



**รายงานสภาวะ  
อุตสาหกรรมการบิน  
ของประเทศไทย  
พ.ศ. 2563**

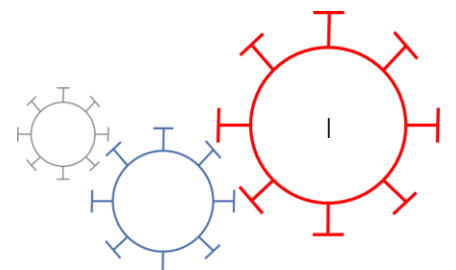
จัดทำโดย  
กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน  
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

## บทสรุปผู้บริหาร

การประกอบกิจการในอุตสาหกรรมการบินของไทยปี 2563



ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563



## ผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา-19 ต่ออุตสาหกรรมการบิน

เชื้อไวรัสโคโรนา-19 เริ่มมีการแพร่ระบาดตั้งแต่ต้นปี 2563 ส่งผลให้เกิดภาวะวิกฤตทางด้านสาธารณสุข และยังส่งผลกระทบต่อชีวิตประจำวันของประชาชนซึ่งทำให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจต่างๆ ชะลอตัวลง อุปทานของการผลิตลดลงในขณะที่รายได้และกำลังซื้อที่ลดลงของผู้บริโภค หรือบางกิจกรรมก็ได้หยุดการดำเนินการชั่วคราว รวมถึงการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศเพื่อการพาณิชย์ซึ่งได้รับผลกระทบรุนแรงกว่าวิกฤตการณ์ครั้งอื่นที่ผ่านมา โดยอุตสาหกรรมการบินได้รับผลกระทบ ดังนี้

ตารางแสดงอัตราการลดลงของจำนวนที่นั่งโดยสารทั่วโลกในปี 2563 เปรียบเทียบกับปี 2562

จำนวนที่นั่งโดยสาร	โลก	เอเชียแปซิฟิก
ทั้งหมด	-50%	-45%
ระหว่างประเทศ	-55% - 64%	-71.9% - 77.5%
ภายในประเทศ	-18% - 23%	-12.9% - 16.2%

ที่มา : Economic Impacts of COVID-19 on Civil Aviation, ICAO, April 2021

ในปี 2563 จำนวนที่นั่งโดยสารทั่วโลกทั้งหมดลดลงร้อยละ 50 แบ่งเป็นจำนวนที่นั่งโดยสารระหว่างประเทศลดลงร้อยละ 55 - 64 และภายในประเทศลดลงร้อยละ 18 - 23 โดยภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีจำนวนที่นั่งโดยสารทั้งหมดลดลงร้อยละ 45 แบ่งเป็นจำนวนที่นั่งโดยสารระหว่างประเทศ ลดลงร้อยละ 71.9 - 77.5 ซึ่งลดลงมากที่สุดจากทุกภูมิภาค และภายในประเทศลดลงร้อยละ 12.9 - 16.2 ซึ่งลดลงน้อยที่สุดจากทุกภูมิภาค

ตารางแสดงสถิติการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยปี 2563

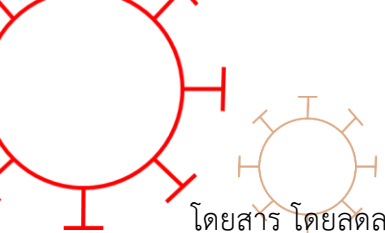
การขนส่งทางอากาศ	ผู้โดยสาร		เที่ยวบิน		สินค้า	
	ล้านคน	%	เที่ยว	%	ตัน	%
ทั้งหมด	58.25	-64.7%	500,435	-53.1%	954,377	-36.0%
ระหว่างประเทศ	16.25	-81.7%	133,940	-73.9%	922,163	-34.7%
ภายในประเทศ	81.70	-44.9%	366,495	-33.8%	32,214	-58.6%

หมายเหตุ : % หมายถึงอัตราการเปลี่ยนแปลงเมื่อเทียบกับปี 2562

ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ,กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเภา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

การขนส่งทางอากาศของไทยได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงที่สุดในรอบ 10 ปี โดยในปี 2563 มีผู้โดยสารลดลงจากปีที่ผ่านมาถึงร้อยละ 64.7 โดยผู้โดยสารระหว่างประเทศลดลงร้อยละ 81.7 และภายในประเทศลดลงร้อยละ 44.9 ในส่วนของปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดลดลงร้อยละ 53.1 โดยเที่ยวบินระหว่างประเทศลดลงร้อยละ 73.9 และภายในประเทศลดลงร้อยละ 33.8 ซึ่งเป็นผลมาจากมาตรการจำกัดการเดินทางทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ในส่วนของการขนส่งสินค้าทางอากาศซึ่งไม่มีข้อห้ามในการขนส่ง แต่ก็ได้รับผลกระทบเช่นกัน เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยเป็นการขนส่งไปพร้อมกับเที่ยวบิน





โดยสาร โดยลดลงจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 36.0 ซึ่งการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศลดลงร้อยละ 34.7 และภายในประเทศลดลงร้อยละ 58.6 จากสถิติการขนส่งทางอากาศดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าการขนส่งสินค้าทางอากาศสามารถฟื้นตัวได้เร็วกว่าการขนส่งผู้โดยสาร เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางอากาศยังคงมีความต้องการอยู่และมีข้อจำกัดในการทำการบินน้อยกว่าการขนส่งผู้โดยสาร

### มาตรการช่วยเหลือและฟื้นฟูอุตสาหกรรมการบิน

ในปี 2563 ที่ผ่านมา รัฐบาลและหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคมได้มีการดำเนินมาตรการบรรเทาผลกระทบของสายการบินจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ระยะที่ 1 และ 2 ซึ่งมาตรการมีผลใช้บังคับตั้งแต่ 1 เมษายน - 31 ธันวาคม 2563 เพื่อเป็นการบรรเทาผลกระทบให้กับผู้ประกอบการสายการบิน ดังนี้



การลดค่าใช้จ่ายของสายการบิน

- ค่าบริการในการขึ้นลงของอากาศยาน
- ค่าบริการที่เก็บอากาศยาน
- ค่าเช่าพื้นที่สำนักงาน
- ค่าบริการการเดินทาง
- ค่าธรรมเนียมการเข้าหรือออกนอกประเทศ



การอำนวยความสะดวกเพื่อเพิ่มความสามารถในการสร้างรายได้

- การจัดสรรเวลาการบิน
- การประสานหน่วยงานกำกับดูแลในต่างประเทศ
- การปรับปรุงกระบวนการจัดสรรเส้นทางบิน
- การเจรจาสิทธิการบินในเส้นทางที่มีศักยภาพ



การสร้างเชื่อมั่นในการเดินทาง

- การประชาสัมพันธ์มาตรการสาธารณสุข
- กำหนดแนวทางปฏิบัติในการเดินทางทางอากาศ



การสร้างความต่อเนื่องในการดำเนินธุรกิจ

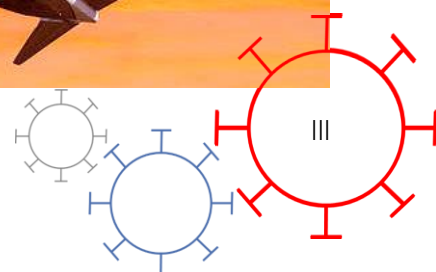
- การขยายระยะเวลาการมีผลใช้ได้อของใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่
- การยกเว้นการยื่นหลักฐานการปฏิบัติหน้าที่ที่ใช้ในการต่ออายุผู้ประจำหน้าที่
- การลดขั้นตอนการขอหยุดทำการบินชั่วคราว



มาตรการทางการเงิน

- การออกมาตรการขยายระยะเวลาการชำระหนี้
- การลดอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินไอพ่น

แต่เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดยังคงส่งผลกระทบต่ออย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ผู้ประกอบการสายการบินได้ขอให้รัฐบาลพิจารณามาตรการช่วยเหลือภาคธุรกิจสายการบินของไทยในปี 2564 ต่อไป ซึ่งปัจจุบันคณะกรรมการการบินพลเรือน (กบร.) ได้เห็นชอบมาตรการบรรเทาผลกระทบฯ ระยะที่ 3 สำหรับปี 2564 ในคราวประชุม กบร. ครั้งที่ 1/2564 เมื่อวันที่ 21 มกราคม 2564 ได้แก่ มาตรการด้านการลดค่าใช้จ่าย และมาตรการทางการเงินเพื่อให้ความช่วยเหลือสายการบินอย่างต่อเนื่อง โดยให้ประเมินสถานการณ์เป็นรายไตรมาส และหากสถานการณ์การแพร่ระบาดยังคงอยู่ก็ให้ดำเนินมาตรการต่อไป



## การคาดการณ์การฟื้นตัวของการบินทางอากาศ

การฟื้นตัวของการบินทางอากาศ หน่วยงานต่างๆ คาดการณ์ไปในทิศทางเดียวกันว่าการขนส่งทางอากาศจะปรับตัวดีขึ้น ดังจะเห็นได้จาก

- องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ได้คาดการณ์การขนส่งทางอากาศทั่วโลกปี 2564 ว่าการขนส่งทางอากาศทั่วโลกจะทยอยปรับตัวดีขึ้น โดยมีจำนวนที่นั่งโดยสารในภาพรวมลดลงร้อยละ 34 - 40 จากกรณีสถานการณ์ปกติ

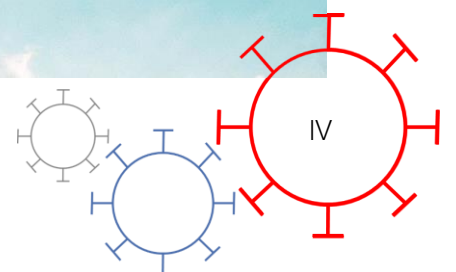
- สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) ได้รายงานว่าการต้องการในการเดินทางทางอากาศทั่วโลกได้ลดลงถึงจุดต่ำสุดแล้วในเดือนมิถุนายน 2563 ที่ร้อยละ 86.5 ซึ่งหลังจากนั้นในปี 2567 การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศจะกลับมาปริมาณใกล้เคียงกับปริมาณการขนส่งทางอากาศของปี 2562 โดยการเดินทางทางอากาศระยะสั้นหรือการเดินทางภายในประเทศจะกลับมาฟื้นตัวได้เร็วกว่าการเดินทางทางอากาศระยะไกล

- สภาสมาคมท่าอากาศยานระหว่างประเทศ (Airports Council International: ACI) รายงานว่าในปี 2563 ผู้ประกอบการท่าอากาศยานทั่วโลกจะสูญเสียรายได้ประมาณ 125,000 ล้านดอลลาร์ สหรัฐอเมริกา เนื่องจากการบริหารจัดการท่าอากาศยานมีค่าใช้จ่ายคงที่ (Fixed Cost) สูงมาก นอกจากนี้ การจ้างงานในอุตสาหกรรมการบินและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องยังคงลดลงร้อยละ 52.2

- คณะทำงานเพื่อการพยากรณ์ความต้องการเดินทางอากาศของประเทศ ได้คาดการณ์การฟื้นตัวจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัส-19 ต่อการเดินทางทางอากาศ โดยมีสมมติฐาน แบ่งออกเป็น 3 กรณี ได้แก่

- กรณีการฟื้นตัวดี (Best case scenario) ในปี 2566 จำนวนผู้โดยสารจะกลับมาเท่ากับสถานการณ์ที่มีการเติบโตปกติในปี 2563
- กรณีการฟื้นตัวปกติ (Moderate case scenario) ในปี 2566 จำนวนผู้โดยสารจะกลับมาเท่ากับปี 2562
- กรณีการฟื้นตัวช้า (Worst case scenario) ในปี 2567 จำนวนผู้โดยสารจะกลับมาเท่ากับปี 2562

