



ความสำคัญของรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการการบิน ของท่าอากาศยาน

Importance of Non-aeronautical Revenue for Airport

วรศรา จิระถาวรฤกษ์¹ กฤติมา พลับนิล² และวารางคณา ไกรเพ็ชร³

Warisara Jirathawornrerg¹ Kittima Plubnil² and Warangkana Kraipetch³

¹⁻² นักศึกษาหลักสูตรเทคโนโลยีบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน วิชาเอกการจัดการท่าอากาศยาน สถาบันการบินพลเรือน
สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

Student of Bachelor of Management Aviation Management Civil Aviation Training Center Affiliated Institute
of Suranaree University of Technology

³ อาจารย์ที่ปรึกษาหลักครูวิชาภาคพื้น สังกัดกองวิชาบริหารการบิน สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
Major Advisor Ground Instructor Aviation Management Division Civil Aviation Training Center Affiliated Institute
of Suranaree University of Technology

Corresponding Author: E-mail: warisara.jrt@gmail.com

Received: 20 มิ.ย. 65 Revised: 3 ส.ค. 65 Accepted: 2 ก.ย. 65

DOI: 10.14416/j.ted.2023.12.001

บทคัดย่อ

ในยุคเริ่มต้นผู้ดำเนินกิจการท่าอากาศยานเน้นให้ท่าอากาศยานเป็นสถานที่สำหรับการขึ้น-ลงของอากาศยานเป็นหลัก ผู้ใช้บริการท่าอากาศยานส่วนใหญ่จึงเลือกใช้บริการท่าอากาศยานที่ใกล้และสะดวกที่สุด แต่ในปัจจุบันท่าอากาศยานทั่วโลกมีการแข่งขันค่อนข้างสูงนอกเหนือจากการเป็นที่ขึ้น-ลงของอากาศยาน ทำให้ผู้ดำเนินกิจการท่าอากาศยานทั่วโลกมีการพัฒนาหรือเปลี่ยนแปลงท่าอากาศยานของตนเองให้สามารถดึงดูดและตอบสนองความต้องการของทั้งผู้โดยสาร สายการบิน หรือผู้ที่มาใช้ท่าอากาศยานได้

บทความวิชาการฉบับนี้ จึงมุ่งศึกษาเรื่องความสำคัญของรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการการบิน (Non-aeronautical Revenue) ของท่าอากาศยาน ซึ่งรายได้ในส่วนนี้สามารถเพิ่มเติมได้ตามความต้องการ ขึ้นอยู่กับแผนพัฒนาของแต่ละท่าอากาศยาน ในท่าอากาศยานหลาย ๆ แห่งพยายามปรับตัวและหารายได้เพิ่มหรือเงินลงทุนให้ได้มากที่สุด มีการสร้างโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มขึ้นเพื่อตอบสนองต่อความต้องการแก่ผู้ที่ต้องการใช้ท่าอากาศยานมากขึ้น มีการนำเทคโนโลยีใหม่ ๆ เข้ามาให้บริการ เพื่อเพิ่มความสะดวกให้แก่ผู้มาใช้บริการท่าอากาศยาน ในปัจจุบันท่าอากาศยานยังมีการทำธุรกิจที่หลากหลายมากขึ้น จากเหตุผลดังกล่าวทำให้ท่าอากาศยานมีรายได้เพิ่มขึ้น มีนวัตกรรมใหม่ ๆ เข้ามาให้บริการ ทำให้การแข่งขันในธุรกิจท่าอากาศยานมีการแข่งขันสูงมากยิ่งขึ้นนั่นเอง

คำสำคัญ: รายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการการบิน



Abstract

In the early days, airport operators focused on the airport as merely a takeoff and landing place, with most airport users choosing the nearest and most convenient airport. But nowadays, airports around the world are very competitive besides just a place to park aircraft. This is why airport operators around the world have to develop or transform their own airports in order to attract and meet the needs of passengers, airlines and other airport's users.

