้มาเยี่ยมชมสนามบิน ผู้ที่มารับ-ส่ง ผู้โดยสาร ผู้พักอาศัยในชุมชนใกล้เคียง รวมไปถึงผู้ดำเนินธุรกิจและประกอบอุตสาหกรรมอื่นๆ (Doganis, 1992)

ปัจจุบันสนามบินหลายแห่งทั่วโลกได้มีการปรับปรัชญาการบริหารสนามบินให้เป็นไปเชิงพาณิชย์มากขึ้น โดยมีแนวโน้มที่จะมุ่งเน้นพัฒนาแหล่งรายได้ที่ไม่ใช่การบิน (Non Aeronautical revenue) หรือรายได้จากการจัดกิจกรรมเชิงพาณิชย์ (Commercial Revenue) ให้มากขึ้น ดังจะเห็นได้จากงานวิจัยที่ผ่านมาที่ทำการศึกษเกี่ยวกับโครงสร้างรายได้ของสนามบิน ที่พบว่ารายได้จากกิจกรรมเชิงพาณิชย์มีบทบาทสำคัญเป็นอย่างมากต่อการบริหารจัดการของสนามบิน โดยสนามบินหลักหลายแห่งทั่วโลกมีสัดส่วนรายได้เชิงพาณิชย์สูงกว่ารายได้จากการบิน (Francis, Humphreys, & Ison, 2004; Bilotkach, Clougherty, Mueller, & Zhang, 2012; Graham, 2009) ทั้งนี้เนื่องจากสถานการณ์การแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินและการเติบโตของสายการบินต้นทุนต่ำ ที่แสดงให้เห็นว่าถึงแม้จะมีความต้องการใช้งานสนามบินในระดับที่สูงขึ้น แต่สนามบินไม่สามารถสร้างรายได้จากกิจการการบิน (Aeronautical revenue) ได้เท่าที่ควร เนื่องจากถูกสายการบินเจรจาต่อรองลดค่าธรรมเนียมการใช้งานสนามบินเป็นอย่างมาก ดังนั้นการพัฒนารายได้เชิงพาณิชย์ของสนามบินจึงเป็นกลยุทธ์จำเป็นที่จะทำให้สนามบินมีรายได้และผลกำไรที่จะดำเนินกิจการได้อย่างยั่งยืน

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (AOT) ดำเนินกิจการท่าอากาศยานในประเทศทั้งหมด 6 แห่ง ประกอบด้วย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย โดยมีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก จากปี 2005 ที่มีจำนวนผู้โดยสาร 47,338,682 คน ได้เพิ่มขึ้นเป็น 139,518,488 คน ในปี 2018 โดยสนามบินสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานหลักที่สำคัญของประเทศไทย และเป็นท่าอากาศยานที่ได้รับการจัดอันดับให้เป็นท่าอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารใช้งานสูงเป็นอันดับที่ 21 ของโลกในปี 2018 (Airports Council International, 2018) การศึกษาในครั้งนี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์รายได้เชิงพาณิชย์ของสนามบินไทย ที่อยู่ในความรับผิดชอบของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (AOT) ในช่วงระยะเวลาตั้งแต่ ปี 2005 – 2018

วัตถุประสงค์

การศึกษาในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์รายได้เชิงพาณิชย์ (Commercial revenue or non-aero nautical revenue) ของสนามบินไทย ที่อยู่ในความรับผิดชอบของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (AOT) ในช่วงระยะเวลาตั้งแต่ ปี 2005 – 2018

วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

แหล่งที่มาของรายได้สนามบิน (Sources of airport revenues)

รายได้สนามบินมีแหล่งที่มาจากทั้งกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการบิน (Aeronautical and traffic-related activities) และกิจกรรมที่ไม่เกี่ยวข้องกับการบินหรือแหล่งรายได้จากกิจกรรมเชิงพาณิชย์ (Non-aeronautical or commercial sources) โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 1 (Graham, 2013).