ทั้งนี้ เมื่อเปรียบเทียบกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้นจริงพบว่าการฟื้นตัวของจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศใกล้เคียงกับกรณีการฟื้นตัวดี ซึ่งเป็นผลจากการควบคุมการแพร่ระบาดของโรคภายในประเทศได้ดีในช่วงปี 2563 ที่ผ่านมา แต่จากสถานการณ์ปัจจุบันหากการแพร่ระบาดระลอกใหม่ส่งผลกระทบต่อเนืองยาวนานก็อาจทำให้จำนวนผู้โดยสารลดลงไปใกล้เคียงกับกรณีการฟื้นตัวช้าได้เช่นกัน สำหรับจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศใกล้เคียงกับกรณีการฟื้นตัวช้า เนื่องจากยังคงมีการจำกัดการเดินทางระหว่างประเทศ และผู้โดยสารต้องกักตัวก่อนเข้าประเทศ อย่างไรก็ตามรัฐบาลได้มีแผนการผ่อนคลายมาตรการป้องกันไวรัสโควิด-19 เพื่อเปิดประเทศและกระตุ้นการท่องเที่ยว ซึ่งหากการดำเนินการเป็นไปด้วยความราบรื่น ก็อาจจะสามารถกระตุ้นการเดินทางทางอากาศระหว่างประเทศให้ฟื้นตัวกลับมาเร็วกว่าที่คาดการณ์ไว้ได้ ดังนั้นการควบคุมการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 คือปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อเติบโตของเดินทางทางอากาศ



## สารบัญ

บทสรุปผู้บริหาร .....	I
<b>1. สถานการณ์การประกอบกิจการในอุตสาหกรรมการบินของไทย .....</b>	<b>1</b>
1.1 ผู้ดำเนินงานสนามบิน.....	1
1.2 ผู้ให้บริการการเดินอากาศ.....	3
1.3 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน.....	4
1.4 ผู้ดำเนินการเดินอากาศ.....	5
1.5 อากาศยานที่จดทะเบียนในประเทศไทย .....	6
1.6 หน่วยซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul - MRO) .....	8
1.7 ผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน (Original Equipment Manufacturer - OEM).....	9
1.8 สถาบันฝึกอบรมและศูนย์ทดสอบภาษาผู้ประจำหน้าที่ .....	10
1.9 โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลด้านเวชศาสตร์การบิน .....	11
1.10 ผู้ประจำหน้าที่ด้านการบิน.....	12
<b>2. การขนส่งทางอากาศของไทย.....</b>	<b>13</b>
2.1 สถิติการขนส่งทางอากาศ.....	13
2.2 ส่วนแบ่งทางการตลาดของสายการบิน.....	20
2.2.1 เส้นทางบินระหว่างประเทศ.....	20
2.2.2 เส้นทางบินภายในประเทศ .....	22
2.3 การแข่งขันของเส้นทางบินภายในประเทศ.....	24
2.4 สถานการณ์ค่าโดยสารเส้นทางบินภายในประเทศ ปี 2563.....	25
<b>บทที่ 3 ผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 .....</b>	<b>31</b>
3.1 ภาวะเศรษฐกิจจากการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 .....	31
3.2 ผลกระทบที่เกิดขึ้นต่ออุตสาหกรรมการบิน .....	32
3.2.1 อุตสาหกรรมการบินทั่วโลก .....	32
3.2.2 อุตสาหกรรมการบินของไทย .....	34
3.3 มาตรการช่วยเหลือและฟื้นฟูอุตสาหกรรมการบิน .....	35

<b>4. การคาดการณ์การฟื้นตัวของการเดินทางทางอากาศ .....</b>	<b>37</b>
4.1 การคาดการณ์ของหน่วยงานระหว่างประเทศ .....	37
4.2 การคาดการณ์ของไทย .....	38
<b>ภาคผนวก .....</b>	<b>43</b>
ปริมาณเที่ยวบินแบบประจำที่กำหนดรายนามเส้นทางบินแยกรายท่าอากาศยานของประเทศไทยในปี 2562 .....	43
ดัชนี HHI และ สายการบินที่ให้บริการแยกรายเส้นทางบินภายในประเทศ .....	64
รายชื่อผู้ถือใบอนุญาตประกอบกิจการค้าขายทางอากาศ ( Air Operator License – AOL).....	68

## สารบัญภาพ

ภาพที่ 1	จำนวนสนามบินสาธารณะและสัดส่วนจำนวนผู้ใช้บริการแยกตามผู้ประกอบการสนามบินสาธารณะ... 2
ภาพที่ 2	จำนวนผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนแยกตามประเภทใบอนุญาต 4
ภาพที่ 3	จำนวนผู้ประกอบการที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ ..... 5
ภาพที่ 4	จำนวนอากาศยานจดทะเบียนด้วยเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS) และจำนวนอากาศยานเบาพิเศษ (U) 6
ภาพที่ 5	จำนวนและสัดส่วนอากาศยานเพื่อการพาณิชย์ที่จดทะเบียนเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS)..... 6
ภาพที่ 6	จำนวนการขึ้นทะเบียนผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (Drone) แบ่งตามน้ำหนักและ วัตถุประสงค์ ..... 7
ภาพที่ 7	จำนวนผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานที่ได้รับการรับรองจากสำนักงาน การบินพล เรือนแห่งประเทศไทยแยกรายประเทศที่ตั้ง..... 8
ภาพที่ 8	การออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ต่างๆในปี 2562-2563 ..... 12
ภาพที่ 9	สถิติจำนวนผู้โดยสารภาพรวม 10 ปี (ปี 2554 – 2563) ..... 13
ภาพที่ 10	สถิติปริมาณเที่ยวบินภาพรวม 10 ปี (ปี 2554 – 2563) ..... 14
ภาพที่ 11	สถิติปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศภาพรวม 10 ปี (ปี 2554 – 2563) ..... 15
ภาพที่ 12	สถิติจำนวนผู้โดยสารรายเดือนประจำปี 2563 ..... 16
ภาพที่ 13	สถิติปริมาณเที่ยวบินรายเดือนประจำปี 2563 ..... 17
ภาพที่ 14	สถิติปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศรายเดือนประจำปี 2563 ..... 18
ภาพที่ 15	ภาพรวมท่าอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินสูงสุด 15 อันดับและสัดส่วน การ ให้บริการ ..... 19
ภาพที่ 16	ส่วนแบ่งทางการตลาดของสายการบินในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศในเส้นทางบิน ระหว่างประเทศ..... 20
ภาพที่ 17	ภาพรวมเส้นทางบินระหว่างประเทศที่มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ สูงสุด 10 อันดับ ..... 21
ภาพที่ 18	ส่วนแบ่งทางการตลาดของสายการบินในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศในเส้นทางบิน ภายในประเทศ ..... 22
ภาพที่ 19	ภาพรวมเส้นทางบินภายในประเทศที่มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ สูงสุด 10 อันดับ ..... 23
ภาพที่ 20	การเปลี่ยนแปลงค่าโดยสารชั้นประหยัดต่อกิโลเมตรโดยเฉลี่ยของเส้นทางภายในประเทศกลุ่มเส้นทาง ที่มีอุปสงค์สูง ปี 2562 – 2563 ..... 26
ภาพที่ 21	เปรียบเทียบอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจโลกและเศรษฐกิจไทย ปี 2563 ..... 31
ภาพที่ 22	ผลกระทบจากการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ต่อการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศปี 2563 ..... 32
ภาพที่ 23	ผลกระทบจากการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ต่อการขนส่งทางอากาศภายในประเทศปี 2563 ..... 33



ภาพที่ 24	ผลกระทบของการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ต่อปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK) และปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK).....	33
ภาพที่ 25	จำนวนที่นั่งโดยสารเปรียบเทียบกับจำนวนผู้ติดเชื้อในประเทศไทย.....	34
ภาพที่ 26	การคาดการณ์ผลกระทบจากการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ต่อการขนส่งทางอากาศทั่วโลก .	37
ภาพที่ 27	ผลการคาดการณ์การเดินทางทางอากาศ ปี 2563 - 2572 .....	39
ภาพที่ 28	ผลการคาดการณ์การเดินทางทางอากาศ ปี 2563 - 2572 .....	40

## สารบัญตาราง

ตารางที่ 1	สถิติใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินและใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะที่ได้รับอนุญาตและรับรอง อยู่ในกระบวนการได้รับอนุญาตและรับรอง และอยู่ในแผนได้รับอนุญาตและรับรองสะสมจนถึงปี 2563.....	1
ตารางที่ 2	ผู้ให้บริการการเดินอากาศของไทยที่ได้รับใบรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย.....	3
ตารางที่ 3	ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการตามพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 ตั้งแต่ปี 2535 - 2563.....	9
ตารางที่ 4	จำนวนใบรับรองโรงเรียนการบินและศูนย์ทดสอบภาษาผู้ประจำหน้าที่ปี 2562-2563.....	10
ตารางที่ 5	โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่ได้รับการแต่งตั้งจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย.....	11
ตารางที่ 6	ข้อมูลจำนวนเส้นทางบินภายในประเทศตามลักษณะการแข่งขันของตลาด.....	24
ตารางที่ 7	ผลการเปรียบเทียบค่าโดยสารชั้นประหยัดต่อกิโลเมตรโดยเฉลี่ยรายไตรมาสของเส้นทางบินภายในประเทศกลุ่มเส้นทางที่มีอุปสงค์สูง ปี 2562 - 2563.....	27
ตารางที่ 8	สรุปค่าสถิติเบื้องต้นของตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาครอบคลุมข้อมูลปี 2562 และ 2563.....	28
ตารางที่ 9	แสดงผลการคำนวณผลของการระบาดของไวรัสโควิด-19 ต่อค่าโดยสารเฉลี่ยเส้นทางบินภายในประเทศ.....	29
ตารางที่ 10	ผลการศึกษาจำนวนผู้ป่วยใหม่รายวัน.....	41



**สถานการณ์การประกอบกิจการใน  
อุตสาหกรรมการบิน  
ของไทย**

## 1. สถานการณ์การประกอบกิจการในอุตสาหกรรมการบินของไทย

### 1.1 ผู้ดำเนินงานสนามบิน

**ตารางที่ 1** สถิติใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินและใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะที่ได้รับอนุญาตและรับรอง อยู่ในกระบวนการได้รับอนุญาตและรับรอง และอยู่ในแผนได้รับอนุญาตและรับรองสะสมจนถึงปี 2563

ประเภทใบอนุญาตฯ และใบรับรองฯ	รวม
ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสาธารณะ	6
ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินส่วนบุคคล	108
ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ	39
ใบรับรองผู้จัดการสนามบินสาธารณะ	51

ที่มา : ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ข้อมูลสะสมจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2563

ปี 2563 มีผู้ดำเนินงานสนามบินที่ได้รับใบอนุญาตและใบรับรอง อยู่ในกระบวนการได้รับอนุญาตและรับรอง และอยู่ในแผนได้รับอนุญาตและรับรอง มีจำนวนสะสมทั้งหมด 204 ใบ รายละเอียดดังนี้

1.1.1 ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสาธารณะ จำนวน 6 ใบ (จำนวน 3 สนามบิน ประกอบด้วย สนามบินตราด สนามบินสุโขทัย และสนามบินสมุย) ส่วนสนามบินในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยานและบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้รับการอนุญาตจัดตั้งตาม มาตรา 55 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

1.1.2 ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินส่วนบุคคล จำนวน 108 ใบ

- ผู้ที่ได้รับอนุญาตแล้ว จำนวน 3 ใบ
  - สนามบินสำหรับอากาศยานปีกแข็ง (Surface-level for Aircraft) จำนวน 1 ใบ
  - สนามบินเฮลิคอปเตอร์นอกชายฝั่ง (Helideck) จำนวน 2 ใบ
- ผู้ที่อยู่ในกระบวนการได้รับอนุญาต 32 ใบ
  - สนามบินเฮลิคอปเตอร์ระดับพื้นผิว (Surface-level Heliport) จำนวน 2 ใบ
  - สนามบินเฮลิคอปเตอร์นอกชายฝั่ง (Helideck) จำนวน 15 ใบ
  - สนามบินเฮลิคอปเตอร์บนเรือ (Shipboard Heliport) จำนวน 15 ใบ
- ผู้ที่อยู่ในแผนการอนุญาต 73 ใบ
  - สนามบินสำหรับอากาศยานปีกแข็ง (Surface-level for Aircraft) จำนวน 30 ใบ
  - สนามบินเฮลิคอปเตอร์ระดับพื้นผิว (Surface-level Heliport) จำนวน 23 ใบ
  - สนามบินเฮลิคอปเตอร์ยกระดับ (Elevated Heliport) จำนวน 23 ใบ

