

The logo for CAAT (The Civil Aviation Authority of Thailand) features the acronym 'CAAT' in a bold, blue, sans-serif font. To the right of the text is a green arrow pointing upwards and to the right.

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
The Civil Aviation Authority of Thailand

รายงานสถานะ

อุตสาหกรรมการบิน ของประเทศไทย

พ.ศ. 2562

จัดทำโดย

กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ภาพรวม

อุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย พ.ศ. 2562



ผู้โดยสาร
165
ล้านคน



เที่ยวบิน
1.06
ล้านเที่ยวบิน



ขนส่งสินค้า
1.43
ล้านตัน



เส้นทางบิน
67 **382**
เส้นทาง เส้นทาง
ภายในประเทศ ระหว่างประเทศ



38 ท่าอากาศยาน
(Airports)

5 ผู้ให้บริการการเดินอากาศ
(Air Navigation Service Provider: ANSP)



43 ใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ
(Air Operator License: AOL)

19	19	5
ขนส่งทางอากาศ แบบประจำมีกำหนด	ขนส่งทางอากาศ แบบไม่ประจำ	การทำงาน ทางอากาศ

26 ใบรับรองผู้ดำเนินการการเดินอากาศ
(Air Operator Certificate: AOC)

22	4
ระหว่างประเทศ และภายในประเทศ	เฉพาะ ภายในประเทศ



อากาศยาน อากาศยานเพื่อการพาณิชย์
679
 ลำ

อากาศยานส่วนบุคคล
 อากาศยานเบาพิเศษ



หน่วยซ่อม
254
 แห่ง



17 ใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน
 (Approved Training Organisation: ATO)

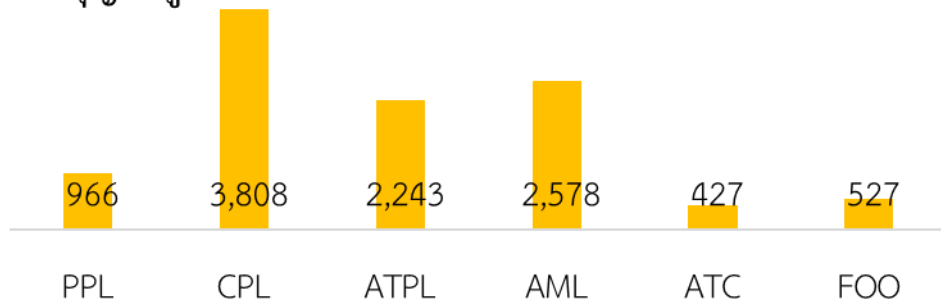


- 14 ใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน
- 2 ใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศ
- 1 ใบรับรองสถาบันฝึกอบรมนายช่างภาคพื้น

4 ใบรับรองศูนย์ทดสอบทางภาษาผู้ถือใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่
 (Language Proficiency Testing Center: LPTC)



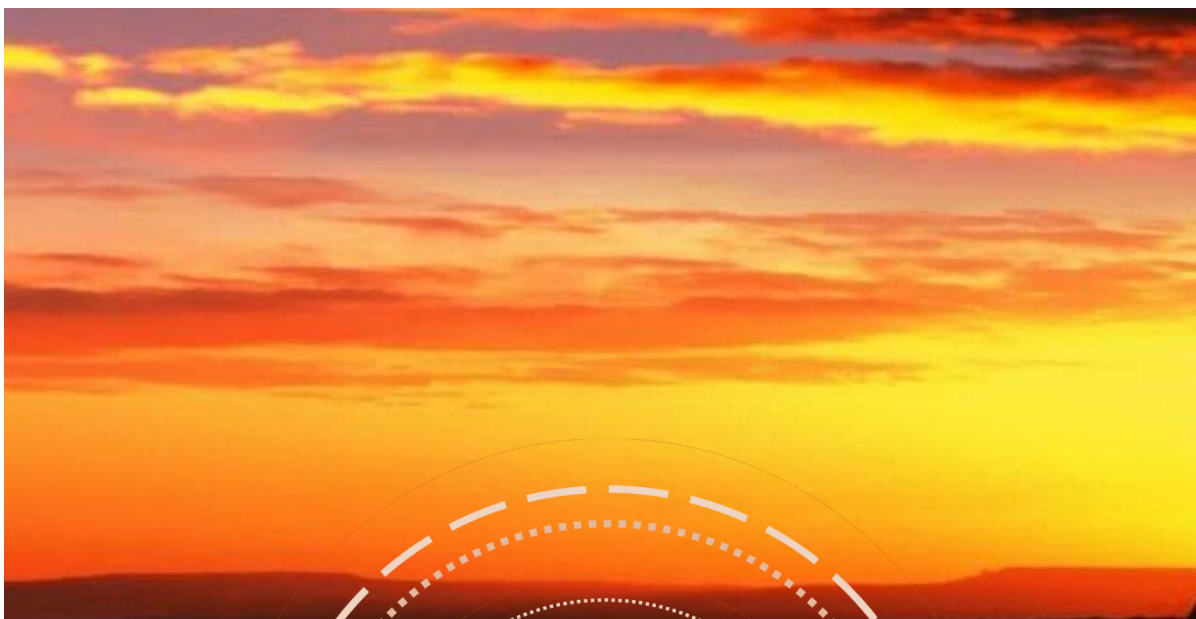
10,549
 ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่





บทสรุปผู้บริหาร

การขนส่งทางอากาศของไทยในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา (ปี 2553 – 2562) มีอัตราการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเฉลี่ย (Compound Annual Growth Rate – CAGR) ร้อยละ 11.4 ต่อปี แบ่งออกเป็น การเติบโตของผู้โดยสารระหว่างประเทศเฉลี่ยร้อยละ 10.8 ต่อปี และผู้โดยสารภายในประเทศเฉลี่ยร้อยละ 12.1 ต่อปี โดยในปี 2562 มีจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด 165 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาเพียงร้อยละ 1.8 แบ่งออกเป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 89 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.2 ส่วนผู้โดยสารภายในประเทศจำนวน 76 ล้าน ลดลงร้อยละ 3 จากปีที่ผ่านมา ซึ่งถือเป็นการลดลงของผู้โดยสารภายในประเทศครั้งแรกในรอบ 10 ปี และเมื่อพิจารณาสัดส่วนจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศและระหว่างประเทศ พบว่า ในปี 2562 สอดคล้องกับจำนวนเที่ยวบินที่มีอัตราการเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 10 ปี คิดเป็นร้อยละ 9.8 ต่อปี เป็นการเติบโตของเที่ยวบินระหว่างประเทศร้อยละ 9.7 ต่อปี และเที่ยวบินภายในประเทศร้อยละ 9.8 ต่อปี โดยในปี 2562 มีจำนวนเที่ยวบินรวมทั้งหมด 1.06 ล้านเที่ยวบิน ลดลงจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 2.7 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า เนื่องจากสายการบินมีการปรับลดเที่ยวบินในเส้นทางภายในประเทศลงแล้วเพิ่มจำนวนที่นั่งในเส้นทางระหว่างประเทศมากขึ้นส่งผลให้จำนวนเที่ยวบินในประเทศลดลงถึงร้อยละ 6.89 จากปีที่ผ่านมา เมื่อพิจารณาปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศภาพรวมของประเทศไทยในช่วงดังกล่าว พบว่า มีอัตราการเติบโตของปริมาณการขนส่งสินค้าเฉลี่ยร้อยละ 0.8 ต่อปี ซึ่งในปี 2562 มีปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด 1.49 ล้านตัน ลดลงจากปีก่อนหน้าร้อยละ 7.9 โดยส่วนใหญ่เป็นการขนส่งสินค้านำเข้าระหว่างประเทศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



สถานการณ์การเติบโตของอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย



กลุ่มผู้ประกอบการสายการบิน

ปัจจุบันมีผู้ถือใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนจำนวนทั้งสิ้น 43 ราย ประกอบด้วยผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศแบบประจำมีกำหนดจำนวน 19 ราย แบบไม่ประจำจำนวน 19 ราย และการทำงานทางอากาศ จำนวน 5 ราย ในจำนวนนี้เป็นผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาตผู้ดำเนินการเดินอากาศระหว่างประเทศจำนวน 23 ราย และใบอนุญาตผู้ดำเนินการเดินอากาศภายในประเทศจำนวน 4 ราย เมื่อพิจารณาอากาศยานที่ใช้ในการทำการบิน พบว่า มีจำนวนอากาศยานที่จดทะเบียนด้วยเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS) จำนวนทั้งหมด 843 ลำ ในจำนวนนี้เป็นอากาศยานเพื่อการพาณิชย์มากที่สุด โดยส่วนใหญ่เป็นอากาศยานที่ผลิตโดยบริษัท แอร์บัส จำกัด แบบ A320 และบริษัท โบอิง จำกัด โดยเป็นของบริษัท แอร์บัส จำกัด แบบ B737 เนื่องจากเป็นแบบอากาศยานที่สายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airlines) และสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ (Full Service Airlines) บางสายการบิน นิยมใช้ในการทำการบิน

กลุ่มผู้ประกการทำอากาศยาน

ทำอากาศยานในความรับผิดชอบของบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีสัดส่วนจำนวนผู้โดยสารมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 87 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด เมื่อพิจารณาจากเส้นทางบินภายในประเทศ พบว่า ในปี 2562 ทำอากาศยานดอนเมืองเป็นทำอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินสูงที่สุดจำนวน 23.5 ล้านคน และ 1.63 แสนเที่ยวบิน ตามลำดับ ทำอากาศยานที่มีอัตราการขยายตัวสูงที่สุด คือ ทำอากาศยานขอนแก่น และทำอากาศยานสุวรรณภูมิ สำหรับเส้นทางบินระหว่างประเทศ พบว่า ทำอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นทำอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศมากที่สุด 53.6 ล้านคน และมีปริมาณเที่ยวบินระหว่างประเทศมากที่สุด 2.91 แสนเที่ยวบิน โดยทำอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงรายเป็นทำอากาศยานที่มีการเจริญเติบโตทั้งด้านปริมาณผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินมากที่สุด



กลุ่มอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง

- **อุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul - MRO)**
กพท. ได้ให้การรับรองหน่วยซ่อมทั่วโลกใน ปี 2562 จำนวนทั้งหมด 254 ราย ที่ตั้งอยู่ใน 40 ประเทศทั่วโลก โดยเป็นหน่วยซ่อมที่ตั้งอยู่ในประเทศไทยจำนวน 29 ราย
- **อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน (Original Equipment Manufacturer - OEM)**
ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการตามพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 จำนวนสะสมตั้งแต่ ปี 2535 – 2562 ทั้งหมด 33 ราย
- **ใบรับรองโรงเรียนการบินและศูนย์ทดสอบภาษาผู้ประจำหน้าที่**
ปัจจุบันประเทศไทยมีโรงเรียนการบินและศูนย์ทดสอบภาษาผู้ประจำหน้าที่ที่ได้รับการรับรองจาก กพท. แบ่งออกเป็น ใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบินจำนวน 14 ใบรับรอง ใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศจำนวน 2 ใบรับรอง และใบรับรองสถาบันฝึกอบรมนายช่างภาคพื้นจำนวน 1 ใบรับรอง และใบรับรองศูนย์ทดสอบทางภาษาผู้ถือใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่จำนวน 4 ใบรับรอง
- **เวชศาสตร์การบิน**
ศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนที่ทำการตรวจเพื่อออกหรือต่ออายุใบสำคัญแพทย์ชั้น 1 – 4 มีจำนวน 3 แห่ง และสถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือนที่ทำการตรวจเพื่อต่ออายุใบสำคัญแพทย์ชั้น 1 - 4 และทำการตรวจเพื่อออกใบสำคัญแพทย์ได้เฉพาะชั้น 2 และชั้น 4 มีจำนวน 4 แห่ง ทั้งนี้ มีจำนวนนายแพทย์ผู้ตรวจและนายแพทย์ผู้ตรวจอาวุโสที่ได้รับการแต่งตั้งจาก กพท. ทั้งหมด 46 คน
- **ผู้ให้บริการการเดินทางอากาศของประเทศไทย**
ผู้ให้บริการการเดินทางอากาศของประเทศไทยมีทั้งหมด 5 หน่วยงาน ได้แก่ (1) บริษัท วิฑูการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (2) กองทัพอากาศ (3) กรมอุตุนิยมวิทยา (4) สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม และ (5) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย



ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินของไทยปี 2562

- ภาพรวมการขนส่งทางอากาศของโลก
- การเติบโตของเศรษฐกิจโลก
- การเติบโตของเศรษฐกิจไทย
- การคาดการณ์การการท่องเที่ยว
- ปัจจัยเสริมด้านการลงทุนและสิทธิประโยชน์
- การกลับคืนสู่มาตรฐานด้านความปลอดภัยสากล
- โครงการสำคัญของรัฐบาลและแผนขยายขีดความสามารถของโครงสร้างพื้นฐาน



ก่อนมีการระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization - ICAO) ได้คาดการณ์ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารในระยะ 20 ปี ระหว่าง ค.ศ. 2015-2035 (พ.ศ. 2558-2578) จะมีอัตราการเติบโตร้อยละ 4.3 ต่อปี และในระยะ 30 ปี ระหว่าง ค.ศ. 2015-2045 (พ.ศ. 2558-2588) จะมีอัตราการเติบโตร้อยละ 4.1 ต่อปี โดยในระยะ 20 ปี ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีการเติบโตของการเดินทางในเส้นทางภายในประเทศเฉลี่ยร้อยละ 5.3 และเส้นทางระหว่างประเทศเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 5.4 ในระยะ 20 ปี

กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund - IMF) ระบุว่าในปี 2562 ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเฉลี่ยทั่วโลก (World Output) มีการเติบโตร้อยละ 2.9 ขยายตัวลดลงร้อยละ 0.7 จากปีที่ผ่านมา เมื่อพิจารณาประเทศที่นักท่องเที่ยวเดินทางเดินทางเข้าสู่ประเทศไทยสูงสุด พบว่ามีอัตราการเติบโตที่สูงกว่าอัตราการเติบโตเฉลี่ยทั่วโลก เช่น ประเทศจีน มีอัตราการเจริญเติบโตอยู่ที่ร้อยละ 6.1 ชะลอตัวลงจากปีที่ผ่านมา โดยมีสาเหตุมาจากผลกระทบจากมาตรการกีดกันทางการค้าของสหรัฐอเมริกาและประเทศอินเดีย มีการเติบโตเพียงร้อยละ 4.8 ลดลงจากปีที่ผ่านมาถึงร้อยละ 2 เนื่องจากเกิดการชะลอตัวลงอย่างมากของอุปสงค์ภายในประเทศ เป็นต้น

สำหรับเศรษฐกิจไทย สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง รายงานว่า ภาพรวมเศรษฐกิจไทยขยายตัวร้อยละ 2.5 ใน ปี 2562 ซึ่งชะลอตัวอย่างมากจากปี 2561 ที่ขยายตัวร้อยละ 4.1 เนื่องจากปัจจัยหลักอุปสงค์จากต่างประเทศที่ชะลอตัวลงและการฟื้นตัวของอุปสงค์ภายในประเทศ แต่ปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการเดินทางทางอากาศในปีที่ผ่านมาได้แก่ การแข็งค่าของเงินบาทที่ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายของชาวต่างชาติในการเดินทางมายังประเทศไทยสูงขึ้น แต่อย่างไรก็ตามจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินระหว่างประเทศยังคงเพิ่มขึ้นจึงเป็นไปได้ว่าผลกระทบจากการที่ค่าเงินบาทแข็งค่าขึ้นอาจส่งผลให้นักท่องเที่ยวชาวไทยตัดสินใจเดินทางไปท่องเที่ยวยังต่างประเทศมากขึ้นจากค่าใช้จ่ายที่ลดลง

สถานการณ์ด้านการท่องเที่ยว จำนวนนักท่องเที่ยวมีอัตราการเติบโตร้อยละ 4 จากปีที่ผ่านมาจากจำนวนนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือและเอเชียใต้ที่เพิ่มมากขึ้น ส่วนหนึ่งเป็นผลจากมาตรการการยกเว้นค่าธรรมเนียม (VISA ON ARRIVAL - VOA) ตั้งแต่วันที่ 6 พฤศจิกายน พ.ศ. 2561 ถึงวันที่ 30 เมษายน พ.ศ. 2563 โดยนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ได้รับผลจากมาตรการดังกล่าวมากที่สุด 5 ลำดับแรกคือ จีน อินเดีย ไต้หวัน รัสเซีย และเอธิโอเปีย





ปัจจัยบวกในปีที่ผ่านมาด้านการลงทุนยังคงมีแนวโน้มดีขึ้นจากการอันดับความยาก-ง่ายในการประกอบธุรกิจ (The ease of doing business score) ของธนาคารโลก (World Bank) พบว่า ประเทศไทยได้รับการประเมินเท่ากับ 81.50 คะแนนอยู่อันดับที่ 21 จาก 190 ประเทศทั่วโลก ปรับตัวดีขึ้น 6 อันดับ จาก ปี 2561 และการลงทุนในอุตสาหกรรมการบินที่ได้รับการอนุมัติการส่งเสริมการลงทุนจาก BOI ในปี 2562 มีทั้งหมด 16 โครงการ มูลค่าเงินลงทุน 23,808 ล้านบาท โดยจำนวนโครงการลดลงจากปีที่ผ่านมา 1 โครงการ แต่มีมูลค่าเงินลงทุนมากกว่าปีที่ผ่านมา 2,521 ล้านบาท

เมื่อพฤษภาคมประเทศไทยได้เข้ารับการตรวจ Full ICAO Coordinated Validation Mission ซึ่งระดับประสิทธิภาพของการนำมาตรฐาน ICAO มาใช้บังคับในประเทศ (Effective Implementation: EI) ของประเทศไทยเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 65.83 สูงกว่าค่ามาตรฐานที่ ICAO ได้กำหนดไว้ที่ร้อยละ 60.00 แสดงให้เห็นว่า มาตรฐานด้านความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนของประเทศไทยทัดเทียมกับมาตรฐานเฉลี่ยของประเทศสมาชิกอื่นๆ

ในปีที่ผ่านมารัฐบาลยังคงดำเนินโครงการที่ช่วยสนับสนุนการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินอย่างต่อเนื่อง ในฐานะที่อุตสาหกรรมการบินเป็นหนึ่งในกลุ่มอุตสาหกรรมแห่งอนาคต (New S-curve) เช่น โครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาขีดความสามารถของท่าอากาศยานในประเทศไทย แผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ พ.ศ. 2562 โครงการและมาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานและการซ่อมบำรุงอากาศยาน เป็นต้น

การคาดการณ์แนวโน้มการขนส่งทางอากาศของไทยในปี 2563 จากผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19



จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ได้ส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อการขนส่งทางอากาศทั่วโลก เช่นเดียวกับประเทศไทยที่การเดินทางทางอากาศระหว่างประเทศเริ่มได้รับผลกระทบตั้งแต่ปลายเดือนกุมภาพันธ์ โดยในเดือนเมษายน ได้มีการประกาศเรื่อง ห้ามอากาศยานทำการบินเข้าสู่ประเทศไทยชั่วคราว เพื่อห้ามอากาศยานขนส่งคนโดยสารทำการบินเข้ามายังท่าอากาศยานในประเทศไทยเป็นการชั่วคราว ส่งผลให้ในเดือนเมษายนผู้โดยสารและเที่ยวบินระหว่างประเทศลดลงอย่างต่อเนื่อง และเดือนมิถุนายนที่ได้รับผลกระทบรุนแรงที่สุดในรอบปี ส่วนการขนส่งทางอากาศภายในประเทศของไทยเริ่มมีผลกระทบตั้งแต่มีการออกพระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2563 ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินทั้งภายในและระหว่างประเทศลดลงต่ำสุดในเดือนเมษายนและกลับมาฟื้นตัวดีขึ้นหลังสายการบินกลับมาทำการบินในเดือนพฤษภาคม

กพท. จึงได้จัดทำประมาณการจำนวนผู้โดยสารโดยคำนึงถึงผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ไว้ 2 กรณี ได้แก่ กรณีผลกระทบระดับปานกลาง (Based Case Scenario) และกรณีผลกระทบระดับรุนแรง (Worst Case Scenario) โดยมีสมมติฐานว่า ปัจจัยที่กำหนดปริมาณผู้โดยสาร ได้แก่ จำนวนที่นั่งโดยสารที่สายการบินเสนอขาย ข้อจำกัดในการเดินทางเข้าประเทศ ความเชื่อมั่นของผู้โดยสารต่อสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 และผลกระทบจากมาตรการเว้นระยะห่างทางสังคม (Social Distancing) เป็นต้น รวมทั้งการคาดการณ์ของหน่วยงานระหว่างประเทศ เช่น ICAO สมาคมขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association - IATA) สภาสมาคมท่าอากาศยานระหว่างประเทศ (Airports Council International: ACI) ผลการประมาณการพบว่า กรณี Based Case Scenario จะมีผู้โดยสารทั้งสิ้น 65.59 ล้านคน ลดลงร้อยละ 60.26 จากปีที่ผ่านมา แบ่งเป็นจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 34.64 ล้านคน และผู้โดยสารภายในประเทศจำนวน 30.95 ล้านคน ในขณะที่กรณี Worst Case Scenario จะมีผู้โดยสารทั้งสิ้น 53.45 ล้านคน ลดลงร้อยละ 67.62 จากปีที่ผ่านมา แบ่งเป็นจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 27.09 ล้านคน และผู้โดยสารภายในประเทศจำนวน 26.35 ล้านคน

สารบัญ

บทสรุปผู้บริหาร	0
บทที่ 1 การเติบโตของอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย	1
ภาพรวมการขนส่งทางอากาศในประเทศไทย	1
สถานการณ์การเติบโตของอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย.....	4
1. ผู้ประกอบการและอากาศยานในประเทศไทย	4
2. ท่าอากาศยานที่ให้บริการสาธารณะในประเทศไทย.....	8
การวิเคราะห์ส่วนแบ่งทางการตลาดของการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศของสายการบินสัญชาติไทย	13
1. ส่วนแบ่งทางการตลาดเส้นทางบินภายในประเทศของสายการบินสัญชาติไทย	13
3. ส่วนแบ่งทางการตลาดของการให้บริการในเส้นทางบินระหว่างประเทศรายภูมิภาค.....	20
4. การวิเคราะห์ส่วนแบ่งทางการตลาดของการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศแยกสายเส้นทางบิน.....	26
อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน.....	30
1. อุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul - MRO).....	30
2. อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน (Original Equipment Manufacturer - OEM)	31
3. ใบรับรองโรงเรียนการบินและศูนย์ทดสอบภาษาผู้ประจำหน้าที่.....	32
4. เวชศาสตร์การบิน	33
5. ผู้ให้บริการการเดินทางอากาศของประเทศไทย	34
6. ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่.....	35
บทที่ 2 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินของไทยปี 2562	36
1. ภาพรวมการขนส่งทางอากาศของโลกปี 2562	36
2. การเติบโตของเศรษฐกิจโลก.....	39
3. การเติบโตของเศรษฐกิจไทย	41
3.1 ภาพรวมเศรษฐกิจไทย	41
3.2 ค่าจ้างแรงงาน	42
3.3 ราคาน้ำมัน	42
3.4 อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ.....	43

4. การเติบโตของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ.....	43
5. การขอรับการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมการบิน.....	45
5.1 ความยาก-ง่ายในการประกอบธุรกิจ.....	45
5.2 โครงการที่ได้รับการส่งเสริมจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน.....	45
6. การบินพลเรือนไทยได้รับมาตรฐานสากล.....	46
7. ด้านนโยบายของรัฐบาลและโครงการพัฒนาขีดความสามารถของท่าอากาศยาน.....	47
7.1 โครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาขีดความสามารถของท่าอากาศยานในประเทศไทย.....	47
7.2 แผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ พ.ศ. 2562.....	48
7.3 โครงการและมาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานและการซ่อมบำรุงอากาศยาน.....	48
บทที่ 3 การคาดการณ์แนวโน้มการขนส่งทางอากาศของไทยในปี 2563 จากผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19.....	49
1. ผลกระทบต่อการขนส่งทางอากาศของไทย.....	49
2. การคาดการณ์ผลกระทบจากมุมมองของหน่วยงานระหว่างประเทศด้านการบิน.....	50
3. การประมาณการผู้โดยสาร ปี 2563.....	51
ภาคผนวก.....	55
ปริมาณเที่ยวบินแบบประจำมีกำหนดรายเส้นทางบินแยกรายท่าอากาศยานของประเทศไทยในปี 2562.....	56
ดัชนี HHI และ สายการบินที่ให้บริการแยกรายเส้นทางบินภายในประเทศ.....	78
รายชื่อผู้ถือใบอนุญาตประกอบกิจการค้าขายทางอากาศ.....	83

สารบัญภาพ

ภาพที่ 1 สถิติจำนวนผู้โดยสารภาพรวมทั่วประเทศปี 2553 – 2562.....	1
ภาพที่ 2 สถิติการเติบโตของจำนวนเที่ยวบินภาพรวมปี 2553 – 2562.....	2
ภาพที่ 3 สถิติปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศภาพรวมปี 2552 – 2562.....	3
ภาพที่ 4 จำนวนผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน.....	4
ภาพที่ 5 จำนวนผู้ประกอบการที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการการบินอากาศ.....	5
ภาพที่ 6 จำนวนอากาศยานที่จดทะเบียนด้วยเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS).....	6
ภาพที่ 7 จำนวนและสัดส่วนอากาศยานเพื่อการพาณิชย์ที่จดทะเบียนเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS).....	6
ภาพที่ 8 จำนวนอากาศยานเบาพิเศษที่จดทะเบียน (U).....	7
ภาพที่ 9 จำนวนผู้ขอขึ้นทะเบียนผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน และผู้ได้รับหนังสือการขึ้นทะเบียนผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอกในประเทศไทย ระหว่างปี 2559 – 2562.....	7
ภาพที่ 10 จำนวนท่าอากาศยานที่ให้บริการเชิงพาณิชย์ในประเทศไทยและสัดส่วนจำนวนผู้ใช้บริการแยกตามสังกัดท่าอากาศยาน.....	8
ภาพที่ 11 ภาพรวมท่าอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินสูงสุด 10 อันดับและสัดส่วนการให้บริการ.....	9
ภาพที่ 12 ท่าอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินสูงสุด 10 อันดับแยกตามการเดินทางภายในประเทศและระหว่างประเทศ.....	10
ภาพที่ 13 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศแยกตามประเทศปลายทางมากที่สุด 10 อันดับแรก.....	11
ภาพที่ 14 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศแยกตามสายการบินแบบประจำมีกำหนดมากที่สุด 10 อันดับแรก.....	12
ภาพที่ 15 สัดส่วนการให้บริการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินภายในประเทศแบบประจำมีกำหนดแยกตามประเภทของสายการบิน.....	13
ภาพที่ 16 เปรียบเทียบค่าโดยสารสูงสุดและค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรต่อที่นั่งของสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินที่ให้บริการต้นทุนต่ำในกลุ่มเส้นทางบินภายในประเทศที่มีการแข่งขันสูง.....	16
ภาพที่ 17 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยค่าโดยสารสูงสุดและค่าเฉลี่ยค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรต่อที่นั่งของสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินที่ให้บริการต้นทุนต่ำในกลุ่มเส้นทางบินภายในประเทศที่มีการแข่งขันสูง.....	17
ภาพที่ 18 อัตราการเติบโตของจำนวนผู้โดยสาร ที่นั่งโดยสาร และราคาตัวโดยสารเฉลี่ย.....	18
ภาพที่ 19 ส่วนแบ่งทางการตลาดของสายการบินสัญชาติไทยที่ขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศแบบประจำมีกำหนด.....	19
ภาพที่ 20 สัดส่วนการให้บริการการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศแบบประจำมีกำหนดแยกตามประเภทของสายการบิน.....	19
ภาพที่ 21 ส่วนแบ่งจุดหมายของผู้โดยสารระหว่างประเทศในระดับภูมิภาคและประเทศ.....	20

ภาพที่ 22 สัดส่วนการให้บริการการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศแบบประจำมีกำหนด แยกตามสัญชาติของสายการบิน (สัญชาติไทยเปรียบเทียบกับชาติ)	20
ภาพที่ 23 สัดส่วนการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำมีกำหนดระหว่างประเทศแยกรายสัญชาติสายการบิน และ การจัดอันดับ 15 สายการบินที่มีสัดส่วนการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศมากที่สุด	21
ภาพที่ 24 ส่วนแบ่งทางการตลาดการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำมีกำหนดเส้นทางบินระหว่างประเทศไทยและ ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้	22
ภาพที่ 25 ส่วนแบ่งทางการตลาดการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศไทยและภูมิภาคเอเชีย ตะวันออกเฉียงเหนือแบบประจำมีกำหนด	22
ภาพที่ 26 ส่วนแบ่งทางการตลาดการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศไทยและภูมิภาคเอเชียใต้ แบบประจำมีกำหนด.....	23
ภาพที่ 27 ส่วนแบ่งทางการตลาดการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศไทยและภูมิภาคยุโรป แบบประจำมีกำหนด.....	23
ภาพที่ 28 ส่วนแบ่งทางการตลาดการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศไทยและภูมิภาคตะวันออกกลาง แบบประจำมีกำหนด.....	24
ภาพที่ 29 ส่วนแบ่งทางการตลาดการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศไทยและภูมิภาค ออสเตรเลียแบบประจำมีกำหนด	24
ภาพที่ 30 ส่วนแบ่งทางการตลาดการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศไทยและภูมิภาคแอฟริกา แบบประจำมีกำหนด.....	25
ภาพที่ 31 ส่วนแบ่งทางการตลาดและการจัดอันดับสายการบินที่ขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินจีนแบบประจำ มีกำหนด	26
ภาพที่ 32 ส่วนแบ่งทางการตลาดการขนส่งผู้โดยสารเส้นทางบินจีนแบ่งตามสัญชาติสายการบินและประเภท การให้บริการ	26
ภาพที่ 33 ส่วนแบ่งทางการตลาดและการจัดอันดับสายการบินที่ขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างชาติ อาเซียน.....	27
ภาพที่ 34 ส่วนแบ่งทางการตลาดการขนส่งผู้โดยสารเส้นทางบินระหว่างชาติอาเซียนแบ่งตามสัญชาติสายการบิน และประเภทการให้บริการ	27
ภาพที่ 35 ส่วนแบ่งทางการตลาดและการจัดอันดับสายการบินที่ขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินญี่ปุ่น แบบประจำมีกำหนด.....	28
ภาพที่ 36 ส่วนแบ่งทางการตลาดการขนส่งผู้โดยสารเส้นทางบินญี่ปุ่นแบบประจำมีกำหนดแบ่งตามสัญชาติ สายการบินและประเภทการให้บริการ.....	28
ภาพที่ 37 ส่วนแบ่งทางการตลาดและการจัดอันดับสายการบินที่ขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินอินเดีย แบบประจำมีกำหนด.....	29
ภาพที่ 38 ส่วนแบ่งทางการตลาดการขนส่งผู้โดยสารเส้นทางบินอินเดียแบบประจำมีกำหนดแบ่งตามสัญชาติ สายการบินและประเภทการให้บริการ.....	29

ภาพที่ 39 ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ปี 2562	30
ภาพที่ 40 การออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	35
ภาพที่ 41 ภาพรวมการขนส่งทางอากาศทั่วโลกปี 2562	36
ภาพที่ 42 ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทั่วโลกและการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1995 -2045 (พ.ศ. 2538 – 2588).....	38
ภาพที่ 43 ค่าจ้างแรงงาน (Nominal wage) ในกลุ่มประเทศอาเซียนและจีน	42
ภาพที่ 44 ภาพรวมราคาน้ำมันอากาศยานปี 2561 - 2562.....	42
ภาพที่ 45 อัตราแลกเปลี่ยนเงินดอลลาร์สหรัฐต่อเงินบาทปี 2561 - 2562.....	43
ภาพที่ 46 จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศไทยและจีน และผู้โดยสารระหว่างประเทศไทยและอินเดีย	44
ภาพที่ 47 ผล Effective Implementation เปรียบเทียบของไทยและค่าเฉลี่ยทั่วโลก.....	46
ภาพที่ 48 สถิติการขนส่งทางอากาศเดือนมกราคม-เมษายน เปรียบเทียบปี 2562 และ 2563.....	49
ภาพที่ 49 การคาดการณ์ผลกระทบจากมุมมองของหน่วยงานระหว่างประเทศด้านการบิน.....	50
ภาพที่ 50 ประมาณการผู้โดยสารระหว่างประเทศของไทยปี 2563.....	52
ภาพที่ 51 ประมาณการผู้โดยสารภายในประเทศของไทย ปี 2563	53
ภาพที่ 52 ประมาณการผู้โดยสารทั้งหมดของไทยปี2563	54