ตารางที่ 1 โครงสร้างรายได้ของสนามบิน

แหล่งรายได้จากกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการบิน	แหล่งรายได้จากกิจกรรมที่ไม่เกี่ยวข้องกับการบิน
ค่าธรรมเนียมการลงจอด	ค่าเช่า
ค่าธรรมเนียมการให้บริการจราจรทางอากาศ	ค่าธรรมเนียมเรียกเก็บจากผู้เช่า
ค่าธรรมเนียมการจอดเครื่องบิน	ค่าสัมปทาน
ค่าธรรมเนียมการใช้โรงจอด	รายได้จากการจำหน่ายสินค้าที่ดำเนินการโดยสนามบิน
ค่าธรรมเนียมผู้โดยสาร	ค่าจอดรถ
ค่าธรรมเนียมสินค้า	รายได้เบ็ดเตล็ด
ค่าธรรมเนียมการจัดการลานจอด	รายได้จากกิจกรรมที่ไม่เกี่ยวข้องกับการบิน

ที่มา Graham (2013)

รายได้จากกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการบินคือรายได้ที่สนามบินเรียกเก็บจากผู้ที่มาใช้บริการสถานที่และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆของสนามบิน (Freathy & O'Connell, 2000) ได้แก่ ค่าธรรมเนียมการลงจอดอากาศยาน ค่าจอดอากาศยาน ค่าธรรมเนียมการใช้โรงจอดเครื่องบิน ค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บจากผู้โดยสาร และค่าธรรมเนียมการควบคุมการจราจรทางอากาศ เป็นต้น ส่วนรายได้จากกิจกรรมที่ไม่เกี่ยวข้องกับการบินจะมีแหล่งรายได้มาจากกิจกรรมเชิงพาณิชย์ในบริเวณอาคารและพื้นที่ของสนามบินที่ไม่เกี่ยวข้องกับการบิน (Kim & Shin, 2001) ได้แก่ ค่าเช่า ค่าสัมปทาน ค่าจอดรถ เป็นต้น โดยแหล่งรายได้จากการสัมปทานเป็นการให้สัมปทานแก่ร้านค้าปลอดภาษี ร้านอาหาร ร้านค้าทั่วไป บริษัทเช่ารถ ธนาคาร เป็นต้น โดยการให้สัมปทานกับธุรกิจเหล่านี้ถือเป็นแหล่งรายได้ที่มีความสำคัญมากที่สุด

รูปแบบการจัดการสนามบิน

รูปแบบการจัดการสนามบิน โดยทั่วไป มี 2 รูปแบบด้วยกันคือ การจัดการสนามบินโดยใช้รูปแบบดั้งเดิม (Traditional airport model) และ การจัดการสนามบินโดยใช้รูปแบบเชิงพาณิชย์ (Commercial airport model) โดยมีรายละเอียดดังนี้

การจัดการสนามบินโดยใช้รูปแบบดั้งเดิม (Traditional airport model) การจัดการสนามบินโดยใช้โมเดลนี้ สนามบินจะมีบทบาทหลักในการจัดการหรือตอบสนองความต้องการพื้นฐานของผู้โดยสาร สายการบิน บริษัทขนส่ง และลูกค้าอื่น ๆ ของสนามบินให้เกิดความพึงพอใจ ซึ่งกลยุทธ์นี้จะเป็นการจัดการแบบดั้งเดิมที่รัฐเป็นเจ้าของสนามบิน และดำเนินการบริหารจัดการสนามบินด้วยตัวเอง โดยผ่านทางกระทรวงคมนาคม กลยุทธ์ดังกล่าวมีผลกระทบสำคัญต่อการวางแผนและการออกแบบสนามบิน กล่าวคือสนามบินจะเน้นเรื่องการจัดสาธารณูปโภคและการจัดการผู้โดยสารอย่างรวดเร็ว โดยลดกิจกรรมที่ไม่จำเป็นให้น้อยที่สุด อย่างไรก็ตามการจัดการสนามบินด้วยโมเดลนี้ สนามบินก็ยังมี ความพยายามที่จะจัดการทางด้านรายได้จากการค่าให้เหมาะสม แต่ด้วยข้อจำกัดที่สืบเนื่องมาจากการออกแบบและวางแผนสนามบิน รวมทั้งข้อจำกัดทางด้านพื้นที่ของสนามบิน จึงทำให้การบริหารสนามบินโดยโมเดลนี้มีข้อจำกัด ในการที่จะพัฒนาให้เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์ (Ashford, Stanton, Moore, Coutu, & Beasley, 2013)