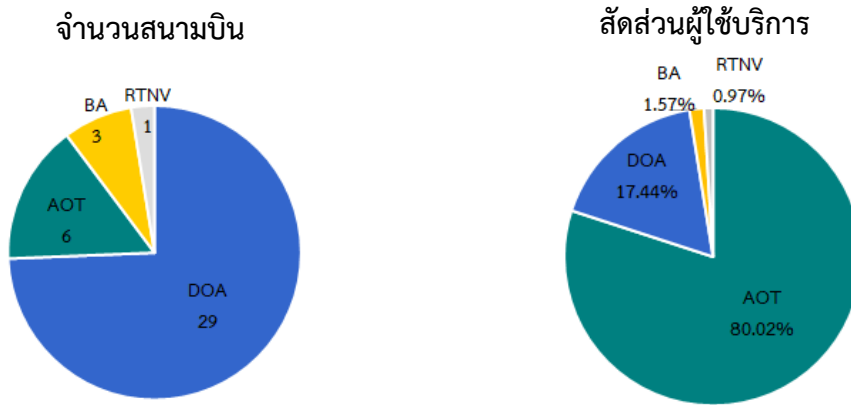
1.1.3 ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ จำนวน 39 ใบ

- ผู้ที่ได้รับใบรับรองแล้ว จำนวน 6 ใบ
- ผู้ที่อยู่ในกระบวนการได้รับอนุญาต จำนวน 7 ใบ
- ผู้ที่อยู่ในแผนการรับรอง จำนวน 26 ใบ

1.1.4 ใบรับรองผู้จัดการสนามบินสาธารณะ จำนวน 51 ใบ



ภาพที่ 1 จำนวนสนามบินสาธารณะและสัดส่วนจำนวนผู้ใช้บริการแยกตามผู้ประกอบการสนามบินสาธารณะ



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

ประเทศไทยมีสนามบินที่ได้ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะมีจำนวนสะสมจนถึงปี 2563 ทั้งสิ้น 39 แห่ง แบ่งออกเป็นท่าอากาศยานในสังกัด

- กรมท่าอากาศยาน (Department of Airports: DOA) 29 แห่ง
- บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (Airports of Thailand: AOT) 6 แห่ง
- บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (Bangkok Airways: BA) 3 แห่ง
- กองทัพเรือ (Royal Thai Navy: RTNV) 1 แห่ง

ในจำนวนสนามบินสาธารณะทั้ง 39 แห่งนี้ มีเพียง 32 แห่งที่มีให้บริการเที่ยวบินเชิงพาณิชย์ โดยในปี 2563 มีสนามบินสาธารณะที่ได้รับการประกาศกำหนดจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมให้เป็นสนามบินอนุญาตจำนวน 1 แห่ง ได้แก่ สนามบินเบตง เมื่อพิจารณาสัดส่วนจำนวนผู้โดยสารแยกรายสนามบินพบว่า สนามบินในสังกัด บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีสัดส่วนผู้โดยสารมากที่สุดถึงร้อยละ 80.02 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด รองลงมา คือ สนามบินสังกัดกรมท่าอากาศยาน มีจำนวนผู้โดยสารคิดเป็นร้อยละ 17.44 ส่วนสนามบินสังกัด บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ร้อยละ 1.57 และสนามบินสังกัด กองทัพเรือ ร้อยละ 0.97

## 1.2 ผู้ให้บริการการเดินอากาศ

ตารางที่ 2 ผู้ให้บริการการเดินอากาศของไทยที่ได้รับใบรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ผู้ให้บริการการเดินอากาศ	ใบรับรองบริการการเดินอากาศ
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	ด้านบริการการจัดการจราจรทางอากาศ ประเภทบริการจราจรทางอากาศ
	ด้านบริการการจัดการจราจรทางอากาศ ประเภทการจัดการความคล่องตัวของจราจรทางอากาศ
	ด้านบริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน
	ด้านบริการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน
ศูนย์บริหารจัดการห้วงอากาศ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	ด้านบริการการจัดการจราจรทางอากาศ ประเภทการจัดการห้วงอากาศ
กองทัพเรือ	ด้านบริการการจัดการจราจรทางอากาศ ประเภทบริการจราจรทางอากาศ
	ด้านบริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน
	ด้านบริการอุทุนิยมวิทยาการบิน
กรมอุทุนิยมวิทยา	ด้านบริการอุทุนิยมวิทยาการบิน
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	ด้านบริการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	ด้านบริการข่าวสารการบิน

ที่มา : ฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2563

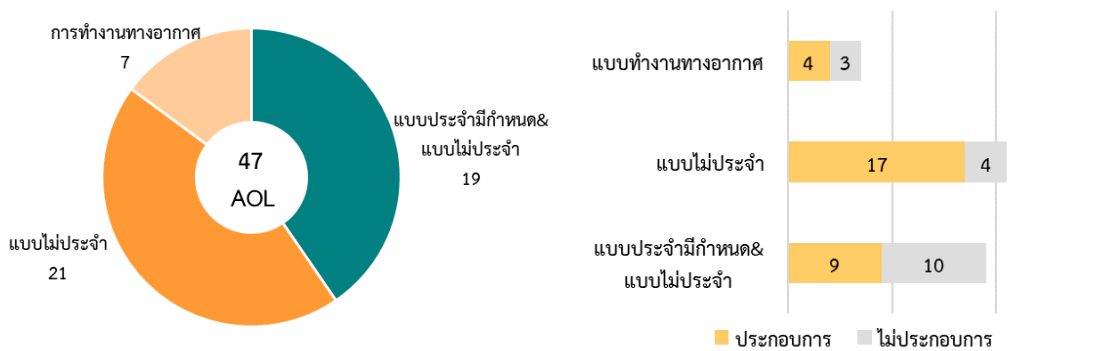
ผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศไทยมีทั้งหมด 6 ราย โดยแต่ละรายมีขีดความสามารถในการให้บริการ ดังนี้

- 1.2.1 บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มีหน้าที่หลักในการให้บริการจัดการจราจรทางอากาศ บริการจัดการความคล่องตัวของจราจรทางอากาศ บริการระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ ระบบติดตามอากาศยาน และการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน

- 1.2.2 ศูนย์บริหารจัดการห้วงอากาศ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มีหน้าที่หลักในการจัดการห้วงอากาศ เพื่อให้เกิดการใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด เหมาะสมกับประเภทผู้ใช้ห้วงอากาศ
- 1.2.3 กองทัพเรือ มีหน้าที่หลักในการให้บริการการจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา บริการระบบสื่อสาร ระบบข่ายการเดินอากาศ ระบบติดตามอากาศยาน และให้บริการข่าวพยากรณ์อากาศ
- 1.2.4 กรมอุตุนิยมวิทยา เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่หลักในให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน อาทิ ข่าวพยากรณ์อากาศ ข้อมูลสารสนเทศอุตุนิยมวิทยาและแผ่นดินไหว
- 1.2.5 สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานกลางในการให้บริการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย มีหน้าที่หลักเป็นศูนย์รับแจ้งเหตุอากาศยานและเรือที่ประสบภัยพร้อมทั้งอำนวยความสะดวกและประสานงานปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือ อีกทั้งยังมีหน้าที่ในการจัดทำแผนค้นหาและช่วยเหลือแห่งชาติ
- 1.2.6 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เป็นหน่วยงานกำกับดูแล และควบคุมด้านการบินของประเทศ ซึ่งการให้บริการเกี่ยวกับข่าวสารด้านการบินของประเทศไทยนั้น ปัจจุบันสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับผิดชอบไว้เอง

### 1.3 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน

ภาพที่ 2 จำนวนผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนแยกตามประเภทใบอนุญาต



ที่มา : ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2563

ในปี 2563 มีจำนวนผู้มีใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนจำนวน 47 ราย เพิ่มขึ้นจากปี 2562 จำนวน 5 ราย อย่างไรก็ตามในปี 2563 พบว่า มีผู้ประกอบการในปี 2563 เพียง 30 ราย และไม่ประกอบการจำนวน 17 ราย ทั้งนี้สามารถแบ่งผู้ได้รับใบอนุญาตฯ ออกเป็น 3 ประเภท ดังนี้

- 1.3.1 การขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์แบบประจำมีกำหนดและแบบไม่ประจำ มีทั้งหมด 19 ราย โดยมีผู้ที่ยังประกอบการจำนวน 9 ราย และผู้ที่ไม่ประกอบการจำนวน 10 ราย ทั้งนี้ผู้ที่ไม่ประกอบการในปี 2563 จำนวน 2 ราย ได้แก่ บริษัท นิวเจน แอร์เวย์ส จำกัด ซึ่งอยู่ระหว่างการเสนอเพิกถอนใบอนุญาต และบริษัท สายการบินนกสกี๊ต จำกัด ซึ่งศาลมีคำสั่งพิทักษ์ทรัพย์เด็ดขาดแล้ว

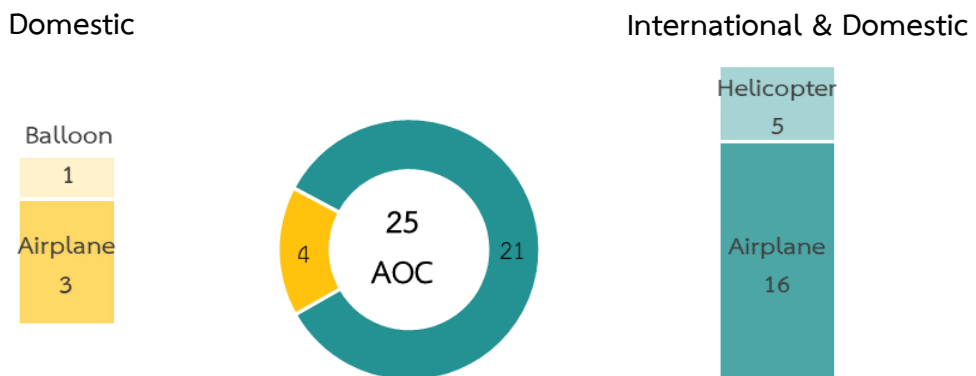
1.3.2 การขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์แบบไม่ประจำ มีทั้งหมด 21 ราย โดยมีผู้ที่ยังประกอบการจำนวน 17 ราย และผู้ที่ไม่ประกอบการจำนวน 4 ราย ทั้งนี้ผู้ที่ไม่ประกอบการในปี 2563 จำนวน 2 ราย ได้แก่ บริษัท ทีเอสเอสพี แพลตฟอร์ม จำกัด และบริษัท วินเซอร์ ฟลายอิง จำกัด เป็นผู้ได้รับใบอนุญาตฯ รายใหม่ ทั้ง 2 ราย

1.3.3 การทำงานทางอากาศ มีทั้งหมด 7 ราย โดยมีผู้ที่ยังประกอบการจำนวน 4 ราย และผู้ที่ไม่ประกอบการจำนวน 3 ราย โดยบริษัท ดรอปโซน (ไทยแลนด์) จำกัด และบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น แอนด์ เทคโนโลยี จำกัด เป็นผู้ได้รับใบอนุญาตรายใหม่ ส่วนบริษัท อวานติ แอร์ชาร์เตอร์ จำกัด เป็นผู้ได้รับใบอนุญาตฯ อยู่ก่อนแล้วแต่อยู่ระหว่างปรับแก้ไขแผนธุรกิจให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าในช่วงปี 2563 แม้จะมีจำนวนผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนเพิ่มขึ้น แต่เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด 19 ในช่วงที่ผ่านมา ทำให้มีผู้ได้รับใบอนุญาตฯ ต่างได้รับผลกระทบต่อสถานะการประกอบกิจการที่ไม่สามารถประกอบกิจการได้ ในขณะเดียวกันผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการรายอื่นที่ถึงแม้จะยังคงสถานะประกอบการอยู่แต่ก็ต่างได้รับผลกระทบเช่นเดียวกัน ได้แก่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ที่อยู่ระหว่างกระบวนการยื่นขอฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลาง

### 1.4 ผู้ดำเนินการเดินอากาศ

ภาพที่ 3 จำนวนผู้ประกอบการที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ



ที่มา : ฝ่ายมาตรฐานปฏิบัติการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2563

จำนวนผู้ประกอบการที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Air Operator Certificate: AOC) ในปี 2563 มีทั้งหมด 25 ราย โดยแบ่งออกเป็น

1.4.1 ผู้ประกอบการที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศให้บริการในเส้นทางระหว่างประเทศและภายในประเทศ จำนวน 21 ราย แบ่งเป็นการให้บริการโดยอากาศยานปีกแข็งจำนวน 16 ราย และเฮลิคอปเตอร์จำนวน 5 ราย

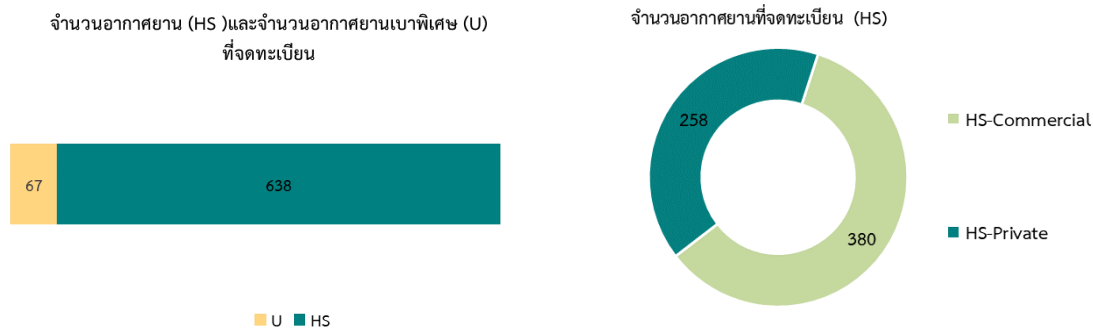
1.4.2 ผู้ประกอบการที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศให้บริการเฉพาะเส้นทางภายในประเทศ จำนวน 4 ราย แบ่งออกเป็นอากาศยานปีกแข็งจำนวน 3 ราย และบอลูนจำนวน 1 ราย

โดยในช่วงปี 2563 มีผู้ประกอบการที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศรายใหม่จำนวน 1 ราย คือ บริษัท ไทย ซัมเมอร์ แอร์เวย์ จำกัด ซึ่งให้บริการอากาศยานปีกแข็งในเส้นทางบินระหว่างประเทศ



## 1.5 อากาศยานที่จดทะเบียนในประเทศไทย

ภาพที่ 4 จำนวนอากาศยานจดทะเบียนด้วยเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS) และจำนวนอากาศยานเบาพิเศษ (U)

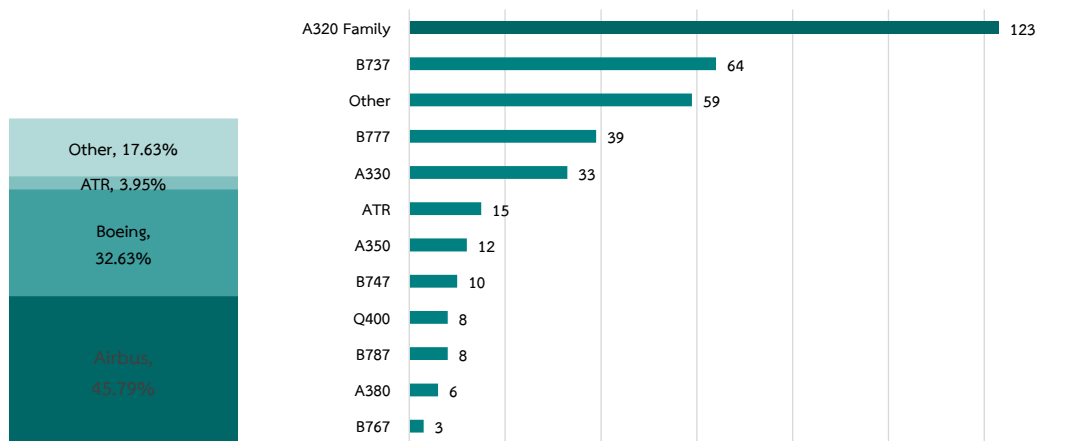


ที่มา : ฝ่ายสมศรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2563

อากาศยานที่จดทะเบียนและได้รับใบสำคัญสมศรเดินอากาศในปี 2563 แบ่งออกเป็นอากาศยานเบาพิเศษ (U) มีจำนวนทั้งสิ้น 67 ลำ และอากาศยานที่จดทะเบียนด้วยเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS) มีจำนวนทั้งสิ้น 638 ลำ

อากาศยานที่จดทะเบียนด้วยเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS) นี้ส่วนใหญ่เป็นอากาศยานเพื่อการพาณิชย์ 380 ลำ คิดเป็นร้อยละ 59.56 ของอากาศยานประเภทนี้ทั้งหมด ส่วนที่เหลือเป็นอากาศยานส่วนบุคคลจำนวน 258 ลำ คิดเป็นร้อยละ 40.44

ภาพที่ 5 จำนวนและสัดส่วนอากาศยานเพื่อการพาณิชย์ที่จดทะเบียนเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS)

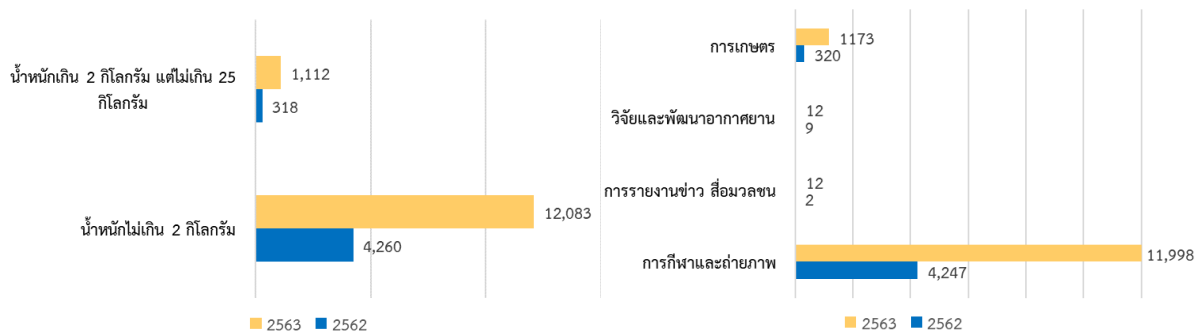


ที่มา : ฝ่ายสมศรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2563

อากาศยานเพื่อการพาณิชย์ที่จดทะเบียนเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS) และได้รับใบสำคัญสมศรเดินอากาศส่วนใหญ่ร้อยละ 78.42 เป็นอากาศยานที่ผลิตโดยบริษัท แอร์บัส จำกัด และบริษัท โบอิง จำกัด โดยอากาศยานที่ผลิตโดยบริษัท แอร์บัส จำกัด มีสัดส่วนร้อยละ 45.79 และอากาศยานที่ผลิตโดยบริษัท โบอิง จำกัด มีสัดส่วนร้อยละ 32.63

เมื่อพิจารณาแบบอากาศยาน พบว่า สายการบินนิยมให้บริการด้วยอากาศยานแบบ A320 ที่ผลิตโดยบริษัท แอร์บัส จำกัด มากที่สุดหรือมีจำนวนทั้งสิ้น 123 ลำ คิดเป็นร้อยละ 32.37 รองลงมา ได้แก่ อากาศยานแบบ B737 ที่ผลิตโดย บริษัท โบอิง จำกัด จำนวน 64 ลำ คิดเป็นร้อยละ 16.84

ภาพที่ 6 จำนวนการขึ้นทะเบียนผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (Drone) แบ่งตามน้ำหนักและวัตถุประสงค์



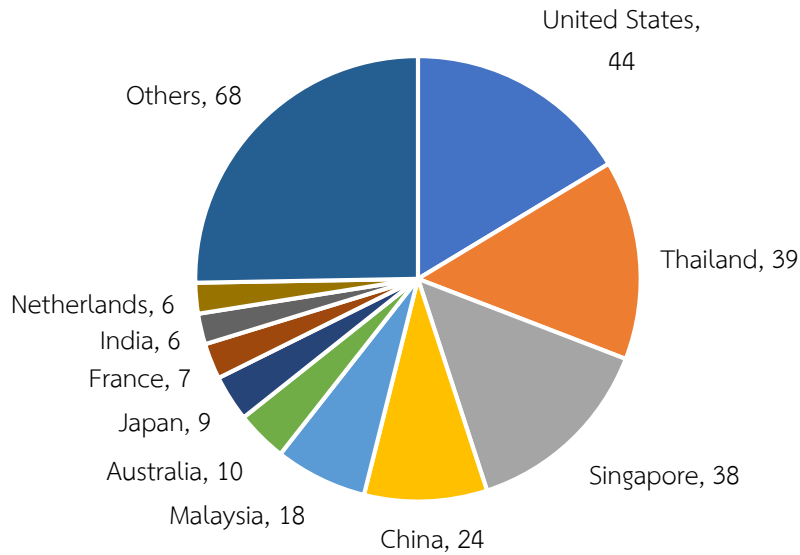
ที่มา : ฝ่ายพิธีการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2563

ในปี 2563 มีผู้นำอากาศยานฯ มาขอขึ้นทะเบียนทั้งสิ้น 13,195 ลำ เมื่อแบ่งตามน้ำหนัก พบว่าอากาศยานฯ ที่มีขนาดไม่เกิน 2 กิโลกรัม มีสัดส่วนร้อยละ 91.57 ที่เหลือเป็นอากาศยานฯ ที่มีน้ำหนักเกิน 2 กิโลกรัม แต่ไม่เกิน 25 กิโลกรัม โดยมีวัตถุประสงค์ในการใช้อากาศยานฯ เพื่อการกีฬาและการถ่ายภาพร้อยละ 90.93 และเพื่อการเกษตรร้อยละ 8.89

### 1.6 หน่วยซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul - MRO)

ผู้ประกอบการหน่วยซ่อมที่สามารถดำเนินการซ่อมบำรุงอากาศยานสัญชาติไทยจะต้องได้รับใบรับรองหน่วยซ่อม<sup>1</sup> จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ภาพที่ 7 จำนวนผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยแยกรายประเทศที่ตั้ง



ที่มา : ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2563

ในปี 2563 ผู้ประกอบการหน่วยซ่อมที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยให้การรับรองทั่วโลกมีจำนวนทั้งหมด 269 ราย เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาจำนวน 15 ราย ประกอบการอยู่ใน 42 ประเทศ โดยผู้ประกอบการส่วนใหญ่อยู่ในประเทศสหรัฐอเมริกาจำนวน 44 ราย หรือร้อยละ 16.36 รองลงมาเป็นผู้ประกอบการไทย 39 ราย และสิงคโปร์จำนวน 38 ราย คิดเป็นร้อยละ 14.50 และ 14.13 ตามลำดับ

<sup>1</sup> มาตรา 41/94 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 ระบุว่าห้ามมิให้ผู้ใดประกอบกิจการหน่วยซ่อม เว้นแต่จะได้รับใบรับรองหน่วยซ่อมจากผู้ว่าการการขอรับขอรับใบรับรองและการออกใบรับรองตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในข้อกำหนด และให้ผู้ว่าการกำหนดแบบอากาศยาน ส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน บริษัท หรือชิ้นส่วนอากาศยาน ที่หน่วยซ่อมมีสิทธิ์ทำการบำรุงรักษาไว้ในใบรับรองหน่วยซ่อมด้วย