The objective of this academic article is to study the importance of non-aeronautical income at the airport, where income in this segment can be increased according to demand, depending on the individual airport development plan. Many airports try to adapt and earn as much extra income or investment as possible. Additional infrastructure is being built to meet the needs of as many people as possible. New technologies are being introduced in airport services to improve the convenience of airport users. At present, the airport has a wide variety of businesses. As a result of the above reasons, the airport has increased income. The introduction of new innovations has made the competition in the airport business more competitive.

Keyword: Non-Aeronautical Revenue

1. บทนำ

อุตสาหกรรมการบินเกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างมากหลังจากมีการยกเลิกกฎเกณฑ์การควบคุมกำกับของรัฐ (Deregulation) และการเปิดเสรีทางการบิน (liberalization) การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นทำให้ธุรกิจการบินเกิดการแข่งขันกันอย่างรุนแรง ทั้งสายการบินและผู้โดยสารมีทางเลือกเพิ่มมากขึ้นกว่าในอดีต ส่งผลให้ท่าอากาศยานต้องเปลี่ยนแปลงตนเอง ซึ่งเป็นผลเนื่องมาจากสภาวะความกดดันทางการแข่งขันและจำนวนของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้ท่าอากาศยานจำเป็นต้องมีการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานและการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง รวมไปถึงการลงทุนในด้านความปลอดภัยเพิ่มเติมทำให้ท่าอากาศยานต้องเผชิญกับค่าใช้จ่ายที่มีต้นทุนสูง

ท่าอากาศยานนั้นเป็นธุรกิจสองด้านที่มีความสัมพันธ์ทางการค้ากับทั้งสายการบินและผู้โดยสาร ความสามารถในการทำกำไรของท่าอากาศยานจึงขึ้นอยู่กับปริมาณการจราจรทางอากาศ เนื่องจากรายได้ของท่าอากาศยานจะเพิ่มขึ้นตามสัดส่วนที่เพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสาร ท่าอากาศยานจึงต้องตอบสนองต่อทางเลือกที่เพิ่มมากขึ้นของสายการบินและผู้โดยสาร โดยการสร้างความสามารถในการแข่งขันของตนเองเพื่อรักษาและดึงดูดสายการบินและผู้โดยสารให้เข้ามาใช้บริการ [1] ดังนั้นเพื่อให้เป็นไปตามต้นทุนและอุดหนุนการลงทุนในอนาคต ท่าอากาศยานจึงต้องสามารถสร้างรายได้ให้เพียงพอต่อการพัฒนาเพื่อการแข่งขันที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง [1],[2],[3] ข้อจำกัดด้านความจุของทั้งท่าอากาศยานและสายการบิน [4] ทำให้เกิดคำถามว่าหากรายได้ที่ได้จากกิจการการบินนั้นท่าอากาศยานไม่สามารถเพิ่มขึ้นได้ตามต้องการ ทั้งที่ท่าอากาศยานต้องการเงินทุนและค่าใช้จ่ายจำนวนมากในการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและขีดความสามารถ ท่าอากาศยานจะสามารถเพิ่มรายได้จากรายได้ส่วนไหนได้อีกบ้าง คำตอบก็คือ รายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการการบิน

ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่ารายได้ที่ไม่ได้มาจากกิจการการบินถือเป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญต่อการเติบโตและการดำเนินธุรกิจของท่าอากาศยานในสภาวะที่มีการแข่งขันสูงเป็นอย่างมาก ทั้งเป็นแหล่งเงินทุนในการพัฒนาขีดความสามารถเพื่อรองรับผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้น และเป็นค่าใช้จ่ายในการพัฒนา ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่ให้ทันสมัยทัดเทียมกับท่าอากาศยานอื่น ๆ ในบทความนี้จะมุ่งเน้นศึกษาความสำคัญของรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการการบินของท่าอากาศยาน รวมถึงสิ่งคุกคามและแนวทางการพัฒนา เพื่อให้บุคลากรทางการบิน หรือบุคคลอื่นที่มีความเกี่ยวข้อง