การจัดการสนามบินโดยใช้รูปแบบเชิงพาณิชย์ (Commercial airport model) ทางเลือกที่สอง คือ การเลือกใช้โมเดลการบริหารสนามบินโดยใช้รูปแบบเชิงพาณิชย์ เป้าหมายของโมเดลนี้คือการสร้างรายได้จากกิจกรรมต่างๆ ที่สามารถดำเนินการได้ที่สนามบิน ซึ่งแตกต่างจากโมเดลแรกเนื่องจากโมเดลนี้จะเน้นการบริหารจัดการสนามบินในรูปแบบธุรกิจ ดังนั้นการออกแบบสนามบินนอกจากจะให้ความสำคัญเรื่องของการจัดการผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าแล้ว การใช้โมเดลนี้จะต้องเน้นเรื่องการสร้างรายได้ให้กับสนามบินโดยจะต้องสร้างโอกาสให้มีกิจกรรมทางการค้าให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ การที่จะบริหารสนามบินที่ใช้รูปแบบนี้ให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด จำเป็นต้องมีพื้นที่จำนวนมากและต้องมีความยืดหยุ่นทั้งในส่วนภายในและภายนอกอาคารผู้โดยสาร ถ้าสนามบินมีพื้นที่ไม่เพียงพอ สนามบินจะต้องเลือกใช้โมเดลการจัดการสนามบินแบบดั้งเดิม

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยที่เกี่ยวกับรายได้และแหล่งที่มาของรายได้สนามบินได้แก่ การศึกษาของ Battal & Bakir (2017) ที่ได้ศึกษาโครงสร้างของรายได้ของท่าอากาศยานหลักในยุโรป 5 แห่ง โดยผลการศึกษาพบว่าแม้รายได้จากกิจกรรมที่ไม่เกี่ยวข้องกับการบินจะเพิ่มขึ้นทุกปี แต่สัดส่วนของรายได้จากกิจกรรมที่ไม่เกี่ยวข้องกับการบินกลับค่อยๆ ลดลงเรื่อยๆ เนื่องจากอัตราการเพิ่มขึ้นของรายได้จากกิจกรรมที่ไม่เกี่ยวข้องกับการบินนั้นต่ำกว่าอัตราการเพิ่มขึ้นของรายได้จากกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการบิน ซึ่งสอดคล้องกับ Graham (2009) ที่ได้ทำการวิเคราะห์รายได้ของสนามบินในภูมิภาคยุโรป จำนวน 20 แห่ง ผลการวิจัยพบว่าสัดส่วนของรายได้จากกิจกรรมที่ไม่เกี่ยวข้องกับการบินมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 41 เป็นร้อยละ 50 ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความสำคัญของรายได้จากกิจกรรมที่ไม่เกี่ยวข้องกับการบิน อีกทั้ง Francis, Humphreys and Ison (2004) ยังมีข้อสรุปที่เป็นแนวทางเดียวกันว่าสนามบินในยุโรปนั้น รายได้จากกิจกรรมที่ไม่เกี่ยวข้องกับการบิน มีความสำคัญมากกว่ารายได้จากการการบิน นอกจากนี้การศึกษาของ Young & Wells (2011) และ D'Alfonso, Jiang, & Wan (2013) ยังได้แสดงให้เห็นถึงความสำคัญของรายได้จากกิจกรรมเชิงพาณิชย์หรือรายได้จากกิจกรรมที่ไม่เกี่ยวข้องกับการบิน โดยสรุปให้เห็นว่ารายได้จากกิจกรรมที่ไม่เกี่ยวข้องกับการบินเป็นสิ่งสำคัญต่อผลการดำเนินงานของสนามบิน ถ้าสนามบินมีศักยภาพในการสร้างรายได้จากกิจกรรมที่ไม่เกี่ยวข้องกับการ

บินน้อย ผู้บริหารสนามบินควรจะทำกรพัฒนารายได้จากกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการบินให้มากขึ้น ส่วนการศึกษาของ Saounatsos (2007) ที่ได้ศึกษารายได้ของสนามบิน 70 แห่งทั่วโลก และมีข้อสรุปว่าสนามบินจะต้องพัฒนารายได้จากกิจกรรมที่ไม่เกี่ยวข้องกับการบินให้เพิ่มขึ้น โดยจะต้องรักษาค่าธรรมเนียมทางการบินไว้ให้อยู่ในระดับที่สามารถแข่งขันกับคู่แข่งได้ นอกจากนี้ Battal & Bakir (2017) ยังแสดงให้เห็นว่ารายได้จากกิจการการบิน (Aeronautical Revenue) ของสนามบินแฟรงค์เฟิร์ต ประเทศเยอรมัน มีความสัมพันธ์แบบแปรผกผันกับอัตราการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารที่สนามบิน โดยพบว่าเมื่อจำนวนผู้โดยสารลดลงรายได้จากกิจการการบินก็ลดลงด้วยเช่นกัน