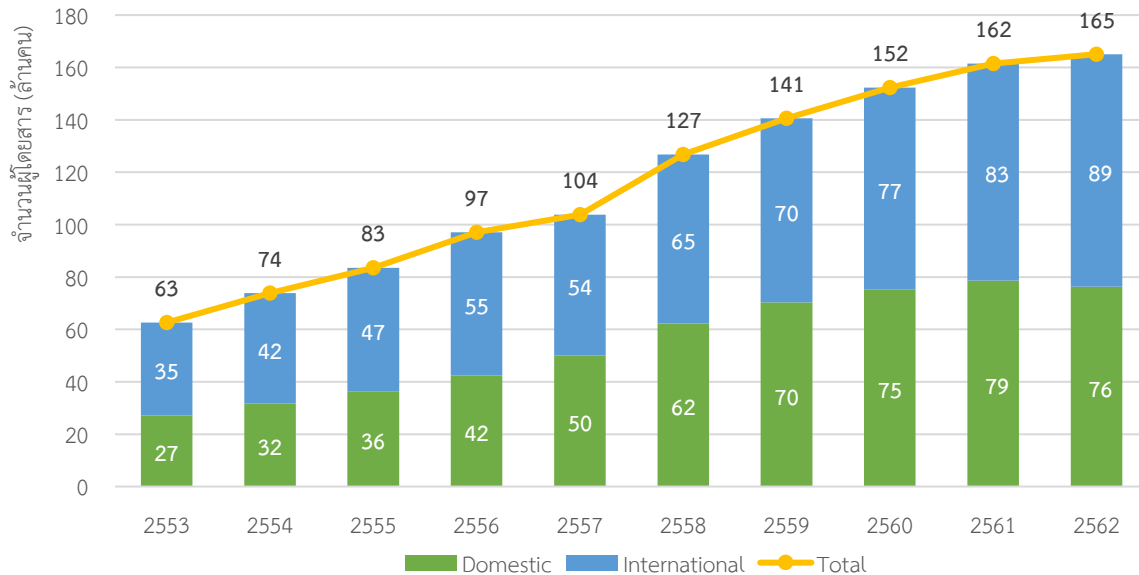
สารบัญตาราง

ตารางที่ 1 ข้อมูลจำนวนเส้นทางบินภายในประเทศตามลักษณะการแข่งขันของตลาด	14
ตารางที่ 2 ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการตามพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 ตั้งแต่ปี 2535 - 2562.....	31
ตารางที่ 3 จำนวนใบรับรองโรงเรียนการบินและศูนย์ทดสอบภาษาผู้ประจำหน้าที่.....	32
ตารางที่ 4 โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่ได้รับการแต่งตั้งจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	33
ตารางที่ 5 ผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศไทยที่ได้รับใบรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	34
ตารางที่ 6 อัตราการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศปี 2561 - 2562.....	39
ตารางที่ 7 ข้อมูลเศรษฐกิจไทยปี 2561 - 2562	41
ตารางที่ 8 สถิตินักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าประเทศไทย ปี 2561-2562.....	43
ตารางที่ 9 สถิติโครงการอุตสาหกรรมการบินขึ้นอนุมัติระหว่างปี 2558 - 2562.....	45
ตารางที่ 10 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานที่สำคัญ.....	47
ตารางที่ 11 ประมาณการผู้โดยสารระหว่างประเทศของไทยปี 2563.....	52
ตารางที่ 12 ประมาณการผู้โดยสารภายในประเทศของไทยปี 2563.....	53
ตารางที่ 13 ประมาณการผู้โดยสารภาพรวมของประเทศไทยปี 2563.....	54

บทที่ 1 การเติบโตของอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย

ภาพรวมการขนส่งทางอากาศในประเทศไทย

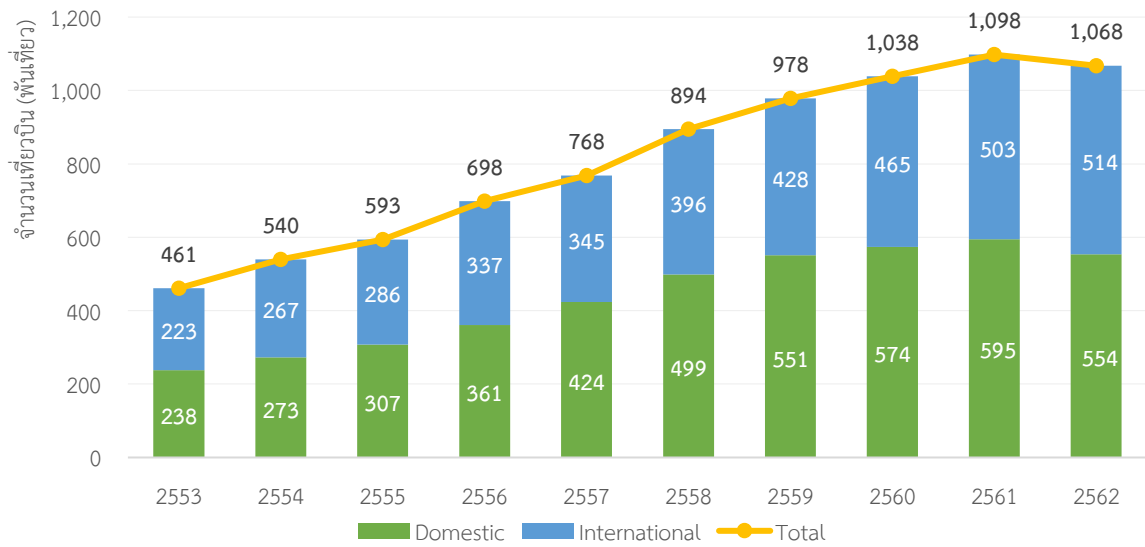
ภาพที่ 1 สถิติจำนวนผู้โดยสารภาพรวมทั่วประเทศปี 2553 – 2562



ที่มา : กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิศวะห์โยย กองเศรษฐกัการบิน สำนัการการบินพลเรื่อแห่งประเทศไทย

จากสถิติจำนวนผู้โดยสารภาพรวมทั่วประเทศในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา (ปี 2553 – 2562) พบว่าประเทศไทยยังคงมีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปีตั้งแต่ปี 2553 โดยอัตราการเติบโตเฉลี่ย (Compound Annual Growth Rate: CAGR) ตั้งแต่ปี 2553 – 2562 ของผู้โดยสารทั้งหมดคิดเป็นร้อยละ 11.38 ต่อปี แบ่งเป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 10.77 ต่อปี และอัตราการเติบโตของผู้โดยสารภายในประเทศเฉลี่ยร้อยละ 12.13 ต่อปี อย่างไรก็ตามในช่วง ปี 2559 เป็นต้นมา พบว่าการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารมีการเติบโตในอัตราที่ลดลง โดยเฉพาะใน ปี 2562 ที่ผ่านมามีจำนวนผู้โดยสารทั้งสิ้น 165 ล้านคน แบ่งออกเป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 88.82 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.16 จากปี 2561 ส่วนผู้โดยสารภายในประเทศจำนวน 76.25 ล้าน ลดลงร้อยละ 3.02 จากปีที่ผ่านมา ซึ่งถือเป็นการลดลงของผู้โดยสารภายในประเทศครั้งแรกในรอบ 10 ปี และเมื่อพิจารณาสัดส่วนจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศและระหว่างประเทศ พบว่าในปี 2562 นี้มีสัดส่วนผู้โดยสารภายในประเทศคิดเป็นร้อยละ 46.19 และผู้โดยสารระหว่างประเทศคิดเป็นร้อยละ 53.81

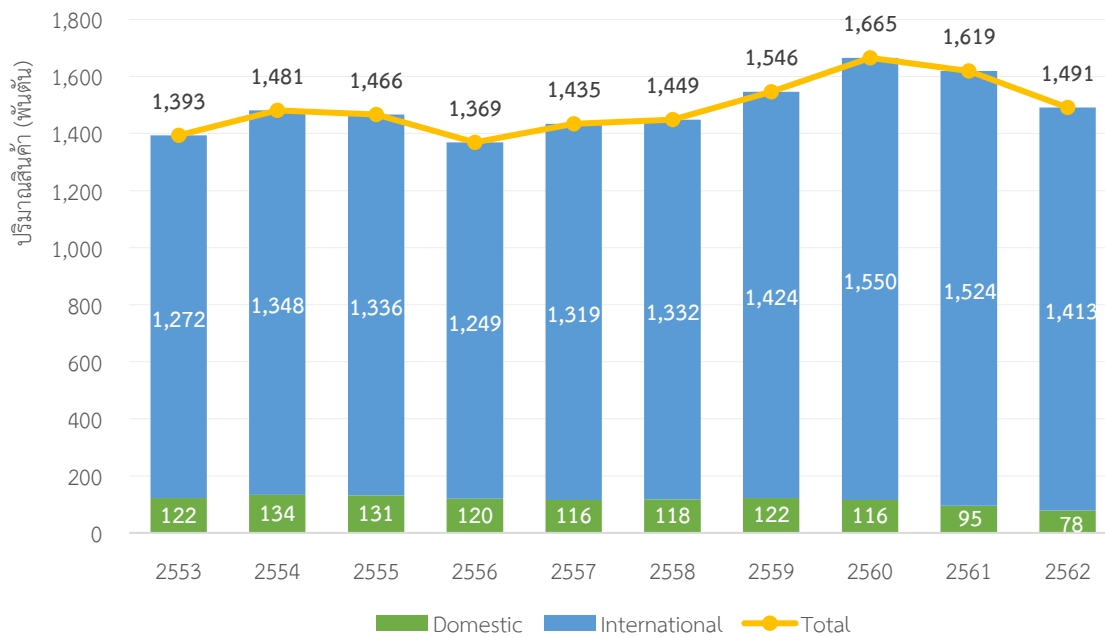
ภาพที่ 2 สถิติการเติบโตของจำนวนเที่ยวบินภาพรวมปี 2553 – 2562



ที่มา : กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดย กองเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

จากภาพที่ 2 สถิติการเติบโตของจำนวนเที่ยวบินรวมของประเทศไทยในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา (ปี 2553 – 2562) พบว่า มีอัตราการเติบโตของเที่ยวบินทั้งหมดเพิ่มขึ้นเฉลี่ย (CAGR) ร้อยละ 9.83 ต่อปี แบ่งเป็นเป็นการเติบโตของเที่ยวบินระหว่างประเทศร้อยละ 9.72 ต่อปี และเที่ยวบินภายในประเทศร้อยละ 9.78 ต่อปี ซึ่งการเพิ่มขึ้นของเที่ยวบินมีความสอดคล้องกับการเติบโตของจำนวนผู้โดยสาร โดยในปี 2562 มีจำนวนเที่ยวบินรวม 1.06 ล้านเที่ยวบิน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 2.72 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า เนื่องจากการลดลงของจำนวนเที่ยวบินในประเทศเหลือเพียง 553,876 เที่ยวบิน หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ 6.89 จากปีที่ผ่านมา ทั้งนี้เป็นผลมาจากการที่สายการบินต้นทุนต่ำมีการเปลี่ยนแปลงลักษณะการให้บริการโดยนำอากาศยานที่ใช้ทำการบินเส้นทางภายในประเทศไปทำการบินเส้นทางระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น ส่งผลให้เที่ยวบินระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นเป็น 513,952 เที่ยวบิน หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 2.18 จากปีที่ผ่านมา

ภาพที่ 3 สถิติปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศภาพรวมปี 2552 – 2562



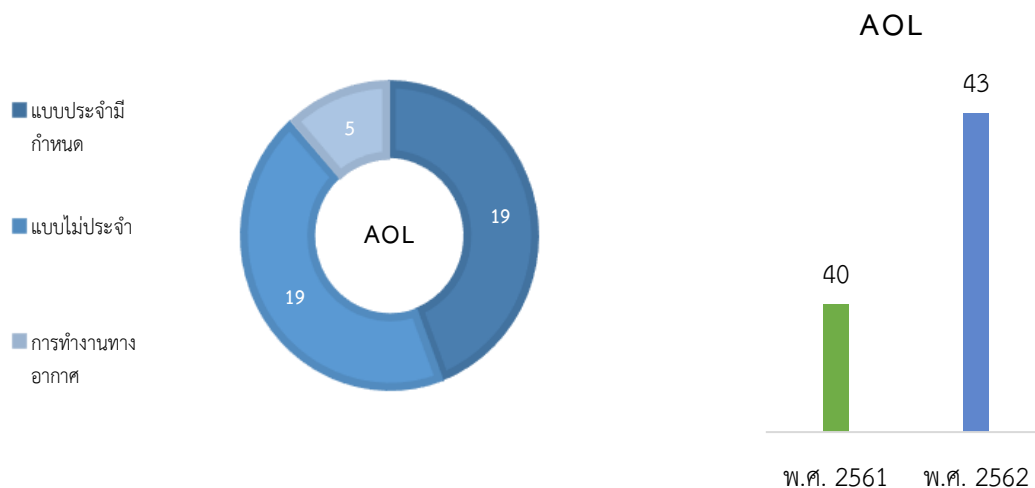
ที่มา : กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดย กองเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

จากภาพที่ 3 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศภาพรวมของประเทศไทยในระหว่าง 10 ปีที่ผ่านมา (ปี 2553 – 2562) พบว่า การเติบโตของการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศไทยยังคงมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องโดยมีอัตราการเติบโตของปริมาณการขนส่งสินค้าเฉลี่ย (CAGR) ร้อยละ 0.76 ต่อปี ส่วนใหญ่เป็นการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งในปี 2562 มีปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจำนวน 1.41 ล้านตัน ลดลงจากปีที่ผ่านมาคิดเป็นร้อยละ 7.30 เช่นเดียวกับปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศลดลงเหลือเพียง 77,828 ตัน หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ 17.97 จากปีที่ผ่านมา ทั้งนี้การลดลงของปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศเป็นไปตามจำนวนเที่ยวบินภายในประเทศที่ลดลงขณะที่สภาวะเศรษฐกิจโลกและการแข็งค่าของเงินบาทก็ส่งผลโดยตรงต่อการปริมาณการส่งออกสินค้าระหว่างประเทศทำให้ในภาพรวมปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศในปี 2562 มีปริมาณลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

สถานการณ์การเติบโตของอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย

1. ผู้ประกอบการและอากาศยานในประเทศไทย

ภาพที่ 4 จำนวนผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน



ที่มา : ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2562

ผู้ถือใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน (Air Operator License: AOL) ในปี 2562 มีจำนวนทั้งสิ้น 43 ราย ประกอบด้วย ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์แบบประจําที่มีกำหนด¹ 19 ราย แบบไม่ประจํา² 19 ราย และการทำงานทางอากาศ³ 5 ราย โดยมีผู้ประกอบการรายใหม่เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาจำนวน 5 ราย โดยจำแนกเป็น

- (1) ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์แบบประจําที่มีกำหนด 2 ราย
 - บริษัท เจ็ทเอเชีย แอร์เวย์ จำกัด
 - บริษัท ไทย เอ็กซ์เพรส แอร์ จำกัด
- (2) ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์แบบไม่ประจํา 1 ราย
 - บริษัท ไทย ซัมเมอร์ แอร์เวย์ จำกัด
- (3) ผู้ประกอบการการทำงานทางอากาศ 2 ราย
 - บริษัท แอ็ก โกลบอล จำกัด
 - บริษัท อวานติ แอร์ ชาร์เตอร์ จำกัด

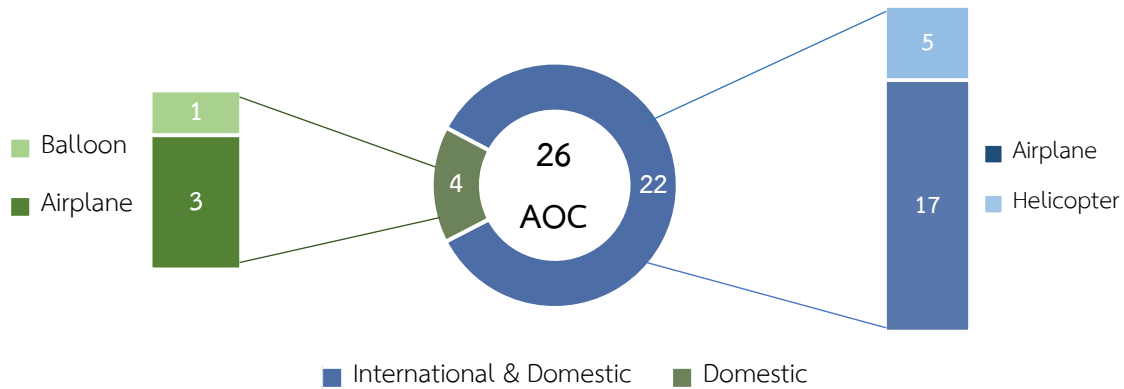
และมีผู้ประกอบการที่ใบอนุญาตหมดอายุและหยุดให้บริการเมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมาจำนวน 2 ราย

¹ “การขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์แบบประจําที่มีกำหนด” หมายความว่า การขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ที่ให้บริการแก่สาธารณชนเป็นการทั่วไปตามตารางบินที่ประกาศกำหนดไว้แน่นอนหรือทำการบินสม่ำเสมอจนเป็นที่จดจำได้

² “การขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์แบบไม่ประจํา” หมายความว่า การขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ที่ไม่ใช่การขนส่งทางอากาศแบบประจําที่มีกำหนด

³ “การทำงานทางอากาศ” หมายความว่า การปฏิบัติการของอากาศยานเพื่อการบริการอย่างใดอย่างหนึ่งเป็นการเฉพาะ เช่น การเกษตร การก่อสร้าง การถ่ายภาพ การสำรวจ การสังเกตการณ์ การลาดตระเวน การบินทดสอบ การโฆษณาโดยใช้อากาศยาน หรือการลากเครื่องร่อนหรือลากป้ายโฆษณา เพื่อบำเหน็จทางการค้า

ภาพที่ 5 จำนวนผู้ประกอบการที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการการบินอากาศ

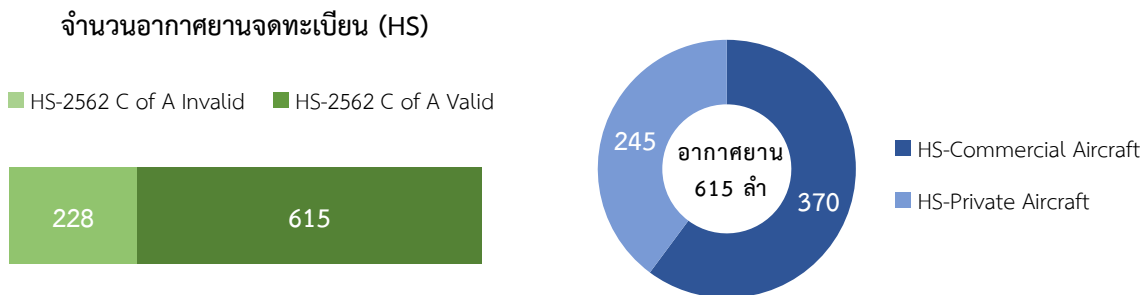


ที่มา : ฝ่ายมาตรฐานปฏิบัติการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2562

เมื่อพิจารณาเฉพาะผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์⁴ ในประเทศไทยพบว่า มีจำนวนผู้ประกอบการที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการการบินอากาศ (Air Operator Certificate: AOC) ทั้งหมด 26 ราย แบ่งออกเป็นผู้ประกอบการที่ให้บริการในเส้นทางระหว่างประเทศและภายในประเทศจำนวน 22 ราย แบ่งเป็นการให้บริการโดยอากาศยานปีกแข็งจำนวน 17 ราย และเฮลิคอปเตอร์จำนวน 5 ราย และมีผู้ประกอบการที่ให้บริการเฉพาะเส้นทางภายในประเทศจำนวน 4 ราย แบ่งออกเป็นอากาศยานปีกแข็งจำนวน 3 ราย และบอลลูนจำนวน 1 ราย

⁴ “การขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์” หมายความว่า การปฏิบัติการของอากาศยานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งโดยสาร สินค้า หรือไปรษณีย์ภัณฑ์ เพื่อจำหน่ายการค้า

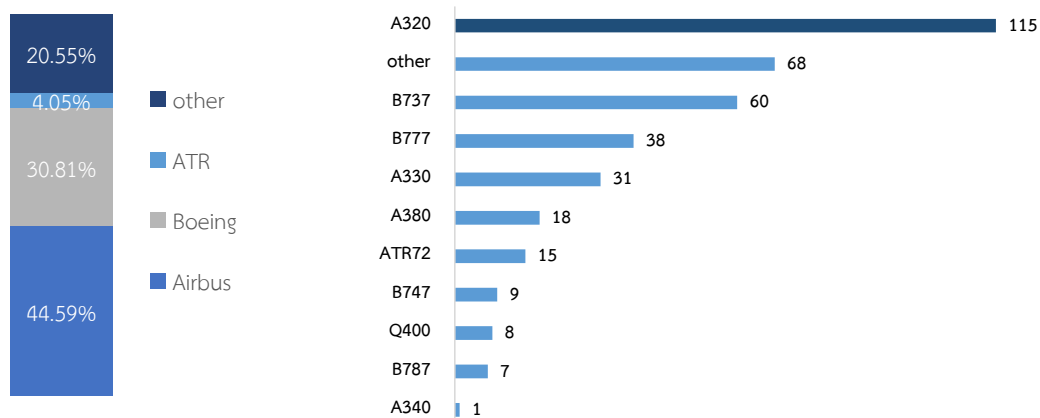
ภาพที่ 6 จำนวนอากาศยานที่จดทะเบียนด้วยเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS)



ที่มา : ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2562

จำนวนอากาศยานที่จดทะเบียนด้วยเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS) ปี 2563 มีจำนวนทั้งหมด 843 ลำ เป็นอากาศยานที่มีความสมควรเดินอากาศจำนวน 615 ลำ คิดเป็นร้อยละ 75.97 ของอากาศยานที่จดทะเบียนทั้งหมด ในจำนวนนี้เป็นอากาศยานเพื่อการพาณิชย์มากที่สุดถึง 370 ลำ มีสัดส่วนร้อยละ 60.16 ของอากาศยานที่สมควรเดินอากาศทั้งหมด โดยอากาศยานเพื่อการพาณิชย์สามารถแบ่งประเภทเป็นอากาศยานที่ใช้ขนส่งผู้โดยสารและสินค้าแบบประจำมีกำหนด 305 ลำ ขนส่งผู้โดยสารและสินค้าแบบไม่ประจำ 56 ลำ และใช้เพื่อการพาณิชย์อื่น 9 ลำ

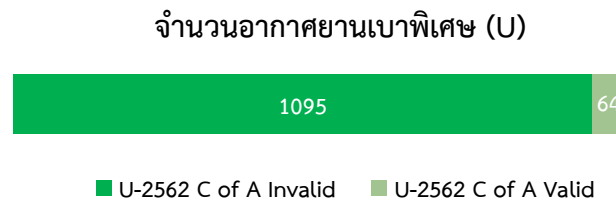
ภาพที่ 7 จำนวนและสัดส่วนอากาศยานเพื่อการพาณิชย์ที่จดทะเบียนเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS)



ที่มา : ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2562

อากาศยานเพื่อการพาณิชย์ที่จดทะเบียนและได้รับการรับรองความสมควรเดินอากาศในประเทศไทย ร้อยละ 75.41 เป็นอากาศยานที่ผลิตโดยบริษัท แอร์บัส จำกัด และบริษัท โบอิง จำกัด โดยอากาศยานของบริษัท แอร์บัส จำกัด มีจำนวน 165 ลำ คิดเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 44.59 ของอากาศยานทั้งหมด อากาศยานแบบ A320 เป็นแบบอากาศยานที่ได้รับความนิยมมากที่สุดถึง 115 ลำ ซึ่งใช้ในสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airlines) เป็นส่วนใหญ่ และสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ (Full Service Airlines) บางสายการบิน เช่น สายการบินไทยแอร์เอเชีย สายการบินไทยเวียดเจ็ท สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส และสายการบินไทยสมายล์ เป็นต้น ส่วนอากาศยานที่ผลิตโดยบริษัท โบอิง จำกัด มีจำนวน 114 ลำ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 30.81 ของอากาศยานทั้งหมด ในจำนวนนี้อากาศยานแบบ B737 ได้รับความนิยมมากที่สุด จำนวน 60 ลำ ซึ่งนิยมใช้ในสายการบินต้นทุนต่ำ ได้แก่ สายการบินไทยโลว์คอสต์แอร์ และสายการบินนกแอร์

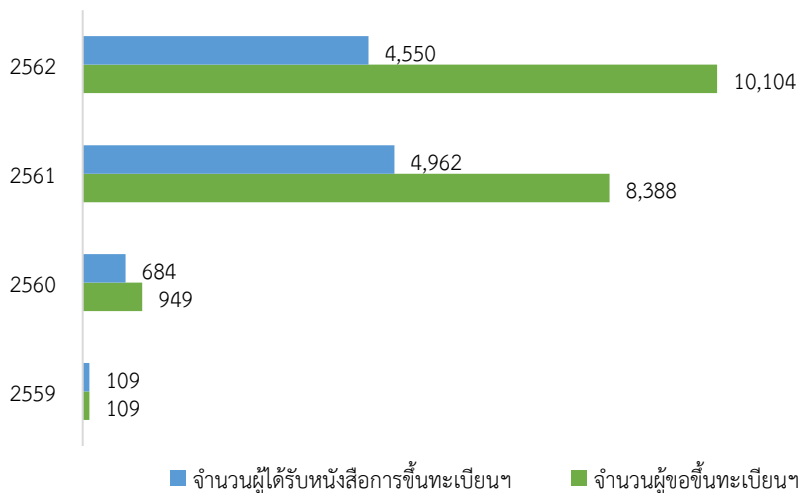
ภาพที่ 8 จำนวนอากาศยานเบาพิเศษที่จดทะเบียน (U)



ที่มา : ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2562

อากาศยานเบาพิเศษ⁵ ที่ทำการจดทะเบียนกับ กพท. มีจำนวนทั้งสิ้น 1,159 ลำ เป็นอากาศยานเบาพิเศษที่ได้รับใบสำคัญสมควรเดินอากาศ จำนวน 64 ลำ

ภาพที่ 9 จำนวนผู้ขอขึ้นทะเบียนผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน และผู้ได้รับหนังสือการขึ้นทะเบียนผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอกในประเทศไทย ระหว่าง ปี 2559 – 2562



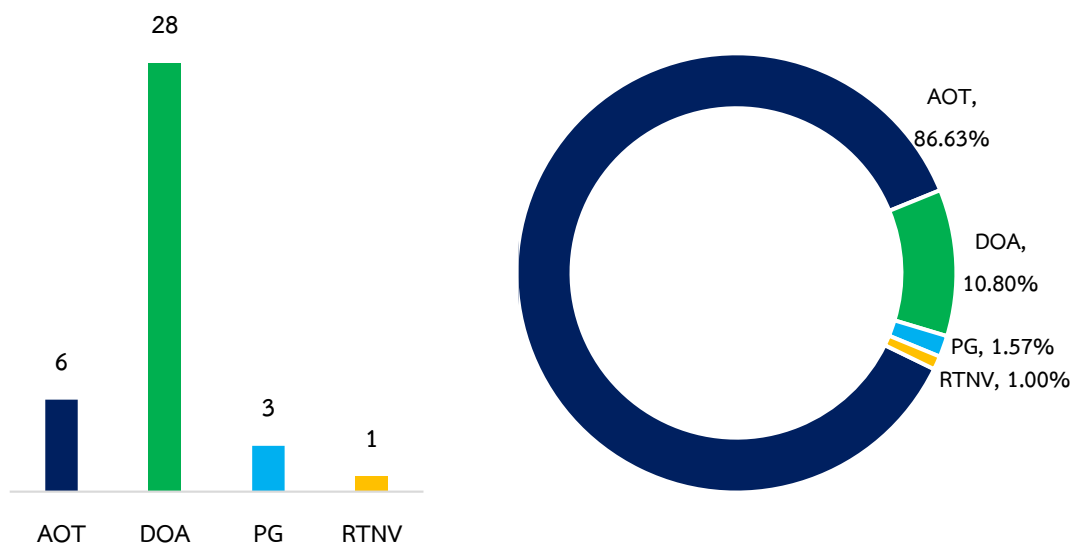
ที่มา : ฝ่ายกำกับกิจการการบินพลเรือน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2562

ในปี 2562 มีผู้ยื่นขอขึ้นทะเบียนผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินจำนวน 10,104 ราย เพิ่มขึ้นจากปี 2561 ร้อยละ 20.46 และมีจำนวนผู้ที่ได้รับหนังสือการขึ้นทะเบียนฯ ในปี 2562 จำนวน 4,550 ราย เป็นสัดส่วนใกล้เคียงกับปี 2561 เมื่อพิจารณาจากสถิติดังกล่าวแสดงให้เห็นว่า ประเทศไทยยังคงมีความต้องการทำการบินด้วยอากาศยานไร้คนขับเป็นจำนวนมากขึ้นทุกปี แต่ผู้ที่ประสงค์จะยื่นขอขึ้นทะเบียนฯ ยังขาดความเข้าใจเกี่ยวกับการเตรียมเอกสารและหลักฐานทำให้ระบบทำการปฏิเสธคำขอ ส่งผลให้ผู้ที่ได้รับหนังสือการขึ้นทะเบียนฯ ในปี 2562 มีจำนวนลดลงร้อยละ 8.30

⁵ “อากาศยานเบาพิเศษ” หมายความว่า อากาศยานหนักกว่าอากาศซึ่งได้รับแรงยกในการบินส่วนใหญ่จากแรงพลวัตของอากาศและมีน้ำหนักสูงสุดเมื่อบินขึ้นตามที่ระบุในคู่มือการบินไม่เกิน 500 กิโลกรัม

2. ท่าอากาศยานที่ให้บริการสาธารณะในประเทศไทย

ภาพที่ 10 จำนวนท่าอากาศยานที่ให้บริการเชิงพาณิชย์ในประเทศไทยและสัดส่วนจำนวนผู้ใช้บริการแยกตามสังกัดท่าอากาศยาน



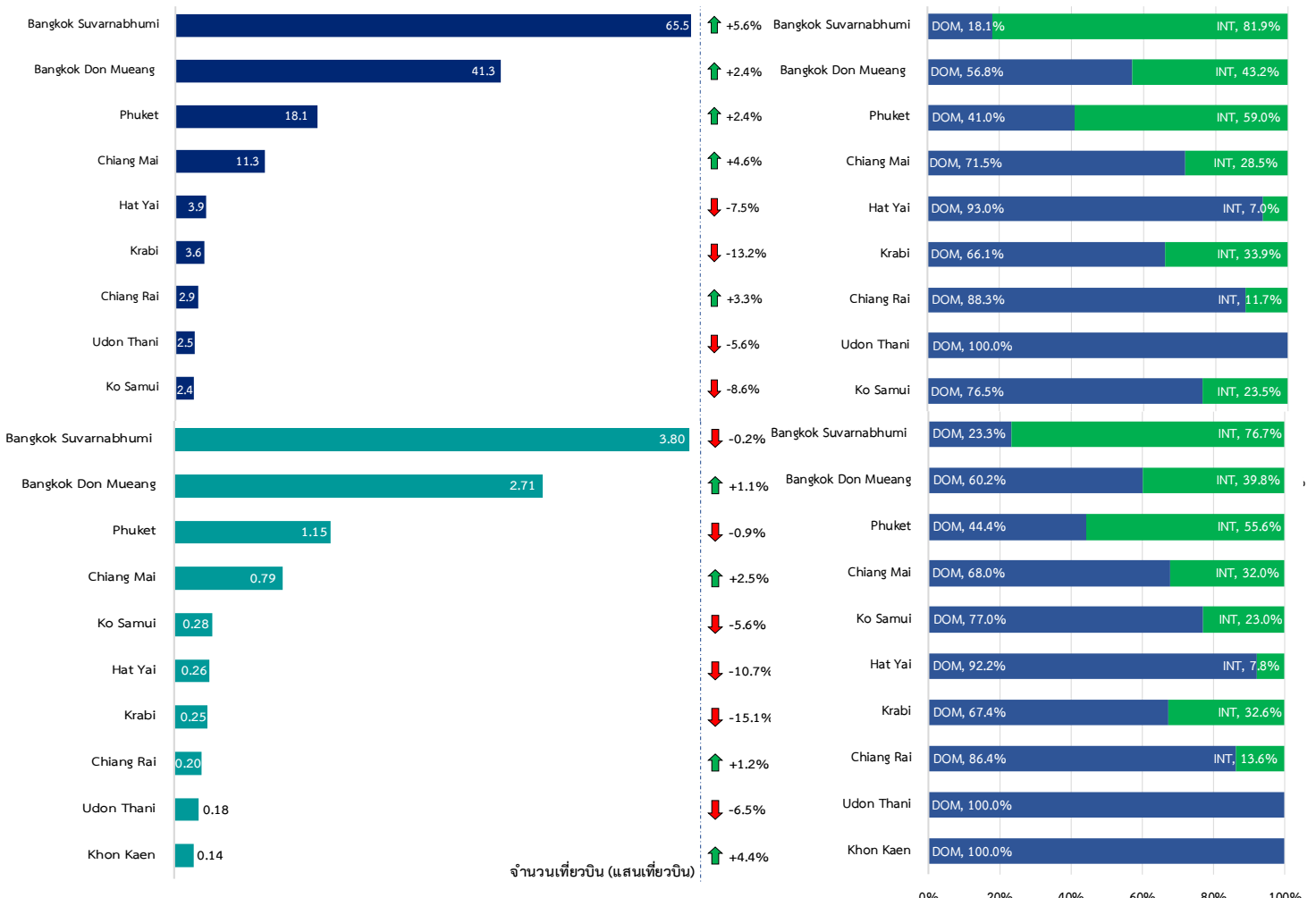
ที่มา : กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดย กองเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ประเทศไทยมีท่าอากาศยานที่ให้บริการสาธารณะจำนวนทั้งสิ้น 38 แห่ง แต่มีเที่ยวบินเชิงพาณิชย์ใช้บริการเพียง 33 แห่ง แบ่งออกเป็นท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ

- กรมท่าอากาศยานจำนวน 28 แห่ง
- บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน 6 แห่ง
- บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวน 3 แห่ง
- กองทัพเรือ จำนวน 1 แห่ง

โดยเมื่อพิจารณาจำนวนผู้โดยสารแยกรายท่าอากาศยาน พบว่า ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีสัดส่วนผู้โดยสารมากที่สุดถึงร้อยละ 86.63 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด รองลงมาคือ ท่าอากาศยานสังกัดกรมท่าอากาศยาน มีจำนวนผู้โดยสารคิดเป็นร้อยละ 10.80 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด ส่วนท่าอากาศยานสังกัดบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) คิดเป็นร้อยละ 1.57 และท่าอากาศยานสังกัดกองทัพเรือ คิดเป็นร้อยละ 1 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด

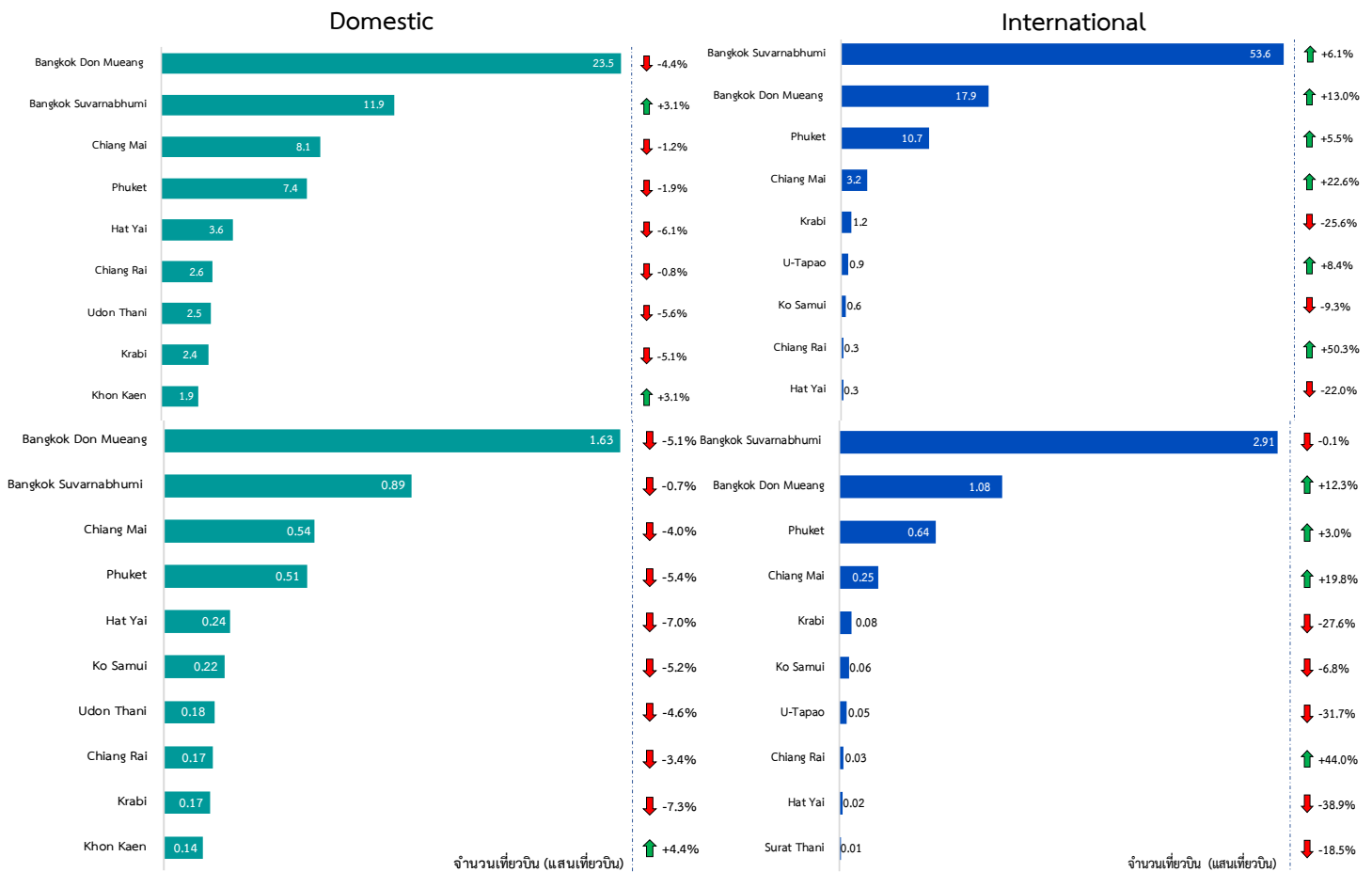
ภาพที่ 11 ภาพรวมท่าอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินสูงสุด 10 อันดับและสัดส่วนการให้บริการ



ที่มา : กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดย กองเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

เมื่อพิจารณาท่าอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินมากที่สุด 10 อันดับแรก พบว่าในปี 2562 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินรวมมากที่สุด โดยมีผู้โดยสารจำนวน 65.5 ล้านคน คิดเป็นอัตราการเติบโตร้อยละ 5.57 จากปีที่ผ่านมา และมีจำนวนเที่ยวบิน 379,511 เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 0.20 จากปีที่ผ่านมา รองลงมา ได้แก่ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานภูเก็ต ตามลำดับ ซึ่งจากสถิติ พบว่า ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานกระบี่ ท่าอากาศยานอุดรธานี และท่าอากาศยานสมุย มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินลดลง โดยเฉพาะเที่ยวบินระหว่างประเทศ ขณะที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานเชียงราย และท่าอากาศยานขอนแก่น มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินเพิ่มขึ้นเนื่องจากสายการบินทำการบินข้ามภาคเพิ่มมากขึ้น

ภาพที่ 12 ท่าอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินสูงสุด 10 อันดับแยกตามการเดินทางภายในประเทศและระหว่างประเทศ



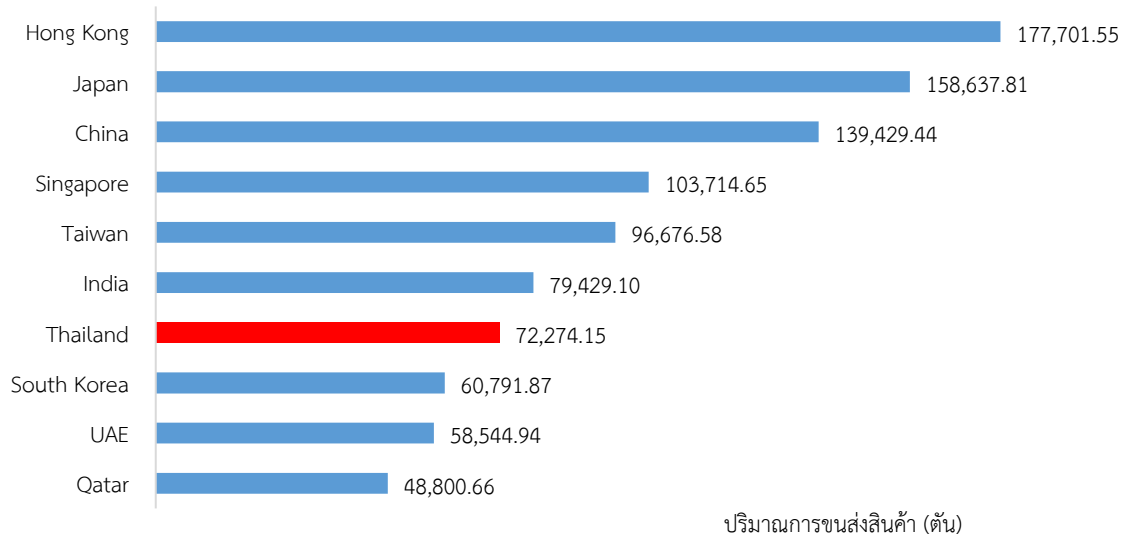
ที่มา : กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดย กองเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

เมื่อพิจารณาท่าอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินมากที่สุด 10 อันดับแรก แยกตามการเดินทางภายในประเทศและระหว่างประเทศ พบว่า ในปี 2562 ท่าอากาศยานดอนเมืองมีจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศมากที่สุดจำนวน 23.5 ล้านคน มีการเติบโตลดลงร้อยละ 4.39 จากปีที่ผ่านมา และมีปริมาณเที่ยวบินภายในประเทศมากที่สุดจำนวน 1,633,365 เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 5.11 จากปีที่ผ่านมา การลดลงของผู้โดยสารและเที่ยวบินภายในประเทศอาจมีสาเหตุมาจากสายการบินต้นทุนต่ำนำอากาศยานมาให้บริการเส้นทางบินระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น เห็นได้จากจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินระหว่างประเทศของท่าอากาศยานดอนเมืองเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 13 และ 12.34 ตามลำดับ

ถ้าหากพิจารณาอัตราการขยายตัวของจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินในปีที่ผ่านมา พบว่า ท่าอากาศยานขอนแก่น และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีอัตราการขยายตัวของจำนวนผู้โดยสารสูงสุดของเส้นทางบินภายในประเทศ แต่เมื่อพิจารณาปริมาณเที่ยวบินภายในประเทศ พบว่า ท่าอากาศยานขอนแก่น เป็นท่าอากาศยานที่มีอัตราการเจริญเติบโตมากที่สุด เนื่องจากสายการบินทำการบินเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคมากขึ้น สำหรับเส้นทางบินระหว่างประเทศเมื่อพิจารณาการเจริญเติบโตทั้งด้านปริมาณผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินแล้ว พบว่า ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย เป็นท่าอากาศยานที่มีการเจริญเติบโตมากที่สุด

โดยคิดเป็นร้อยละ 50.3 และร้อยละ 44 ตามลำดับ เนื่องจากสายการบินไทยแอร์เอเชียได้ใช้ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงรายเป็นฐานปฏิบัติการบินเพิ่มเติม ประกอบกับมีการขยายเส้นทางบินของสายการบินไปยังประเทศจีน และฮ่องกง ของสายการบินสัญชาติไทยและสายการบินต่างชาติ

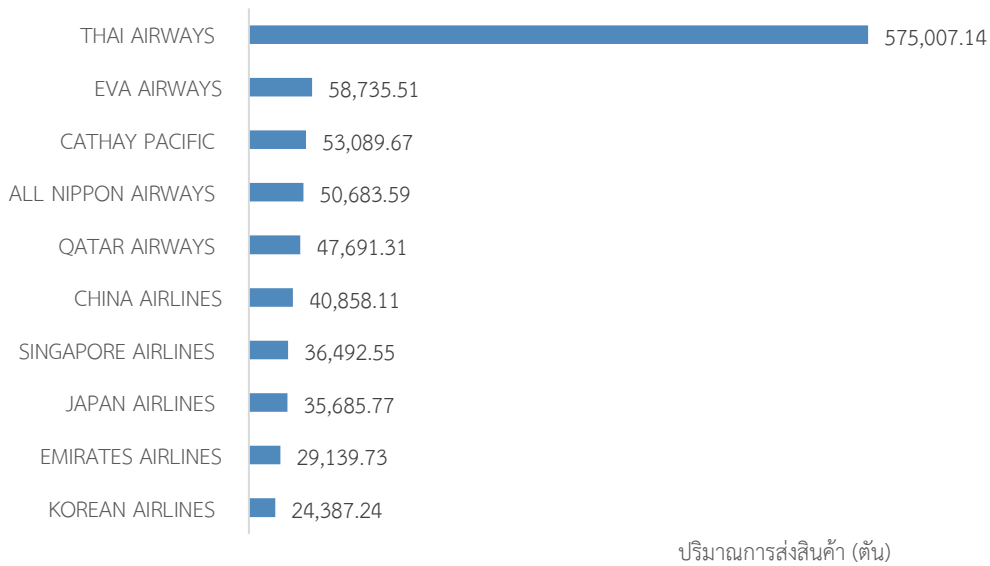
ภาพที่ 13 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศแยกตามประเทศปลายทางมากที่สุด 10 อันดับแรก



ที่มา : กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดย กองเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ประเทศปลายทางที่มีการขนส่งสินค้าทางอากาศด้วยเที่ยวบินแบบประจำมีกำหนดจากไทยมากที่สุด 10 อันดับแรกคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 67.43 จากปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด โดยฮ่องกงเป็นปลายทางที่มีการขนส่งสินค้าทางอากาศจากไทยสูงที่สุดในปริมาณ 177,701.55 ตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 12.03 จากปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด รองลงมาได้แก่ญี่ปุ่นมีปริมาณการขนส่งสินค้า 158,637.81 ตันหรือคิดเป็นร้อยละ 10.74 และลำดับที่สามได้แก่การขนส่งสินค้าระหว่างไทยและจีนมีปริมาณการขนส่งสินค้า 139,429.44 ตันหรือคิดเป็นร้อยละ 9.44 โดยการขนส่งสินค้าภายในประเทศไทยอยู่ในลำดับที่ 7 มีปริมาณ 72,274.15 ตัน คิดเป็นร้อยละ 4.89 จากปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดของไทย

ภาพที่ 14 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศแยกตามสายการบินแบบประจำมีกำหนดมากที่สุด 10 อันดับแรก



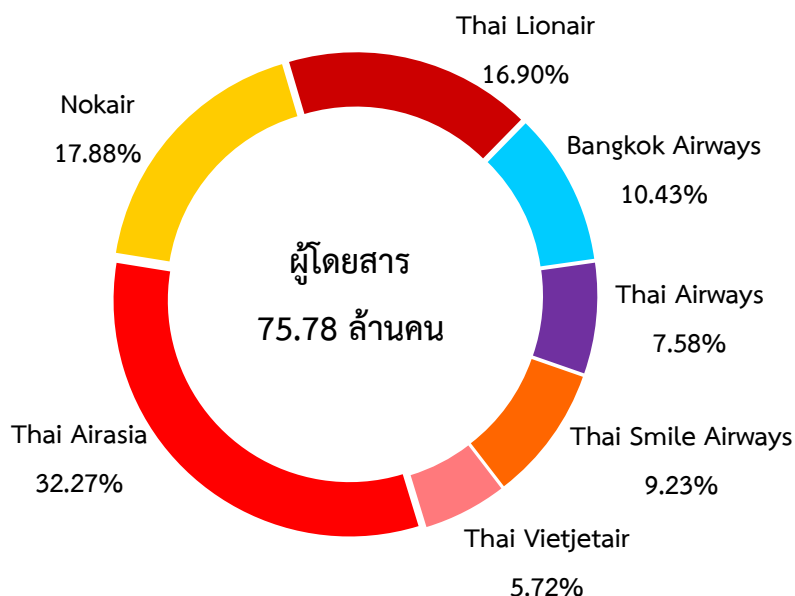
ที่มา : กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดย กองเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

เมื่อพิจารณาปริมาณการขนส่งสินค้าแยกตามสายการบินแบบประจำมีกำหนดที่มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศมากที่สุด 10 อันดับแรก พบว่าเป็นการรับขนโดยสายการบินที่ให้บริการรับขนผู้โดยสารและสินค้า คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 64.43 จากปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศทั้งหมด ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยส่วนใหญ่เป็นการขนส่งไปพร้อมกับเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสาร และเมื่อพิจารณาเป็นรายสายการบินพบว่า การบินไทยมีปริมาณการขนส่งสินค้ามากที่สุด 575,007.14 ตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 38.92 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศทั้งหมด ซึ่งเป็นปริมาณที่สูงกว่าปริมาณการรับขนของสายการบินในลำดับถัดไปอย่างชัดเจน รองลงมาได้แก่สายการบินอีวีเอ แอร์ 58,735.51 ตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 3.98 และสายการบินคาเธ่ย์แปซิฟิค 53,089.67 ตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 3.59 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด

การวิเคราะห์ส่วนแบ่งทางการตลาดของการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศของสายการบินสัญชาติไทย

1. ส่วนแบ่งทางการตลาดเส้นทางบินภายในประเทศของสายการบินสัญชาติไทย

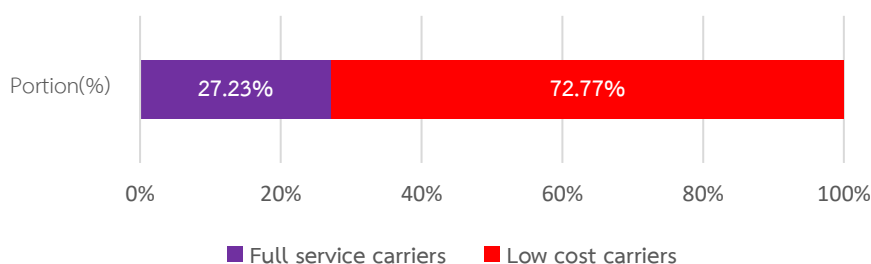
ภาพที่ 15 ส่วนแบ่งทางการตลาดของสายการบินสัญชาติไทยที่ขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินภายในประเทศแบบประจำมีกำหนด



ที่มา : กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดย กองเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ปี 2562 สายการบินสัญชาติไทยที่มีการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินแบบประจำมีกำหนดมากที่สุด ได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชียมีการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศจำนวน 24.45 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 32.27 รองลงมาได้แก่ สายการบินนกแอร์ที่มีการขนส่งผู้โดยสารจำนวน 13.55 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 17.88 และสายการบินไทยไลอ้อนแอร์ที่มีการขนส่งผู้โดยสารจำนวน 12.81 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 16.90 ขณะที่สายการบินไทยเว็ทเจ็ทแอร์เป็นสายการบินที่มีการขนส่งผู้โดยสารน้อยที่สุดจำนวน 4.33 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 5.72 ของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศทั้งหมด

ภาพที่ 15 สัดส่วนการให้บริการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินภายในประเทศแบบประจำมีกำหนดแยกตามประเภทของสายการบิน



ที่มา : กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดย กองเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

สายการบินต้นทุนต่ำเป็นสายการบินที่มีสัดส่วนการให้บริการสูงถึงร้อยละ 72.77 ของจำนวนผู้โดยสารเส้นทางบินภายในประเทศ ขณะที่สายการบินเต็มรูปแบบมีสัดส่วนการให้บริการเพียงร้อยละ 27.33 ซึ่งน้อยกว่าสัดส่วนการให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำถึง 3 เท่า สัดส่วนการให้บริการนี้แสดงให้เห็นถึงความนิยมของผู้โดยสารภายในประเทศที่เลือกการเดินทางโดยมีปัจจัยของราคาค่าโดยสารเป็นหลัก

1.1 การแข่งขันของเส้นทางบินภายในประเทศ

ในส่วนนี้กองเศรษฐกิจการบินได้ทำการวิเคราะห์ระดับการแข่งขันของตลาดสายการบินภายในประเทศรายเส้นทางบิน โดยใช้ดัชนีการชี้วัดการกระจุกตัวของตลาด (Herfindahl-Hirschman index: HHI) ที่คำนวณจากจำนวนผู้โดยสารรายสายการบินของเส้นทางบินนั้นๆ ซึ่งหลักเกณฑ์การพิจารณาค่าดัชนี HHI⁶ และผลการศึกษา มีดังนี้

ตารางที่ 1 ข้อมูลจำนวนเส้นทางบินภายในประเทศตามลักษณะการแข่งขันของตลาด

ลักษณะการแข่งขัน	HHI	จำนวนเส้นทางบิน
ตลาดที่มีการแข่งขันสูง	<0.01	0
ตลาดที่มีการแข่งขันปานกลาง	0.01-0.18	2
ตลาดที่อาจมีการผูกขาด และมีผู้ให้บริการที่มีส่วนแบ่งการตลาดสูง	0.18-<1.0	25
ตลาดที่มีผู้ให้บริการรายเดียว	1.0	29
รวม		56

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดย กองเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ในปี 2562 ประเทศไทยมีเส้นทางบินตรงภายในประเทศแบบประจำมีกำหนดทั้งหมด 56 เส้นทางบิน ผลการคำนวณดัชนี HHI และสายการบินที่ให้บริการแยกรายเส้นทางบินภายในประเทศปรากฏดังภาคผนวก ทั้งนี้สามารถแบ่งกลุ่มของเส้นทางบินออกตามลักษณะการแข่งขันของตลาดโดยใช้ดัชนีการชี้วัดการกระจุกตัวของตลาด (HHI) ดังนี้

1. ตลาดที่มีการแข่งขันสูง ประเทศไทยไม่มีเส้นทางบินที่มีการแข่งขันสูง
2. ตลาดที่มีการแข่งขันปานกลาง เส้นทางบินที่ผู้ประกอบการสายการบินในตลาดมีการแข่งขันปานกลางมีจำนวน 2 เส้นทางบิน ได้แก่ กรุงเทพฯ - เชียงใหม่ และ กรุงเทพฯ - ภูเก็ต เนื่องจากจังหวัดเชียงใหม่เป็นหัวเมืองใหญ่ของภาคเหนือและภูเก็ตเป็นหัวเมืองใหญ่ของภาคใต้ ทำให้มีความต้องการในการเดินทางของทั้งนักท่องเที่ยวและนักธุรกิจจำนวนมาก จึงส่งผลให้สายการบินเพิ่มความจุและความถี่ในการทำการบินไปยังเส้นทางบินดังกล่าวมากขึ้นตามความต้องการในการเดินทางของผู้โดยสาร
3. ตลาดที่อาจมีการผูกขาดและมีผู้ให้บริการที่มีส่วนแบ่งการตลาดสูง เส้นทางบินที่ผู้ประกอบการสายการบินในตลาดอาจมีการผูกขาดและมีผู้ให้บริการที่มีส่วนแบ่งสูงจำนวน 25 เส้นทางบิน เช่น กรุงเทพฯ - กระบี่ กรุงเทพฯ - อุดรธานี และ กรุงเทพฯ - เชียงราย เป็นต้น เส้นทางบินที่อยู่ในลักษณะนี้จะเป็นเส้นทางบินในเส้นทางสายหลัก (มีผู้ใช้บริการมากกว่า 1 ล้านคนขึ้นไปต่อปี) และเส้นทางสายรอง (ผู้ใช้บริการมากกว่า 1 แสนคนแต่ไม่ถึง 1 ล้านคนต่อปี)⁷ ซึ่งถูกจำกัดด้วยขีดความสามารถของการเพิ่มเที่ยวบินของสนามบินในประเทศไทยโดยเฉพาะในสนามบินหลัก ส่งผลให้สายการบินเพิ่มความถี่และความจุในเส้นทางนั้นๆ ไม่ได้ เนื่องจากเมื่อสายการบินได้รับการจัดสรรเวลาการบินแล้วมักจะนำเวลาที่ได้รับการจัดสรรนั้นไปใช้กับเส้นทางบินที่มีความต้องการในการเดินทางที่สูงมากกว่า

⁶ สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง

⁷ ประกาศ กพท. หลักเกณฑ์การจัดสรรเส้นทางบินกับผู้ใช้รับใบอนุญาต 2560

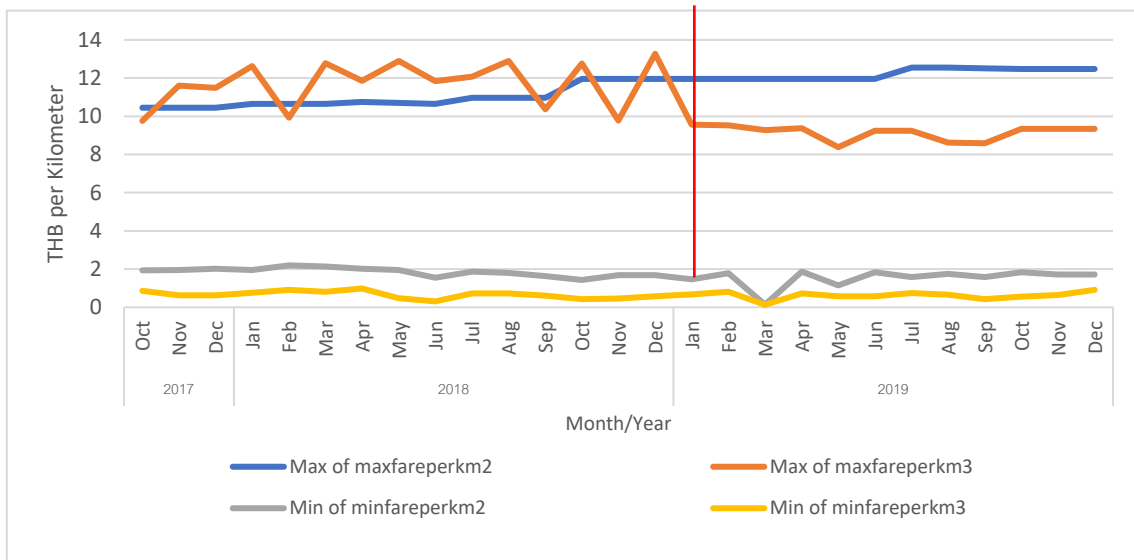
4. ตลาดที่มีผู้ให้บริการรายเดียว เส้นทางบินที่ผู้ประกอบการสายการบินในตลาดมีผู้ให้บริการรายเดียวมีจำนวน 29 เส้นทางบิน เช่น กรุงเทพฯ – แม่สอด กรุงเทพฯ – แพร่ และ กรุงเทพฯ – สมุย เป็นต้น ปัจจัยที่ทำให้เกิดการผูกขาดเนื่องจากเป็นเส้นทางบินย่อย (มีผู้โดยสารน้อยกว่า 1 แสนคนต่อปีและจำกัดจำนวนสายการบินที่ทำการบินได้ไม่เกิน 3 สายการบิน) ซึ่งสายการบินจำเป็นต้องทำการบินตามประกาศของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่องหลักเกณฑ์การจัดสรรเส้นทางบินให้กับผู้ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการการค้าในการเดินอากาศ พ.ศ. 2560 ที่กำหนดให้สายการบินที่ขอจัดสรรเส้นทางบินภายในประเทศในเส้นทางบินหลักและเส้นทางบินรอง จะต้องทำการบินในเส้นทางย่อยด้วย ทำให้สายการบินเลือกเส้นทางบินใหม่ที่ยังไม่มีสายการบินใดทำการบินเพื่อหลีกเลี่ยงการแข่งขันในเส้นทางนั้นๆ หรือมีเส้นทางบินที่มีข้อจำกัดต่อการทำการการบิน เช่น เส้นทางบินเข้าและออกเกาะสมุย เนื่องจากสนามบินสมุยมีข้อจำกัดทางด้านทางวิ่งของสนามบิน ทำให้ต้องจำกัดขนาดของอากาศยานในการทำการขึ้นลงบนทางวิ่งด้วย โดยอากาศยานขนาดใหญ่ที่สุดที่สามารถทำการบินได้ในปัจจุบันคือ เครื่องบินแบบแอร์บัส A319 อย่างไรก็ตามอากาศยานแบบนี้กลับไม่ได้รับความนิยม ซึ่งมีเพียงสายการบินบางกอกแอร์เวย์ส์สายการบินเดียวที่มีอากาศยานแบบนี้ในฝูงบิน จึงทำให้ปัจจุบันมีเพียงสายการบินเดียวที่ทำการบินได้แม้จะมีปริมาณความต้องการในการเดินทางมากก็ตาม

1.2 สถานการณ์ค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศ ปี 2562

การแข่งขันด้านราคาของอุตสาหกรรมสายการบินในปี 2562 ในเส้นทางภายในประเทศมีแนวโน้มเข้มข้นมากขึ้น ส่วนหนึ่งเป็นผลจากการเริ่มใช้หลักเกณฑ์ใหม่ในการกำกับดูแลค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศ⁸ ซึ่งกลุ่มเส้นทางที่มีการแข่งขันสูงมีการแบ่งเขตแดนค่าโดยสารตามรูปแบบบริการ โดยอัตราเขตแดนค่าโดยสารสำหรับบริการเต็มรูปแบบกำหนดที่ 13 บาทต่อกิโลเมตรต่อที่นั่ง⁹ ในขณะที่อัตราเขตแดนค่าโดยสารสำหรับบริการต้นทุนต่ำกำหนดที่ 9.40 บาทต่อกิโลเมตรต่อที่นั่ง ทำให้สายการบินจะต้องปรับกลยุทธ์ในการกำหนดราคาในเส้นทางกลุ่มนี้

จากการตรวจสอบพบว่า ณ สิ้นปี 2562 จำนวนเส้นทางบินแบบเที่ยวเดียวของกลุ่มเส้นทางที่มีการแข่งขันสูงซึ่งมีการกำหนดเขตแดนค่าโดยสารแยกตามรูปแบบบริการ มีจำนวน 62 เส้นทาง โดยมีเส้นทางที่เข้า/ออกสนามบินดอนเมืองจำนวน 50 เส้นทาง ซึ่งให้บริการโดยสายการบิน 3 ราย และทุกรายให้บริการแบบต้นทุนต่ำ ในขณะที่มีเส้นทางที่เข้า/ออกสนามบินสุวรรณภูมิ 10 เส้นทาง ซึ่งให้บริการโดยสายการบิน 4 ราย โดยสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบมีจำนวน 3 ราย และสายการบินให้บริการแบบต้นทุนต่ำ 1 ราย ทั้งนี้ในการพิจารณาการแข่งขันด้านราคากลุ่มเส้นทางที่มีการแข่งขันสูง จะวิเคราะห์จากค่าโดยสารต่อกิโลเมตรต่อที่นั่งเป็นหลัก ซึ่งช่วยให้เปรียบเทียบค่าโดยสารในภาพรวมโดยไม่มีผลกระทบจากความแตกต่างของระยะทางบิน

ภาพที่ 16 เปรียบเทียบค่าโดยสารสูงสุดและค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรต่อที่นั่งของสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินที่ให้บริการต้นทุนต่ำในกลุ่มเส้นทางบินภายในประเทศที่มีการแข่งขันสูง



ที่มา : กองอัตรค่าบริการ ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

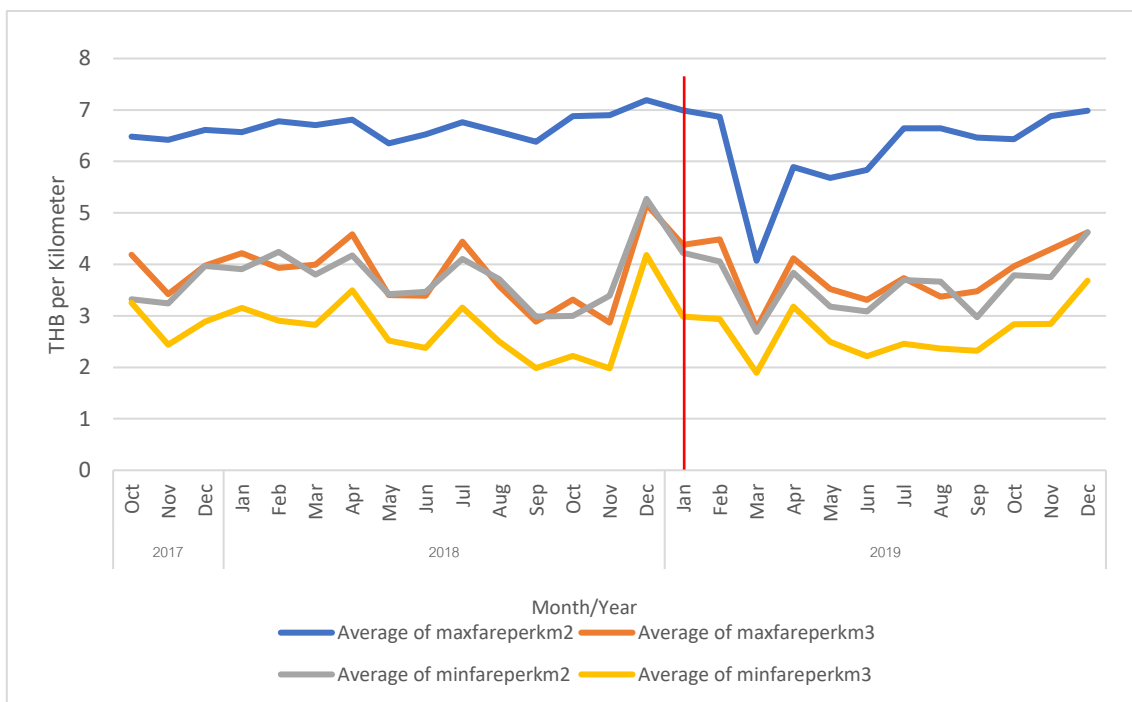
⁸ ประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่งในเส้นทางบินภายในประเทศ พ.ศ. 2561 กำหนดให้กลุ่มเส้นทางที่ควบคุมค่าโดยสารโดยแบ่งตามประเภทบริการ ได้แก่ กลุ่มเส้นทางที่มีระยะทางบินเกิน 300 กิโลเมตร และบินเข้า/ออก โดยแวะสนามบินในกรุงเทพ หรือเชื่อมโยงจังหวัดในภูมิภาคเดียวกัน