บทควาณวืขการ

ความสำคัญองรายไ้ที่ไม่เกยวข้องกับกิจการการบินองท่าอากาศยาน

ในอุตสาหกรรมการหรือผู้มีควาสนใจ เกิดควารู้ ความเข้าใจ รวมถึงมองเห็นประโยชน์และความสำคัญของรายไ้ในส่วนนี้ของท่าอากาศยาน ในสถานการณ์ปัจจุบันที่ต้งเผชิญหน้ากับข้อจำกัดและสภาวะการแข่งขันที่ไม่หยุดนิ่งในอุตสาหกรรมการบินนี้

2. ความหมายองรายไ้ที่ไม่เกยวข้องกับกิจการการบิน (Non-aeronautical Revenue)

จากสถานการณ์ที่กล่าวข้างต้นทั้งขนาดของอุปสงค์ (ผู้ให้บริการท่าอากาศยาน) และการคาดการณ์ของท่าอากาศยานนั้น บ่งบอกถึงควาจำเป็นในการเพิ่มการลงทุนเพื่อตอบสนองความต้องการที่คาดการณ์ไว้และเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและการให้บริการให้ได้คุณภาพมากยิ่งขึ้น ท่าอากาศยานแบ่งรายไ้เป็น 3 แบบได้แก่ 1) รายไ้จากกิจการการบิน (Aeronautical Revenue) [5],[6] เป็นรายไ้ที่ท่าอากาศยานเรียกเก็บเป็นค่าธรรมเนียมและค่าบริการการบิน ซึ่งเรียกเก็บจากผู้ดำเนินการการเดินทางอากาศ และผู้โดยสารขาออกทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ เช่น ค่าบริการในการขึ้น-ลงของอากาศยาน (Landing Charge) ค่าบริการที่เก็บอากาศยาน (Parking Charge) ค่าบริการผู้โดยสารขาออก (Passenger Service Charge) ค่าเครื่องอำนวยความสะดวกแก่อากาศยาน (Aircraft Service Charge) เป็นต้น ซึ่งในแต่ละท่าอากาศยานจะมีการเรียกเก็บในอัตราที่แตกต่างกัน โดยจะมีการกำหนดอัตราขึ้นมอย่างชัดเจน 2) รายไ้ที่ไม่เกยวข้องกับกิจการการบิน (Non-aeronautical Revenue) [5],[7] ส่วนใหญ่เป็นรายไ้ที่มจากการให้เข้าพื้นที่ของท่าอากาศยานหรือสัมปทานร้านค้า (Retail Concessions) ค่าเช่าสำนักงานและค่าเช่าอสังหาริมทรัพย์ (Office and Real Property Rents) การเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการดำเนินธุรกิจที่ท่าอากาศยาน และรายรับจากกิจกรรมเชิงพาณิชย์ที่ดำเนินการโดยท่าอากาศยานเอง (Service Revenue) เช่น ภายในอาคารผู้โดยสารมีการให้เข้าพื้นที่ให้บริการร้านค้าปลอดภาษี (Duty-free Shops) ธนาคาร และร้านอาหารต่าง ๆ การให้เข้าพื้นที่แก่สายการบินและหน่วยงานของรัฐเพื่อเป็นพื้นที่ปฏิบัติหรือสำนักงาน ในบางท่าอากาศยานอาจมีการดำเนินกิจการอื่น ๆ ด้วยตนเอง อย่างเช่น ดำเนินธุรกิจโรงแรมหรือบริษัทให้เช่ารถอีกด้วย และ 3) รายไ้ที่ไม่ได้ดำเนินการ (Non-operating Revenue) [5], [8] รายไ้ที่มจากเงินอุดหนุนหรือเงินช่วยเหลือกัน (Subsidies or Grants-in-aid) ดอกเบี้ยที่ได้รับจากการลงทุนในหลักทรัพย์ของรัฐบาล ภาษีท้องถิ่น (Local Taxes) หรือจากการขายหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ที่ท่าอากาศยานเป็นเจ้าของและไม่เกยวข้องกับการดำเนินงานในท่าอากาศยาน ซึ่งอัตรารายไ้ตรงส่วนนี้อาจมีความแตกต่างกันมาก-น้อยในแต่ละท่าอากาศยาน