อย่างไรก็ตามการศึกษาของ Czerny (2006) พบว่าโครงสร้างรายได้ของสนามบินมีความแตกต่างกันในแต่ละทวีปแต่ละประเทศและแต่ละสนามบิน โดยสนามบินในทวีปอเมริกาเหนือ แอฟริกาและตะวันออกกลาง ส่วนมากมีสัดส่วนของรายได้จากกิจกรรมที่ไม่เกี่ยวข้องกับการบินเกินกว่าครึ่งของรายได้ทั้งหมด ในขณะที่สนามบินในเอเชีย แปซิฟิกส่วนใหญ่มีสัดส่วนรายได้จากกิจกรรมที่ไม่เกี่ยวข้องกับการบินอยู่ที่ร้อยละ 46 – 48 ของรายได้ทั้งหมด และสนามบินในลาตินอเมริกานั้นมีสัดส่วนรายได้จากกิจกรรมที่ไม่เกี่ยวข้องกับการบินอยู่ที่ร้อยละ 30 ของรายได้ทั้งหมด โดยรายได้จากกิจกรรมที่ไม่เกี่ยวข้องกับการบินได้แก่รายได้จากการค้าปลีกคิดเป็นร้อยละ 22 รายได้จากอสังหาริมทรัพย์คิดเป็นร้อยละ 19 และรายได้จากค่าจอดรถคิดเป็นร้อยละ 18

งานวิจัยที่ผ่านมาดังกล่าวได้ศึกษาโครงสร้างรายได้ของสนามบิน และแสดงให้เห็นความสำคัญของรายได้จากกิจกรรมที่ไม่เกี่ยวข้องกับการบิน ที่มีผลต่อการดำเนินงานของสนามบิน ทั้งในระดับทวีป และระดับภูมิภาค อย่างไรก็ตามยังไม่มีการศึกษาเกี่ยวกับรายได้ของสนามบินในประเทศไทยที่อยู่ในการดูแลของ AOT งานวิจัยครั้งนี้จึงสนใจที่จะศึกษารายได้ของสนามบินในประเทศไทยเพื่อวิเคราะห์ถึงแนวโน้มของโครงสร้างรายได้ว่าสอดคล้องหรือแตกต่างจากทิศทางของสนามบินอื่น ๆ ทั่วโลกอย่างไร

ระเบียบวิธีวิจัย

การศึกษาในครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ มุ่งเน้นการวิเคราะห์รายได้ของสนามบินของ AOT ในช่วงระยะเวลาตั้งแต่ ปี 2005 -2018 โดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิจากบริษัทท่าอากาศยานไทย ได้แก่ จำนวนผู้โดยสาร รายได้จากกิจการการบิน และรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน

การวิเคราะห์ข้อมูล

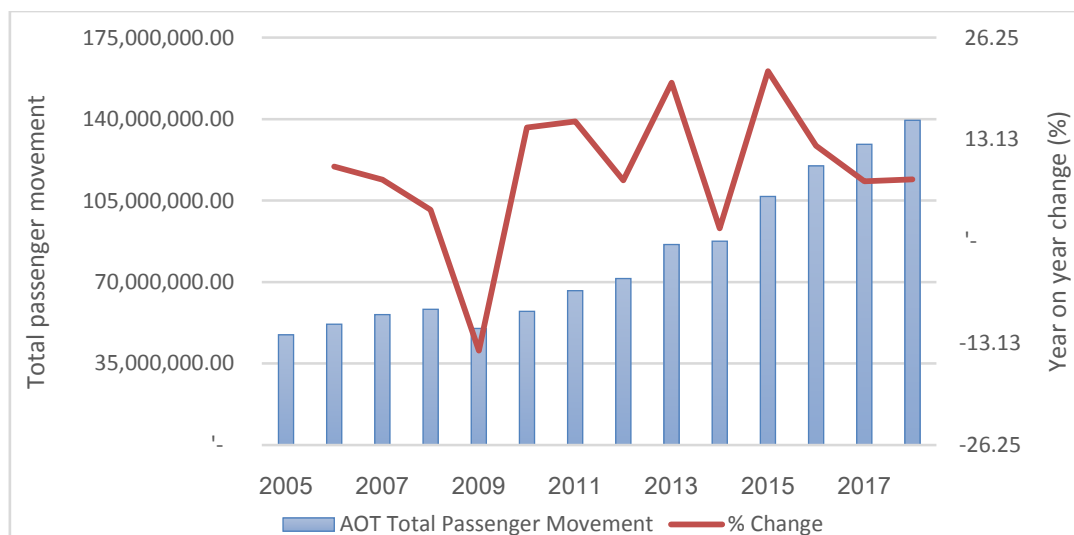
การศึกษาในครั้งนี้ใช้การวิเคราะห์ข้อมูลตามแนวนอน (Horizontal Analysis) เพื่อทำการเปรียบเทียบตัวเลขรายได้ของท่าอากาศยาน ว่าในแต่ละปีมีการเปลี่ยนแปลงอย่างไร เพิ่มขึ้น ลดลง หรือคงที่ โดยได้ทำการวิเคราะห์อัตราร้อยละของการเปลี่ยนแปลง (Percentage Change Analysis) ซึ่งเป็นการเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงในแต่ละปี โดยให้อยู่ในรูปอัตราร้อยละของการเปลี่ยนแปลง (Battal & Bakir, 2017) โดยมีสูตรการคำนวณคือ