⁹ สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบในเส้นทางใด จะต้องจัดหาบริการมาตรฐานขั้นต่ำ 3 รายการ โดยไม่คิดค่าธรรมเนียมเพิ่มเติม ได้แก่ น้ำหนักสัมภาระลงทะเลเบียน 20 กก. อาหารและเครื่องดื่มที่เหมาะสมกับระยะเวลาเที่ยวบิน และเลือกที่นั่ง ซึ่งสายการบินจะเรียกเก็บค่าโดยสารได้ไม่เกิน 13 บาทต่อกิโลเมตร หากสายการบินจัดหาบริการให้ไม่ครบตามมาตรฐานที่กำหนดในเส้นทางใด สายการบินจะเรียกเก็บค่าโดยสารได้ไม่เกิน 9.40 บาทต่อกิโลเมตร

จากการติดตามตรวจสอบข้อมูลค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศตั้งแต่ปี 2561 พบว่า ค่าโดยสารเส้นทางที่มีการแข่งขันสูงที่มีการให้บริการจนถึงปี 2562¹⁰ มีการปรับตัวลดลงจากปี 2561 โดยเมื่อพิจารณาค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรเปรียบเทียบระหว่างบริการเต็มรูปแบบและบริการแบบต้นทุนต่ำ ตามภาพที่ 15 จะเห็นได้ว่า ค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรของบริการแบบต้นทุนต่ำในเดือนมกราคม 2562 ลดลงจากเดือนธันวาคม 2561 อย่างเห็นได้ชัด ในขณะที่ค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรของบริการแบบเต็มรูปแบบมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากปี 2561 โดยขยับเพิ่มขึ้นตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2562 ซึ่งเป็นผลจากการเริ่มบังคับใช้หลักเกณฑ์เพดานค่าโดยสารใหม่โดยแยกเพดานค่าโดยสารตามรูปแบบบริการ ทั้งนี้ ค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรของบริการแบบเต็มรูปแบบและบริการแบบต้นทุนต่ำไม่แตกต่างกันมากนัก ซึ่งสะท้อนการแข่งขันด้านราคาระหว่างสายการบินที่ให้บริการทั้งสองรูปแบบ

เมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยของค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรและค่าเฉลี่ยของค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรเปรียบเทียบระหว่างบริการแบบเต็มรูปแบบและบริการแบบต้นทุนต่ำ ตามภาพ 16 จะเห็นได้ว่า ค่าเฉลี่ยค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรของบริการเต็มรูปแบบมีความผันผวนมากกว่าค่าเฉลี่ยค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรของบริการแบบต้นทุนต่ำ โดยค่าเฉลี่ยค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรตั้งแต่เดือนมกราคม 2562 มีการปรับตัวลดลงจากปี 2561 ซึ่งเป็นช่วงเริ่มประกาศใช้หลักเกณฑ์ใหม่ ทำให้ในช่วงปี 2562 ค่าโดยสารโดยเฉลี่ยเส้นทางภายในประเทศในกลุ่มที่มีการแข่งขันสูงมีแนวโน้มลดลงจากปี 2561

ภาพที่ 17 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยค่าโดยสารสูงสุดและค่าเฉลี่ยค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรต่อที่นั่งของสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินที่ให้บริการต้นทุนต่ำในกลุ่มเส้นทางบินภายในประเทศที่มีการแข่งขันสูง

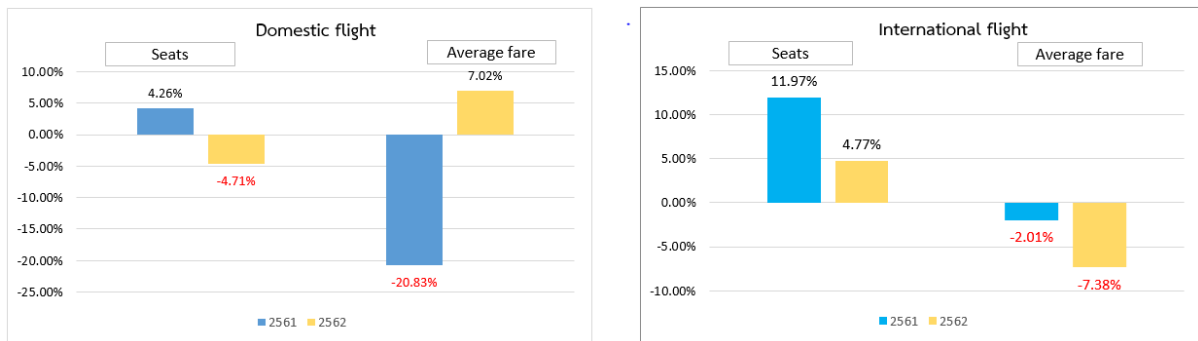


ที่มา : กองอัตราค่าบริการ ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ สำนักงานการการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

¹⁰ เส้นทางบินกลุ่มที่มีการแข่งขันสูงที่มีการให้บริการในปี 2562 มีจำนวน 62 เส้นทาง(เที่ยวเดียว)

1.3 การปรับตัวของสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทย

ภาพที่ 18 อัตราการเติบโตของจำนวนผู้โดยสาร ที่นั่งโดยสาร และราคาตั๋วโดยสารเฉลี่ย

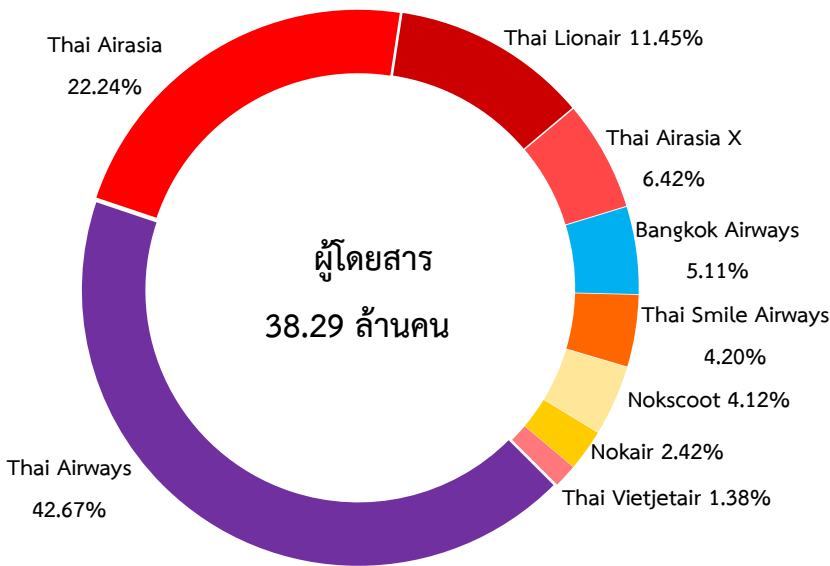


ที่มา : ระบบข้อมูล OAG analysis วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

จากจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินภายในประเทศปี 2562 มีแนวโน้มลดลงอย่างมีนัยสำคัญ เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2561 กองเศรษฐกิจการบินจึงได้ศึกษาความสัมพันธ์ของจำนวนที่นั่งขายของสายการบิน (Seat Capacity) กับราคาเฉลี่ยของตั๋วโดยสาร (Average Fare) พบว่าที่ผ่านมาเส้นทางบินภายในประเทศมีการแข่งขันด้านราคา จะเห็นได้ว่าปี 2561 การเติบโตของจำนวนที่นั่งขายของสายการบินถึงร้อยละ 4.26 ส่งผลให้ราคาเฉลี่ยของตั๋วโดยสารภายในประเทศลดลงถึงร้อยละ 20.83 ในทางกลับกันจำนวนจำนวนที่นั่งขายของเที่ยวบินระหว่างประเทศมีจำนวนเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.97 แต่ราคาตั๋วโดยสารระหว่างประเทศเฉลี่ยกลับลดลงเพียงร้อยละ 2.01 เท่านั้น จากสถานการณ์ดังกล่าวส่งผลกับพฤติกรรมทำให้บริการของสายการบินในปี 2562 กล่าวคือ สายการบินมีการปรับลดจำนวนที่นั่งโดยสารในเส้นทางภายในประเทศลงในอัตราร้อยละ 4.71 จากปีที่ผ่านมา เพื่อนำไปเพิ่มจำนวนที่นั่งในเส้นทางระหว่างประเทศ ส่งผลให้ราคาตั๋วโดยสารภายในประเทศเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.02 และราคาตั๋วโดยสารระหว่างประเทศลดลงร้อยละ 7.38 จากปีที่ผ่านมา ตามการปรับตัวของกลไกของตลาด

2. ส่วนแบ่งทางการตลาดเส้นทางบินระหว่างประเทศของสายการบินสัญชาติไทย

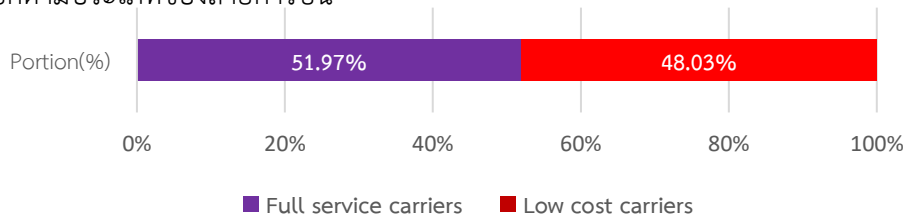
ภาพที่ 19 ส่วนแบ่งทางการตลาดของสายการบินสัญชาติไทยที่ขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศแบบประจําที่มีกำหนด



ที่มา : กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดย กองเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ปี 2562 สายการบินสัญชาติไทยที่มีการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศแบบประจําที่มีกำหนดมากที่สุด ได้แก่ การบินไทยที่มีการขนส่งผู้โดยสารสูงสุดจำนวน 16.34 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 42.67 รองลงมา คือ สายการบินไทยแอร์เอเชียที่มีการขนส่งผู้โดยสารจำนวน 8.52 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 22.24 และสายการบินไทยไลอ้อนแอร์ที่มีการขนส่งผู้โดยสารจำนวน 4.38 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 11.45 ขณะที่สายการบินไทยเว็ทเจ็ทแอร์ เป็นสายการบินที่มีการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศน้อยที่สุดจำนวน 528,052 คน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1.38 ของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศทั้งหมด

ภาพที่ 20 สัดส่วนการให้บริการการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศแบบประจําที่มีกำหนด แยกตามประเภทของสายการบิน

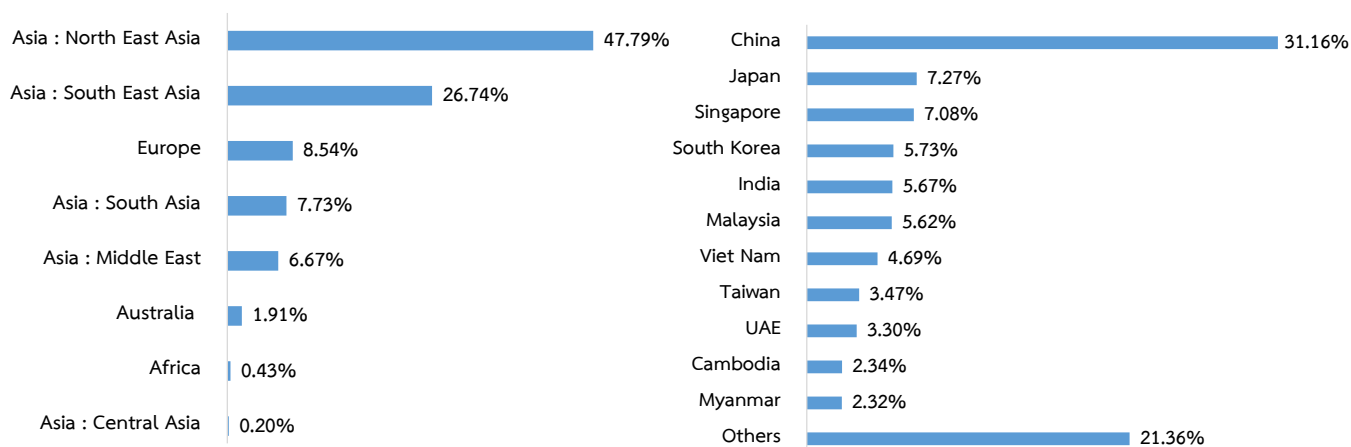


ที่มา : กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดย กองเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ในเส้นทางบินระหว่างประเทศแบบประจําที่มีกำหนด สายการบินเต็มรูปแบบมีสัดส่วนการให้บริการขนส่งผู้โดยสารมากกว่าสายการบินต้นทุนต่ำ โดยมีสัดส่วนการให้บริการอยู่ที่ร้อยละ 51.97 ของจำนวนผู้โดยสารเส้นทางระหว่างประเทศทั้งหมด ขณะที่สายการบินต้นทุนต่ำมีสัดส่วนการให้บริการร้อยละ 48.03 สะท้อนให้เห็นว่าผู้โดยสารนิยมเดินทางด้วยสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบในเส้นทางบินระหว่างประเทศเนื่องจากมีความสะดวกสบายในการเดินทางมากกว่า เช่น ความกว้างของที่นั่งโดยสาร และการให้บริการอาหารและเครื่องดื่มระหว่างเที่ยวบิน เป็นต้น อย่างไรก็ตาม สัดส่วนการให้บริการของสายการบินที่ให้บริการทั้งสองประเภทนี้มีความใกล้เคียงกัน เนื่องจากในเส้นทางบินระหว่างประเทศที่มีระยะเวลาในการทำการบินน้อยหรือเส้นทางบินในภูมิภาค ผู้โดยสารจะเลือกใช้บริการโดยมีปัจจัยด้านราคาเป็นหลัก

3. ส่วนแบ่งทางการตลาดของการให้บริการในเส้นทางบินระหว่างประเทศรายภูมิภาค

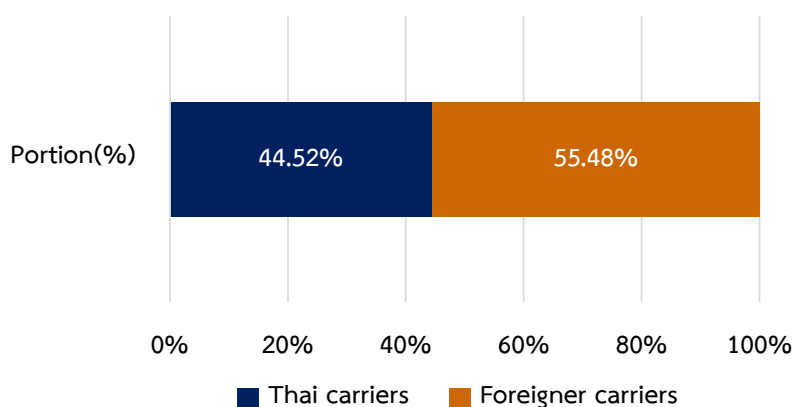
ภาพที่ 21 ส่วนแบ่งจุดหมายของผู้โดยสารระหว่างประเทศในระดับภูมิภาคและประเทศ



ที่มา : กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดย กองเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ส่วนแบ่งทางการตลาดการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศไทยและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือมีสัดส่วนสูงที่สุดร้อยละ 47.79 รองลงมา คือ การขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศไทยและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และภูมิภาคยุโรป ที่สัดส่วนร้อยละ 26.74 และ 8.54 ตามลำดับ โดยเส้นทางบินแยกรายประเทศ พบว่า ประเทศจีน ประเทศญี่ปุ่น และประเทศสิงคโปร์ เป็นประเทศจุดหมายสามอันดับแรก

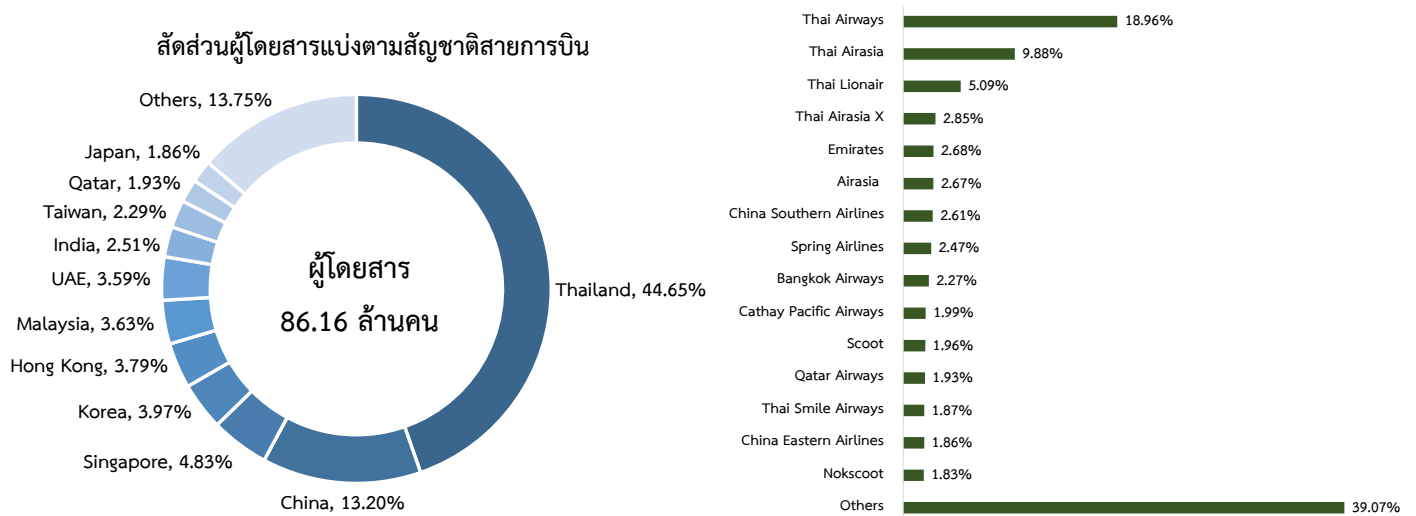
ภาพที่ 22 สัดส่วนการให้บริการการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศแบบประจำมีกำหนดแยกตามสัญชาติของสายการบิน (สัญชาติไทยเปรียบเทียบกับต่างชาติ)



ที่มา : กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดย กองเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

สายการบินสัญชาติไทยให้บริการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศแบบประจำมีกำหนดในสัดส่วนร้อยละ 44.52 และสายการบินที่ไม่ใช่สัญชาติไทยในสัดส่วนร้อยละ 55.48 ของจำนวนผู้โดยสารเส้นทางระหว่างประเทศทั้งหมด

ภาพที่ 23 สัดส่วนการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำมีกำหนดระหว่างประเทศแยกรายสัญชาติสายการบิน และการจัดอันดับ 15 สายการบินที่มีสัดส่วนการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศมากที่สุด



ที่มา : กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดย กองเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

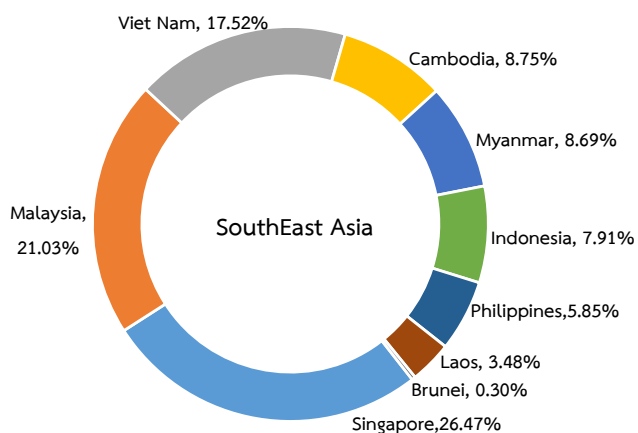
ภาพรวมสัดส่วนผู้โดยสารแบ่งตามสัญชาติสายการบิน พบว่า สายการบินสัญชาติไทยเป็นกลุ่มสัญชาติที่มีสัดส่วนสูงที่สุดร้อยละ 44.65 รองมาเป็นสายการบินสัญชาติจีน และสายการบินสัญชาติสิงคโปร์ที่มีสัดส่วนร้อยละ 13.20 และร้อยละ 4.83 ตามลำดับ

การบินไทย สายการบินไทยแอร์เอเชีย และสายการบินไทยไลอ้อนแอร์ เป็นสายการบินที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศแบบประจำมีกำหนดมากที่สุด 3 ลำดับแรกในสัดส่วนร้อยละ 18.96 9.88 และ 5.09 ตามลำดับ โดยสายการบินที่มีสัดส่วนการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศมากที่สุด 15 ลำดับนี้ มีการให้บริการมากถึงร้อยละ 60.93 ของการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศแบบประจำมีกำหนดทั้งหมด

การที่สายการบินสัญชาติจีนบินตรงเข้ามายังประเทศไทยมากเป็นอันดับสองนี้ สอดคล้องกับจำนวนนักท่องเที่ยวจีนซึ่งเป็นนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทยมากที่สุด ขณะที่สายการบินสัญชาติประเทศในภูมิภาคตะวันออกกลางที่ทำการบินโดยใช้ประเทศของตนเองเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อระหว่างภูมิภาค โดยเฉพาะอย่างยิ่งเชื่อมต่อระหว่างภูมิภาคยุโรปและประเทศไทยทำให้สายการบินเหล่านี้มีจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศของประเทศไทยสูง อีกทั้งสายการบินเหล่านี้ยังมีการใช้สิทธิในเสรีภาพที่ 5 ตามเสรีภาพทางการบิน (Freedom of the Air) ทำการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าจากประเทศไทยซึ่งเป็นคู่ตกลงไปยังประเทศที่สาม เช่น สายการบินอิมิเรตส์ ที่ทำการบินระหว่างกรุงเทพฯ และ ฮองกง เป็นต้น

3.1 ส่วนแบ่งทางการตลาดเส้นทางบินระหว่างประเทศไทยและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ภาพที่ 24 ส่วนแบ่งทางการตลาดการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำมีกำหนดเส้นทางบินระหว่างประเทศไทยและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

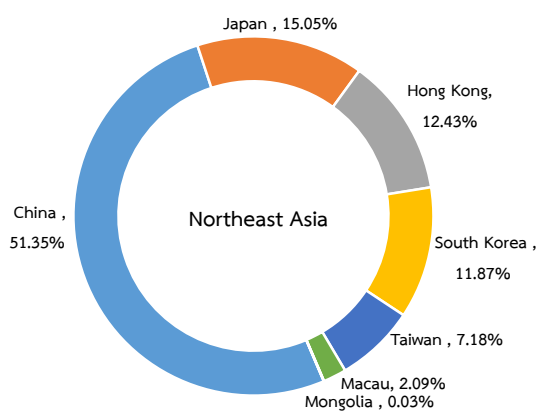


ประเทศที่มีการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศไทยและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มากที่สุด ได้แก่ ประเทศสิงคโปร์ โดยมีสัดส่วนร้อยละ 26.47 รองลงมา ได้แก่ ประเทศมาเลเซีย และประเทศเวียดนาม มีสัดส่วนร้อยละ 21.03 และร้อยละ 17.52 ตามลำดับ

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดย กองเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

3.2 ส่วนแบ่งทางการตลาดระหว่างประเทศไทยและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือ

ภาพที่ 25 ส่วนแบ่งทางการตลาดการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศไทยและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือแบบประจำมีกำหนด

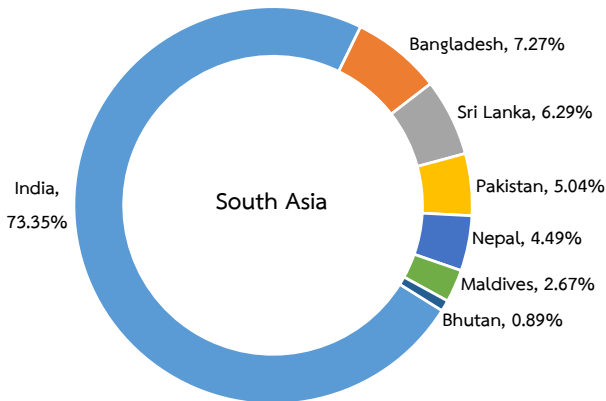


ประเทศจีน เป็นประเทศที่มีผู้โดยสารเดินทางระหว่างประเทศไทยและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือในเส้นทางบินแบบประจำ มีกำหนดมากที่สุดถึงร้อยละ 51.35 รองลงมา ได้แก่ ประเทศญี่ปุ่น และฮ่องกง มีสัดส่วนร้อยละ 15.05 และ 12.43 ตามลำดับ

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดย กองเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

3.3 ส่วนแบ่งทางการตลาดระหว่างประเทศไทยและภูมิภาคเอเชียใต้

ภาพที่ 26 ส่วนแบ่งทางการตลาดการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศไทยและภูมิภาคเอเชียใต้แบบประจำมีกำหนด

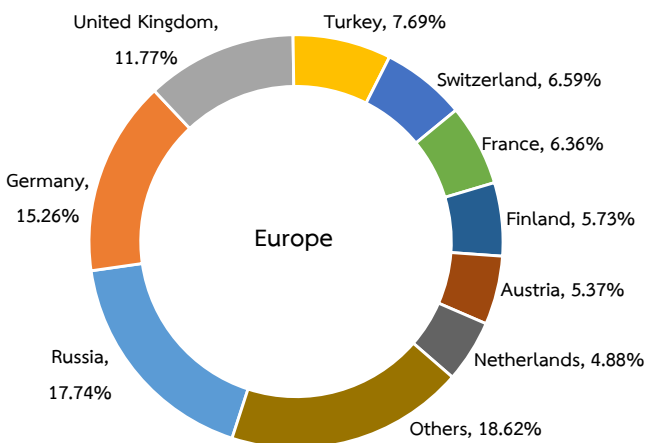


ประเทศอินเดียเป็นประเทศที่มีผู้โดยสารเดินทางระหว่างประเทศไทยและภูมิภาคเอเชียใต้ในเส้นทางบินแบบประจำมีกำหนดสูงที่สุด โดยมีสัดส่วนร้อยละ 73.35 รองลงมา ได้แก่ ประเทศบังกลาเทศ และประเทศศรีลังกา มีสัดส่วนร้อยละ 7.27 และ 6.29 ตามลำดับ

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดย กองเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

3.4 ส่วนแบ่งทางการตลาดระหว่างประเทศไทยและภูมิภาคยุโรป

ภาพที่ 27 ส่วนแบ่งทางการตลาดการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศไทยและภูมิภาคยุโรปแบบประจำมีกำหนด

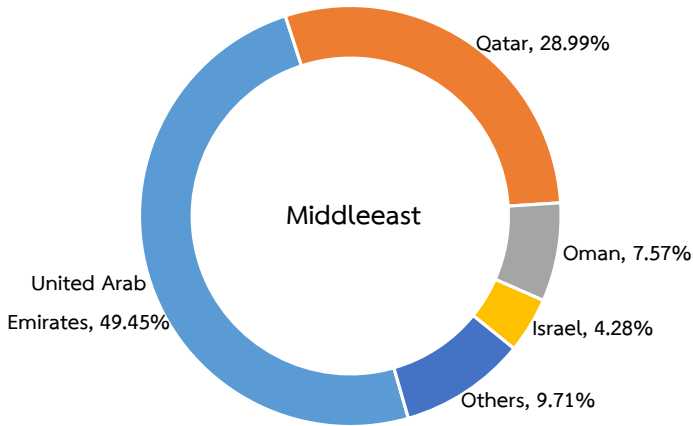


ประเทศรัสเซียเป็นประเทศที่มีผู้โดยสารเดินทางระหว่างประเทศไทยและภูมิภาคยุโรปในเส้นทางบินแบบประจำมีกำหนดสูงที่สุด โดยมีสัดส่วนร้อยละ 17.74 รองลงมา ได้แก่ ประเทศเยอรมนี และสหราชอาณาจักร มีสัดส่วนร้อยละ 15.26 และ 11.77ตามลำดับ

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดย กองเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

3.5 ส่วนแบ่งทางการตลาดระหว่างประเทศไทยและภูมิภาคตะวันออกกลาง

ภาพที่ 28 ส่วนแบ่งทางการตลาดการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศไทยและภูมิภาคตะวันออกกลางแบบประจำมีกำหนด

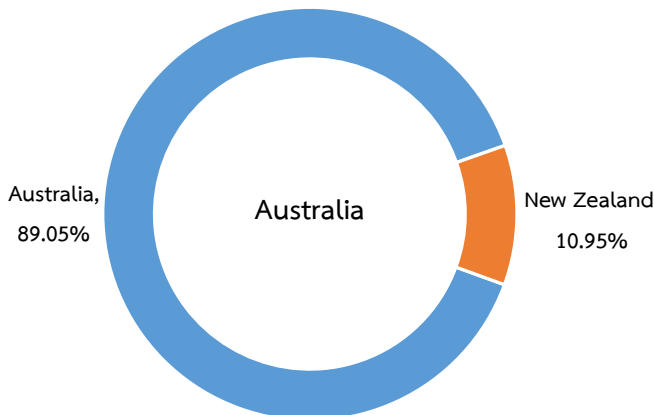


สหรัฐอเมริกาหรับเอมิเรตส์เป็นประเทศที่มีผู้โดยสารเดินทางระหว่างประเทศไทยและภูมิภาคตะวันออกกลางในเส้นทางบินแบบประจำมีกำหนดสูงที่สุด โดยมีสัดส่วนร้อยละ 49.45 รองลงมา ได้แก่ ประเทศกาตาร์ และประเทศโอมาน มีสัดส่วนร้อยละ 28.99 และ 7.57 ตามลำดับ

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การท่าอากาศยานอุตตะภา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดย กองเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

3.6 ส่วนแบ่งทางการตลาดระหว่างประเทศไทยและภูมิภาคออสเตรเลีย

ภาพที่ 29 ส่วนแบ่งทางการตลาดการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศไทยและภูมิภาคออสเตรเลียแบบประจำมีกำหนด

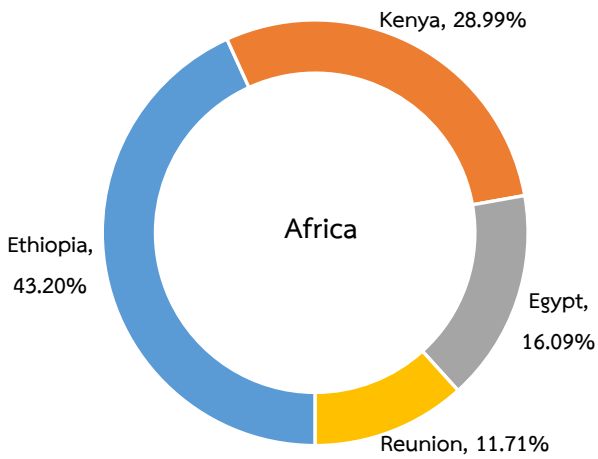


เส้นทางบินระหว่างประเทศแบบประจำมีกำหนดระหว่างประเทศไทยและภูมิภาคออสเตรเลียเพียง 2 ประเทศ ได้แก่ ประเทศออสเตรเลีย และประเทศนิวซีแลนด์ โดยประเทศออสเตรเลียเป็นประเทศที่มีผู้โดยสารเดินทางระหว่างประเทศในเส้นทางบินแบบประจำมีกำหนดสูงที่สุด โดยมีสัดส่วนร้อยละ 89.05 และประเทศนิวซีแลนด์มีสัดส่วนร้อยละ 10.95

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การท่าอากาศยานอุตตะภา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดย กองเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

3.7 ส่วนแบ่งทางการตลาดระหว่างประเทศไทยและภูมิภาคแอฟริกา

ภาพที่ 30 ส่วนแบ่งทางการตลาดการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศไทยและภูมิภาคแอฟริกาแบบประจำมีกำหนด



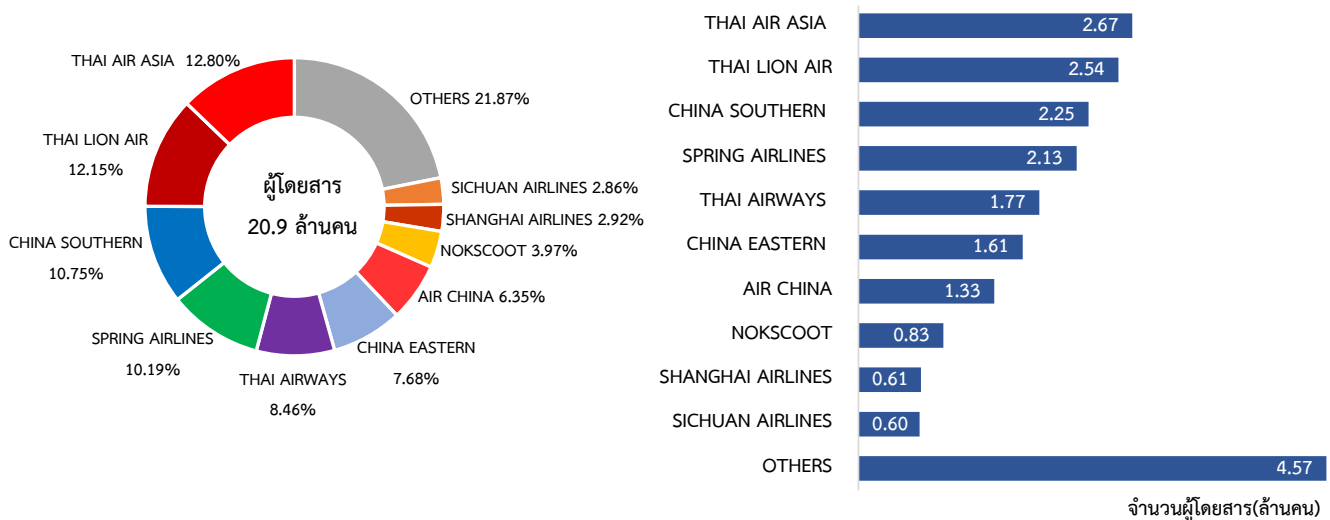
ประเทศเอธิโอเปียเป็นประเทศที่มีผู้โดยสารเดินทางระหว่างประเทศไทยและภูมิภาคแอฟริกาในเส้นทางบินแบบประจำมีกำหนดสูงที่สุด โดยมีสัดส่วนร้อยละ 43.20 รองลงมา ได้แก่ประเทศไทยเคนยา และประเทศอียิปต์ มีสัดส่วนร้อยละ 28.99 และ 16.09 ตามลำดับ