3. ความสำคัญของรายไ้ที่ไม่เกยวข้องกับกิจการการบิน (Non-aeronautical Revenue)

จากการศึกษาแหล่งที่มาองรายไ้ของท่าอากาศยาน จะเห็นได้ว่ารายไ้จากกิจการการบินหรือ Aeronautical Revenue นั้นเป็นอัตราที่แต่ละท่าอากาศยานจะออกมาอย่างชัดเจนว่าจะเรียกเก็บในอัตราเท่าใดรวมถึงอัตราการเรียกเก็บที่กำหนดขึ้นมจะอ้างอิงกับกฎหมายการเดินทางอากาศของแต่ละประเทศ [9] ซึ่งรายไ้ในส่วนนี้จะเรียกเก็บในอัตราที่ระบุไว้และยังขึ้นอยู่กับจำนวนผู้โดยสารและเที่ยวบินอีกด้วย และในส่วนองรายไ้ที่ไม่ได้ดำเนินการหรือ Non-operating Revenue ซึ่งหากเปรียบเทียบกันแล้วรายไ้ดังกล่าวถือเป็นรายไ้ที่ท่าอากาศยานได้ในอัตราน้อยที่สุด เพราะฉะนั้นการที่ท่าอากาศยานต้องการหาเงินลงทุนหรือรายไ้เพิ่มขึ้นจากรายไ้ 2 แหล่งนี้ เพื่อมาพัฒนาท่าอากาศยานจึงทำได้ค่อนข้างยากเมื่อเทียบกับรายไ้ที่ไม่เกยวข้องกับกิจการการบินหรือ Non-aeronautical Revenue รายไ้จากส่วนนี้สามารถหาให้ได้มากขึ้น ซึ่งขึ้นอยู่กับความสามารถองแต่ละท่าอากาศยาน จากที่กล่าวมาคือท่าอากาศยานสามารถเพิ่มรายไ้ที่เป็นรายไ้ที่ไม่เกยวข้องกับการบินได้ง่ายกว่านั่นเอง [1],[10],[11]

ในอีกแง่หนึ่งนั้นถึงแม้ว่ารายไ้โดยรวมองอุตสาหกรรมการบินจะเติบโตขึ้น ทั้งการแข่งขันที่เพิ่มขึ้น จำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น และความเชื่อมั่นทางธุรกิจเพิ่มขึ้น ทำให้ในหลาย ๆ ท่าอากาศยานนั้นมีการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานและการบริการที่ดีขึ้นเพื่อให้เท่าทันต่อความต้องการ แต่แท้จริงแล้วการเติบโตนี้ส่วนใหญ่มาจากการที่มีสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost



Carrier) ให้บริการเพิ่มมากขึ้น ซึ่งทำให้รายได้โดยรวมต่อผู้โดยสารต่อคนนั้นได้น้อยลง เนื่องจากสายการบินต้นทุนต่ำมีเป้าหมายต้องการปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารปริมาณมากและให้ราคาแก่ผู้โดยสารต่ำที่สุดเท่าที่จะทำได้ ด้วยเป้าหมายนี้ทำให้ท่าอากาศยานจะเพิ่มรายได้จากกิจการการบินเป็นเรื่องยาก เพราะฉะนั้นท่าอากาศยานส่วนมากจึงพุ่งเป้าไปที่การเพิ่มรายได้จากกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกับการบิน เพื่อสนับสนุนการเติบโตที่เพิ่มขึ้นนั่นเอง [12]

4. แนวทางในการเพิ่มรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการบิน (Non-aeronautical Revenue)