$$\text{Percentage change} = \frac{(\text{รายได้ของปีปัจจุบัน} - \text{รายได้ของปีก่อนหน้า})}{\text{รายได้ของปีก่อนหน้า}} \times 100$$

ผลการวิจัย

ข้อมูลทั่วไป AOT Airports

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (AOT) จัดตั้งขึ้นโดยการแปลงสภาพจากท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจมาเป็นบริษัทมหาชนจำกัด (Corporatization) และได้รับการจัดตั้งในรูปของบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2545 โดยดำเนินกิจการท่าอากาศยานในประเทศทั้งหมด 6 แห่ง ประกอบด้วย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย ซึ่งท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง ให้บริการสำหรับเที่ยวบินในประเทศและระหว่างประเทศ (Airports of Thailand, 2018) โดยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานหลักที่สำคัญของประเทศไทย และเป็นท่าอากาศยานที่ได้รับการจัดอันดับให้เป็นท่าอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารใช้งานสูงเป็นอันดับที่ 21 ของโลกในปี 2018 (Airports Council International, 2018) ในช่วงปี 2005 -2018 บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการที่ท่าอากาศยาน ดังนี้



ภาพที่ 1 จำนวนผู้โดยสารใช้บริการที่ท่าอากาศยาน AOT ช่วงปี 2005-2018
ที่มา รายงานประจำปี AOT 2005-2018

จากภาพที่ 1 จะเห็นว่าจำนวนผู้โดยสารที่มาใช้บริการท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง ของ AOT มีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2005 มีจำนวนผู้โดยสาร 47,338,682.00 คน และได้เพิ่มขึ้นเป็น 139,518,488.00 คน ในปี 2018 โดยการวิเคราะห์อัตราร้อยละของการเปลี่ยนแปลง (Percentage Change Analysis) ของจำนวนผู้โดยสารแต่ละปี พบว่าอัตราร้อยละการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยของแต่ละปี มีค่าเท่ากับร้อยละ 9.05 ในปี 2015 มีอัตราร้อยละการเปลี่ยนแปลงสูงสุดเท่ากับร้อยละ 21.94 ในขณะที่ปี 2009 มีอัตราร้อยละการเปลี่ยนแปลงลดลงถึงร้อยละ 14.10 นอกจากนี้ยังพบว่าในปี 2017- 2018 อัตราร้อยละการเปลี่ยนแปลงมีแนวโน้มที่จะคงที่