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดย กองเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

4. การวิเคราะห์ส่วนแบ่งทางการตลาดของการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศแยกรายเส้นทางบิน

4.1 เส้นทางบินจีน

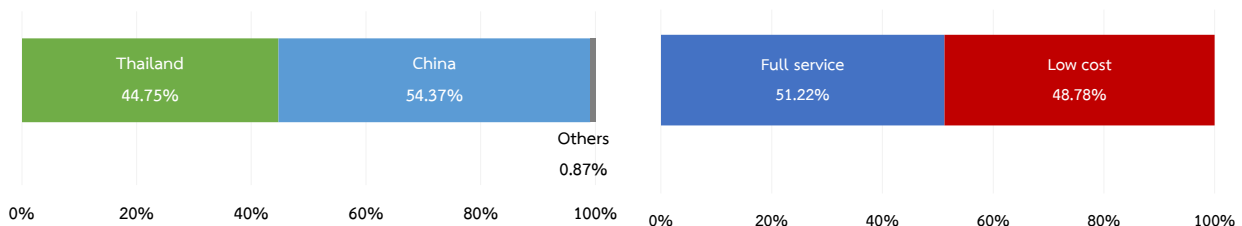
ภาพที่ 31 ส่วนแบ่งทางการตลาดและการจัดอันดับสายการบินที่ขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินจีนแบบประจำ มีกำหนด



ที่มา : กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดย กองเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ในปี 2562 มีจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศไทยและจีนทั้งหมด 20.9 ล้านคน สายการบินไทยแอร์เอเชียเป็นสายการบินที่มีการขนส่งผู้โดยสารมากที่สุดจำนวน 2.67 ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ 12.80 จากจำนวนผู้โดยสารในเส้นทางระหว่างประเทศไทยและจีนทั้งหมด สายการบินที่ครองส่วนแบ่งการตลาดรองลงมา ได้แก่ สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ และสายการบินไชน่าเซาท์เทิร์น มีจำนวนผู้โดยสาร 2.54 และ 2.25 ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ 12.15 และ 10.75 ของจำนวนผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศไทยและจีนทั้งหมดตามลำดับ

ภาพที่ 32 ส่วนแบ่งทางการตลาดการขนส่งผู้โดยสารเส้นทางบินจีนแบ่งตามสัญชาติสายการบินและประเภทการให้บริการ

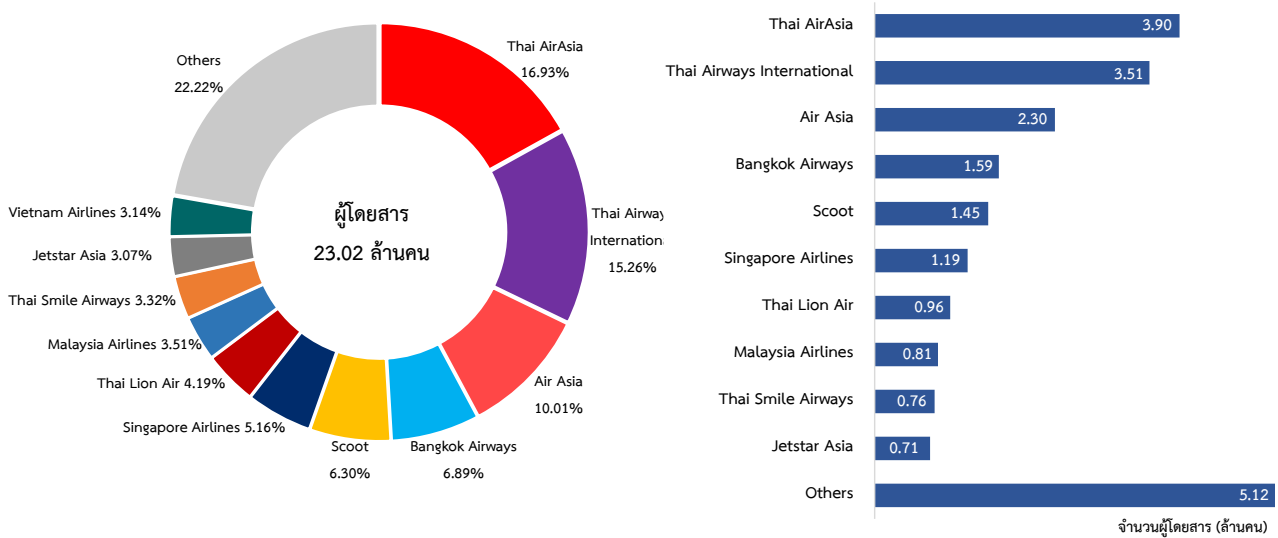


ที่มา : กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดย กองเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

เมื่อพิจารณาถึงสัญชาติของสายการบินที่ให้บริการในเส้นทางระหว่างประเทศไทยและจีนทั้งหมด 37 สายการบิน พบว่า สายการบินสัญชาติจีนครองส่วนแบ่งทางการตลาดคิดเป็นร้อยละ 54.37 ขณะที่สายการบินสัญชาติไทยครองส่วนแบ่งทางการตลาดคิดเป็นร้อยละ 44.75 นอกจากนั้นเป็นการให้บริการด้วยสายการบินสัญชาติอื่นร้อยละ 0.87 และเป็นสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบมากกว่าสายการบินต้นทุนต่ำด้วยสัดส่วนร้อยละ 51.22 ต่อ 48.78

4.2 เส้นทางบินระหว่างชาติอาเซียน

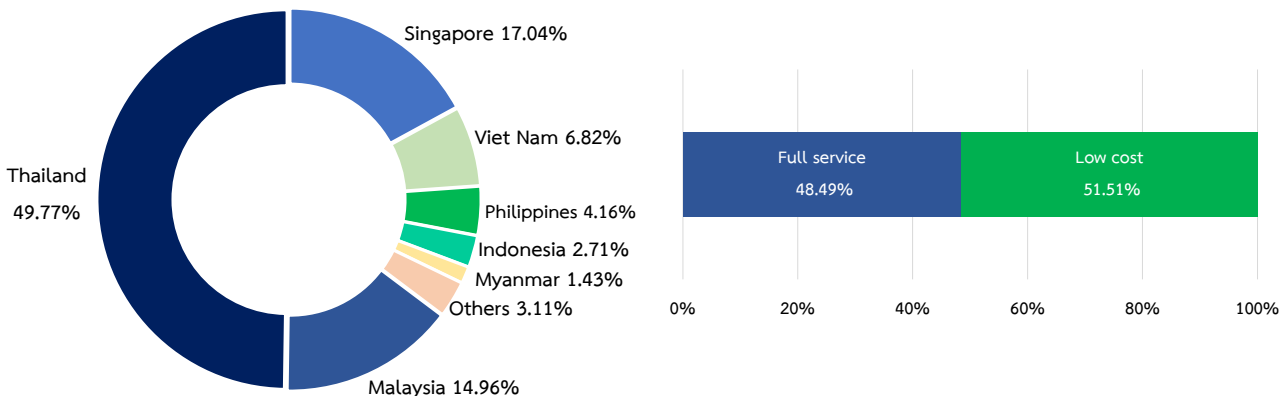
ภาพที่ 33 ส่วนแบ่งทางการตลาดและการจัดอันดับสายการบินที่ขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างชาติอาเซียน



ที่มา : กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิศวกรรมวิทยุการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ในปี 2562 มีจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางระหว่างประเทศไทยและประเทศในภูมิภาคอาเซียนทั้งหมด 23.02 ล้านคน โดยสายการบินไทยแอร์เอเชียเป็นสายการบินที่มีการขนส่งผู้โดยสารมากที่สุด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 16.93 จากจำนวนผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างชาติอาเซียนทั้งหมด รองลงมา คือ การบินไทย ครองส่วนแบ่งการตลาดสัดส่วนร้อยละ 15.26 ของจำนวนผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างชาติอาเซียนทั้งหมด และสายการบินแอร์เอเชียครองส่วนแบ่งการตลาดอันดับ 3 ที่ร้อยละ 10.01 ของจำนวนผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างชาติอาเซียนทั้งหมด

ภาพที่ 34 ส่วนแบ่งทางการตลาดการขนส่งผู้โดยสารเส้นทางบินระหว่างชาติอาเซียนแบ่งตามสัญชาติสายการบินและประเภทการให้บริการ

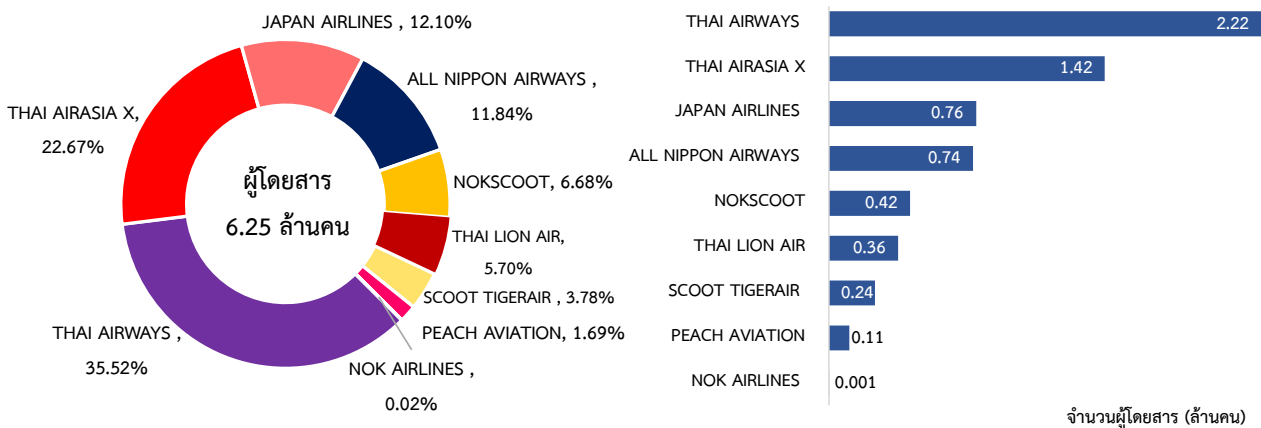


ที่มา : กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิศวกรรมวิทยุการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

เมื่อพิจารณาสัญชาติของสายการบินที่ให้บริการในเส้นทางบินระหว่างประเทศไทยและประเทศในภูมิภาคอาเซียนทั้งหมด 26 สายการบิน พบว่า สายการบินสัญชาติไทยครองส่วนแบ่งทางการตลาดคิดเป็นร้อยละ 49.77 ในขณะที่สายการบินสัญชาติสิงคโปร์ และมาเลเซีย ครองส่วนแบ่งทางการตลาดรองลงมา คิดเป็นร้อยละ 17.04 และร้อยละ 14.96 ตามลำดับ และเป็นการให้บริการด้วยสายการบินสัญชาติอื่นร้อยละ 18.23 และสายการบินต้นทุนต่ำและสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบมีสัดส่วนการให้บริการในเส้นทางนี้ใกล้เคียงกัน คิดเป็นร้อยละ 51.51 ต่อ 48.49

4.3 เส้นทางบินญี่ปุ่น

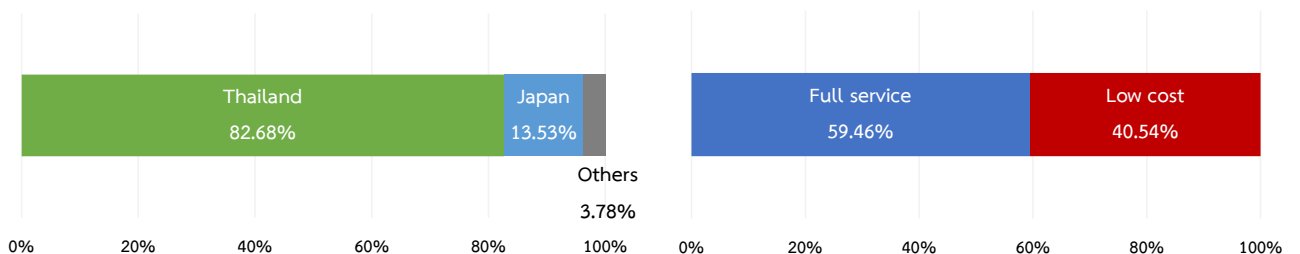
ภาพที่ 35 ส่วนแบ่งทางการตลาดและการจัดอันดับสายการบินที่ขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินญี่ปุ่นแบบประจำมีกำหนด



ที่มา : กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การท่าอากาศยานอุตะเกา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดย กองเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ในปี 2562 มีการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศไทยและญี่ปุ่นจำนวนทั้งหมด 6.25 ล้านคน โดยการบินไทยมีการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินญี่ปุ่นมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 35.52 จากจำนวนผู้โดยสารในเส้นทางญี่ปุ่นทั้งหมด รองลงมาเป็นสายการบินไทยแอร์เอเชียเอ็กซ์ครองส่วนแบ่งการตลาดร้อยละ 22.67 ของจำนวนผู้โดยสารในเส้นทางญี่ปุ่นทั้งหมด และสายการบินเจแปนแอร์ไลน์ครองส่วนแบ่งการตลาดอันดับ 3 ที่ร้อยละ 12.10 ของจำนวนผู้โดยสารในเส้นทางบินญี่ปุ่นทั้งหมด

ภาพที่ 36 ส่วนแบ่งทางการตลาดการขนส่งผู้โดยสารเส้นทางบินญี่ปุ่นแบบประจำมีกำหนดแบ่งตามสัญชาติสายการบินและประเภทการให้บริการ

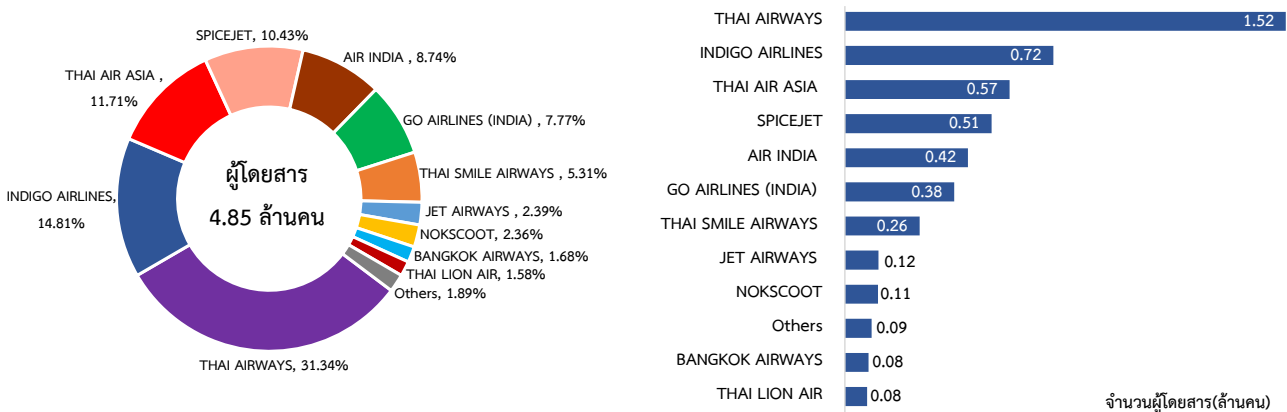


ที่มา : กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การท่าอากาศยานอุตะเกา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดย กองเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

เมื่อพิจารณาสัญชาติของสายการบินที่ให้บริการในเส้นทางบินระหว่างประเทศไทยและญี่ปุ่น พบว่าสายการบินสัญชาติไทยครองส่วนแบ่งทางการตลาดคิดเป็นร้อยละ 82.68 ในขณะที่สายการบินสัญชาติญี่ปุ่นครองส่วนแบ่งทางการตลาดคิดเป็นร้อยละ 13.53 นอกจากนั้นเป็นการให้บริการด้วยสายการบินสัญชาติอื่นร้อยละ 3.78 และสายการบินที่ให้บริการส่วนใหญ่เป็นสายการบินให้บริการเต็มรูปแบบมากกว่าสายการบินต้นทุนต่ำที่ด้วยสัดส่วนร้อยละ 59.46 ต่อ 40.54

4.4 เส้นทางบินอินเดีย

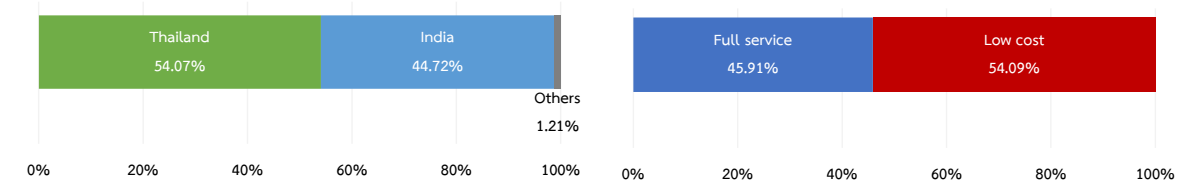
ภาพที่ 37 ส่วนแบ่งทางการตลาดและการจัดอันดับสายการบินที่ขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินอินเดียแบบประจำมีกำหนด



ที่มา : กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การท่าอากาศยานอู่ตะเภา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิศวระหทัย กองเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ในปี 2562 มีการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศไทยและอินเดียจำนวนทั้งหมด 4.85 ล้านคน โดยการบินไทยมีการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินอินเดียมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 31.34 จากจำนวนผู้โดยสารในเส้นทางอินเดียทั้งหมด สายการบินอินดิโกครองส่วนแบ่งการตลาดอันดับ 2 ที่ร้อยละ 14.81 ของจำนวนผู้โดยสารในเส้นทางอินเดียทั้งหมด สายการบินไทยแอร์เอเชียครองส่วนแบ่งการตลาดอันดับ 3 ที่ร้อยละ 11.71 ของจำนวนผู้โดยสารในเส้นทางบินอินเดียทั้งหมดตามลำดับ

ภาพที่ 38 ส่วนแบ่งทางการตลาดการขนส่งผู้โดยสารเส้นทางบินอินเดียแบบประจำมีกำหนดแบ่งตามสัญชาติสายการบินและประเภทการให้บริการ



ที่มา : กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การท่าอากาศยานอู่ตะเภา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิศวระหทัย กองเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

เมื่อพิจารณาถึงสัญชาติของสายการบินที่ให้บริการในเส้นทางบินอินเดียทั้งหมด 25 สายการบินพบว่า สายการบินสัญชาติไทยครองส่วนแบ่งทางการตลาดมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 54.07 ขณะที่สายการบินสัญชาติอินเดียครองส่วนแบ่งทางการตลาดรองลงมาคิดเป็นร้อยละ 44.72 นอกจากนั้นเป็นการให้บริการด้วยสายการบินสัญชาติอื่นร้อยละ 1.21 และสายการบินที่ให้บริการส่วนใหญ่เป็นสายการบินต้นทุนต่ำมากกว่าสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบด้วยสัดส่วนร้อยละ 54.09 ต่อ 45.91

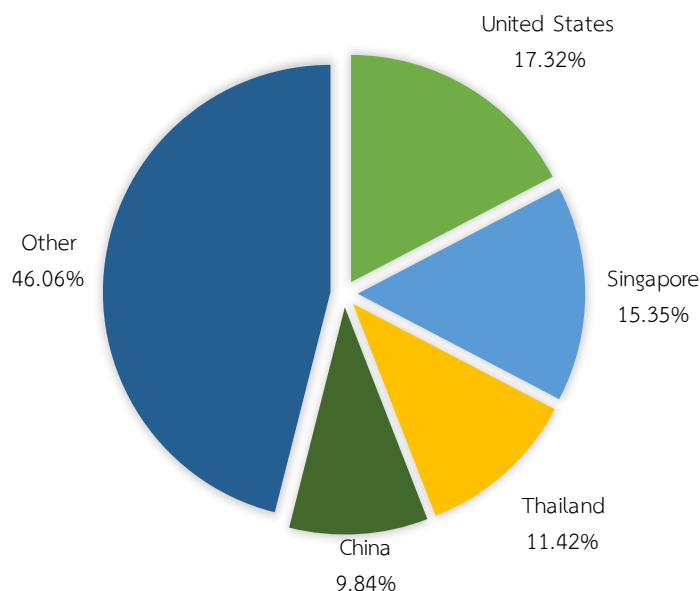
อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน

อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการผลิต การบริการ และการซ่อมบำรุง รวมถึงสถาบันฝึกอบรมด้านการบินที่ทำหน้าที่ผลิตบุคลากรให้ทันต่อความต้องการในอุตสาหกรรม ซึ่งที่ผ่านมาอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องเหล่านี้มีการเติบโตตามแนวโน้มการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินอย่างมีนัยสำคัญ ดังนี้

1. อุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul - MRO)

ผู้ประกอบการหน่วยซ่อมที่สามารถดำเนินการซ่อมบำรุงอากาศยานสัญชาติไทยจะต้องได้รับใบรับรองหน่วยซ่อม¹¹ จาก กพท.

ภาพที่ 39 ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ปี 2562



ที่มา : ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2562

ผู้ประกอบการหน่วยซ่อมที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยให้การรับรองทั่วโลกในปี 2562 มีจำนวนทั้งหมด 254 ราย ใน 40 ประเทศทั่วโลก ผู้ประกอบการส่วนใหญ่อยู่ในประเทศสหรัฐอเมริกาจำนวน 44 ราย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 17.32 ของจำนวนผู้ประกอบการทั้งหมด รองลงมาเป็นผู้ประกอบการในประเทศสิงคโปร์จำนวน 39 ราย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 15.35 ของจำนวนผู้ประกอบการทั้งหมด และผู้ประกอบการที่อยู่ในประเทศไทยจำนวน 29 ราย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 11.42 ของจำนวนผู้ประกอบการทั้งหมด

¹¹ มาตรา 41/94 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 ระบุว่าห้ามมิให้ผู้ใดประกอบกิจการหน่วยซ่อม เว้นแต่จะได้รับใบรับรองหน่วยซ่อมจากผู้อำนวยการการขอรับขอรับใบรับรองและการออกใบรับรองตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในข้อกำหนด และให้ผู้อำนวยการกำหนดแบบอากาศยาน ส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน บริภัณฑ์ หรือชิ้นส่วนอากาศยาน ที่หน่วยซ่อมมีสิทธิ์ทำการบำรุงรักษาไว้ในใบรับรองหน่วยซ่อมด้วย

2. อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน (Original Equipment Manufacturer - OEM)

ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยานในประเทศไทย โดยส่วนใหญ่ดำเนินการผลิตในชั้นที่ 2 (Tier 2) และชั้นที่ 3 (Tier 3)¹² ที่ต้องใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในการผลิต

ตารางที่ 2 ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการตามพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 ตั้งแต่ปี 2535 - 2562

ประเภท	จำนวนโรงงาน	เงินลงทุน (ล้านบาท)
1. การประกอบกิจการประเภท การสร้าง ประกอบ ดัดแปลง ซ่อมแซม หรือเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศยาน	12	12,733.41
2. การประกอบกิจการประเภท การทำชิ้นส่วนพิเศษ หรืออุปกรณ์สำหรับอากาศยาน	21	3,426.82
Total	33	16,160.23

ที่มา : สถิติสะสมจำนวนโรงงานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการ ตาม พ.ร.บ. โรงงาน พ.ศ. 2535 จำแนกตาม ประเภท ณ สิ้น พ.ศ. 2562 กรมโรงงานอุตสาหกรรม

ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการตามพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 มีจำนวนสะสมตั้งแต่ปี 2535 – 2562 ทั้งหมด 33 ราย มีเงินลงทุนทั้งหมด 16,160.23 ล้านบาท แบ่งออกเป็นผู้ประกอบการที่ประกอบกิจการประเภทการสร้าง ประกอบ ดัดแปลง ซ่อมแซม หรือเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศยานจำนวน 12 ราย มีเงินลงทุนในการประกอบกิจการประเภทนี้ 12,733.41 ล้านบาท และผู้ประกอบการประเภท การทำชิ้นส่วนพิเศษหรืออุปกรณ์สำหรับอากาศยานจำนวน 21 ราย เงินลงทุนในกิจการประเภทนี้มีมูลค่า 3,426.82 ล้านบาท

¹² การผลิตอากาศยานแบ่งออกเป็น 4 ชั้น ได้แก่ Tier 1 Assembly and Testing, Tier 2 Design and Build, Tier 3 Build to Print และ Tier 4 Material Manufacturing and Support Processes

3. ใบรับรองโรงเรียนการบินและศูนย์ทดสอบภาษาผู้ประจำหน้าที่

ปัจจุบัน กพท. มีการกำกับดูแลโรงเรียนการบินให้เป็นไปตามมาตรฐานและสามารถแข่งขันได้ในระดับสากลผ่านการตรวจสอบและออกใบรับรองโรงเรียนการบินและหลักสูตรฝึกอบรม โดยแบ่งการรับรองออกเป็น 4 ประเภท ได้แก่ (1) ใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน (2) ใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศ (3) ใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน (นายช่างภาคพื้น) และ (4) ใบสำคัญการแต่งตั้งศูนย์ทดสอบทางภาษาผู้ถือใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่

ตารางที่ 3 จำนวนใบรับรองโรงเรียนการบินและศูนย์ทดสอบภาษาผู้ประจำหน้าที่

ประเภทใบรับรอง	จำนวน (ใบ)
สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน	14
สถาบันฝึกอบรมด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศ	2
สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน (นายช่างภาคพื้น)	1
ศูนย์ทดสอบทางภาษา	4

ที่มา : ฝ่ายมาตรฐานผู้ประจำหน้าที่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2562

ประเทศไทยมีโรงเรียนการบินและศูนย์ทดสอบภาษาผู้ประจำหน้าที่ที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในปี 2562 ทั้งหมด 21 ใบรับรอง แบ่งออกเป็นใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบินจำนวน 14 ใบรับรอง ใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศจำนวน 2 ใบรับรอง และใบรับรองสถาบันฝึกอบรมนายช่างภาคพื้นจำนวน 1 ใบรับรอง และใบรับรองศูนย์ทดสอบทางภาษาผู้ถือใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่จำนวน 3 ใบรับรอง โดยสถาบันการบินพลเรือนเป็นเพียงแห่งเดียวที่ได้รับใบรับรองครบทั้ง 4 ประเภท

4. เวชศาสตร์การบิน

ผู้ที่ยื่นขอที่ที่ต้องได้รับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จะต้องได้รับการตรวจเพื่อออกหรือต่ออายุใบอนุญาตฯ เพื่อตรวจสอบความพร้อมทั้งทางด้านร่างกายและจิตใจ ที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติหน้าที่ด้านการบินในสาขาอาชีพต่างๆ

ตารางที่ 4 โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่ได้รับการแต่งตั้งจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ประเภท	โรงพยาบาล
ศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือน	สถาบันเวชศาสตร์การบิน กองทัพอากาศ
	ศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนกรุงเทพ โรงพยาบาลกรุงเทพ
	โรงพยาบาลสมิติเวช ศรีนครินทร์
สถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือน	โรงพยาบาลบำรุงราษฎร์
	โรงพยาบาลเวชธานี
	โรงพยาบาล บี แคร่ เมดิคอลเซ็นเตอร์
	โรงพยาบาลอภากรเกียรติวงศ์

ที่มา : ฝ่ายมาตรฐานผู้ประจำหน้าที่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2562

ศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนเป็นโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่ได้รับการแต่งตั้งจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในการให้บริการตรวจเพื่อออกหรือต่ออายุใบสำคัญแพทย์ชั้น 1 – 4 ซึ่งในปี 2562 มีจำนวนโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนจำนวน 3 แห่ง ได้แก่ (1) สถาบันเวชศาสตร์การบิน กองทัพอากาศ (2) ศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนกรุงเทพ โรงพยาบาลกรุงเทพ และ (3) โรงพยาบาลสมิติเวช ศรีนครินทร์

สถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือนเป็นโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่ได้รับการแต่งตั้งจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในการให้บริการตรวจเพื่อต่ออายุใบสำคัญแพทย์ชั้น 1 – 4 และทำการตรวจเพื่อออกใบสำคัญแพทย์ได้เฉพาะชั้น 2 และชั้น 4 มีจำนวนโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นสถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือนจำนวน 4 แห่ง ได้แก่ (1) โรงพยาบาลบำรุงราษฎร์ (2) โรงพยาบาลเวชธานี (3) โรงพยาบาล บี แคร่ เมดิคอลเซ็นเตอร์ และ (4) โรงพยาบาลอภากรเกียรติวงศ์

ทั้งนี้ มีจำนวนนายแพทย์ผู้ตรวจและนายแพทย์ผู้ตรวจอาวุโสที่ได้รับการแต่งตั้งจากสำนักงานการบินพลเรือนทั้งหมด 46 คน เป็นนายแพทย์ผู้ตรวจ 27 คน และนายแพทย์ผู้ตรวจอาวุโส 19 คน

5. ผู้ให้บริการการเดินทางอากาศของประเทศไทย

ตารางที่ 5 ผู้ให้บริการการเดินทางอากาศของประเทศไทยที่ได้รับใบอนุญาตจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

หน่วยงาน	ประเภทใบอนุญาต
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	ใบอนุญาตการจัดการจราจรทางอากาศประเภทการบริการจราจรทางอากาศ
	ใบอนุญาตการจัดการจราจรทางอากาศประเภทการจัดการห้วงอากาศ
	ใบอนุญาตการจัดการจราจรทางอากาศประเภทการจัดการความคล่องตัวของจราจรทางอากาศ
	ใบอนุญาตการให้บริการระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน
	ใบอนุญาตการให้บริการการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน
กองทัพเรือ	ใบอนุญาตการจัดการจราจรทางอากาศประเภทการบริการจราจรทางอากาศ
	ใบอนุญาตการให้บริการระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน
	ใบอนุญาตการให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน
กรมอุตุนิยมวิทยา	ใบอนุญาตการให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	ใบอนุญาตด้านบริการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	ใบอนุญาตการให้บริการข่าวสารการบิน

ที่มา : ฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินทางอากาศ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2562

ผู้ให้บริการการเดินทางอากาศของประเทศไทย มีทั้งหมด 5 หน่วยงาน ซึ่งแต่ละหน่วยงานมีขีดความสามารถในการให้บริการ ดังนี้

1. บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มีหน้าที่หลักในการให้บริการจัดการจราจรทางอากาศ บริการระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ ระบบติดตามอากาศยาน และการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ซึ่งการให้บริการจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานนั้น บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จะให้บริการในทุกท่าอากาศยานยกเว้นท่าอากาศยานอุตะเกา

2. กองทัพเรือ มีหน้าที่หลักในการให้บริการจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานอุตะเกา บริการระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ ระบบติดตามอากาศยาน และให้บริการข่าวพยากรณ์อากาศ

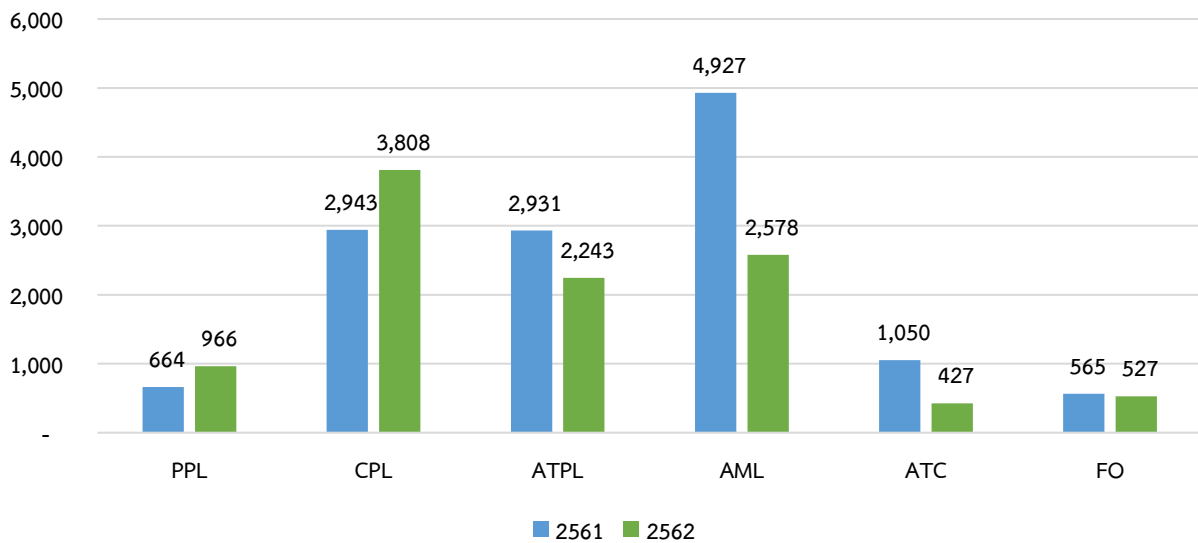
3. กรมอุตุนิยมวิทยา เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่หลักในให้บริการข่าวพยากรณ์อากาศ ข้อมูลสารสนเทศอุตุนิยมวิทยาและแผ่นดินไหว

4. สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานกลางในการให้บริการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย มีหน้าที่หลักเป็นศูนย์รับแจ้งเหตุอากาศยานและเรือที่ประสบภัยพร้อมทั้งอำนวยความสะดวกประสานงานปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือ อีกทั้งยังมีหน้าที่ในการจัดทำแผนค้นหาและช่วยเหลือแห่งชาติ

5. สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เป็นหน่วยงานกลางในการให้บริการเกี่ยวกับข่าวสารด้านการบินของประเทศไทย

6. ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่

ภาพที่ 40 การออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย



ที่มา : ฝ่ายมาตรฐานผู้ประจำหน้าที่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2562

ผู้ประจำหน้าที่ที่จะต้องได้รับใบอนุญาตในการปฏิบัติหน้าที่จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ได้แก่ นักบินส่วนบุคคล (Private pilot license, PPL) นักบินพาณิชย์ตรี (Commercial pilot license, CPL) นักบินพาณิชย์เอก (Air transport pilot license, ATPL) นายช่างภาคพื้นดิน (Aircraft maintenance engineer license, AML) พนักงานควบคุมจราจรทางอากาศ (Air traffic control license, ATC) และพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน (Flight operation officer license, FO) โดยจำนวนใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ทุกชนิดมีจำนวนลดลง ยกเว้นใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่นักบินพาณิชย์ตรีซึ่งเติบโตไปในทิศทางเดียวกับจำนวนโรงเรียนการบินที่มีจำนวนเพิ่มขึ้น

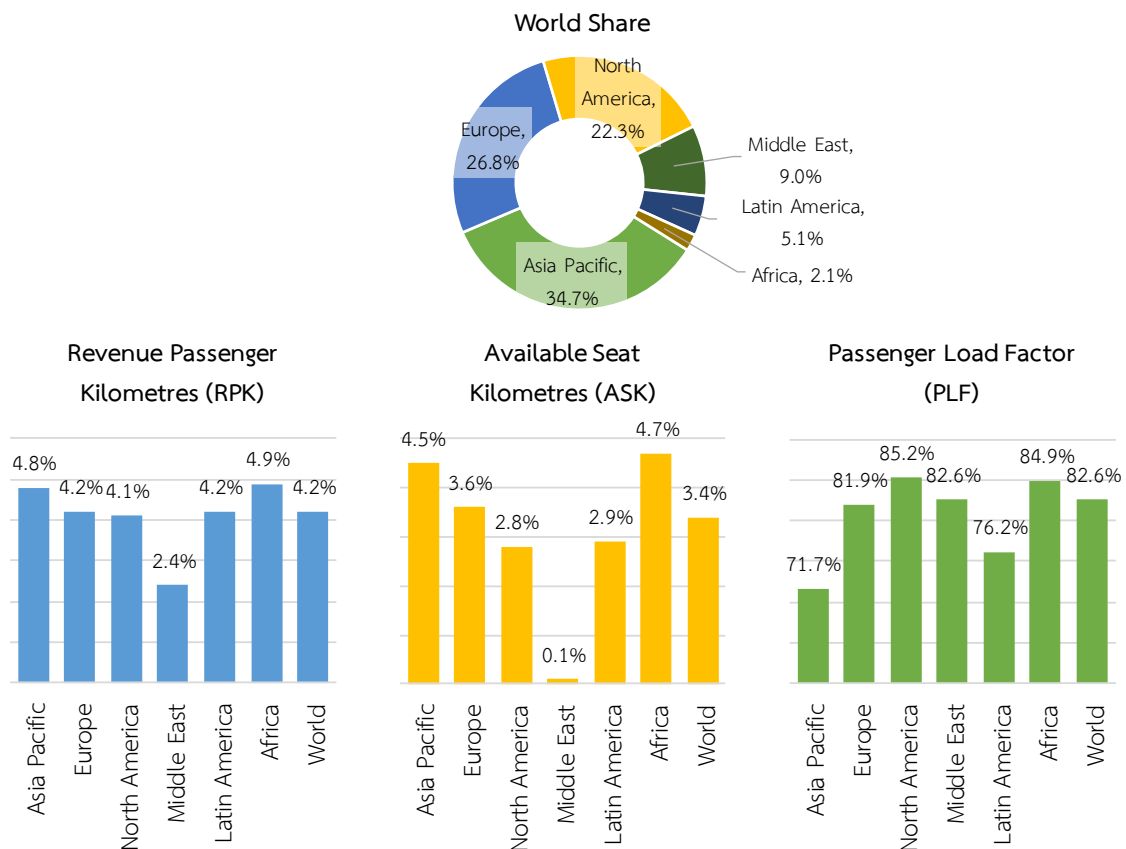
บทที่ 2 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินของไทยปี 2562

ส่วนนี้เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมในปีที่ผ่านมา ประกอบด้วย ภาพรวมการขนส่งทางอากาศของโลกปี 2562 การเติบโตของเศรษฐกิจโลก การเติบโตของเศรษฐกิจไทย การคาดการณ์การการท่องเที่ยว ปัจจัยเสริมด้านการลงทุนและสิทธิประโยชน์ การกลับคืนสู่มาตรฐานด้านความปลอดภัยสากล โครงการสำคัญของรัฐบาลและแผนขยายขีดความสามารถของโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งการวิเคราะห์ในส่วนนี้จะมีการคาดการณ์การเติบโตของอุตสาหกรรมการบินในปี 2563 โดยมีการคำนึงถึงผลกระทบของสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด 19 ซึ่งส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่ออุตสาหกรรมการบินทั่วโลก

1. ภาพรวมการขนส่งทางอากาศของโลกปี 2562

ภาพรวมการขนส่งทางอากาศทั่วโลกปี 2562¹³ ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีส่วนการเดินทางสูงสุดคิดเป็นร้อยละ 34.7 ของการเดินทางทางอากาศในภาพรวม ลำดับต่อมาได้แก่ ยุโรป และอเมริกาเหนือ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 26.8 และ 22.3 ของการเดินทางทางอากาศในภาพรวมตามลำดับ

ภาพที่ 41 ภาพรวมการขนส่งทางอากาศทั่วโลกปี 2562



ที่มา : Air passenger market analysis December 2019, International Air Transport Association (IATA)

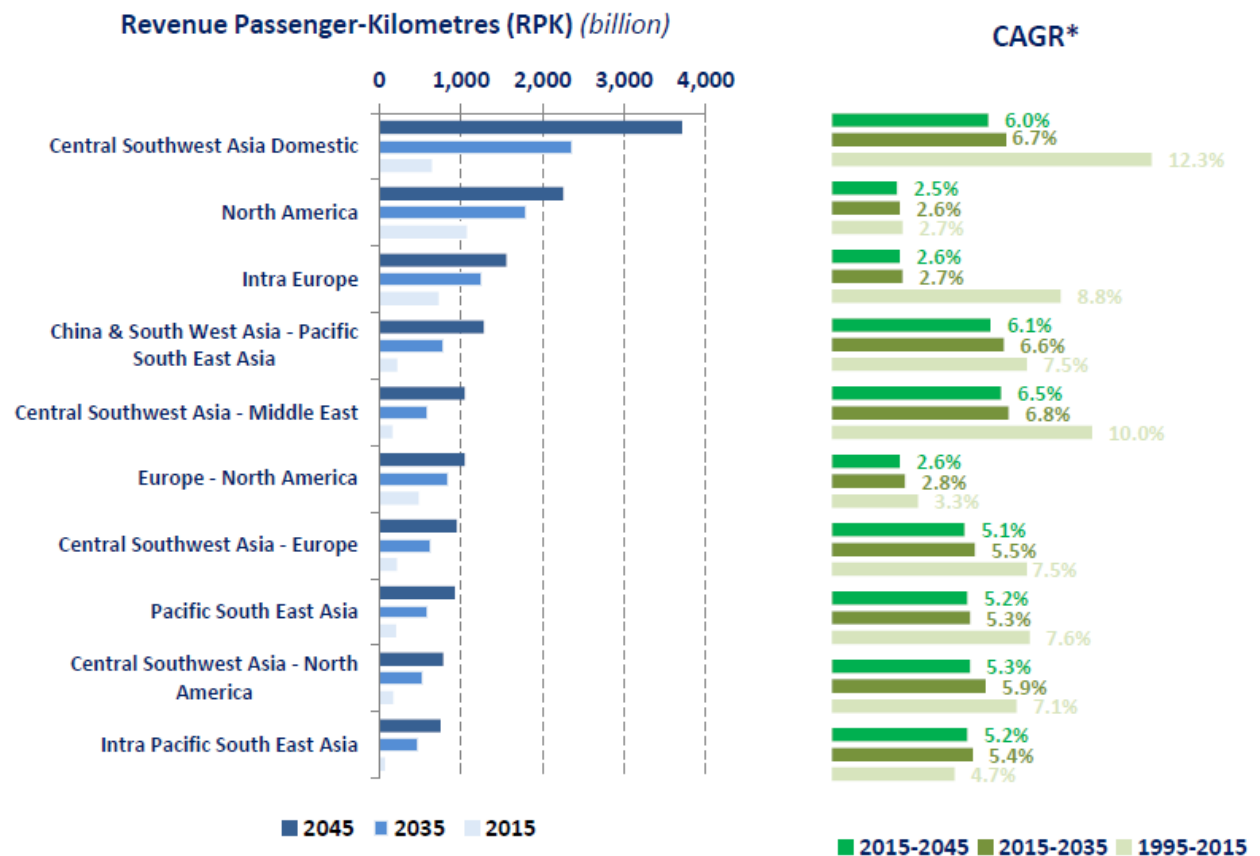
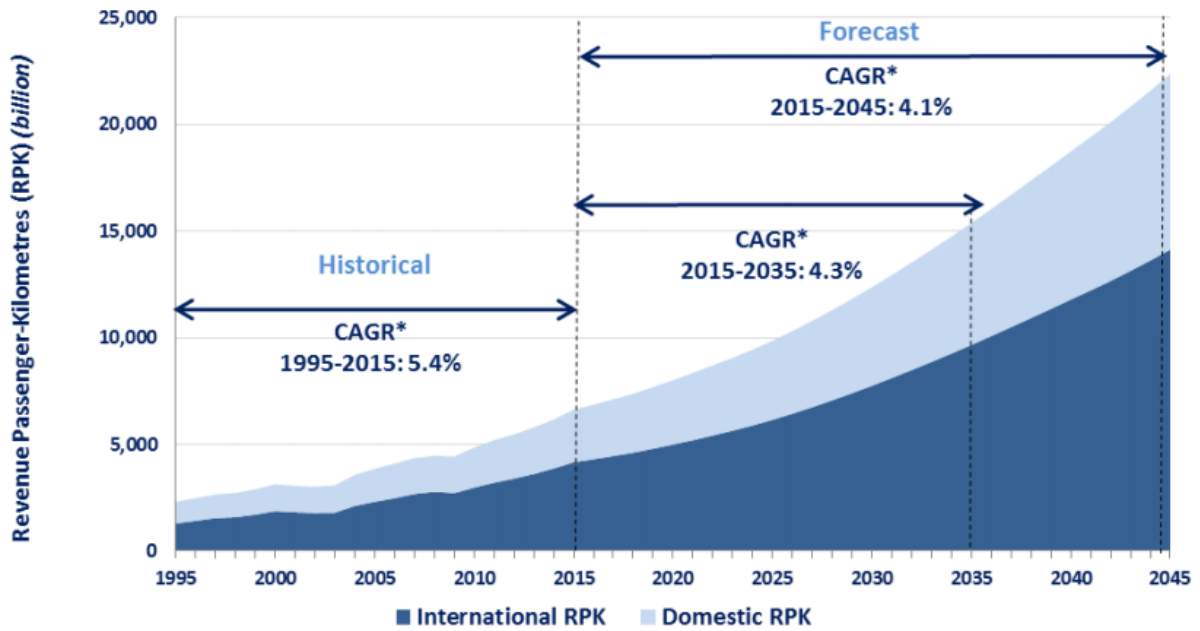
¹³ Air passenger market analysis December 2019, International Air Transport Association (IATA)

ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK) ทั่วโลกเติบโตเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.2 ภูมิภาคแอฟริกา มีอัตราการเติบโตสูงที่สุดคิดเป็นร้อยละ 4.9 จากปีที่ผ่านมา ลำดับต่อมาได้แก่ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกเติบโตร้อยละ 4.8 จากปีที่ผ่านมา โดยภูมิภาคยุโรป และลาตินอเมริกามีการเติบโตของ RPK เท่ากับค่าเฉลี่ยของโลกที่ร้อยละ 4.2 โดยภูมิภาคอเมริกาเหนือ และตะวันออกกลางมีการเติบโตของ RPK ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของโลกโดยมีอัตราการเติบโตร้อยละ 4.1 และ 2.4 จากปีที่ผ่านมาตามลำดับ

ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers, ASK) ทั่วโลกมีการเติบโตเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.4 ภูมิภาคแอฟริกา มีอัตราการเติบโตสูงที่สุดเช่นเดียวกับการเติบโตของ RPK คิดเป็นร้อยละ 4.9 จากปีที่ผ่านมา ลำดับต่อมาได้แก่ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก และยุโรปเติบโตร้อยละ 4.5 และ 3.6 จากปีที่ผ่านมา ตามลำดับ ซึ่งสูงกว่าค่าเฉลี่ยการเติบโตของ ASK ทั่วโลก และภูมิภาคที่มีการเติบโตของ ASK ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย ทั่วโลกได้แก่ ลาตินอเมริกา อเมริกาเหนือ และตะวันออกกลาง มีอัตราการเติบโตคิดเป็นร้อยละ 2.9 2.8 และ 0.1 จากปีที่ผ่านมาตามลำดับ

จากการเติบโตของ ASK ที่น้อยกว่าการเติบโตของ RPK ส่งผลให้อัตราการบรรทุกผู้โดยสาร (Passenger Load Factor: PLF) สูงขึ้นร้อยละ 0.9 จากปีที่ผ่านมา โดยในภาพรวมทั่วโลกมี PLF เฉลี่ยร้อยละ 82.6 โดยภูมิภาคที่มี PLF สูงที่สุดได้แก่อเมริกาเหนือ มี PLF คิดเป็นร้อยละ 85.2 ลำดับต่อมาได้แก่แอฟริกา มี PLF ที่ร้อยละ 84.9 และตะวันออกกลางมี PLF ที่ร้อยละ 82.6 เท่ากับค่าเฉลี่ย PLF ทั่วโลก ลำดับต่อมา ได้แก่ ยุโรป และลาตินอเมริกามี PLF ที่ร้อยละ 81.9 และ 76.2 โดยภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีค่าเฉลี่ย PLF ต่ำที่สุดโลกคิดเป็นร้อยละ 71.7

ภาพที่ 42 ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทั่วโลกและการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1995 -2045 (พ.ศ. 2538 – 2588)



ที่มา : ICAO long-term traffic forecasts

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (international civil aviation organization: ICAO) ได้รายงาน¹⁴ ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ทั่วโลกตั้งแต่ ค.ศ. 1995-2015 (พ.ศ. 2538-2558) มีอัตราการเติบโตร้อยละ 5.4 ต่อปี อีกทั้งได้คาดการณ์ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารในระยะ 20 ปี ระหว่าง ค.ศ. 2015-2035 (พ.ศ. 2558-2578) จะมีอัตราการเติบโตร้อยละ 4.3 ต่อปี และในระยะ 30 ปี ระหว่าง ค.ศ. 2015-2045 (พ.ศ. 2558-2588) จะมีอัตราการเติบโตร้อยละ 4.1 ต่อปี

จากการคาดการณ์พบว่ากลุ่มเส้นทางที่คาดว่าจะมีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารมากที่สุด ได้แก่ การเดินทางในเส้นทางภายในประเทศของภูมิภาคเอเชียกลางและเอเชียใต้ (Central Southwest Asia Domestic) ลำดับต่อมาได้แก่เส้นทางภายในประเทศของภูมิภาคอเมริกาเหนือ (North America) และเส้นทางระหว่างประเทศภายในภูมิภาคยุโรป (Intra Europe) ตามลำดับ สำหรับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีการเติบโตของการเดินทางในเส้นทางภายในประเทศเฉลี่ยร้อยละ 5.3 ในระยะ 20 ปี และร้อยละ 5.2 ในระยะ 30 ปี และเส้นทางระหว่างประเทศภายในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เติบโตเฉลี่ยร้อยละ 5.4 ในระยะ 20 ปี และร้อยละ 5.2 ในระยะ 30 ปี ตามลำดับ

2. การเติบโตของเศรษฐกิจโลก

จากรายงานภาพรวมเศรษฐกิจโลก (World Economic Outlook)¹⁵ โดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund: IMF) ระบุว่า ในปี พ.ศ. 2562 ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเฉลี่ยทั่วโลก (World Output) มีการเติบโตร้อยละ 2.9 ขยายตัวลดลงร้อยละ 0.7 จากปีที่ผ่านมา

ตารางที่ 6 อัตราการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศปี 2561 - 2562

ประเทศ/กลุ่มประเทศ	2561	2562e
ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเฉลี่ยทั่วโลก	3.6	2.9
กลุ่มประเทศพัฒนาแล้ว	2.2	1.7
กลุ่มตลาดเกิดใหม่และประเทศกำลังพัฒนา	4.5	3.7
กลุ่มตลาดเกิดใหม่และประเทศกำลังพัฒนาในภูมิภาคเอเชีย	6.4	5.6
จีน	6.6	6.1
อินเดีย	6.8	4.8
กลุ่มประเทศอาเซียน 5 ประเทศ	5.2	4.7

ที่มา : World Economic Outlook, January 2020 IMF

ใน พ.ศ.2562 กลุ่มประเทศพัฒนาแล้ว (Advanced Economies) มีอัตราการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศร้อยละ 1.7 ลดลงจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 0.5 ซึ่งต่ำกว่าอัตราการเติบโตเฉลี่ยทั่วโลก สาเหตุการชะลอตัวในภาพรวมส่วนหนึ่งมาจากนโยบายกีดกันทางการค้าของสหรัฐอเมริกา การบริโภคภาคเอกชนที่ลดลงและความกังวลต่อความผันผวนทางการเมืองในกลุ่มประเทศยุโรป (European Union) รวมทั้งภาวะเศรษฐกิจถดถอยในญี่ปุ่น และเหตุการณ์ประท้วงในเขตบริหารพิเศษฮ่องกง

¹⁴ ICAO long-term traffic forecasts

¹⁵ World Economic Outlook Update, January 2020

กลุ่มตลาดเกิดใหม่และประเทศกำลังพัฒนา (Emerging Market and Developing Economies) มีการเติบโตสูงกว่าอัตราการเติบโตเฉลี่ยทั่วโลก โดยใน พ.ศ.2562 มีอัตราการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศร้อยละ 3.7 ซึ่งต่ำกว่าใน 2561 ร้อยละ 0.8 เมื่อพิจารณากลุ่มตลาดเกิดใหม่และประเทศกำลังพัฒนาในภูมิภาคเอเชีย (Emerging Market and Developing Asia) พบว่ามีอัตราการเติบโตที่ร้อยละ 5.6 ลดลงจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 0.8 สะท้อนให้เห็นว่าในกลุ่มประเทศตลาดเกิดใหม่และประเทศกำลังพัฒนาที่มีการเติบโตที่ชะลอลง

เมื่อพิจารณาเฉพาะกลุ่มประเทศหรือประเทศที่นักท่องเที่ยวเดินทางเข้าประเทศไทยสูงสุด ประกอบด้วย จีน อินเดีย และกลุ่มประเทศอาเซียน 5 ประเทศ (ASEAN-5)¹⁶ พบว่ามีอัตราการเติบโตที่สูงกว่าอัตราการเติบโตเฉลี่ยทั่วโลก รายละเอียดดังนี้

- จีน เป็นประเทศที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวเดินทางเข้าประเทศไทยมากที่สุดในปีที่ผ่านมา อีกทั้งยังเป็นประเทศที่มีฐานกำลังการผลิตและการส่งออกขนาดใหญ่แห่งหนึ่งของโลก ซึ่งในปี 2562 พบว่า ประเทศจีนมีอัตราการเจริญเติบโตอยู่ที่ร้อยละ 6.1 ซึ่งชะลอลงจากปีที่ผ่านมา โดยมีสาเหตุมาจากผลกระทบจากมาตรการกีดกันทางการค้าของสหรัฐอเมริกา

- อินเดีย เป็นประเทศที่มีอัตราการเติบโตของนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้าประเทศอยู่ในระดับสูง เมื่อพิจารณาอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของอินเดียในปี 2562 พบว่ามีการเติบโตเพียงร้อยละ 4.8 ลดลงจากปีที่ผ่านมาถึงร้อยละ 2 เนื่องจากเกิดการชะลอลงอย่างมากของอุปสงค์ภายในประเทศ แต่ภาครัฐยังคงมีมาตรการทางการเงินการคลังเช่น การให้การสนับสนุนราคาน้ำมัน เป็นต้น ดังนั้นเศรษฐกิจของอินเดียจึงน่าจะยังสามารถเติบโตต่อไปได้

- กลุ่มประเทศอาเซียน มีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจคิดเป็นร้อยละ 4.7 จากปีที่ผ่านมา ลดลงร้อยละ 0.5 จาก พ.ศ. 2561 ซึ่งมีผลกระทบมาจากการส่งออกที่ลดลงและการชะลอตัวของอุปสงค์ภายในประเทศอินโดนีเซียและประเทศไทย

โดยสรุปภาพรวมเศรษฐกิจโลกในปี 2562 มีการขยายตัวลดลงจากการเติบโตของเศรษฐกิจโลกที่ลดลงอันเนื่องมาจากผลกระทบสงครามการค้า ความไม่แน่นอนทางธุรกิจ และสถานการณ์ความไม่แน่นอนทางการเมืองที่เกิดขึ้นในหลายประเทศ เช่น การประท้วงในฮ่องกง เสถียรภาพรัฐบาลในกลุ่มสหภาพยุโรป และละตินอเมริกา เป็นต้น แต่เมื่อพิจารณากลุ่มประเทศหลักที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวเดินทางเข้าประเทศไทยเป็นจำนวนมาก พบว่า ประเทศเหล่านี้เป็นประเทศในกลุ่มกำลังพัฒนาซึ่งมีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่สูงกว่าอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยของโลก ส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวและจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศในปี 2562 ยังคงเพิ่มขึ้นจาก ปี 2561 ที่ผ่านมา

¹⁶ ASEAN-5 หมายถึงกลุ่มประเทศกำลังพัฒนาในภูมิภาคอาเซียนที่มีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจสูง ได้แก่ อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ ไทย และเวียดนาม

3. การเติบโตของเศรษฐกิจไทย

3.1 ภาพรวมเศรษฐกิจไทย สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง¹⁷ รายงานว่าภาพรวมเศรษฐกิจไทยขยายตัวร้อยละ 2.5 ใน ปี 2562 ซึ่งชะลอลงอย่างมากจาก ปี 2561 ที่ขยายตัวร้อยละ 4.1 เนื่องจากปัจจัยหลักอุปสงค์จากต่างประเทศที่ชะลอลงและการฟื้นตัวของอุปสงค์ภายในประเทศ

ตารางที่ 7 ข้อมูลเศรษฐกิจไทยปี 2561 - 2562

ข้อมูลเศรษฐกิจ	ปี (พ.ศ.)	
	2561	2562f
1.อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจ	4.1	2.5
2.อัตราการขยายตัวของการบริโภค		
-การบริโภคภาคเอกชน ณ ราคาคงที่	4.6	4.4
-การบริโภคภาครัฐ ณ ราคาคงที่	1.8	1.9
3.อัตราการขยายตัวของการลงทุน		
-การลงทุนภาคเอกชน ณ ราคาคงที่	3.9	2.4
-การลงทุนภาครัฐ ณ ราคาคงที่	3.3	2.1
4.อัตราการขยายตัวของปริมาณการส่งออกสินค้าและบริการ	4.2	-5.3
5.อัตราการขยายตัวของปริมาณการนำเข้าสินค้าและบริการ	8.6	-4.6

ที่มา : ข่าวกระทรวงการคลัง ฉบับที่ 011/2563 วันที่ 29 มกราคม 2563 สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง

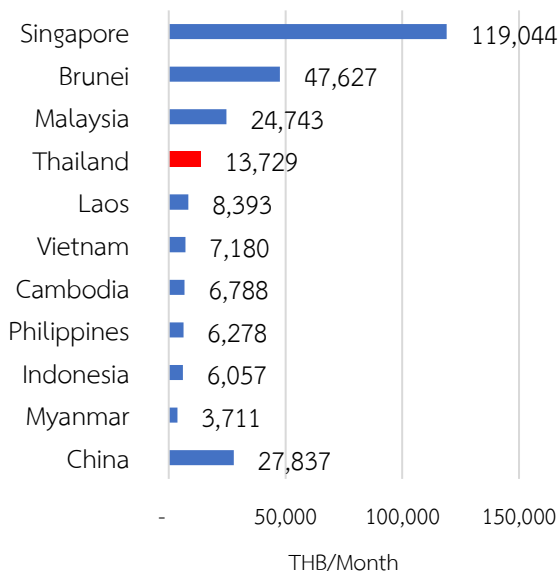
การขยายตัวของการบริโภคและการลงทุนภาคเอกชน พบว่ายังสามารถขยายตัวได้ แม้จะมีการมีการปรับตัวลงเล็กน้อยจากปีที่ผ่านมาอยู่ที่ร้อยละ 4.4 และ 2.4 ตามลำดับ โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของภาครัฐในช่วงครึ่งหลังของปี 2562 จากมาตรการชิมช้อปใช้ที่มีส่วนช่วยสนับสนุนการใช้จ่ายของประชาชน และสำหรับการบริโภคภาครัฐมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นจากปี 2561 คิดเป็นร้อยละ 1.9

อัตราการขยายตัวของปริมาณการส่งออกและนำเข้าสินค้าและบริการ มีการขยายตัวติดลบ โดยมีอัตราการขยายตัวของปริมาณการส่งออกและนำเข้าติดลบร้อยละ 5.3 และ 4.6 ตามลำดับ เนื่องจากอุปสงค์จากต่างประเทศที่ชะลอลงลงในปี 2562 เป็นผลกระทบจากเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าที่ชะลอลงและอัตราแลกเปลี่ยนของเงินบาทต่อเงินตราต่างประเทศที่แข็งค่าขึ้นอย่างต่อเนื่อง จึงส่งผลให้ปริมาณการส่งออกสินค้าและบริการหดตัวลงอย่างมาก

¹⁷ ข่าวกระทรวงการคลัง ฉบับที่ 011/2563 วันที่ 29 มกราคม 2563, สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง

3.2 ค่าจ้างแรงงาน

ภาพที่ 43 ค่าจ้างแรงงาน (Nominal wage) ในกลุ่มประเทศอาเซียนและจีน



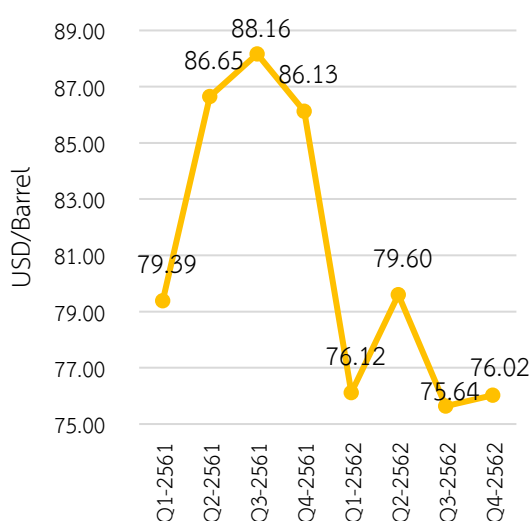
หมายเหตุ: อัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทเฉลี่ยปี 2562
ที่มา: Global Wage Report 2018/19, International Labour Organization

องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization: ILO) ได้รายงานอัตราค่าจ้างแรงงาน (Nominal wage) ในแต่ละประเทศ สำหรับประเทศไทยมีค่าจ้างแรงงานเดือนละ 13,729 บาท เมื่อเปรียบเทียบกับในกลุ่มประเทศอาเซียน ประเทศที่มีค่าจ้างแรงงานสูงกว่าไทยได้แก่ สิงคโปร์ บรูไน และมาเลเซีย แต่กลับมีอัตราค่าจ้างแรงงานสูงกว่าประเทศคู่แข่งสำคัญอย่างเวียดนามถึง 2 เท่าตัว โดยเวียดนามมีค่าจ้างแรงงานต่ำที่สุดเพียงเดือนละ 3,711 บาท อย่างไรก็ตามไทยยังคงมีอัตราค่าจ้างต่ำกว่าจีนซึ่งเป็นฐานการผลิตขนาดใหญ่ของโลก

ผลกระทบหลักจากค่าแรงงานที่สูงจะส่งผลโดยตรงกับอุตสาหกรรมการผลิตและบริการในประเทศไทย ซึ่งอาจทำให้ต้นทุนชาวต่างชาติตัดสินใจย้ายฐานการผลิตไปยังกลุ่มประเทศที่มีค่าแรงที่ต่ำกว่าประเทศไทยได้ เช่น เวียดนาม ฟิลิปปินส์ เป็นต้น ดังนั้นผู้ประกอบการชาวไทยและแรงงานจำเป็นต้องพัฒนาฝีมือแรงงานของตนให้มีทักษะที่สูงขึ้นเพื่อเป็นที่ต้องการของตลาดแรงงาน และดึงดูดความสนใจของนักลงทุน

3.3 ราคาน้ำมัน

ภาพที่ 44 ภาพรวมราคาน้ำมันอากาศยานปี 2561 - 2562

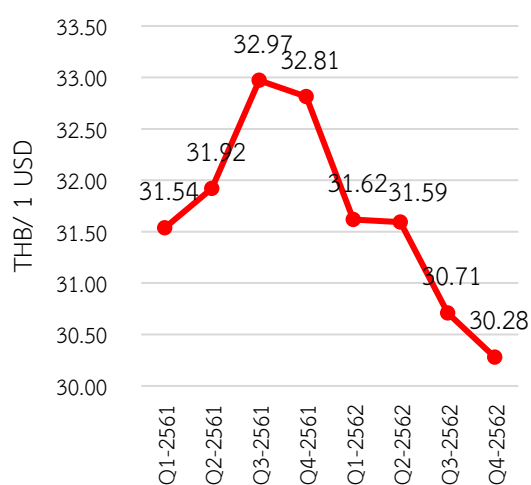


ที่มา : Singapore Jet Kerosene (Platts) Future, Quandl

ในปี 2562 ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานมีราคาลดลงเมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ส่งผลโดยตรงต่อต้นทุนการให้บริการของสายการบิน อย่างไรก็ตามสายการบินนิยมทำสัญญาซื้อขายราคาน้ำมันอากาศยานล่วงหน้า (Fuel hedging) เพื่อลดความผันผวนของราคาน้ำมันในอนาคต จึงทำให้สายการบินสามารถซื้อน้ำมันอากาศยานตามราคาที่กำหนดในสัญญาได้ ซึ่งหากมีสายการบินที่ทำสัญญาซื้อขายราคาน้ำมันอากาศยานล่วงหน้าไว้ก่อนที่ราคาน้ำมันจะปรับตัวลดลง ก็จะไม่ได้รับประโยชน์จากราคาที่ลดลงนี้ รวมถึงทำให้มีต้นทุนในการดำเนินการบินที่สูงกว่าคู่แข่ง

3.4 อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

ภาพที่ 45 อัตราแลกเปลี่ยนเงินดอลลาร์สหรัฐต่อเงินบาทปี 2561 - 2562



ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย

ในปี 2562 ค่าเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐมีการแข็งค่าขึ้นร้อยละ 3.9 เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายของชาวต่างชาติในการเดินทางมายังประเทศไทยสูงขึ้น เนื่องจากต้องใช้จ่ายเงินในการแลกเปลี่ยนเป็นเงินบาทเพิ่มขึ้นจากเดิม รวมถึงยังส่งผลถึงการค้าและการส่งออกสินค้าซึ่งมีปริมาณลดลงจากค่าเงินที่แข็งขึ้น แต่เมื่อพิจารณาสถิติจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบิน พบว่า จำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินระหว่างประเทศยังคงเพิ่มขึ้น จึงเป็นไปได้ว่าผลกระทบจากการที่ค่าเงินบาทแข็งค่าขึ้นอาจส่งผลให้นักท่องเที่ยวชาวไทยตัดสินใจเดินทางไปท่องเที่ยวยังต่างประเทศมากขึ้นจากค่าใช้จ่ายที่ลดลงทำให้ภาพรวมสถิติการเดินทางระหว่างประเทศจึงยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง

4. การเติบโตของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

จากสถิตินักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าประเทศไทยของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาพบว่า ในปี 2562 มีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติจำนวน 39,766,740 คนเพิ่มขึ้นจากปี 2561 จำนวน 1,588,546 คน คิดเป็นอัตราการเติบโตร้อยละ 4 จากปีที่ผ่านมา

ตารางที่ 8 สถิตินักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าประเทศไทย ปี 2561-2562