นโยบายการเรียกเก็บเงินของ ICAO (Doc 9082) ตระหนักถึงความสำคัญของรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการการบินอย่างต่อเนื่อง และแนะนำให้พัฒนารายได้ดังกล่าวอย่างเต็มที่ ยกเว้นกรณีของสัมปทานที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการให้บริการขนส่งทางอากาศ เช่น น้ำมันเชื้อเพลิง การจัดอาหารบนอากาศยาน (Flight Catering) และการบริการภาคพื้นดิน (Ground Handling) โดยมีสิ่งสำคัญคือการพัฒนารายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการบินไม่ควรลดทอนความปลอดภัยหรือการรักษาความปลอดภัยภาคพื้นและอาคารของท่าอากาศยานในทางใดทางหนึ่ง เพราะบทบาทหลักของท่าอากาศยานคือการอำนวยความสะดวกในการจราจรทางอากาศ ยกตัวอย่างเช่น การเพิ่มขึ้นของปริมาณการจราจรทางอากาศ [12] โดยปริมาณการจราจรทางอากาศของท่าอากาศยานที่เพิ่มขึ้น ผู้โดยสารมากขึ้น ไม่เพียงแต่ทำให้รายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการการบินเพิ่มขึ้นอย่างแน่นอนแล้ว แต่ส่วนแบ่งของรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการบินจากรายได้ทั้งหมดของท่าอากาศยานก็มีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับรายได้จากค่าบริการที่เกี่ยวข้องกับการบิน [13],[14] นอกจากนี้ การปรับปรุงบริการเช่ารถและที่จอดรถ ยังสามารถเป็นแหล่งรายได้หลักที่มากที่สุดจากรายได้ที่ไม่ได้มาจากกิจการการบินของท่าอากาศยาน [15] อีกทั้ง การปรับปรุงเกี่ยวกับการค้าปลีก การกระตุ้นการขายอาหารและเครื่องดื่ม การใช้ข้อมูลเชิงลึกที่ขับเคลื่อนด้วยข้อมูลผลักดันให้เกิดนวัตกรรมทางการค้า [12],[15] ยังสามารถสร้างความพึงพอใจของลูกค้าให้กับผู้โดยสารเป็นอย่างมาก [13],[16],[17],[18]

ในประเทศไทยผู้ดำเนินการท่าอากาศยานมี 4 ราย ได้แก่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) กรมท่าอากาศยาน บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BA) และกองทัพเรือไทย ซึ่งท่าอากาศยานของ AOT ถือได้ว่าเป็นท่าอากาศยานหลักในไทย มีผู้โดยสารเดินทางมากที่สุด เติบโตเร็ว มีแผนพัฒนาอยู่เสมอ ด้วยเหตุนี้จึงจะอ้างอิงถึงรายได้จากท่าอากาศยานของ AOT เป็นหลัก ทอท.แบ่งรายได้เป็น 2 แบบ ได้แก่ 1) รายได้จากกิจการการบิน (Aeronautical Revenue) ได้แก่ ค่าบริการในการขึ้น-ลงของอากาศยาน (Landing Charge) ค่าบริการที่เก็บอากาศยาน (Parking Charge) ค่าบริการผู้โดยสารขาออก (Passenger Service Charge) ค่าเครื่องอำนวยความสะดวกแก่อากาศยาน 2) รายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการการบิน (Non-aeronautical Revenue) ได้แก่ รายได้จากส่วนแบ่งผลประโยชน์ (Concession Revenue) รายได้จากการให้บริการ (Service Revenue) ค่าเช่าสำนักงานและค่าเช่าสิ่งทาสหิมทรัพย์ (Office and Real Property Rents) และค่าตอบแทนส่วนแบ่งผลประโยชน์ (Concession Fees) ค่าเช่าพื้นที่และค่าบริการจากผู้ประกอบการร้านค้าปลีก และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ [6] จากเกิดเหตุการณ์ที่โคโรนาไวรัส-19 ระบาดทำให้ผู้โดยสารไม่สามารถเดินทางได้ ซึ่งเป็นผลกระทบที่ทำให้รายได้จากกิจการการบินลดน้อยลง ถือได้ว่าความผันผวนของเศรษฐกิจหรือสถานการณ์ใด ๆ ก็ตามที่มีผลกระทบต่อการเดินทางของผู้โดยสารเป็นสาเหตุให้รายได้จากกิจการการบินน้อยลง ทำให้รายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการการบินมีความสำคัญอย่างมากที่จะมาช่วยลดผลกระทบตรงนี้ แต่ ทอท. นั้นเล็งเห็นความสำคัญของรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการการบินมาลึกซึ้งแล้ว โดยมีแผนพัฒนาที่จะหารายได้จากรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการการบินมากขึ้นเพื่อนำมาลดผลกระทบของรายได้จากกิจการการบินที่มีรายได้น้อยลง โดยพยายามมุ่งเน้นให้รายได้ทั้ง 2 ส่วนนี้ให้อยู่ในสัดส่วน 50 ต่อ 50 เพื่อที่จะสร้างความสมดุลให้กับรายได้ของท่าอากาศยานที่เกิดขึ้น โดย ทอท. แบ่งการพัฒนาเป็น 2 ส่วนใหญ่ คือ 1) การพัฒนาธุรกิจหรือรายได้ที่จะสามารถเกิดขึ้นได้ภายในตัวอาคารผู้โดยสาร 2) การพัฒนารายได้ภายนอกตัวอาคารผู้โดยสาร [19]