การวิเคราะห์รายได้ของ AOT

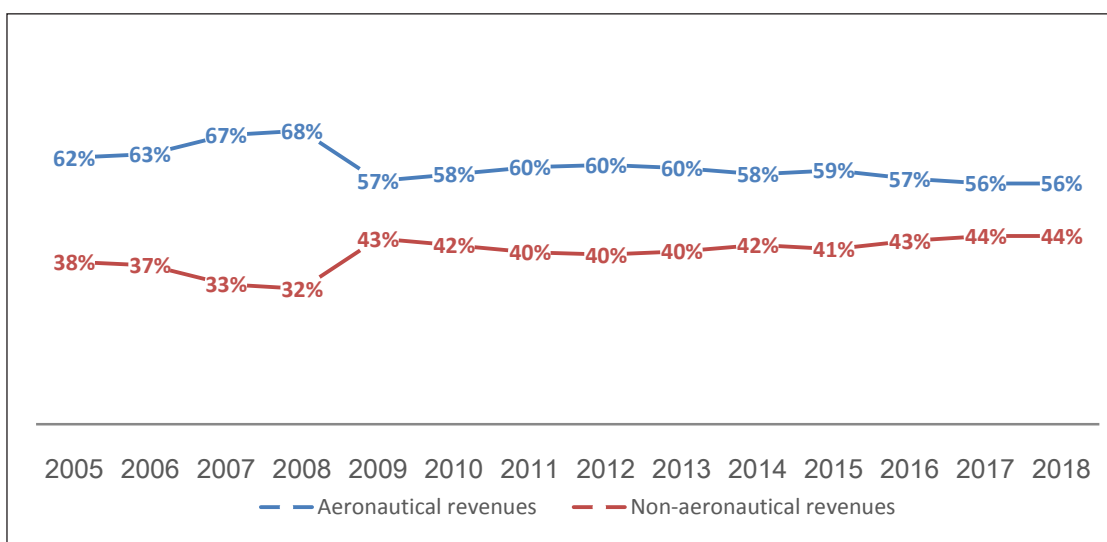
แหล่งรายได้ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มาจากรายได้จากกิจการการบิน (Aeronautical Revenue) ได้แก่ ค่าบริการในการขึ้น-ลงของอากาศยานและค่าบริการที่เก็บอากาศยาน (Landing & Parking Charges) ค่าบริการผู้โดยสารขาออก (Passenger Service Charges) และค่าเครื่องอำนวยความสะดวก (Aircraft Service Charges) และรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน (Non Aeronautical Revenue) ได้แก่ ค่าเช่าพื้นที่และที่ดิน (Space and Land Rental) รายได้เกี่ยวกับบริการ (Service Revenues) และรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ (Concession Revenues) (Airports of Thailand, 2018) โดยในช่วงปี 2005 -2018 บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีรายได้จากกิจการการบิน (Aeronautical Revenue) และรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน (Non Aeronautical Revenue) ดังนี้

ตารางที่ 2 รายได้ของ AOT ช่วงปี 2005-2018 (หน่วย: ล้านบาท)

ปี	รายได้จากกิจการ การบิน (Aeronautical Revenue)	Percentage Change	รายได้ที่ไม่เกี่ยวกับ กิจการการบิน (Non Aeronautical Revenue)	Percentage Change
2005	9,260.03		5,634.37	
2006	10,240.93	9.58	6,020.80	6.42
2007	13,145.98	22.10	6,355.43	5.27
2008	15,065.12	12.74	6,945.75	8.50
2009	12,202.57	-23.46	9,299.82	25.31
2010	14,005.95	12.88	10,026.67	7.25
2011	17,169.41	18.42	11,471.28	12.59
2012	18,428.21	6.83	12,043.90	4.75
2013	21,979.58	16.16	14,830.82	18.79
2014	21,893.08	-0.40	15,692.38	5.49
2015	26,024.73	15.88	17,944.26	12.55
2016	29,187.67	10.84	21,774.28	17.59
2017	30,825.41	5.31	24,075.75	9.56
2018	33,986.26	9.30	26,551.12	9.32

ที่มา รายงานประจำปี AOT 2005-2018

จากตารางที่ 2 พบว่ารายได้ของ AOT เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทั้งรายได้ในส่วนจากรายได้จากกิจการการบิน และรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสาร โดยการวิเคราะห์อัตราร้อยละของการเปลี่ยนแปลง (Percentage Change Analysis) ของรายได้จากกิจการการบิน และรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบินแต่ละปี พบว่าอัตราร้อยละการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยของแต่ละปีของรายได้จากกิจการการบิน มีค่าเท่ากับร้อยละ 8.94 ในปี 2009 มีอัตราร้อยละการเปลี่ยนแปลงสูงสุด โดยรายได้จากกิจการการบินลดลงร้อยละ 23.46 ในขณะที่อัตราร้อยละการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยของแต่ละปีของรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน มีค่าเท่ากับร้อยละ 11.03 สูงกว่าอัตราร้อยละการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยของแต่ละปีของรายได้จากกิจการการบิน เท่ากับ 2.09 โดยในปี 2009 มีอัตราร้อยละการเปลี่ยนแปลงสูงสุด โดยรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบินเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 25.31 นอกจากนี้ยังพบว่าในปี 2017- 2018 อัตราร้อยละการเปลี่ยนแปลงมีแนวโน้มที่จะคงที่ ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับอัตราร้อยละของการเปลี่ยนแปลง (Percentage Change Analysis) ของจำนวนผู้โดยสาร