ภูมิภาค	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	อัตราการเติบโต	สัดส่วน
เอเชียตะวันออกเฉียงเหนือ	15,778,120	16,619,916	5.1%	41.8%
เอเชียตะวันออกเฉียงใต้	10,196,287	10,618,224	4.0%	26.7%
ยุโรป	6,759,855	6,714,057	-0.7%	16.9%
เอเชียใต้	1,982,212	2,397,349	17.3%	6.0%
อเมริกา	1,599,004	1,631,174	2.0%	4.1%
ออสเตรเลีย	921,759	885,185	-4.1%	2.2%
ตะวันออกกลาง	739,487	702,535	-5.3%	1.8%
แอฟริกา	201,470	198,300	-1.6%	0.5%
รวม	38,178,194	39,766,740	4.0%	100%

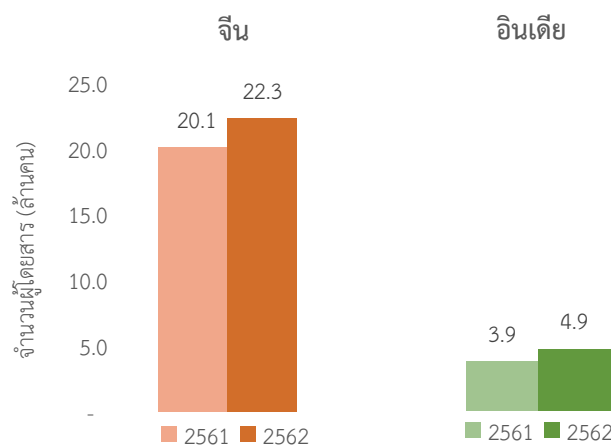
ที่มา : กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา วิเคราะห์โดย กองเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

นักท่องเที่ยวกลุ่มที่เดินทางเข้าสู่ประเทศไทยมากที่สุดได้แก่ นักท่องเที่ยวจากภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือเช่น จีน ญี่ปุ่น และเกาหลี เป็นต้น คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 41.8 ของจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งหมด รองมาได้แก่ นักท่องเที่ยวจากภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และภูมิภาคยุโรป มีสัดส่วนร้อยละ 26.7 และ

16.9 ตามลำดับ ในขณะที่นักท่องเที่ยวที่มีอัตราการเติบโตสูงที่สุดได้แก่นักท่องเที่ยวจากภูมิภาคเอเชียใต้เช่น อินเดีย บังกลาเทศ และศรีลังกา เป็นต้น มีอัตราการเติบโตสูงที่สุดคิดเป็นร้อยละ 17.3 จากปีที่ผ่านมา แต่อย่างไรก็ตามจำนวนนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคตะวันออกกลาง ออสเตรเลีย แอฟริกา และยุโรปมีอัตราการเดินทางเข้าประเทศไทยลดลงจากปีที่ผ่านมา

การเติบโตของนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือ และเอเชียใต้ส่วนหนึ่งเป็นผลจากมาตรการการยกเว้นค่าธรรมเนียม (VISA ON ARRIVAL : VOA) โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน พ.ศ. 2561 ให้ยกเว้นค่าธรรมเนียมวีซ่า (VISA ON ARRIVAL : VOA) เป็นการชั่วคราวให้กับนักท่องเที่ยวต่างชาติ 20 ประเทศ¹⁸ และ 1 เขตเศรษฐกิจ¹⁹ ตั้งแต่วันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ. 2561 - 13 มกราคม พ.ศ. 2562 และขยายมาตรการดังกล่าวจนถึงวันที่ 30 เมษายน พ.ศ. 2562 หลังจากนั้นได้มีมติที่ประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 23 เมษายน พ.ศ. 2562 ขยายมาตรการดังกล่าวออกไปเป็นครั้งแรกถึง 31 ตุลาคม พ.ศ. 2562 และสุดท้ายได้มีการขยายมาตรการดังกล่าวถึงวันที่ 30 เมษายน พ.ศ. 2563²⁰ โดยนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ได้รับผลจากมาตรการดังกล่าวมากที่สุด 5 ลำดับแรกคือจีน อินเดีย ใต้หวัน มัลดีฟส์ และเอธิโอเปีย

ภาพที่ 46 จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศไทยและจีน และผู้โดยสารระหว่างประเทศไทยและอินเดีย



ที่มา : กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การท่าอากาศยานอุตะเนา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดย กองเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

จำนวนผู้โดยสารในเส้นทางระหว่างประเทศไทยและจีน พบว่า ปี 2562 มีจำนวนผู้โดยสาร 22.3 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 10.8 ซึ่งปีไปในทิศทางเดียวกับจำนวนผู้โดยสารในเส้นทางระหว่างประเทศไทยและอินเดีย ที่มีผู้โดยสารในปี 2562 จำนวน 4.9 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาถึงร้อยละ 24.3 แสดงให้เห็นว่าผลจากมาตรการการยกเว้นค่าธรรมเนียม (VISA ON ARRIVAL : VOA) นั้นเป็นหนึ่งในปัจจัยที่ทำให้การเดินทางระหว่างประเทศเติบโตขึ้น

¹⁸ ประเทศที่ได้รับการยกเว้นค่าธรรมเนียมวีซ่า ได้แก่ อันดอร์รา บัลแกเรีย ภูฏาน จีน ไชปรัส เอธิโอเปีย ฟิจิ อินเดีย คาซัคสถาน ลัตเวีย ลิทัวเนีย มัลดีฟส์ โมลตา มอริเชียส ปาปัวนิวกินี โรมานีอา ซานมาริโน ซาอุดีอาระเบีย ยูเครน อุซเบกิสถาน

¹⁹ เขตเศรษฐกิจพิเศษที่ได้รับการยกเว้นค่าธรรมเนียมวีซ่า ได้แก่ ใต้หวัน

²⁰ ราชกิจจานุเบกษา ลงวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ.2562

5. การขอรับการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมการบิน

5.1 ความยาก-ง่ายในการประกอบธุรกิจ (The ease of doing business score) ธนาคารโลก (World Bank) ได้จัดอันดับความยาก-ง่ายในการประกอบธุรกิจของประเทศต่างๆ ทั่วโลก โดยในปี 2562 ประเทศไทยได้รับการประเมินเท่ากับ 81.50 คะแนนอยู่อันดับที่ 21 จาก 190 ประเทศทั่วโลก ปรับตัวดีขึ้น 6 อันดับ จากปี 2561 (อันดับที่ 27) โดยมีประเทศในอาเซียนซึ่งอยู่ในอันดับก่อนหน้าไทย ได้แก่ สิงคโปร์อยู่อันดับที่ 2 ของโลกมีคะแนน 86.20 คะแนน และมาเลเซียอยู่อันดับที่ 12 มีคะแนน 81.50 คะแนน

5.2 โครงการที่ได้รับการส่งเสริมจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (Thailand Board of Investment, BOI) จากการที่รัฐบาลกำหนดให้อุตสาหกรรมการบินอยู่ในกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย ทำให้ผู้ลงทุนในอุตสาหกรรมการบินจะได้รับสิทธิประโยชน์ทางด้านภาษี ได้แก่ การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 8 ปี และลดหย่อนภาษีร้อยละ 50 เพิ่มเติมอีก 5 ปี การยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักร นอกจากนี้ยังได้รับสิทธิประโยชน์ที่ไม่ใช่ด้านภาษีอีกด้วย ได้แก่ การอนุญาตให้ต่างชาติถือกรรมสิทธิ์ที่ดิน และอนุญาตให้นำเข้าช่างฝีมือและผู้ชำนาญการมาทำงานได้ โดยที่ผ่านมามีโครงการด้านอุตสาหกรรมการบินที่ได้รับการส่งเสริม ดังนี้

ตารางที่ 9 สถิติโครงการอุตสาหกรรมการบินขึ้นอนุมัติระหว่างปี 2558 - 2562

การลงทุนในอุตสาหกรรมการบิน		ปี (พ.ศ.)				
		2558	2559	2560	2561	2562
กิจการผลิตลำตัวอากาศยาน	จำนวนโครงการ	-	4	2	5	1
	เงินลงทุน (ล้านบาท)	-	4,741	672	2,085	233
กิจการซ่อมอากาศยาน รวมทั้งชิ้นส่วนอุปกรณ์อากาศยาน	จำนวนโครงการ	-	1	-	2	3
	เงินลงทุน (ล้านบาท)	-	20	-	654	6,992
กิจการสถานฝึกฝนวิชาชีพ	จำนวนโครงการ	-	-	-	-	1
	เงินลงทุน (ล้านบาท)	-	-	-	-	381
กิจการขนส่งทางอากาศ	จำนวนโครงการ	5	15	9	10	11
	เงินลงทุน (ล้านบาท)	15,907	21,538	24,370	18,548	16,202
ทั้งหมด	จำนวนโครงการ	5	20	11	17	16
	เงินลงทุน (ล้านบาท)	15,907	26,299	25,042	21,287	23,808

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

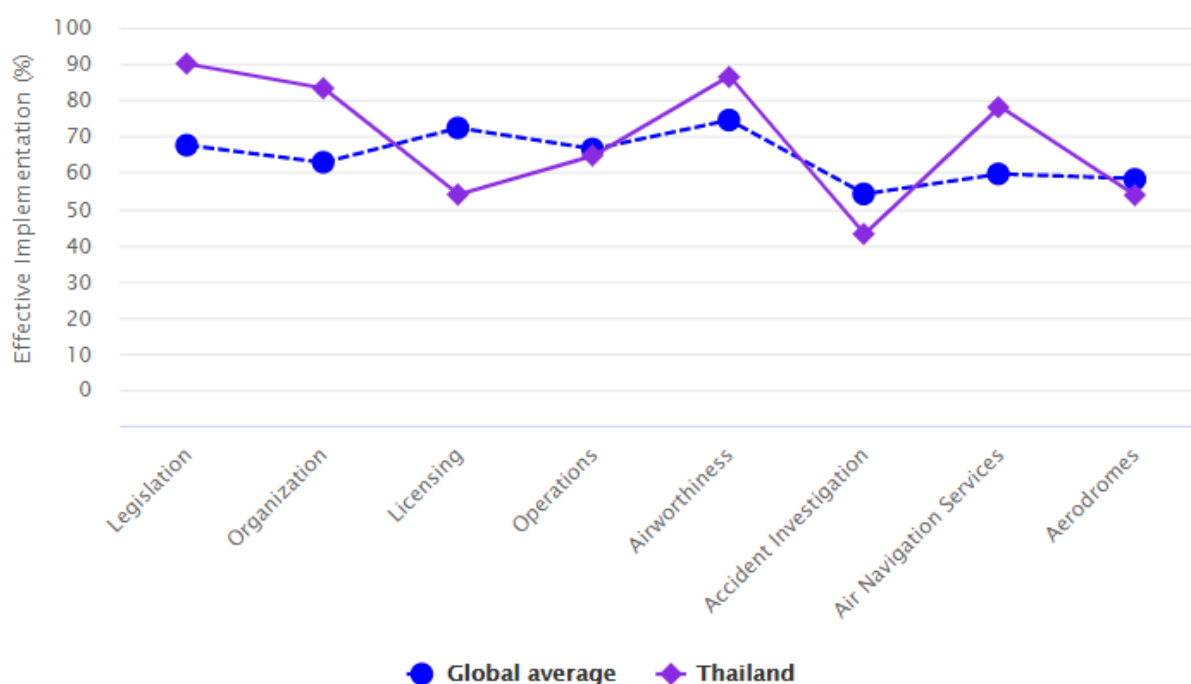
การลงทุนในอุตสาหกรรมการบินที่ได้รับการอนุมัติส่งเสริมการลงทุนจาก BOI ในปี 2562 มีทั้งหมด 16 โครงการ มูลค่าเงินลงทุน 23,808 ล้านบาท โดยจำนวนโครงการลดลงจากปีที่ผ่านมา 1 โครงการ แต่มีมูลค่าเงินลงทุนมากกว่าปีที่ผ่านมา 2,521 ล้านบาท โดยกิจการที่มีมูลค่าการลงทุนสูงที่สุดได้แก่ กิจการขนส่งทางอากาศได้รับการส่งเสริมการลงทุน 11 โครงการ มูลค่าการลงทุน 16,202 ล้านบาท ลำดับต่อมาได้แก่ การซ่อมอากาศยานรวมทั้งชิ้นส่วนอุปกรณ์อากาศยานได้รับการส่งเสริมการลงทุนจำนวน 3 โครงการ มีมูลค่าเงินลงทุน 6,992 ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าเงินลงทุนเพิ่มขึ้นประมาณ 11 เท่าจากปีที่ผ่านมา ลำดับต่อมาได้แก่ กิจการผลิตลำตัวอากาศยาน ชิ้นส่วนลำตัวอากาศยาน ชิ้นส่วนสำคัญ และชิ้นส่วนอากาศยานอื่นๆ ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจำนวน 1 โครงการ มูลค่าเงินลงทุน 233 ล้านบาท และกิจการสถานฝึกฝนวิชาชีพได้รับการส่งเสริมการลงทุน 1 โครงการมูลค่าเงินลงทุน 381 ล้านบาท การเพิ่มของกิจการที่มีการลงทุนในอุตสาหกรรม

การบินเป็นผลมาจากรัฐบาลให้ความสำคัญในอุตสาหกรรมการบิน การผ่อนปรนกฎระเบียบด้านการลงทุนของชาวต่างชาติ และการสนับสนุนอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนและซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศไทย

6. การบินพลเรือนไทยได้รับมาตรฐานสากล

ภายหลังจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไขปัญหา การปลดตรงแดงได้สำเร็จในปี 2560 ต่อมาปี 2562 คณะผู้ตรวจสอบ Full ICAO Coordinated Validation Mission (Full ICVM) ก็ได้เข้ามาตรวจสอบการดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องของ กพท. โดยมีผลการตรวจสอบ ดังนี้

ภาพที่ 47 ผล Effective Implementation เปรียบเทียบของไทยและค่าเฉลี่ยทั่วโลก



ที่มา: Safety Audit Results: USOAP interactive viewer, ICAO

จากการตรวจสอบคณะผู้ตรวจสอบ Full ICVM ระหว่างวันที่ 13 - 22 พฤษภาคม พ.ศ. 2562 ทั้งหมด 7 ด้าน ได้แก่ ด้านกฎหมายและระเบียบ ด้านการจัดการองค์กรกำกับดูแล ด้านการออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ ด้านการปฏิบัติการบิน ด้านความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน ด้านบริการการเดินอากาศ และด้านสนามบิน อย่างไรก็ตามการตรวจสอบครั้งนี้ยังไม่ได้รับการตรวจสอบยืนยันด้านการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน เนื่องจากข้อจำกัดของผู้ตรวจสอบฯ ซึ่งผลการตรวจสอบพบว่าระดับประสิทธิผลของการนำมาตรฐาน ICAO มาใช้บังคับในประเทศ (Effective Implementation: EI) ของประเทศไทยเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 65.83 สูงกว่าค่ามาตรฐานที่ ICAO ได้กำหนดไว้ที่ร้อยละ 60 แสดงให้เห็นว่า กพท. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาและผลักดันให้มาตรฐานด้านความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนของประเทศไทยทัดเทียมกับมาตรฐานเฉลี่ยของประเทศสมาชิกอื่นๆ โดยประเทศไทยมีผลการตรวจสอบทางด้านกฎหมายและระเบียบ ด้านการจัดการองค์กรกำกับดูแล ด้านความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน และด้านบริการการเดินอากาศสูงกว่าค่า EI เฉลี่ย

7. ด้านนโยบายของรัฐบาลและโครงการพัฒนาขีดความสามารถของท่าอากาศยาน

รัฐบาลกำหนดให้อุตสาหกรรมการบินเป็นหนึ่งในกลุ่มอุตสาหกรรมแห่งอนาคต (New S-curve) เนื่องจากเป็นอุตสาหกรรมที่มีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว มีมูลค่าสูงและต้องอาศัยเทคโนโลยีขั้นสูง รวมทั้งเป็นอุตสาหกรรมที่ช่วยสนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจอื่น เช่น การท่องเที่ยว การจ้างงาน เป็นต้น ซึ่งจะมีส่วนช่วยผลักดันให้ประเทศไทยก้าวไปสู่กลุ่มประเทศรายได้สูงได้ ดังนั้นรัฐบาลจึงมีนโยบายสนับสนุนแบ่งเป็นกลุ่มโครงการและมาตรการส่งเสริมต่างๆ ได้ ดังนี้

7.1 โครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาขีดความสามารถของท่าอากาศยานในประเทศไทย

7.1.1 แผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศไทย โดย กพท. เพื่อใช้เป็นแนวทางสำหรับการประเมินเหตุผลความจำเป็นต่อการก่อสร้างท่าอากาศยานแห่งใหม่และการพัฒนาท่าอากาศยานที่มีอยู่เดิมให้สามารถเป็นเครือข่ายรองรับการขนส่งระหว่างกันและเกิดการลงทุนมีประสิทธิภาพในกิจการท่าอากาศยาน รวมทั้งเป็นโครงสร้างพื้นฐานรองรับแผนพัฒนาด้านเศรษฐกิจ เพื่อรองรับการขยายตัวอย่างรวดเร็วของอุตสาหกรรมการบิน โดยปัจจุบันได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการทบทวนแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ เพื่อให้ทันต่อสภาพแวดล้อมของการขนส่งทางอากาศที่เปลี่ยนแปลงไปในปัจจุบัน

7.1.2 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานที่สำคัญ โดยผู้ประกอบการท่าอากาศยานได้แก่ กรมท่าอากาศยาน (ทย.) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ได้กำหนดแผนการพัฒนาขีดความสามารถท่าอากาศยานในความรับผิดชอบไว้ ดังนี้

ตารางที่ 10 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานที่สำคัญ

ท่าอากาศยาน	ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารต่อปี		การดำเนินการ
	ปัจจุบัน	เป้าหมาย	
สุวรรณภูมิ (ระยะที่ 3)	45 ล้านคน	90 ล้านคน	กำหนดแล้วเสร็จ พ.ศ. 2564
ดอนเมือง (ระยะที่ 3)	30 ล้านคน	40 ล้านคน	อยู่ระหว่างการพิจารณาของกระทรวงคมนาคมและสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
เชียงใหม่ (ระยะที่ 1)	8 ล้านคน	16.5 ล้านคน	
ภูเก็ต (ระยะที่ 2)	16.85 ล้านคน	18 ล้านคน	กำหนดแล้วเสร็จ พ.ศ. 2565
กระบี่	4 ล้านคน	8 ล้านคน	ทย. ได้กำหนดแผนการพัฒนาท่าอากาศยานไว้ในแผนยุทธศาสตร์ปี พ.ศ.2560 - 2564
นครศรีธรรมราช	1.1 ล้านคน	2.3 ล้านคน	
แม่สอด	0.4 ล้านคน	1 ล้านคน	
นราธิวาส	0.75 ล้านคน	1 ล้านคน	
ตรัง	0.7 ล้านคน	2.8 ล้านคน	
ขอนแก่น	2.4 ล้านคน	3.6 ล้านคน	
เบตง	-	0.7 ล้านคน	
อุตะเถา	3 ล้านคน	60 ล้านคน	

- ที่มา : 1. แผนยุทธศาสตร์กรมท่าอากาศยาน ปีพ.ศ.2560-2564 กรมท่าอากาศยาน
 2. รายงานประจำปี พ.ศ.2562 บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
 3. แผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

7.2 แผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ พ.ศ. 2562

ระบบห้วงอากาศและการเดินอากาศ (Airspace and Air Navigation) ถือเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในการรับรองการขนส่งทางอากาศของประเทศ กพท. จึงได้ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนการจัดทำนโยบายห้วงอากาศแห่งชาติ (National Airspace Policy) เพื่อพัฒนาระบบห้วงอากาศและการเดินอากาศของประเทศให้มีความปลอดภัย มั่นคง สามารถรองรับการเจริญเติบโตของปริมาณจราจรทางอากาศ และสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาระดับภูมิภาคและสากล ซึ่งคณะทำงานได้จัดทำร่างแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ พ.ศ. 2562 เสร็จเรียบร้อยแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างนำเสนอคณะกรรมการการบินพลเรือนพิจารณาให้ความเห็นชอบ เพื่อนำแผนฯ ดังกล่าว ไปเป็นแนวทางในการบริหารจัดการห้วงอากาศของประเทศไทยต่อไป²¹

7.3 โครงการและมาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานและการซ่อมบำรุงอากาศยาน

กพท. ได้แก้ไขพระราชบัญญัติเดินอากาศ พ.ศ. 2497 เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2562 เพื่อยกเว้นสัดส่วนผู้ถือหุ้นชาวต่างชาติที่ประกอบกิจการผลิตอากาศยาน ส่วนประกอบสำคัญอากาศยาน และซ่อมบำรุงอากาศยานให้สามารถถือหุ้นได้มากกว่าร้อยละ 49 เพื่อส่งเสริมกิจการผลิตอากาศยาน ส่วนประกอบสำคัญอากาศยาน และซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศไทย ปัจจุบันผ่านสภานิติบัญญัติเรียบร้อยแล้ว โดยมีผลบังคับใช้แล้วเมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม พ.ศ. 2562

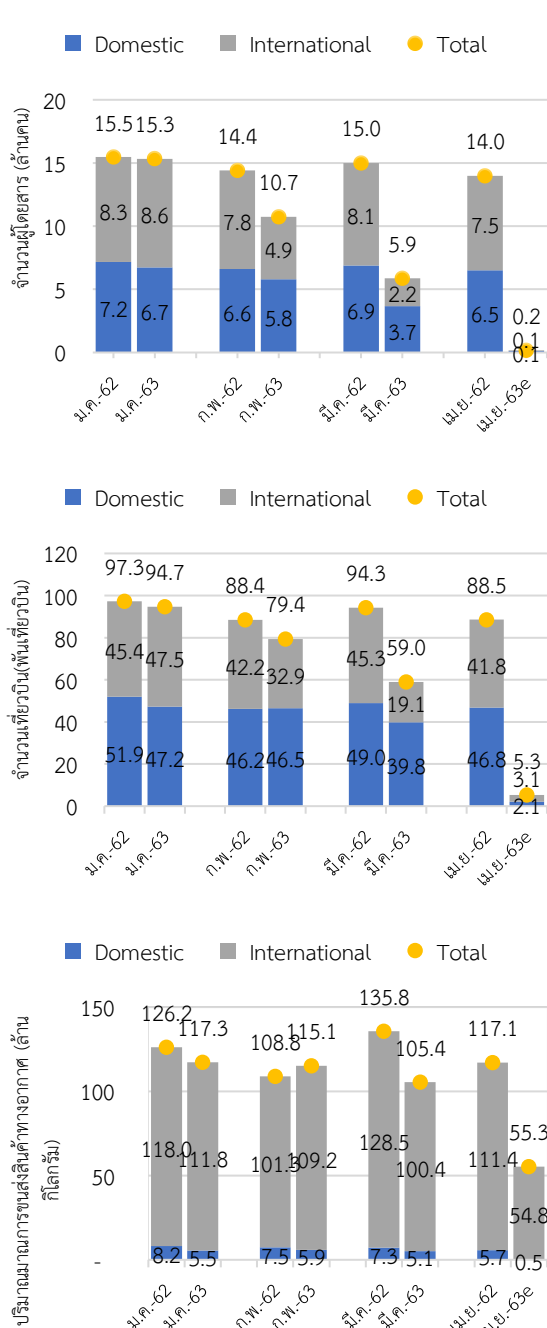
²¹ ฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

บทที่ 3 การคาดการณ์แนวโน้มการขนส่งทางอากาศของไทยในปี 2563 จากผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19

(ข้อมูลและประมาณการ ณ วันที่ 30 เมษายน 2563)

1. ผลกระทบต่อการขนส่งทางอากาศของไทย

ภาพที่ 48 สถิติการขนส่งทางอากาศเดือนมกราคม-เมษายน เปรียบเทียบปี 2562 และ 2563



จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ได้ส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อการขนส่งทางอากาศทั่วโลก เช่นเดียวกับประเทศไทยที่การเดินทางทางอากาศระหว่างประเทศเริ่มได้รับผลกระทบตั้งแต่ปลายเดือนกุมภาพันธ์ เนื่องจากประเทศที่มีตัวเลขผู้ติดเชื้อเป็นจำนวนมากเริ่มมีการจำกัดการเดินทางเข้าและออกจากประเทศไทย จนกระทั่งในเดือนเมษายน ได้มีการประกาศเรื่อง ห้ามอากาศยานทำการบินเข้าสู่ประเทศไทยชั่วคราว โดยห้ามอากาศยานขนส่งคนโดยสารทำการบินเข้ามายังท่าอากาศยานในประเทศไทยเป็นการชั่วคราว ส่งผลให้ผู้โดยสารและเที่ยวบินระหว่างประเทศในเดือนเมษายนต่อเนื่องเดือนมิถุนายนที่ได้รับผลกระทบรุนแรงที่สุดในรอบปี

ส่วนการขนส่งทางอากาศภายในประเทศของประเทศไทยเริ่มมีผลกระทบตั้งแต่มีการออกพระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉินเมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2563 เพื่อควบคุมการระบาดของไวรัส COVID-19 ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินทั้งภายในและระหว่างประเทศลดลงอย่างมาก และในส่วนของ การขนส่งสินค้าทางอากาศมีปริมาณลดลงสอดคล้องกับปริมาณเที่ยวบินและผู้โดยสารเช่นกัน เนื่องจากที่ผ่านมามีการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยส่วนใหญ่จะขนส่งไปกับตู้ห้องเครื่องบินโดยสาร ซึ่งอุตสาหกรรมการบินมีแนวโน้มได้รับผลกระทบตลอดทั้งปี 2563

ที่มา: กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดย กองเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

2. การคาดการณ์ผลกระทบจากมุมมองของหน่วยงานระหว่างประเทศด้านการบิน

องค์การการบินระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ได้มีความร่วมมือจากหน่วยงานระหว่างประเทศด้านการบิน เพื่อคาดการณ์ข้อมูลผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรมจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 มีรายละเอียดดังนี้

ภาพที่ 49 การคาดการณ์ผลกระทบจากมุมมองของหน่วยงานระหว่างประเทศด้านการบิน



ที่มา : Economic Impacts of COVID-19 on Civil Aviation, ICAO, 13th May 2020

● ICAO²² ได้คาดการณ์ผลกระทบในภาพรวมจะมีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารลดลงร้อยละ 44 – 80 จากปีที่ผ่านมา โดยการวิเคราะห์แบ่งออกเป็น 2 สถานการณ์ ได้แก่ สถานการณ์ที่มีการฟื้นตัวอย่างรวดเร็ว (V-shaped Path) และสถานการณ์ที่มีการฟื้นตัวแบบค่อยเป็นค่อยไป (U-shaped Path) มีรายละเอียดดังนี้

- สถานการณ์ V shape Path คาดการณ์ว่าการขนส่งผู้โดยสารทั่วโลกจะฟื้นตัวอย่างรวดเร็ว โดยจะมีจำนวนที่นั่งโดยสารระหว่างประเทศของสายการบินลดลงร้อยละ 36.1-53.8 จากปีที่ผ่านมา จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศลดลง 789.52–1,220.90 ล้านคน และสายการบินจะสูญเสียรายได้มูลค่า 139.20-216.27 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ และกรณีผู้โดยสารภายในประเทศจะมีจำนวนที่นั่งโดยสารภายในประเทศของสายการบินลดลงร้อยละ 25.1–41.1 จากปีที่ผ่านมา จำนวนผู้โดยสารภายในประเทศลดลง 838.22-1,361.90 ล้านคน และสายการบินจะสูญเสียรายได้มูลค่า 74.63-120.57 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ

- สถานการณ์ U Shape Path คาดการณ์ว่าการขนส่งผู้โดยสารทั่วโลกจะมีการฟื้นตัวแบบค่อยเป็นค่อยไป โดยจะมีจำนวนที่นั่งโดยสารระหว่างประเทศของสายการบินลดลงร้อยละ 46.4-70.1 จากปีที่ผ่านมา จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศลดลง 1,036.17–1,452.13 ล้านคน และสายการบินจะสูญเสียรายได้มูลค่า 182.64-257.47 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ และกรณีผู้โดยสารภายในประเทศจะมีจำนวนที่นั่งโดยสาร

²² Effects of Novel Coronavirus (Covid-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis, 13 May 2020

ภายในประเทศของสายการบินลดลงร้อยละ 32.5-49.0 จากปีที่ผ่านมา จำนวนผู้โดยสารภายในประเทศลดลง 1,093.54-1,574.50 ล้านคน และสายการบินจะสูญเสียรายได้มูลค่า 97.28-139.22 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ

- สมาคมขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) คาดการณ์ว่าสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 จะทำให้ปริมาณการขนส่งทางอากาศ (Revenue Passenger Kilometer: RPK) ลดลงร้อยละ 48 เมื่อเทียบกับปี 2562

- สภาสมาคมท่าอากาศยานระหว่างประเทศ (Airports Council International: ACI) คาดการณ์ว่าจากสถานการณ์การแพร่ระบาดดังกล่าวจะทำให้ผู้โดยสารลดลงร้อยละ 45 และรายได้ของท่าอากาศยานจะลดลงร้อยละ 57 หรือคิดเป็นมูลค่ามากกว่า 97,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับการคาดการณ์ปกติของปี 2563

- องค์การการท่องเที่ยวโลกแห่งสหประชาชาติ (UNWTO) คาดการณ์ว่ารายได้จากภาคการท่องเที่ยวระหว่างประเทศจะลดลง 300-450 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ จาก พ.ศ. 2562 ซึ่งรายได้จากการท่องเที่ยวมีมูลค่า 1.5 ล้านล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ อีกทั้งร้อยละ 96 ของจุดหมายปลายทางทั่วโลกจะมีข้อจำกัดของการเดินทาง

- องค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) คาดการณ์ว่าการค้าระหว่างประเทศจะมีมูลค่าลดลงร้อยละ 13-32 เมื่อเทียบกับปี 2562

- กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund: IMF) คาดการณ์ว่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศในปี 2563 จะหดตัวร้อยละ 3

3. การประมาณการผู้โดยสาร ปี 2563

3.1 ประมาณการจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศ แบ่งออกเป็น 2 กรณี ได้แก่ กรณีผลกระทบระดับปานกลาง (Based Case Scenario) และกรณีผลกระทบระดับรุนแรง (Worst Case Scenario) รายละเอียดดังนี้

3.1.1 สมมติฐานในการประมาณการ

(1) ปัจจัยที่กำหนดปริมาณผู้โดยสาร ได้แก่ จำนวนที่นั่งโดยสารที่สายการบินเสนอขายข้อจำกัดในการเดินทางเข้าประเทศ (ประกาศ กพท. เรื่อง ห้ามอากาศยานทำการบินเข้าสู่ประเทศไทยเป็นการชั่วคราว) และความเชื่อมั่นของผู้โดยสารต่อสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19

(2) การคาดการณ์ของหน่วยงานระหว่างประเทศ

- องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization, ICAO)²³ ได้วิเคราะห์ผลกระทบจากการแพร่ระบาดของไวรัส COVID - 19 ไว้ 2 สถานการณ์ ได้แก่ สถานการณ์ที่มีการฟื้นตัวอย่างรวดเร็ว (V-shaped Path) และสถานการณ์ที่มีการฟื้นตัวแบบค่อยเป็นค่อยไป (U-shaped Path) ซึ่งจากสถานการณ์ในปัจจุบันคาดการณ์ได้ว่า การขนส่งทางอากาศของไทยมีลักษณะการฟื้นตัวตามสถานการณ์ U-shaped Path

- สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International air transport association, IATA)²⁴ คาดการณ์ว่าสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 จะต้องใช้เวลามากกว่า 6 เดือน จึงจะทำให้การขนส่งทางอากาศกลับสู่ภาวะปกติ โดยคาดว่าในไตรมาสที่ 4 ของปี 2563

²³ Effects of Novel Coronavirus (Covid-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis, 28th April 2020

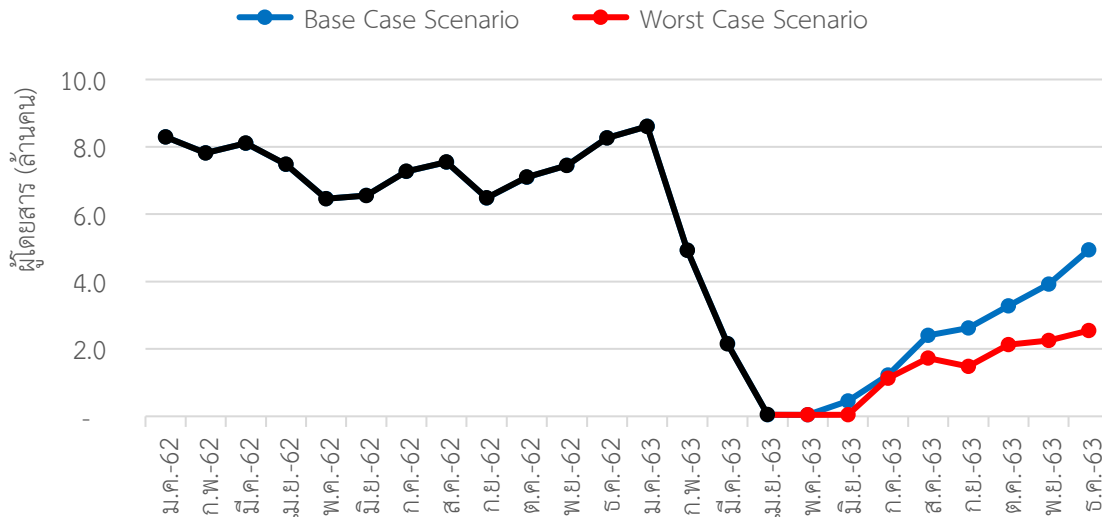
²⁴ Covid-19 updated impact assessment of the novel Corona virus, IATA on 24 March 2020