บทความวิชาการ

ความสำคัญของรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการการบินของท่าอากาศยาน

ในปัจจุบันท่าอากาศยานถือได้ว่าเป็นพื้นที่ทำเลที่ดีสำหรับธุรกิจการค้าปลีกทั้งเป็นศูนย์การค้า โรงแรม สำนักงาน โลจิสติกส์ หรืออื่น ๆ อีกมากมาย จะเห็นได้ว่าสัดส่วนรายได้จากส่วนแบ่งผลประโยชน์มีอัตราลดลงจากปีก่อน ๆ ด้วยการระบาดของโควิด-19 ทำให้มีจำนวนผู้โดยสารและผู้ใช้บริการท่าอากาศยานลดลง ส่งผลให้ธุรกิจต่าง ๆ มีรายได้น้อยลง การแบ่งส่วนแบ่งผลประโยชน์ที่ท่าอากาศยานจะได้รับจึงน้อยลงตาม ซึ่งส่วนใหญ่เป็นธุรกิจร้านค้าปลอดอากรและธุรกิจจากการบริหารจัดการกิจกรรมพาณิชย์ ถึงแม้ว่ารายได้จากส่วนแบ่งผลประโยชน์ลดลง แต่สัดส่วนรายได้อื่น ๆ ก็ยังทำเงินให้กับท่าอากาศยานได้ ภาพรวมของรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการการบินยังสามารถช่วยลดผลกระทบจากรายได้น้อยลงของรายได้จากกิจการการบินได้อยู่ ทอท. มีแผนที่จะใช้ประโยชน์จากพื้นที่เปล่าที่มีอยู่เพื่อเพิ่มรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการการบิน โดยจะนำมาดำเนินงานในกิจการเชิงพาณิชย์ ได้แก่ ธุรกิจโรงแรม ศูนย์ธุรกิจ การขนส่ง ศูนย์การค้า การท่องเที่ยว การกีฬา การประชุมสัมมนา นิทรรศการ การกีฬา และการรักษาพยาบาล หรือเรียกได้ว่าพยายามจะทำให้เป็น Airport City นั่นเอง ในส่วนของภายในตัวอาคาร ผู้โดยสารท่าอากาศยานเน้นการพัฒนาการดำเนินงาน โดยเพิ่มบริการภายในตัวอาคารที่หลากหลายและตอบสนองไม่เพียงแต่ผู้โดยสารเท่านั้น แต่คำนึงถึงผู้ที่มาใช้บริการท่าอากาศยานหรือกลุ่มเป้าหมายของท่าอากาศยานด้วย มีการควบคุมประสิทธิภาพในการดำเนินงานให้ได้คุณภาพอยู่เสมอ และนำเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาพัฒนารูปแบบของธุรกิจ เพื่อสร้างรายได้ให้แก่รายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการการบินให้ได้เพิ่มมากขึ้น [19],[20]