### 1.7 ผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน (Original Equipment Manufacturer - OEM)

ผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานในประเทศไทยส่วนใหญ่ดำเนินการผลิตในชั้นที่ 2 (Tier 2) และชั้นที่ 3 (Tier 3)<sup>2</sup> ที่ต้องใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในการผลิต

**ตารางที่ 3** ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการตามพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 ตั้งแต่ปี 2535 - 2563

ประเภท	จำนวนโรงงาน	เงินลงทุน (ล้านบาท)
การสร้าง ประกอบ ดัดแปลง ซ่อมแซม หรือเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศยาน หรือเรือโฮเวอร์คราฟท์	13	12,842
การทำชิ้นส่วนพิเศษหรืออุปกรณ์สำหรับอากาศยานหรือเรือโฮเวอร์คราฟท์	20	3,068
Total	33	15,910

ที่มา : สถิติสะสมจำนวนโรงงานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการ ตาม พ.ร.บ. โรงงาน พ.ศ. 2535 จำแนกตาม ประเภท ณ สิ้น พ.ศ. 2563 กรมโรงงานอุตสาหกรรม

ผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการตามพระราชบัญญัติโรงงานมีจำนวนสะสมตั้งแต่ปี 2535 - 2563 ทั้งหมด 33 รายเท่ากับปีที่ผ่านมา มีเงินลงทุนสะสมจนถึงปี 2563 ทั้งหมด 15,910 ล้านบาท แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ ผู้ประกอบกิจการประเภทการสร้าง ประกอบ ดัดแปลง ซ่อมแซม หรือเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศยาน หรือเรือโฮเวอร์คราฟท์ จำนวน 13 ราย มีเงินลงทุนในการประกอบกิจการ 12,842 ล้านบาท และผู้ประกอบกิจการประเภทการทำชิ้นส่วนพิเศษหรืออุปกรณ์สำหรับอากาศยาน หรือเรือโฮเวอร์คราฟท์จำนวน 20 รายมีเงินลงทุนในกิจการ 3,068 ล้านบาท

<sup>2</sup> 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



## 1.8 สถาบันฝึกอบรมและศูนย์ทดสอบภาษาผู้ประจำหน้าที่

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้มีการออกใบรับรองสถาบันฝึกอบรมและศูนย์ทดสอบภาษาผู้ประจำหน้าที่ ดังนี้

**ตารางที่ 4** จำนวนใบรับรองโรงเรียนการบินและศูนย์ทดสอบภาษาผู้ประจำหน้าที่ปี 2562-2563

ประเภทใบรับรอง	ปี 2562 จำนวน (ใบ)	ปี 2563 จำนวน (ใบ)
สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน	14	16
สถาบันฝึกอบรมด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศ	2	1
สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน (นายช่างภาคพื้น)	1	1
ศูนย์ทดสอบภาษาผู้ประจำหน้าที่	4	4

ที่มา : ฝ่ายมาตรฐานผู้ประจำหน้าที่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2563

ในปี 2563 มีสถาบันฝึกอบรมและศูนย์ทดสอบภาษาผู้ประจำหน้าที่ที่ได้รับการรับรองทั้งสิ้น 22 ใบรับรอง ดังนี้

- 1.8.1 ใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบินจำนวน 16 ใบรับรอง โดยในปี 2563 มีผู้ได้รับใบรับรองรายใหม่จำนวน 2 ราย ได้แก่ บริษัท บางกอกแอร์ เอวิชั่น เทอร์นิง เซ็นเตอร์ จำกัด และสถาบันเทคโนโลยีป้องกันประเทศ
- 1.8.2 ใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศจำนวน 1 ใบรับรอง ได้แก่ สถาบันการบินพลเรือน
- 1.8.3 ใบรับรองสถาบันฝึกอบรมนายช่างภาคพื้นจำนวน 1 ใบรับรอง ได้แก่ สถาบันการบินพลเรือน
- 1.8.4 ใบรับรองศูนย์ทดสอบทางภาษาผู้ประจำหน้าที่จำนวน 4 ใบรับรอง โดยสถาบันการบินพลเรือนยังคงเป็นเพียงแห่งเดียวที่ได้รับใบรับรองประเภทต่างๆครบทั้ง 4 ประเภท

## 1.9 โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลด้านเวชศาสตร์การบิน

ในปี 2563 มีโรงพยาบาลและสถานพยาบาลที่ได้รับการแต่งตั้งจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อทำการตรวจสอบความพร้อมทั้งด้านร่างกายและจิตใจผู้ที่ยื่นขอรับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ประเภทต่างๆ ทั้งสิ้น 8 แห่ง ดังนี้

**ตารางที่ 5** โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่ได้รับการแต่งตั้งจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ประเภท	โรงพยาบาล
ศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือน	สถาบันเวชศาสตร์การบิน กองทัพอากาศ
	ศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนกรุงเทพ โรงพยาบาลกรุงเทพ
	โรงพยาบาลสมิติเวช ศรีนครินทร์
สถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือน	โรงพยาบาลบำรุงราษฎร์
	โรงพยาบาลเวชธานี
	โรงพยาบาลอภากรเกียรติวงศ์
	โรงพยาบาลกรุงเทพ เชียงใหม่ (รายใหม่)
	โรงพยาบาลพญาไท 2 (รายใหม่)

ที่มา : ฝ่ายมาตรฐานผู้ประจำหน้าที่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ข้อมูล ณ วันที่ 19 มกราคม พ.ศ. 2564

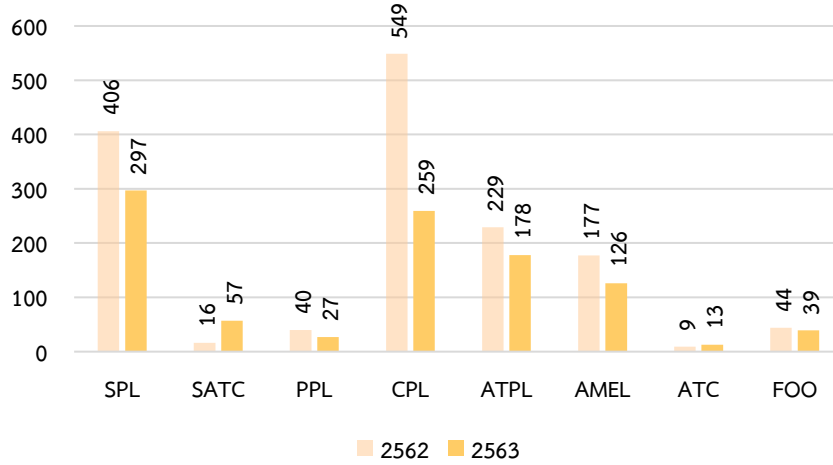
**ศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือน (Aeromedical Center – AMC)** เป็นโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่ได้รับการแต่งตั้งจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในการให้บริการตรวจเพื่อออกหรือต่ออายุใบสำคัญแพทย์ชั้น 1-4 ซึ่งในปี 2563 มีจำนวนโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนจำนวน 3 แห่ง ได้แก่ สถาบันเวชศาสตร์การบิน กองทัพอากาศ ศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนกรุงเทพ โรงพยาบาลกรุงเทพ และโรงพยาบาลสมิติเวช ศรีนครินทร์

**สถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือน (Aeromedical Office – AMO)** เป็นโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่ได้รับการแต่งตั้งจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในการให้บริการตรวจเพื่อตรวจเพื่อต่ออายุใบสำคัญแพทย์ทำการตรวจเพื่อออกใบสำคัญแพทย์ชั้น 1-4 แต่สามารถทำการตรวจเพื่อออกใบสำคัญแพทย์ได้เฉพาะชั้น 2 และ 4 มีจำนวน 5 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลบำรุงราษฎร์ โรงพยาบาลเวชธานี โรงพยาบาลอภากรเกียรติวงศ์ โรงพยาบาลกรุงเทพ เชียงใหม่ และโรงพยาบาลพญาไท 2 โดยโรงพยาบาลกรุงเทพ เชียงใหม่และโรงพยาบาลพญาไท 2 เป็นรายใหม่ที่ได้รับการแต่งตั้งในปี 2563

สำหรับนายแพทย์ผู้ตรวจและนายแพทย์ผู้ตรวจอาวุโสที่ได้รับการแต่งตั้งจากสำนักงานการบินพลเรือนมีทั้งหมด 42 คน แบ่งออกเป็นนายแพทย์ผู้ตรวจ 23 คน และนายแพทย์ผู้ตรวจอาวุโส 19 คน

### 1.10 ผู้ประจำหน้าที่ด้านการบิน

ภาพที่ 8 การออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ต่างๆในปี 2562-2563



ที่มา : ฝ่ายมาตรฐานผู้ประจำหน้าที่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2563

ในปี 2563 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีการออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ประเภทต่างๆ ทั้งหมด 1,299 ใบ ลดลงจากปีที่ผ่านมาจำนวน 171 ใบ โดยใบอนุญาตนักบินศิษย์การบิน (Student pilot license, SPL) ใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคล (Private pilot license, PPL) ใบอนุญาตนักบินพาณิชย์ตรี (Commercial pilot license, CPL) ใบอนุญาตนักบินพาณิชย์เอก (Air transport pilot license, ATPL) ใบอนุญาตนายช่างภาคพื้นดิน (Aircraft maintenance engineer license, AML) และใบอนุญาตพนักงานอำนวยการบิน (Flight operation officer license, FOO) มีจำนวนลดลง ยกเว้นใบอนุญาตศิษย์พนักงานควบคุมจราจรทางอากาศ (Student air traffic control license, SATC) และ ใบอนุญาตพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศ (Air traffic control license, ATC) ที่มีจำนวนการออกใบอนุญาตเพิ่มขึ้น

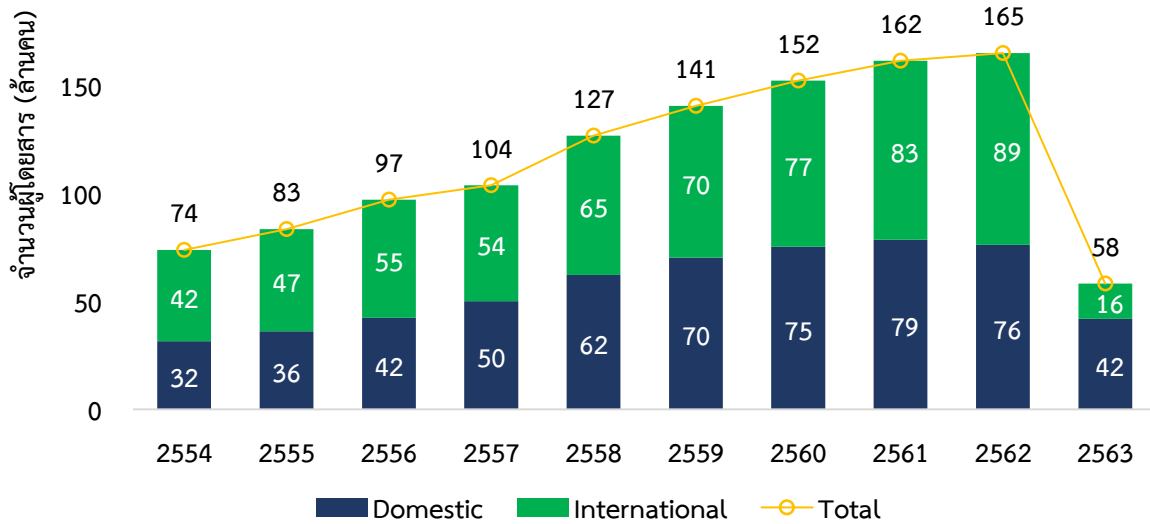
An aerial photograph of Bangkok, Thailand, showing a dense urban landscape with numerous high-rise buildings and a network of roads. The sky is filled with soft, hazy clouds. Overlaid on the image are several dark silhouettes of commercial airplanes in flight, positioned as if they are flying over the city. A large, semi-transparent red shape is placed over the upper portion of the image, serving as a background for the title text.