จะเริ่มฟื้นตัวโดยปริมาณผู้โดยสารระหว่างประเทศจะเพิ่มขึ้นจากไตรมาสที่ 3 ร้อยละ 50 จึงคาดการณ์ว่าในปี 2564 – 2565 ไทยจะมีการฟื้นตัวตามแนวทางของ IATA

3.1.2. ผลการประมาณการ

จากสมมติฐานข้างต้นผลการประมาณการปรากฏ ดังนี้

ภาพที่ 50 ประมาณการผู้โดยสารระหว่างประเทศของไทยปี 2563



ที่มา : วิเคราะห์โดย กองเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 11 ประมาณการผู้โดยสารระหว่างประเทศของไทยปี 2563

ปี	Based Case Scenario		Worst Case Scenario	
	จำนวนผู้โดยสาร (คน)	อัตราการเปลี่ยนแปลง ต่อปี (%)	จำนวนผู้โดยสาร (คน)	อัตราการเปลี่ยนแปลง ต่อปี (%)
2562	88,822,412		88,822,412	
2563	34,640,741	-61.00%	27,090,836	-69.50%

ที่มา : วิเคราะห์โดย กองเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

3.2 ประมาณการจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศ

จากการที่การขนส่งทางอากาศภายในประเทศของไทยเริ่มได้รับผลกระทบตั้งแต่มีการออกพระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2563 เพื่อควบคุมการระบาดของไวรัส COVID-19 ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินทั้งภายในและระหว่างประเทศลดลงอย่างมาก จนสายการบินต้องขอหยุดทำการบินเส้นทางบินภายในประเทศ โดยในเดือนเมษายนมีเพียงสายการบินนกแอร์ และสายการบินไทยเวียดเจ็ทให้บริการ ส่งผลให้มีจำนวนผู้โดยสารภายในต่ำที่สุดในรอบปี จนกระทั่งสายการบินนกแอร์ สายการบินไทยแอร์เอเชีย สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ และสายการบินไทยเวียดเจ็ท เริ่มกลับมาให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศอีกครั้งในวันที่ 1 พฤษภาคม 2563 และการผ่อนคลายมาตรการให้ประชาชนสามารถเดินทางข้ามจังหวัดได้ในบางจังหวัดทำให้การขนส่งทางอากาศภายในประเทศมีแนวโน้มดีขึ้น

3.2.1 สมมติฐานในการประมาณการ

(1) ปัจจัยที่กำหนดปริมาณผู้โดยสาร ได้แก่ ข้อจำกัดในการเดินทางข้ามจังหวัดและความเชื่อมั่นของผู้โดยสารต่อสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 การลดขนาดฝูงบินและแผนการทำการบินของสายการบิน

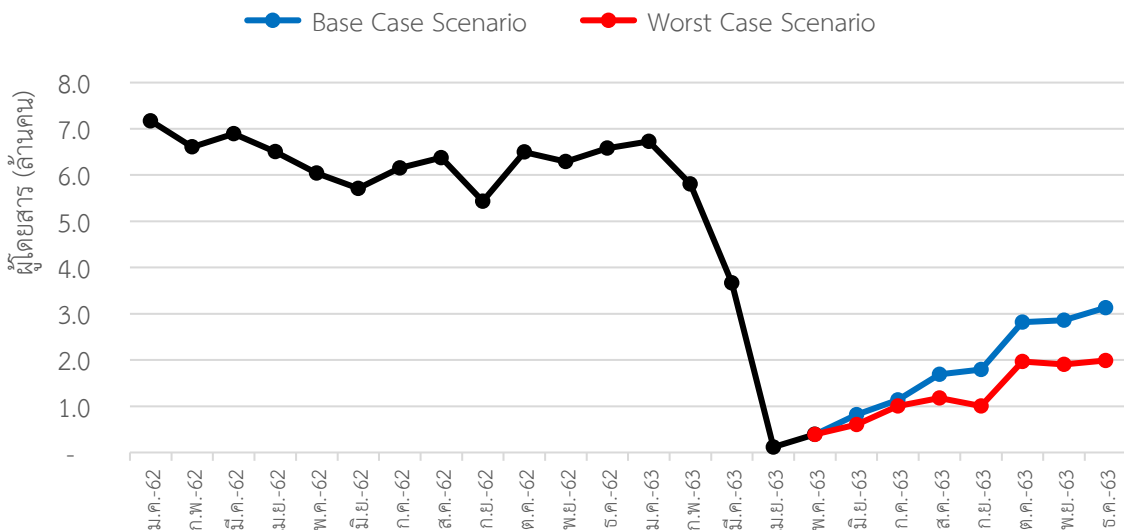
(2) ผลกระทบจากมาตรการเว้นระยะห่างทางสังคม (Social Distancing) และประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง แนวปฏิบัติในการให้บริการผู้โดยสารในเส้นทางการบินภายในประเทศในระหว่างสถานการณ์ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ที่กำหนดให้จำกัดจำนวนที่นั่งที่จะให้บริการบนอากาศยาน โดยการจำหน่ายบัตรโดยสารจะต้องคำนึงถึงการจำกัดที่นั่งโดยเว้นระยะห่างอย่างน้อย 1 ที่นั่งโดยสารระหว่างผู้โดยสารแต่ละคน ทำให้จำนวนที่นั่งที่สามารถใช้ในการบริการผู้โดยสารลดลงประมาณร้อยละ 30²⁵

(3) การคาดการณ์ของหน่วยงานระหว่างประเทศ

3.2.2. ผลการประมาณการ

จากสมมติฐานข้างต้นผลการประมาณการปรากฏ ดังนี้

ภาพที่ 51 ประมาณการผู้โดยสารภายในประเทศของไทย ปี 2563



ที่มา : วิเคราะห์โดย กองเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

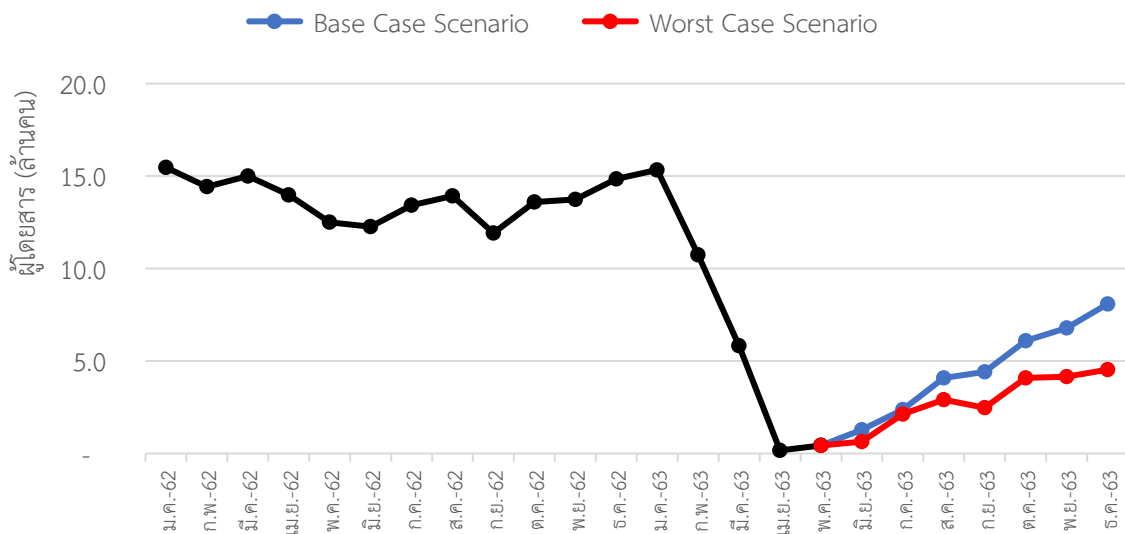
ตารางที่ 12 ประมาณการผู้โดยสารภายในประเทศของไทยปี 2563

ปี	Based Case Scenario		Worst Case Scenario	
	จำนวนผู้โดยสาร (คน)	อัตราการเปลี่ยนแปลง ต่อปี (%)	จำนวนผู้โดยสาร (คน)	อัตราการเปลี่ยนแปลง ต่อปี (%)
2562	76,253,599		76,253,599	
2563	30,956,914	-59.40%	26,354,823	-65.44%

ที่มา : วิเคราะห์โดย กองเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

²⁵ กองอัตราค่าบริการ ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ

3.3 ประมาณการจำนวนผู้โดยสารภาพรวมของประเทศ ภาพที่ 52 ประมาณการผู้โดยสารทั้งหมดของไทยปี 2563



ที่มา : วิเคราะห์โดย กองเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 13 ประมาณการผู้โดยสารภาพรวมของประเทศไทยปี 2563

ปี	Based Case Scenario		Worst Case Scenario	
	จำนวนผู้โดยสาร (คน)	อัตราการเปลี่ยนแปลง ต่อปี (%)	จำนวนผู้โดยสาร (คน)	อัตราการเปลี่ยนแปลง ต่อปี (%)
2562	165,076,011		165,076,011	
2563	65,597,655	-60.26%	53,445,659	-67.62%

ที่มา : วิเคราะห์โดย กองเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ภาคผนวก

ปริมาณเที่ยวบินแบบประจำมีกำหนดรายเส้นทางบินแยกรายท่าอากาศยานของประเทศไทยในปี 2562

1. ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Chiang Mai	16,564
	Chiang Rai	5,908
	Hat Yai	4,043
	Khon Kaen	4,374
	Ko Samui	15,302
	Krabi	6,115
	Lampang	2,162
	Narathiwat	730
	Phuket	19,822
	Sukhothai	1,770
	Surat Thani	1,456
	Trat	2,244
	Ubon Ratchathani	2,188
	Udon Thani	3,613
Australia	Brisbane	415
	Melbourne	1,511
	Perth	730
	Sydney	1,789
Austria	Vienna	1,681
Bahrain	Bahrain	724
Bangladesh	Chittagong	264
	Dhaka	2,496
Belgium	Brussels	535
Bhutan	Paro	821
Brunei Darussalam	Bandar Seri Begawan	721
Cambodia	Sihanoukville	365
	Phnom Penh	9,147
	Siem Reap	5,022

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
China	Beihai	202
	Beijing (Capital)	4,652
	Beijing (Daxing)	132
	Changchun	118
	Changsha	835
	Changzhou	246
	Chengdu	3,271
	Chongqing	829
	Fuzhou	1,080
	Guangzhou	9,058
	Guiyang	437
	Haikou	841
	Hangzhou	1,428
	Harbin	65
	Hefei	448
	Hohhot	39
	Jieyang	1,073
	Jinan	726
	Jinjiang	430
	Kunming	4,430
	Lanzhou	397
	Lijiang	54
	Linyi	26
	Luoyang	472
	Nanchang	411
	Nanjing	672
	Nanning	1,925
	Ningbo	899
	Ordos	104
	Qingdao	486
Shanghai	10,244	

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
	Sanya	522
	Shenyang	729
	Shenzhen	3,737
	Shijiazhuang	142
	Taiyuan	416
	Tianjin	706
	Urumqi	133
	Wenzhou	370
	Wuhan	1,876
	Wuxi	12
	Wuyishan	227
	Xiamen	1,819
	Xi'an	294
	Xining	24
	Xinzhou	46
	Xuzhou	169
	Yangzhou	731
	Yantai	58
	Yinchuan	48
	Yinchang	11
Zhangjiajie	706	
Zhengzhou	1,359	
Taiwan	Kaohsiung	1,456
	Taichung	632
	Taipei	8,338
Denmark	Copenhagen	935
Egypt	Cairo	313
Ethiopia	Addis Ababa	731
Finland	Helsinki	1,348
France	Paris	1,299
Germany	Cologne/Bonn	10

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
	Dusseldorf	262
	Frankfurt	2,080
	Leipzig/Halle	261
	Munich	1,146
Hong Kong	Hong Kong	17,925
India	Ahmedabad	796
	Amritsar	110
	Bagdogra	180
	Bengaluru	1,869
	Chennai	1,458
	Delhi	5,860
	Gaya	352
	Hyderabad	837
	Jaipur	448
	Kolkata	4,218
	Lucknow	401
	Mumbai	4,495
	Varanasi	790
Indonesia	Denpasar-Bali	730
	Jakarta	3,010
Islamic Republic of Iran	Tehran	478
Israel	Tel Aviv	848
Italy	Milan	435
	Rome	618
Japan	Fukuoka	758
	Nagoya	2,184
	Okinawa	952
	Osaka	2,189
	Sapporo	736
	Sendai	54
	Tokyo (Haneda)	5,112

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
	Tokyo (Narita)	50,16
Jordan	Amman	728
Kazakhstan	Almaty	461
	Nursaltan	22
Kenya	Nairobi	727
Korea	Busan	3,388
	Daegu	730
	Jeju	434
	Muan	426
	Seoul Incheon	11,192
Kuwait	Kuwait	728
Laos	Luang Prabang	2,546
	Pakse	442
	Vientiane	5,096
Luxembourg	Luxembourg	100
Macau	Macau	1,370
Malaysia	Kuala Lumpur	6,860
	Penang	1,486
Maldives	Male	1,193
Mongolia	Ulaanbaatar	88
Myanmar	Mandalay	1,457
	Nay Pyi Taw	596
	Yangon	7,563
Nepal	Kathmandu	1,042
Netherlands	Amsterdam	1,108
New Zealand	Auckland	731
Norway	Oslo	838
Oman	Muscat	2,047
Pakistan	Islamabad	253
	Karachi	704
	Lahore	453

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Philippines	Cebu	313
	Manila	5,078
Qatar	Doha	4,883
Reunion	St-denis	206
Russia	Irkutsk	426
	Khabarovsk	18
	Krasnoyarsk	112
	Moscow (Domodedovo)	418
	Moscow (Sheremetyevo)	1,547
	Moscow (Vnukovo)	188
	Novosibirsk	718
Vladivostok	188	
Singapore	Singapore	16,389
Sri Lanka	Colombo	2,263
Sweden	Stockholm	988
Switzerland	Zurich	1,456
Turkey	Istanbul	1,715
Turkmenistan	Ashgabat	330
Ukraine	Kiev	464
United Arab Emirates	Abu Dhabi	2,116
	Dubai	4,493
United Kingdom	London	2,882
Uzbekistan	Tashkent	395
Viet Nam	Cam Ranh	390
	Da Nang	3,072
	Dalat	662
	Haiphong	408
	Hanoi	4,699
	Ho Chi Minh City	6,873
	Phuquoc	860

2. ท่าอากาศยานตอนเมือง

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Buriram	3,368
	Chiang Mai	22,069
	Chiang Rai	9,751
	Chumphon	2,170
	Hat Yai	15,340
	Khon Kaen	7,350
	Krabi	7,984
	Lampang	2,352
	Loei	2,382
	Mae Hong Son	262
	Mae Sot	2,825
	Nakhon Phanom	2,479
	Nakhon Si Thammarat	8,664
	Nan	2,830
	Narathiwat	866
	Phitsanulok	5,658
	Phrae	1,220
	Phuket	19,415
	Ranong	2,165
	Roi Et	2,642
Sakon Nakhon	2,853	
Surat Thani	9,255	
Trang	4,380	
Ubon Ratchathani	9,410	
Udon Thani	10,638	
Australia	Brisbane	173
Bangladesh	Dhaka	602
Cambodia	Sihanoukville	218
	Phnom Penh	2,202

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
	Siem Reap	2,166
China	Changsha	1,876
	Changzhou	730
	Chengdu	1,404
	Chongqing	2,153
	Dalian	10
	Guangzhou	2,189
	Guiyang	53
	Hangzhou	2,127
	Hefei	193
	Hohhot	14
	Jinan	551
	Kunming	1,478
	Linyi	53
	Nanchang	943
	Nanjing	1,874
	Nanning	559
	Nantong	418
	Ningbo	551
	Qingdao	367
	Shanghai	1,436
	Shantou	729
	Sanya	240
	Shenyang	416
	Shenzhen	1,550
	Tianjin	1,237
	Wuhan	1,916
Wuxi	245	
Xi'an	1,563	
Xuzhou	6	

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
	Yancheng	160
	Yiwu	311
	Zhanjiang	314
	Zhengzhou	1,034
Taiwan	Taipei	2,815
Hong Kong	Hong Kong	2,091
India	Ahmedabad	246
	Bengaluru	728
	Bhubaneshwar	226
	Chennai	730
	Delhi	388
	Gaya	244
	Guwahati	50
	Jaipur	417
	Kochi	745
	Kolkata	728
	Mumbai	628
	Vishakhapatnam	303
Indonesia	Denpasar-Bali	2,555
	Jakarta	3,851
	Medan	730
Japan	Fukuoka	827
	Hiroshima	12
	Nagoya	1,030
	Osaka	2,646
	Sapporo	684
	Tokyo (Narita)	4,300
Korea	Seoul Incheon	2,108
Laos	Luang Prabang	730
	Vientiane	728

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Macau	Macau	2,886
Malaysia	Johor Bahru	1,416
	Kota Kinabalu	258
	Kuala Lumpur	9,331
	Penang	1,460
Maldives	Male	739
Myanmar	Mandalay	729
	Yangon	5,200
Nepal	Kathmandu	728
Philippines	Manila	842
Singapore	Singapore	6,067
Sri Lanka	Colombo	816
Viet Nam	Cam Ranh	280
	Can Tho	193
	Da Nang	2,011
	Hanoi	2,292
	Ho Chi Minh City	3,650

3. ท่าอากาศยานเชียงใหม่

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	22,069
	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	16,564
	Hat Yai	1,126
	Khon Kaen	1,186
	Ko Samui	840
	Krabi	1,610
	Mae Hong Son	932

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
	Nan	20
	Pai	40
	Mea Sot	17
	Phuket	3,184
	Surat Thani	730
	Udon Thani	1,914
	U-Tapao	2,166
	Ubon Ratchathani	372
China	Beijing	784
	Changsha	730
	Chengdu	343
	Chongqing	340
	Guangzhou	2,155
	Hangzhou	418
	Jinghong	400
	Kunming	2,058
	Nanchang	418
	Nanning	297
	Quanzhou	131
	Shanghai	3,047
	Sanya	207
	Shenzhen	664

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
	Wuhan	284
	Xi'an	470
Taiwan	Taipei	1,370
Hong Kong	Hong Kong	2,150
Korea	Seoul Incheon	1,303
Laos	Luang Prabang	774
Macau	Macau	816
Malaysia	Kuala Lumpur	1,124
Myanmar	Mandalay	412
	Yangon	982
Qatar	Doha	254
Singapore	Singapore	959
Vietnam	Hanoi	1,240
	Ho Chi Minh City	418

4. ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	9,751
	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	5,908
	Hat Yai	490
	Phuket	926
	Udon Thani	32
China	Changsha	417
	Chengdu	286

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
	Guangzhou	4
	Hangzhou	36
	Jinghong	302
	Kunming	311
	Shenzhen	459
Hong Kong	Hong Kong	256
Macau	Macau	194
Malaysia	Kuala Lumpur	154
Singapore	Singapore	156

5. ท่าอากาศยานนานาชาติ

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	2,830
	Chiang Mai	20

6. ท่าอากาศยานลำปาง

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	2,352
	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	2,162

7. ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	262
	Chiang Mai	932

8. ท่าอากาศยานปาย

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Chiang Mai	40

9. ท่าอากาศยานแพร์

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	1,220

10. ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	3,368

11. ท่าอากาศยานขอนแก่น

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	7,350
	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	4,374
	Chiang Mai	1,186
	Hat Yai	314
	Phuket	416
	U-Tapao	394

12. ท่าอากาศยานนครพนม

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	2,479

13. ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	2,642

14. ท่าอากาศยานเลย

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	2,382

15. ท่าอากาศยานสากลนคร

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	2,853

16. ท่าอากาศยานอุดรธานี

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	10,638
	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	3,613
	Chiang Mai	1,914
	Chiang Rai	32
	Hat Yai	312
	Phuket	730
	U-Tapao	734

17. ท่าอากาศยานอุบลราชธานี

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	9,410
	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	2,188
	Chiang Mai	372

18. ท่าอากาศยานภูเก็ต

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	19,415
	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	19,822
	Chiang Mai	3,184
	Chiang Rai	926
	Hat Yai	732

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
	Khon Kaen	416
	Ko Samui	3,428
	Udon Thani	730
	U-Tapao	1,660
Australia	Melbourne	359
	Sydney	306
Cambodia	Phnom Penh	216
	Siem Reap	478
China	Beijing	2,169
	Changsha	418
	Chengdu	3,592
	Chongqing	1,449
	Fuzhou	62
	Guangzhou	2,262
	Guiyang	463
	Hangzhou	792
	Hefei	312
	Hohhot	15
	Huai'an	294
	Jinan	115
	Kunming	1,201
	Lanzhou	60
	Nanjing	1,397
	Nanning	305
	Shanghai	5,179
	Shenzhen	1,468
Shijiazhuang	18	
Taiyuan	138	
Tianjin	416	

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
	Wuhan	900
	Xi'an	1,374
	Zhengzhou	736
Denmark	Copenhagen	33
Finland	Helsinki	148
Germany	Frankfurt	157
Hong Kong	Hong Kong	3,917
India	Bengaluru	1,282
	Delhi	1,357
	Mumbai	729
Iran	Tehran	19
Korea	Seoul Incheon	1,927
Macau	Macau	582
Malaysia	Kuala Lumpur	6,915
	Langkawi	224
	Penang	796
Myanmar	Kawthaung	14
	Yangon	58
Qatar	Doha	1,623
Russia	Irkutsk	44
	Moscow (Sheremetyevo)	918
	Moscow (Vnukovo)	378
	Novosibirsk	38
Singapore	Singapore	8,051
Sweden	Stockholm	27
Switzerland	Zurich	146
Turkey	Istanbul	584
Uzbekistan	Tashkent	16

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
United Arab Emirates	Abu Dhabi	690
	Dubai	1,071
Viet Nam	Ho Chi Minh City	788

19. ท่าอากาศยานขนาดใหญ่

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	15,340
	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	4,043
	Chiang Mai	1,126
	Chiang Rai	490
	Khon Kaen	314
	Phuket	732
	Udon Thani	312
	U-Tapao	730
China	Kunming	54
Malaysia	Kuala Lumpur	862
Singapore	Singapore	1,000

20. ท่าอากาศยานชุมพร

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	2,170

21. ท่าอากาศยานกระบี่

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	7,984
	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	6,115
	Chiang Mai	1,610
	Ko Samui	738

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
China	Chengdu	732
	Chongqing	497
	Guangzhou	212
	Kunming	48
	Shanghai	100
	Xi'an	38
Denmark	Copenhagen	86
Finland	Helsinki	72
Hong Kong	Hong Kong	284
Macau	Macau	256
Malaysia	Kuala Lumpur	2,842
Norway	Oslo	90
Qatar	Doha	246
Singapore	Singapore	1,336
Sweden	Stockholm	96
UAE	Dubai	44

22. ท่าอากาศยานต้ง

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	4,380

23. ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	8,664

24. ท่าอากาศยานนราธิวาส

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	866
	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	730

25. ทำอากาศยานระนอง

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	2,165

26. ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	9,255
	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	1,456
	Chiang Mai	730
China	Chengdu	414
	Hangzhou	213
	Wuhan	64
Malaysia	Kuala Lumpur	140

27. ทำอากาศยานสมุย

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	15,302
	Chiang Mai	840
	Krabi	738
	Phuket	3,428
	U-Tapao	744
China	Chengdu	343
	Chongqing	114
Hong Kong	Hong Kong	1,454
Malaysia	Kuala Lumpur	728
Singapore	Singapore	2,865

28. ท่าอากาศยานอุ้งตะเภา

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Chiang Mai	2,166
	Hat Yai	730
	Khon Kaen	394
	Ko Samui	744
	Phuket	1,660
	Udon Thani	734
China	Chengdu	236
	Guiyang	157
	Haikou	571
	Meixian	40
	Nanning	235
	Shijiazhuang	50
	Yichang	26
Macau	Macau	275
Malaysia	Kuala Lumpur	390

29. ท่าอากาศยานตราด

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	2,244

30. ท่าอากาศยานแม่สอด

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	2,825
	Chiang Mai	17

31. ท่าอากาศยานหัวหิน

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Malaysia	Kuala Lumpur International Airport	636

31. ท่าอากาศยานสุโขทัย

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	1,770

32. ท่าอากาศยานพิษณุโลก

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	5,658

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การท่าอากาศยานอุตรดิตถ์ และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
วิเคราะห์โดย กองเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ดัชนี HHI และ สายการบินที่ให้บริการแยกรายเส้นทางบินภายในประเทศ

เส้นทาง	สายการบิน	ดัชนีHHI
BKK/DMK-CNX	Thai AirAsia	0.16
	Nok Air	
	Thai Lion Air	
	Thai Vietjet	
	Thai Airways International	
	Bangkok Airways	
	Thai Smile Airways	
BKK/DMK-HKT	Thai AirAsia	0.17
	Thai Airways International	
	Bangkok Airways	
	Thai Vietjet	
	Thai Lion Air	
	Nok Air	
	Thai Smile Airways	
BKK/DMK-KBV	Thai AirAsia	0.18
	Thai Lion Air	
	Thai Airways International	
	Bangkok Airways	
	Nok Air	
	Thai Vietjet	
	Thai Smile Airways	
BKK/DMK-CEI	Thai AirAsia	0.19
	Thai Lion Air	
	Nok Air	
	Thai Smile Airways	
	Thai Vietjet	
	Bangkok Airways	

เส้นทาง	สายการบิน	ดัชนีHHI
BKK/DMK-UTH	Nok Air	0.25
	Thai AirAsia	
	Thai Lion Air	
	Thai Smile Airways	
	Thai Vietjet	
BKK/DMK-HDY	Thai AirAsia	0.27
	Thai Lion Air	
	Nok Air	
	Thai Smile Airways	
BKK/DMK-UBP	Nok Air	0.28
	Thai Lion Air	
	Thai Smile Airways	
	Thai AirAsia	
BKK/DMK-URT	Thai AirAsia	0.30
	Thai Lion Air	
	Nok Air	
	Thai Smile Airways	
BKK/DMK-KKC	Thai Smile Airways	0.33
	Thai AirAsia	
	Thai Lion Air	
	Nok Air	
DMK-NST	Nok Air	0.33
	Thai AirAsia	
	Thai Lion Air	
DMK-PHS	Thai AirAsia	0.34
	Nok Air	
	Thai Lion Air	

เส้นทาง	สายการบิน	ดัชนีHHI
DMK-TST	Thai AirAsia	0.39
	Thai Lion Air	
	Nok Air	
DMK-BFV	Thai AirAsia	0.50
	Nok Air	
DMK-UNN	Nok Air	0.50
	Thai AirAsia	
DMK-CJM	Thai AirAsia	0.50
	Nok Air	
BKK/DMK-NAW	Thai AirAsia	0.51
	Thai Smile Airways	
BKK/DMK-LPT	Nok Air	0.52
	Bangkok Airways	
UTP-CNX	Thai AirAsia	0.54
	Thai Lion Air	
CNX-HKT	Thai AirAsia	0.56
	Thai Smile Airways	
	Bangkok Airways	
DMK-SNO	Nok Air	0.60
	Thai AirAsia	
DMK-LOE	Thai AirAsia	0.60
	Nok Air	
HKT-CEI	Thai AirAsia	0.66
	Thai Vietjet	
UTP-HKT	Bangkok Airways	0.67
	Thai AirAsia	

เส้นทาง	สายการบิน	ดัชนีHHI
CNX-KBV	Thai AirAsia	0.77
	Bangkok Airways	
DMK-NNT	Thai AirAsia	0.81
	Nok Air	
DMK-KOP	Thai AirAsia	0.93
	Nok Air	
DMK-ROI	Thai AirAsia	0.94
	Nok Air	
DMK-MAQ	Nok Air	1.00
DMK-PRH	Nok Air	1.00
BKK-TDX	Bangkok Airways	1.00
BKK-THS	Bangkok Airways	1.00
BKK-USM	Bangkok Airways	1.00
CEI-HDY	Thai AirAsia	1.00
CEI-UTH	Thai Vietjet	1.00
CNX-HDY	Thai AirAsia	1.00
CNX-HGN	Bangkok Airways	1.00
CNX-KKC	Thai AirAsia	1.00
CNX-MAQ	Wisdom Airways	1.00
CNX-NNT	Wisdom Airways	1.00
CNX-PYY	Wisdom Airways	1.00
CNX-UBP	Nok Air	1.00
CNX-URT	Thai AirAsia	1.00
CNX-USM	Bangkok Airways	1.00
CNX-UTH	Nok Air	1.00
DMK-HGN	Nok Air	1.00
HDY-KKC	Thai AirAsia	1.00

เส้นทาง	สายการบิน	ดัชนีHHI
HDY-UTH	Thai Lion Air	1.00
HKT-HDY	Bangkok Airways	1.00
HKT-KKC	Thai AirAsia	1.00
HKT-USM	Bangkok Airways	1.00
HKT-UTH	Thai AirAsia	1.00
KBV-USM	Bangkok Airways	1.00
KKC-UTP	Thai AirAsia	1.00
UTP-HDY	Thai AirAsia	1.00
UTP-USM	Bangkok Airways	1.00
UTP-UTH	Thai AirAsia	1.00

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
วิเคราะห์โดย กองเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

รายชื่อผู้ถือใบอนุญาตประกอบกิจการค้าขายทางอากาศ (Air Operator License – AOL)

ลำดับ	บริษัท	ประจำ	ประจำ	ไม่ประจำ	การทำงานทางอากาศ
		ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ		
1	บริษัท เค-ไมล์ แอร์ จำกัด (ขนส่งเฉพาะสินค้า)	X		X	
2	บริษัท เจ็ทเอเชีย แอร์เวย์ จำกัด	X		X	
3	บริษัท เอเชีย แอพแลนติก แอร์ไลน์ส จำกัด	X		X	
4	บริษัท เอเชียัน แอร์โรสเปซ เซอร์วิส จำกัด			X	
5	บริษัท เอช เอส เอวิเอชั่น จำกัด			X	
6	บริษัท เอซี เอวิเอชั่น จำกัด			X	
7	บริษัท เอ็มเจ็ท จำกัด			X	
8	บริษัท เอสเอฟเอส เอวิเอชั่น จำกัด			X	
9	บริษัท เฮลิคค็อก เอวิเอชั่น จำกัด			X	
10	บริษัท แรบบิต วิงส์ แอร์เวย์ จำกัด			X	
11	บริษัท แอ็ก โกลบอล จำกัด				X
12	บริษัท แอ็ดวานซ์ เอวิเอชั่น เจ็ท จำกัด			X	
13	บริษัท แอ็ดวานซ์ เอวิเอชั่น จำกัด			X	
14	บริษัท แอร์ อินเตอร์ ทรานสปอร์ต จำกัด			X	
15	บริษัท โซแลร์ เฮลิคค็อก เอวิเอชั่น เซอร์วิส จำกัด				X
16	บริษัท ไทย เอ็กซ์เพรส แอร์ จำกัด	X	X	X	
17	บริษัท ไทย ไลอ้อน เมนทารี จำกัด	X	X	X	
18	บริษัท ไทย ซัมเมอร์ แอร์เวย์ จำกัด			X	
19	บริษัท ไทย ฟลายอิง เซอร์วิส จำกัด			X	
20	บริษัท ไทย สกาย แอ็ดแวนเจอร์ จำกัด				X
21	บริษัท ไทย อีสตาร์เจ็ท จำกัด	X		X	
22	บริษัท ไทยเวียดเจ็ท แอร์ จอยท์ สตีค จำกัด	X	X	X	

ลำดับ	บริษัท	ประจำ	ประจำ	ไม่ประจำ	การทำงาน ทาง อากาศ
		ระหว่างประเทศ	ภายใน ประเทศ		
23	บริษัท ไทยเอเวอซัน เซอร์วิส จำกัด			X	
24	บริษัท ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ จำกัด	X		X	
25	บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	X	X	X	
26	บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด	X	X	X	
27	บริษัท กรุงเทพเฮลิคอปเตอร์ จำกัด			X	
28	บริษัท กานต์นิธิ เอวิเอชั่น จำกัด		X	X	
29	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	X	X	X	
30	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	X	X	X	
31	บริษัท ซิตี แอร์เวย์ จำกัด	X		X	
32	บริษัท นิวเจน แอร์เวย์ส จำกัด	X	X	X	
33	บริษัท ฟลายอิงมีเดีย จำกัด			X	
34	บริษัท ยูไนเต็ด ออฟซอร์ เอวิเอชั่น จำกัด			X	
35	บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด			X	
36	บริษัท วีไอพี เจ็ทส์ จำกัด			X	
37	บริษัท ศรีราชา เอวิเอชั่น จำกัด			X	
38	บริษัท สกายวิว แอร์เวย์ จำกัด	X		X	
39	บริษัท สยามแลนด์ ฟลายอิง จำกัด			X	
40	บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)	X	X	X	
41	บริษัท สายการบินนกสกี๊ต จำกัด	X		X	
42	บริษัท อวานติ แอร์ ชาร์เตอร์ จำกัด				X
43	บริษัท อาร์พีเอส ซิสเต็ม จำกัด		X	X	

ที่มา : ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2562