ภาพที่ 2 สัดส่วนระหว่างรายได้จากกิจการการบินและรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน ของ AOT ปี 2005-2018

เมื่อทำการวิเคราะห์สัดส่วนระหว่างรายได้จากกิจการการบินและรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน ดังภาพที่ 2 จะเห็นได้ว่า ในช่วงปี 2005 – 2018 รายได้หลักของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มาจากรายได้จากกิจการการบิน (Aeronautical Revenue) โดยในปี 2018 มีสัดส่วนระหว่าง Aeronautical Revenue และ Non Aeronautical Revenue เท่ากับ 56 : 44 ในขณะที่ปี 2005 มีสัดส่วนระหว่าง Aeronautical Revenue และ Non Aeronautical Revenue เท่ากับ 62 : 38 จากข้อมูลโครงสร้างรายได้ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ทั้งหมด 14 ปีนี้ จะเห็นได้ว่ารายได้จากกิจการการบิน (Aeronautical Revenue) ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีสัดส่วนสูงกว่ารายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน (Non Aeronautical Revenue) อย่างไรก็ตามหากพิจารณาถึงแนวโน้มของโครงสร้างรายได้จะเห็นได้ชัดเจนว่าสัดส่วนของรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน (Non Aeronautical Revenue) หรือ Commercial revenue ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น จากปี

2005 ที่มีสัดส่วนของรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน (Non Aeronautical Revenue) เท่ากับ 38 เปอร์เซ็นต์ สัดส่วนดังกล่าวได้เพิ่มสูงขึ้นเป็น 44 เปอร์เซ็นต์ในปี 2018

อภิปรายผลการวิจัย

ผลการวิจัยพบว่าแหล่งรายได้ของ AOT มาจากรายได้จากกิจการการบินและรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน โดยรายได้จากกิจการการบินนั้นมีความสัมพันธ์แบบแปรผันกับจำนวนผู้โดยสารที่สนามบิน โดยพบว่าเมื่อจำนวนผู้โดยสารลดลงรายได้จากกิจการการบินก็ลดลงตามด้วยเช่นกัน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ Battal and Bakir (2017) นอกจากนี้ผลการวิจัยยังพบว่า AOT มีสัดส่วนของรายได้จากกิจการการบินสูงกว่าสัดส่วนของรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน ซึ่งเป็นไปตามรูปแบบการบริหารท่าอากาศยานแบบดั้งเดิม (Traditional Airport Model) อย่างไรก็ตามพบว่าสัดส่วนของรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบินมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในขณะที่สัดส่วนของรายได้จากกิจการการบินมีแนวโน้มลดลง ซึ่งแสดงถึงรูปแบบการบริหารของ AOT ที่เปลี่ยนแปลงไป โดยมีแนวโน้มที่จะเข้าสู่รูปแบบการบริหารท่าอากาศยานแบบเชิงพาณิชย์ (Commercial Airport Model) มากยิ่งขึ้น ซึ่งสอดคล้องงานวิจัยที่ผ่านมา (Battal & Bakir, 2017; Czerny, 2006; D'Alfonso, Jiang, & Wan, 2013 ; Francis, Humphreys, & Ison, 2004; Graham, 2009 and Saounatsos, 2007) ที่พบว่าแหล่งรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน (Non Aeronautical Revenue) หรือแหล่งรายได้เชิงพาณิชย์ (Commercial revenue) เป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญและมีบทบาทต่อการดำเนินงานของสนามบินเป็นอย่างมาก กล่าวคือท่าอากาศยานได้มีการปรับปรังค์การบริหารสนามบินให้เป็นไปในเชิงพาณิชย์มากขึ้น และแนวทางการบริหารก็มีแนวโน้มที่จะเป็นการบริหารจัดการเชิงธุรกิจมากขึ้น โดยทุกสนามบินแม้แต่สนามบินขนาดเล็กที่มีรายได้หลักมาจากรายได้ทางการบิน ก็มีแนวโน้มที่จะมามุ่งเน้นพัฒนาแหล่งรายได้ที่ไม่ใช่การบินหรือรายได้จากการจัดกิจกรรมทางการค้าให้มากขึ้น เนื่องจากการสร้างรายได้จากแหล่งรายได้เชิงพาณิชย์จะสามารถพัฒนาได้ง่ายกว่าการพัฒนารายได้จากการบิน การเพิ่มรายได้ทางการบินนั้นสนามบินจะทำการกระตุ้นให้มีการเติบโตทางการเดินทางทางอากาศหรือทำการเพิ่มรายได้โดยการเพิ่มค่าธรรมเนียมเครื่องบินหรือค่าธรรมเนียมผู้โดยสารให้มากขึ้น ซึ่งในทางปฏิบัติแล้วจะเป็นไปได้ยากเนื่องจากมีการควบคุมโดยรัฐบาล ด้วยเหตุนี้การพัฒนารายได้โดยการพัฒนาสนามบินให้เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์โดยส่งเสริมให้มีกิจกรรมทางการค้ามากขึ้นหรือทำการบริหารจัดการในรูปแบบธุรกิจจึงเป็นแนวทางที่เหมาะสมสำหรับสนามบินและมีแนวโน้มที่จะทำให้สามารถจัดการด้านการเงินได้อย่างมีประสิทธิภาพ (Graham, 2009) โดยการพัฒนาธุรกิจที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบินนี้เป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์หลัก ของ AOT ที่สนับสนุนให้องค์กรสามารถดำเนินธุรกิจให้เติบโตอย่างยั่งยืน (Sustainable Growth) ต่อไป