5. บทสรุป

จากการศึกษาแนวทางการเพิ่มรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการการบิน พบว่าท่าอากาศยานส่วนใหญ่ประสบปัญหาด้านความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร ทำให้เสียโอกาสในการเพิ่มรายได้ โดยเมื่อดูจากสัดส่วนของแหล่งรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการการบิน พบว่ากิจกรรมการค้าปลีก บริการที่จอดรถ ร้านอาหารและเครื่องดื่ม เป็นแหล่งที่หารายได้ที่สำคัญเนื่องจากทำกำไรได้มาก แต่ในปัจจุบันแหล่งรายได้เหล่านี้กลับถูกโจมตีจากทั้งการเข้ามาของการค้าปลีกออนไลน์และคู่แข่งภายนอก ท่าอากาศยานจึงต้องพัฒนาขีดความสามารถและการให้บริการเหล่านี้ให้เท่าทันต่อการแข่งขันที่เกิดขึ้น ซึ่งแสดงดังภาพดังต่อไปนี้



ภาพที่ 1 ความสำคัญของรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการการบิน



ภาพข้างต้นแสดงให้เห็นถึงความสำคัญของรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการการบิน แนวทางในการเพิ่มรายได้ รวมถึงประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นหากท่าอากาศยานเน้นให้มีการพัฒนาการสร้างรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการการบินให้เพิ่มขึ้นได้อย่างมั่นคงและมีประสิทธิภาพ คือ

1. เพิ่มรายได้โดยรวม การเพิ่มรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการการบินทำให้รายได้โดยรวมของท่าอากาศยานเพิ่มขึ้นด้วย เนื่องจากเป็นรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการการบินเป็นกระแสรายได้เดิมที่มีอยู่แล้ว แต่เป็นการพัฒนาให้สามารถเพิ่มได้มากขึ้นจากกิจกรรมต่าง ๆ

2. เพิ่มโอกาสในการสร้างรายได้ใหม่ ๆ จากคู่แข่งและนวัตกรรมที่เพิ่มขึ้น ทำให้ท่าอากาศยานหลายแห่ง ต้องพัฒนานวัตกรรมให้เท่าทันเพื่อเพิ่มช่องทางการหารายได้เพิ่มเติมจากกิจกรรมเดิม ๆ เช่น ช่องทางการค้าออนไลน์ นวัตกรรมเกี่ยวกับที่จอดรถ การส่งอาหารถึง Gate ผ่านแอปพลิเคชัน ถือเป็นรายได้ช่องทางใหม่ของท่าอากาศยาน

3. บริหารต้นทุนและความเสี่ยง จากความสำคัญที่กล่าวไปข้างต้น จำนวนรายได้จากกิจการการบินที่ลดลงในช่วงที่เศรษฐกิจไม่ดีหรือสถานการณ์ที่ไม่คาดคิดต่าง ๆ ทำให้ท่าอากาศยานอาจจะเสี่ยงต่อการขาดดุล แต่หากมีการสร้างรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการการบินอย่างเพียงพอก็จะสามารถลดความเสี่ยงนี้ได้

4. การเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน แนวทางการเพิ่มรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการการบินโดยการพัฒนากิจกรรมต่าง ๆ เช่น ร้านค้าปลีก สามารถเพิ่มประสบการณ์การเดินทางที่ดีให้แก่ผู้โดยสาร ที่ถือเป็นจุดแข็งสำคัญในการแข่งขัน เพราะเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ผู้โดยสารเกิดความคิดที่จะกลับมาใช้บริการซ้ำอีกครั้ง

จากการศึกษาข้างต้น รายได้ของท่าอากาศยานมีแหล่งได้ 3 แบบ คือ 1. รายได้จากกิจการการบิน (Aeronautical Revenue) 2. รายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการการบิน (Non-aeronautical Revenue) 3. รายได้ที่ไม่ได้ดำเนินการ (Non-operating Revenue) โดยสัดส่วนรายได้ที่มากที่สุดยังคงเป็นรายได้จากกิจการการบิน แต่ในปัจจุบันรายได้ในส่วนนี้กลับลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการการบิน ดังนั้นรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการการบินจึงมีความสำคัญอย่างมากที่จะมาช่วยลดผลกระทบจากการที่รายได้จากกิจการการบินลดน้อยลง อีกทั้งในสภาวะการแข่งขันที่เกิดขึ้นของอุตสาหกรรมการบินในปัจจุบัน ท่าอากาศยานต้องมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และขีดความสามารถเพื่อให้สามารถแข่งขันกับท่าอากาศยานอื่น ๆ ได้ จึงจำเป็นต้องใช้เงินทุนจำนวนมาก ซึ่งสามารถหาจากรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการการบินได้ง่ายกว่ารายได้จากส่วนอื่น ๆ