# การขนส่งทางอากาศ ของไทย

## 2. การขนส่งทางอากาศของไทย

### 2.1 สถิติการขนส่งทางอากาศ

ภาพที่ 9 สถิติจำนวนผู้โดยสารภาพรวม 10 ปี (ปี 2554 – 2563)

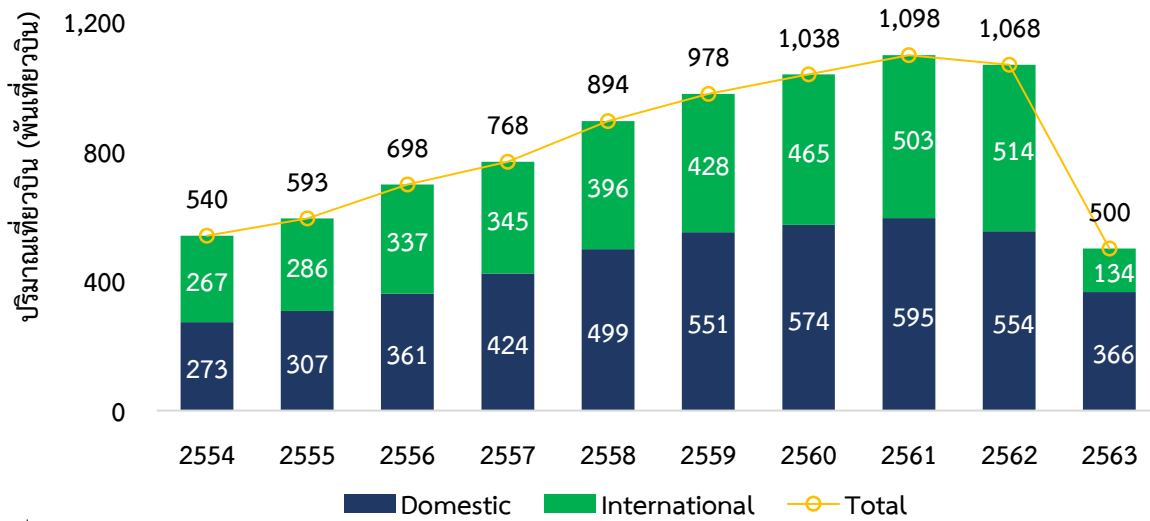


ที่มา : บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ,กรมทำอากาศยาน, การทำอากาศยานอุตตะเภา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน

จากภาพสถิติจำนวนผู้โดยสารภาพรวมทั่วประเทศในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา (ปี 2554-2563) พบว่า ในสถานการณ์ปกติปี 2554-2562 จำนวนผู้โดยสารภาพรวมมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ย (Compound Annual Growth Rate: CAGR) ร้อยละ 10.58 ต่อปี แบ่งเป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 9.74 ต่อปี และผู้โดยสารภายในประเทศเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 11.63 ต่อปี ต่อมาในปี 2563 ได้เกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ซึ่งส่งผลกระทบต่ออย่างรุนแรงต่อภาคอุตสาหกรรมการบินทั้งของไทยและทั่วโลก ทำให้การขนส่งทางอากาศต้องหยุดชะงักลง จึงทำให้จำนวนผู้โดยสารภาพรวมทั่วประเทศลดลงมากที่สุดในรอบสิบปีของอุตสาหกรรมการบินของไทย โดยมีจำนวนผู้โดยสารเพียง 58.25 ล้านคน ลดลงจากปีก่อนถึงร้อยละ 64.7 แบ่งเป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ 16.25 ล้านคน ลดลงร้อยละ 81.7 และผู้โดยสารภายในประเทศ 41.99 ล้านคน ลดลงร้อยละ 44.9 จากปีที่ผ่านมา และเมื่อพิจารณาสัดส่วนจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศและระหว่างประเทศ พบว่า สัดส่วนผู้โดยสารภายในประเทศเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 72.1 ในขณะที่ผู้โดยสารระหว่างประเทศลดลงเหลือเพียงร้อยละ 27.9 เท่านั้น



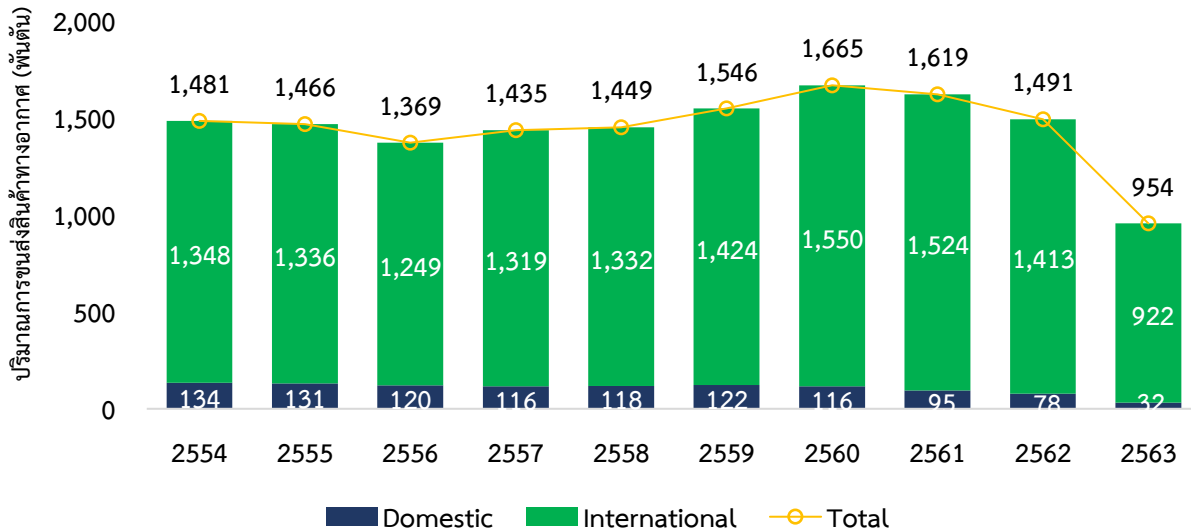
ภาพที่ 10 สถิติปริมาณเที่ยวบินภาพรวม 10 ปี (ปี 2554 – 2563)



ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ,กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน

สถิติการเติบโตของปริมาณเที่ยวบินภาพรวมของประเทศไทยในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา (ปี 2554 – 2563) พบว่า ในปี 2554 – 2562 เที่ยวบินมีอัตราการเติบโตเฉลี่ย(CAGR) ร้อยละ 9.24 ต่อปี โดยแบ่งเป็นการเติบโตของเที่ยวบินระหว่างประเทศร้อยละ 8.53 ต่อปี และเที่ยวบินภายในประเทศร้อยละ 8.89 ต่อปี ซึ่งเป็นการเติบโตที่สอดคล้องกับการเติบโตของจำนวนผู้โดยสาร แต่เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ในปี 2563 ทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องออกมาตรการจำกัดการเดินทางทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ส่งผลให้มีปริมาณเที่ยวบินลดลงเหลือเพียง 500,435 เที่ยวบิน ลดลงจากปีที่ผ่านมา คิดเป็นร้อยละ 53.1 แบ่งเป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศจำนวน 133,940 เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 73.9 และเที่ยวบินภายในประเทศมีจำนวน 366,495 เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 33.8 โดยเที่ยวบินภายในประเทศมีแนวโน้มฟื้นตัวเร็วกว่าเที่ยวบินระหว่างประเทศเนื่องจากในช่วงกลางปีรัฐบาลมีการผ่อนคลายมาตรการจำกัดการเดินทางภายในประเทศ

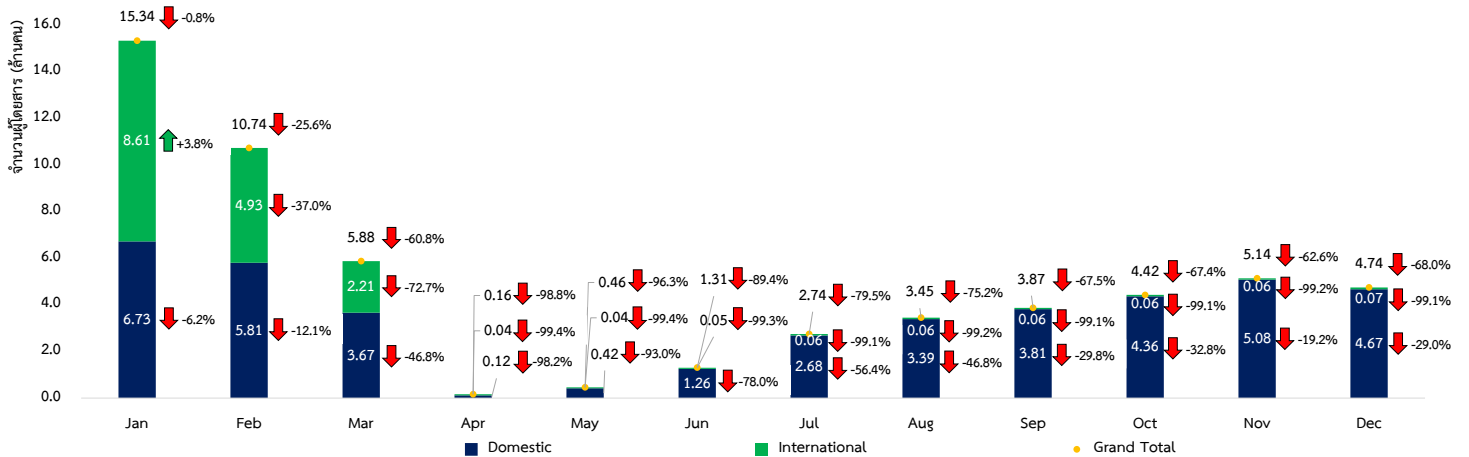
ภาพที่ 11 สถิติปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศภาพรวม 10 ปี (ปี 2554 – 2563)



ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ,กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน

ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา (ปี 2554 – 2563) พบว่า การเติบโตของการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศไทยมีความผันผวน โดยในสถานการณ์ปกติปี 2554 – 2562 มีอัตราการเติบโตของปริมาณการขนส่งสินค้าเฉลี่ย (CAGR) ลดลงร้อยละ 6.54 ต่อปี อย่างไรก็ตาม ในปี 2563 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศมีจำนวน 954,377 ตัน ลดลงจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 36.0 ซึ่งการลดลงส่วนใหญ่เกิดจากการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศมีจำนวน 922,163 ตัน ลดลงร้อยละ 34.7 และการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศมีจำนวน 32,214 ตัน ลดลงร้อยละ 58.6 จากปีที่ผ่านมา ทั้งนี้การลดลงของปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศเป็นผลจากการการลดลงของเที่ยวบินที่ให้บริการส่งผลให้ค่าระวางการขนส่งสินค้าทางอากาศสูงขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับค่าขนส่งรูปแบบอื่น ขณะที่สถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ส่งผลโดยตรงต่อการปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีปริมาณลดลงอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้การขนส่งสินค้าทางอากาศสามารถฟื้นตัวได้เร็วกว่าการขนส่งผู้โดยสาร เนื่องจากการขนส่งสินค้ามีข้อจำกัดในการทำการบินน้อยกว่าการขนส่งผู้โดยสารและสายการบินบางสายมีการปรับตัวโดยการนำอากาศยานสำหรับขนส่งผู้โดยสารมาทำการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น