เอกสารอ้างอิง

- Airports Council International. (2018). *ACI World Report. Airport of Thailand: Enabling regional connectivity*. Retrieved from https://issuu.com/aciworld/docs/aci_world_report_oct_2017
- Airports of Thailand. (2018). Annual Report 2018. Retrieved from <https://corporate.airportthai.co.th/wp-content/uploads/2019/03/Annual-Report-2018-en.pdf>
- Battal, U., & Bakir, M. (2017). The Current Situation and Change in Airport Revenues: Research on The Europe's Five Busiest Airports. *International Journal of Academic Research in Business and Social Sciences*, 7, 287-300.
- Bilotkach, V., Clougherty, J. A., Mueller, J., & Zhang, A. (2012). Regulation, Privatization and Airport Charges: Panel Data Evidence from European Airports. *Journal of Regulatory Economics*, 42(1), 73-94.
- Czerny, A. (2006). Price-cap Regulation of Airports: Single-till Versus Dual-till. *Journal of Regulatory Economics*, 30(1), 85-97.
- De Neufville, R., & Odoni, A. (2013). *Airport Systems Planning, Design and Management* (2nd ed). United State of America: The McGraw-Hill Companies, Inc.
- Doganis, R. (1992). *The airport business*. New York: Routledge.
- D'Alfonso, T., Jiang, C., & Wan, Y. (2013). Airport Pricing, Concession Revenues and Passenger Types. *Journal of Transport Economics and Policy*, 47(1), 71-89.
- Francis, G., Humphreys, I. M., & Ison, S. G. (2004). Airports' perspectives on the growth of low cost airlines and the remodeling of the airport-airline relationship. *Tourism Management*, 25(4), 507-514.
- Freathy P., & O'Connell, F. (2000). Market segmentation in the European airport sector. *Marketing Intelligence & Planning*, 18(3), 102-111.
- Graham, A. (2009). How important are commercial revenues today's airport?. *Journal of Air transport*, 15(3), 106-111.
- Graham, A. (2013). *Managing Airports: An international perspective* (4th ed.). London: Routledge.
- Jimenez, E., Claro, J., & Pinho de Sousa, J. (2013). The airport business in a competitive environment. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 13(4), 315-335.
- Kim, H. B., & Shin J. H. (2001). A contextual investigation of the operation and management of airport concessions. *Tourism Management*, 22(2), 149-155.
- Saounatsos, G. (2007). Airport Charges. *Airports International*, 40(8), 59-63.

Young, S. B., & Wells, A. T. (2011). *Airport Planning and Management* (6th ed.). United State of America: The McGraw-Hill Companies, Inc.

ผู้เขียน

ผศ.ดร.พณรัตน์ ศรีแสง

มหาวิทยาลัยสวนดุสิต ศูนย์การศึกษานอกที่ตั้ง หัวหิน
e-mail : paranat_sri@dusit.ac.th

นายภรณัฐ อุฬารางกูร

สถาบันการบินพลเรือน จังหวัดกรุงเทพมหานคร
e-mail : peemy2015@hotmail.com