6. ประโยชน์ที่ได้จากการศึกษา

- 6.1 ทำให้ได้รับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความสำคัญของรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการการบิน
- 6.2 เป็นแนวทางในการเพิ่มรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการการบินสำหรับผู้ประกอบการท่าอากาศยาน
- 6.3 เป็นแนวทางในการศึกษาและวิจัยต่อยอดเกี่ยวกับรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการการบินและกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง

เอกสารอ้างอิง

- [1] The Airports Council International (ACI). (2013). AIRPORT COMPETITION. Working Paper on WORLDWIDE AIR TRANSPORT CONFERENCE (ATCONF). SIXTH MEETING Montréal, 18 to 22 March 2013. 1-6
- [2] 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 ISSN: 2222-6990 Vol. 7 (7).



บทความวิชาการ

ความสำคัญของรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการการบินของท่าอากาศยาน

- [3] Spurway, P. (2011). Maximising non-aeronautical revenues: Making the emotional connection. *Journal of Airport Management*, 5 (2), 102-107.
- [4] Merkle, T., & others. (2019). *DIGITAL APPLICATION. Tourism, Hospitality and Digital Transformation: Strategic Management Aspects*, 147.
- [5] Banister, D., & Berechman, J. (2000). *Transport investment and economic development*. Psychology Press.
- [6] Donnelly, A. (2021). *Improving the Air Travelers Experience Through Airport Design* (Doctoral dissertation, State University of New York at Buffalo).
- [7] Vogel, H. A. (2019). *Foundations of Airport Economics and Finance*. Elsevier.
- [8] Vogel, H. A. (2016). Challenges of airport economics for financial management. *Journal of Airport Management*, 10 (4), 416-435.
- [9] กฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมและอัตราขึ้นสูงสำหรับค่าบริการในสนามบิน (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2559 (2559, 11 มีนาคม) ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 133 ตอนที่ 22 ก. หน้า 43-48.
- [10] Zenglein, M. J., & Müller, J. (2007). *Non-aviation revenue in the airport business—evaluating performance measurement for a changing value proposition*. Berlin: Berlin School of Economics.
- [11] Puls, R., & Lentz, C. (2018). Retail concessions at European airports: Commercial strategies to improve non-aeronautical revenue from leisure travelers. *Journal of Air Transport Management*, 71, 243-249.
- [12] International Civil Aviation Organization. (2006). *Airport Economics Manual Second Edition*. Montréal: ICAO.
- [13] Graham, A. (2020). Airport privatisation: A successful journey?. *Journal of air transport management*, 89.
- [14] Lee, K., & Yu, C. (2018). Assessment of airport service quality: A complementary approach to measure perceived service quality based on Google reviews. *Journal of Air Transport Management*, 71, 28-44.
- [15] Balliauw, M., & Onghena, E. (2020). Expanding airport capacity of cities under uncertainty: Strategies to mitigate congestion. *Journal of Air Transport Management*, 84.
- [16] Zhang, F., & Graham, D. J. (2020). Air transport and economic growth: a review of the impact mechanism and causal relationships. *Transport Reviews*, 40 (4), 506-528.
- [17] Laia, P. L., & Zhub, X. N. (2021). *Sustainable Management of East Asia Airport Companies by Evaluating Airport Service Performance*.
- [18] Papatheodorou, A. (2021). A review of research into air transport and tourism:: Launching the Annals of Tourism Research Curated Collection on Air Transport and Tourism. *Annals of Tourism Research*, 87, 103151.
- [19] Efthymiou, M., & Papatheodorou, A. (2018). Evolving airline and airport business models. In *The Routledge Companion to Air Transport Management* (pp. 122-135). Routledge.
- [20] Airports of Thailand Public Company Limited. (2563). รายงานประจำปี 2563. ม.ป.ท.. AOT