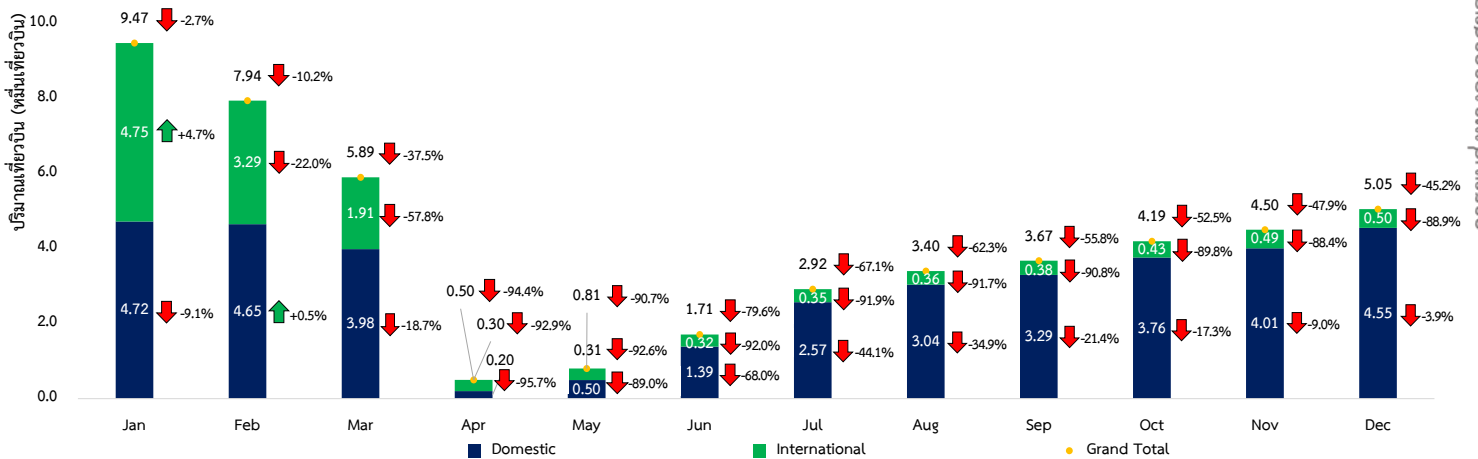
ภาพที่ 12 สถิติจำนวนผู้โดยสารรายเดือนประจำปี 2563



ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ,กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเภา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)  
วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน

ในเดือนมกราคม 2563 มีรายงานจากกระทรวงสาธารณสุขถึงการพบผู้ป่วยโควิด-19 รายแรกของไทย เป็นชาวต่างชาติ และมีจำนวนผู้ติดเชื้อเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ภาพรวมจำนวนผู้โดยสารของประเทศไทย เริ่มมีจำนวนลดลงตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์จนถึงมีจำนวนต่ำสุดในเดือนเมษายน 2563 รัฐบาลจึงได้ประกาศใช้ พระราชกำหนด (พ.ร.ก.) การบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน ซึ่งมีการจำกัดการเดินทางข้ามจังหวัดสำหรับผู้โดยสารภายในประเทศ อีกทั้ง กพท. ได้มีการประกาศเรื่อง ห้ามอากาศยานทำการบินเข้าสู่ประเทศไทยชั่วคราว ส่งผลให้สายการบินสัญชาติไทยส่วนใหญ่ประกาศหยุดทำการบินชั่วคราว ต่อมาในเดือนพฤษภาคมถึงเดือน มิถุนายน 2563 ยังคงมีการขยายการบังคับใช้ พ.ร.ก. การบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน เมื่อสถานการณ์ การแพร่ระบาดภายในประเทศเริ่มคลี่คลายขึ้น ภาครัฐจึงได้มีการผ่อนคลายมาตรการจำกัดการเดินทางของ ผู้โดยสารและสนับสนุนการท่องเที่ยวภายในประเทศผ่านนโยบายต่างๆ ส่งผลให้สายการบินที่ให้บริการ เที่ยวบินภายในประเทศสามารถกลับมาเปิดให้บริการได้ทั้งหมดในเดือนมิถุนายน และมีจำนวนผู้โดยสาร ภายในประเทศมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่เดือนกรกฎาคมจนถึงเดือนพฤศจิกายนซึ่งเป็นฤดูกาล ท่องเที่ยว จะเห็นได้ว่าระยะเวลาในการฟื้นตัวประมาณ 6-7 เดือน (พฤษภาคม-พฤศจิกายน 2564) ผู้โดยสาร จึงจะมีความเชื่อมั่นและกลับมาเดินทางอากาศอีกครั้ง อย่างไรก็ตามในช่วงปลายเดือนธันวาคมได้เกิด สถานการณ์การแพร่ระบาดระลอกใหม่ ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารภายในประเทศลดลงจากเดือนพฤศจิกายน สำหรับผู้โดยสารระหว่างประเทศยังคงมีปริมาณน้อยมากซึ่งเป็นผลมาจากมาตรการจำกัดการเดินทางเข้าประเทศไทย ที่ยังคงบังคับใช้อยู่ โดยส่วนใหญ่เป็นเที่ยวบินรับส่งบุคคลกลับภูมิลำเนา (Repatriation Flight) เป็นหลัก และเริ่มมีการอนุญาตให้ทำการบินด้วยเที่ยวบินแบบกึ่งพาณิชย์ (Semi Commercial Flight) ได้ในช่วงเดือน ตุลาคมเป็นต้นมา แต่ด้วยขั้นตอนการขออนุญาตเดินทางเข้าประเทศและการจัดเตรียมเอกสารประกอบการ เดินทาง จึงทำให้ยังไม่มีผู้โดยสารในเส้นทางระหว่างประเทศมากนัก

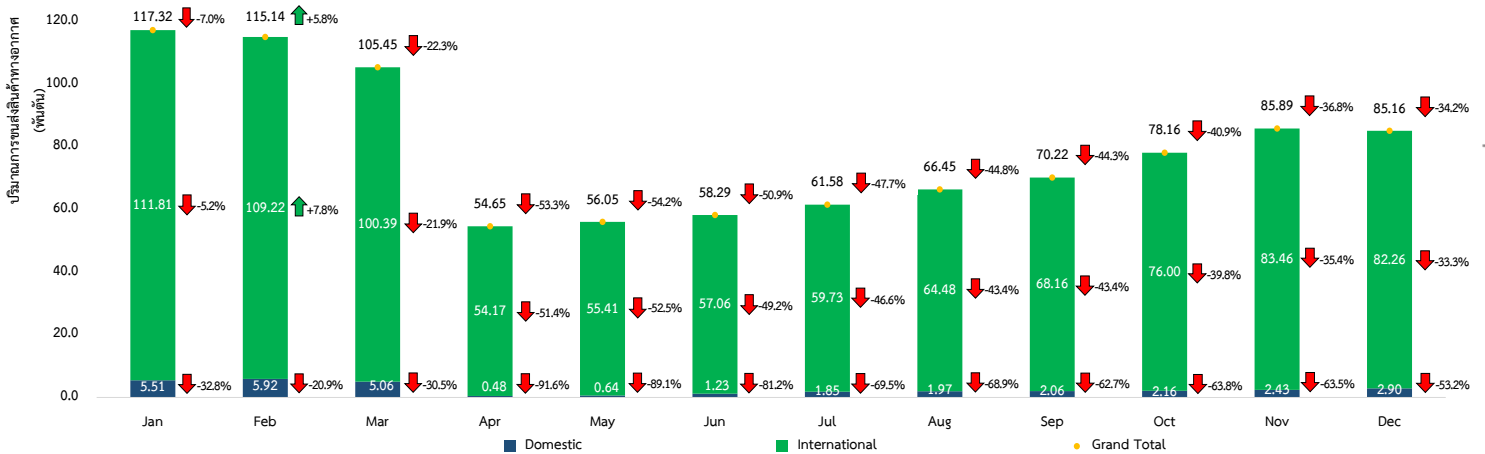
ภาพที่ 13 สถิติปริมาณเที่ยวบินรายเดือนประจำปี 2563



ที่มา : บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ,กรมทำอากาศยาน, การทำอากาศยานอุตตะฉะ และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)  
วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน

ปริมาณเที่ยวบินปี 2563 มีความสอดคล้องกับจำนวนผู้โดยสาร ในเดือนกุมภาพันธ์ 2563 เริ่มมีปริมาณเที่ยวบินลดลงจากการแพร่ระบาดของที่ขยายวงกว้างโดยเฉพาะเที่ยวบินระหว่างประเทศ และในเดือนมีนาคม 2563 เที่ยวบินระหว่างประเทศได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงจากมาตรการจำกัดการเดินทางจากประเทศแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ขณะที่ผู้ประกอบการสายการบินเริ่มมีการปรับลดการให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศเช่นกัน จนถึงเดือนเมษายน 2563 ที่มีปริมาณเที่ยวบินต่ำที่สุดของปี ซึ่งเป็นผลมาจากการห้ามอากาศยานทำการบินเข้าสู่ประเทศไทยชั่วคราว และมีเพียงเที่ยวบินรับส่งบุคคลกลับภูมิลำเนาเท่านั้น ในส่วนของเที่ยวบินภายในประเทศผู้ประกอบการสายการบินส่วนใหญ่ได้ยกเลิกการให้บริการในเดือนนี้ เนื่องจากมาตรการการห้ามเดินทางข้ามจังหวัดเพื่อควบคุมการแพร่ระบาดของโรค และมีการผ่อนคลายมาตรการดังกล่าวในเดือนพฤษภาคม 2563 ผู้ประกอบการสายการบินจึงเริ่มกลับมาให้บริการเส้นทางภายในประเทศ ทั้งนี้ตลอดระยะเวลาตั้งแต่เดือนเมษายนถึงเดือนมิถุนายน 2563 มีเพียง 2 สายการบิน ได้แก่ สายการบินนกแอร์ และสายการบินไทยเวียดเจ็ทแอร์ ที่ยังคงให้บริการขนส่งผู้โดยสาร ต่อมาในช่วง 3 เดือนหลังของปีนี้มีปริมาณเที่ยวบินเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากการอนุญาตให้มีเที่ยวบินแบบกึ่งพาณิชย์ (Semi Commercial Flight) เพิ่มเติมจากเที่ยวบินพิเศษเพื่อรับส่งบุคคลกลับภูมิลำเนา (Repatriation Flight) ส่วนของเที่ยวบินภายในประเทศผู้ประกอบการสายการบินส่วนใหญ่ได้เพิ่มความถี่และกลับมาให้บริการในเส้นทางบินเดิมที่ได้หยุดทำการบิน รวมทั้งมีการเพิ่มเส้นทางบินใหม่เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของผู้โดยสาร เช่น สายการบินไทยแอร์เอเชียขยายฐานปฏิบัติการบินเพิ่มเติมสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้บริการไปยังเชียงใหม่ ภูเก็ต กระบี่ สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช หาดใหญ่และน่าน สายการบินไทยสมายล์เปิดให้บริการจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสู่นครศรีธรรมราช น่าน นครพนม เลยและเส้นทางบินเชียงใหม่ – นครศรีธรรมราช, อุดรธานี – นครศรีธรรมราช สายการบินนกแอร์เปิดให้บริการในเส้นทางบินหาดใหญ่ – อุบลราชธานี และสายการบินไทยเวียดเจ็ทแอร์เปิดให้บริการจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไปยัง หาดใหญ่ ขอนแก่น นครศรีธรรมราช อุบลราชธานี สุราษฎร์ธานี และเส้นทางบินเชียงราย – หาดใหญ่ เป็นต้น

ภาพที่ 14 สถิติปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศรายเดือนประจำปี 2563

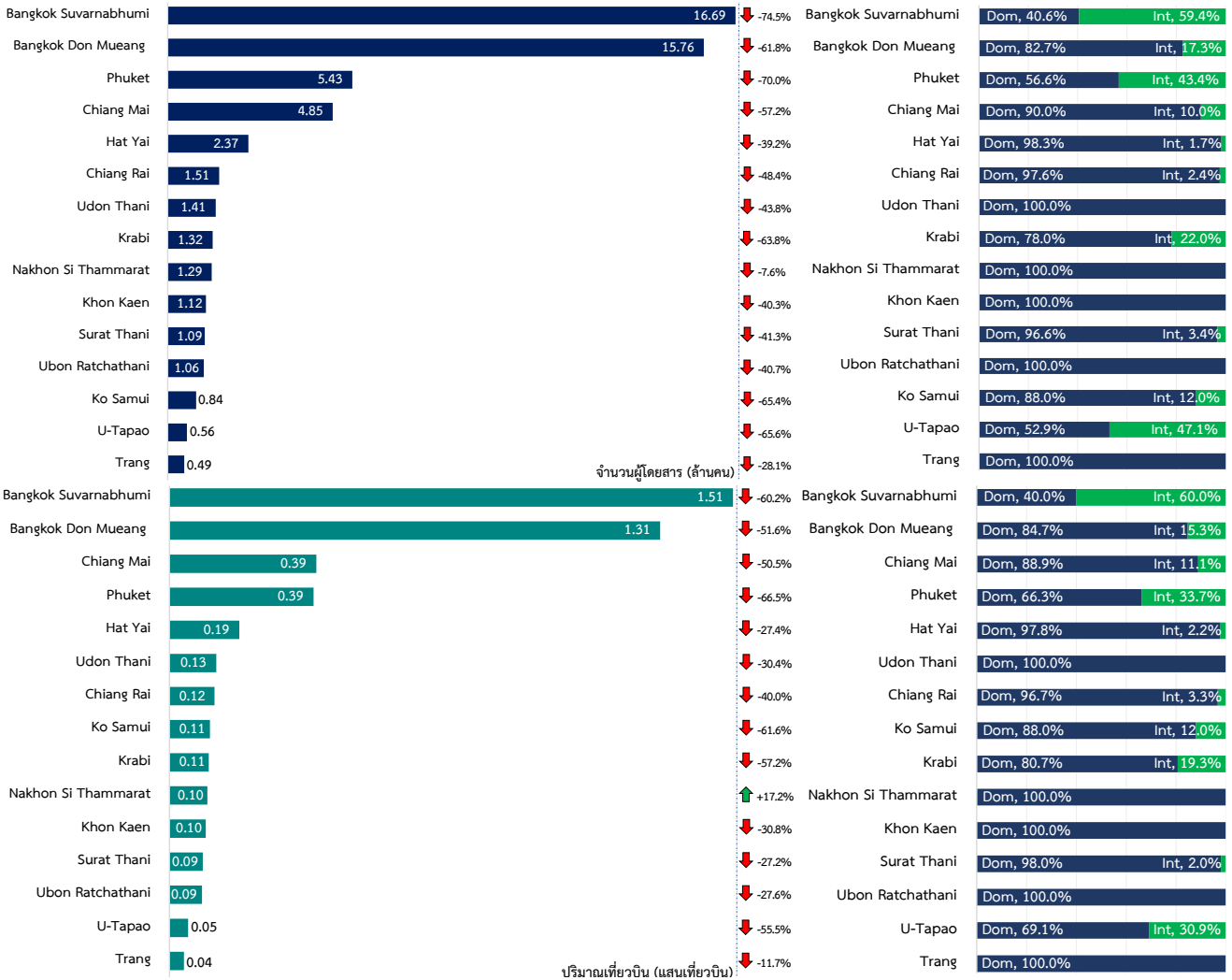


ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ,กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน

ผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ต่อการขนส่งสินค้าทางอากาศ พบว่าในช่วงสองเดือนแรกยังไม่ส่งผลกระทบต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศมากนัก แต่เริ่มมีผลกระทบตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2563 ที่แนวโน้มการขนส่งสินค้าทางอากาศเริ่มมีปริมาณลดลง ในไตรมาสที่ 2 ปริมาณสินค้าทางอากาศในภาพรวมลดลง เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยส่วนใหญ่จะขนส่งไปกับเที่ยวบินที่ออกโดยสายการบินต่าง ๆ ดังนั้นการห้ามอากาศยานโดยสารทำการบินเข้าสู่ประเทศไทยตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน จึงส่งผลกระทบต่อปริมาณการขนส่งสินค้าลดลงไปในทิศทางเดียวกัน อย่างไรก็ตามสายการบินยังสามารถทำการบินเพื่อขนส่งสินค้าได้ ตามประกาศ กพท. เรื่อง การยกเว้นมาตรการและแนวทางปฏิบัติในการขนส่งสินค้าภายในห้องโดยสารของผู้ดำเนินการเดินอากาศ ในสถานการณ์ที่มีโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) เพื่อเป็นการเพิ่มความสามารถในการรับขนส่งสินค้า อีกทั้งยังช่วยสายการบินในการปรับตัวจากการนำอากาศยานขนส่งผู้โดยสารมาให้บริการขนส่งสินค้าเพิ่มมากขึ้น



ภาพที่ 15 ภาพรวมท่าอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินสูงสุด 15 อันดับและสัดส่วนการให้บริการ



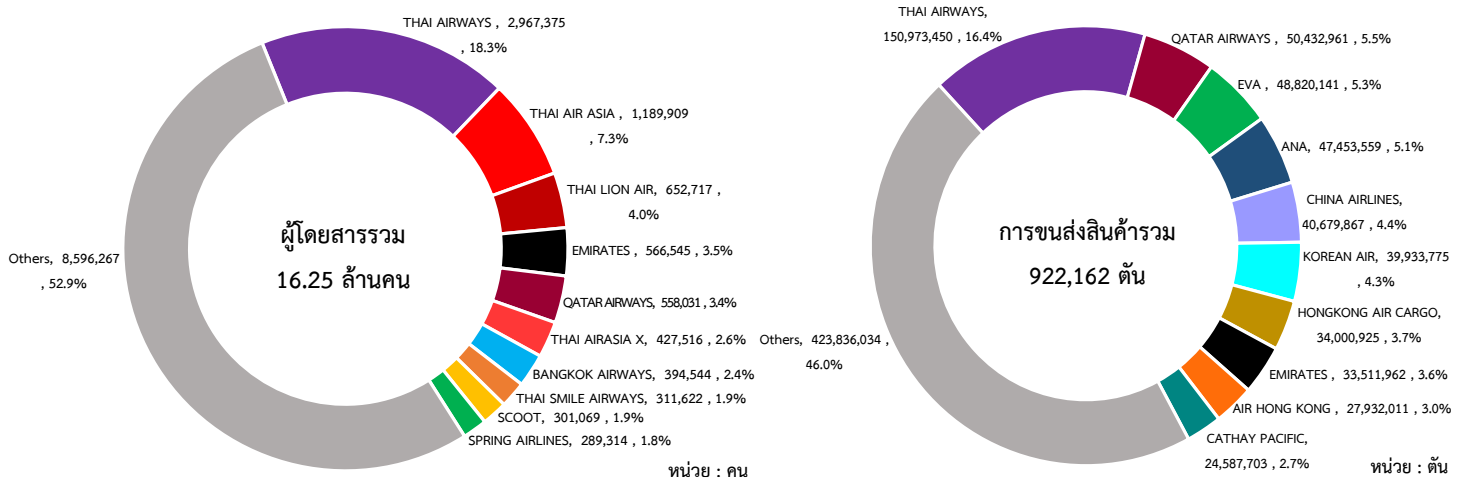
ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ,กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน

เมื่อพิจารณาท่าอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินมากที่สุด 10 อันดับแรก พบว่าในปี 2563 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินรวมมากที่สุด โดยมีจำนวนผู้โดยสาร 16.69 ล้านคน ลดลงจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 74.5 และมีปริมาณเที่ยวบิน 150,894 เที่ยวบิน ลดลงจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 60.2 รองลงมา ได้แก่ ท่าอากาศยานดอนเมือง จากสถิติพบว่า ท่าอากาศยานที่มีสัดส่วนการเดินทางระหว่างประเทศมาก ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานกระบี่ ท่าอากาศยานสมุยและท่าอากาศยานอุตะเถา จะเป็นท่าอากาศยานที่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 มากกว่าท่าอากาศยานที่มีการเดินทางภายในประเทศเป็นหลัก เช่น ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย ท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชและท่าอากาศยานขอนแก่น เป็นต้น เนื่องจากการเดินทางภายในประเทศได้รับปัจจัยส่งเสริมจากการกระตุ้นการท่องเที่ยวของรัฐบาล ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารมีการฟื้นตัวเร็วกว่าท่าอากาศยานที่ให้บริการผู้โดยสารระหว่างประเทศเป็นหลัก

## 2.2 ส่วนแบ่งทางการตลาดของสายการบิน

### 2.2.1 เส้นทางบินระหว่างประเทศ

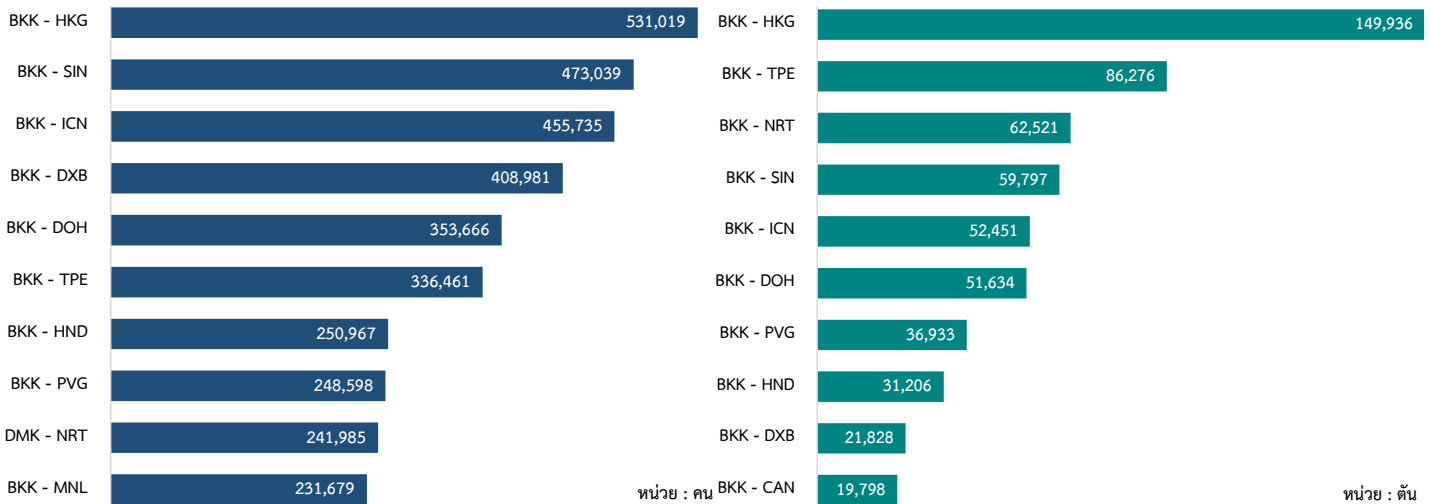
ภาพที่ 16 ส่วนแบ่งทางการตลาดของสายการบินในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศในเส้นทางบินระหว่างประเทศ



ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ,กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะฉะ และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน

การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ส่งผลให้มีจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศลดลงอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งเป็นผลจากการออกมาตรการเพื่อจำกัดการเดินทาง โดยสายการบินสามารถทำการบินได้เฉพาะเที่ยวบินรับส่งบุคคลกลับภูมิลำเนา (Repatriation Flight) และขนส่งสินค้า (Cargo Aircraft) เท่านั้น ต่อมาได้มีการอนุญาตให้ทำการบินด้วยเที่ยวบินแบบกึ่งพาณิชย์ (Semi Commercial Flight) ในช่วงเดือนตุลาคม 2563 เพื่อเป็นช่องทางเพิ่มเติมในการขนส่งทางอากาศเข้าสู่ประเทศไทย โดยสายการบินที่มีการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศมากที่สุด ได้แก่ การบินไทยมีการขนส่งผู้โดยสารจำนวน 2.97 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 18.3 รองลงมา ได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชียมีการขนส่งผู้โดยสารจำนวน 1.19 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 7.3 และสายการบินไทยไลอ้อนแอร์มีการขนส่งผู้โดยสารจำนวน 652,717 คน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 4.0 เมื่อพิจารณาปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ พบว่า การบินไทยมีการขนส่งสินค้าทางอากาศมากที่สุดจำนวน 150,973 ตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 16.4 รองลงมา ได้แก่ สายการบินกาตาร์แอร์เวย์มีการขนส่งสินค้าทางอากาศจำนวน 50,433 ตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 5.5 และสายการบินอีวีเอที่มีการขนส่งสินค้าทางอากาศจำนวน 48,820 ตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 5.3

ภาพที่ 17 ภาพรวมเส้นทางบินระหว่างประเทศที่มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศสูงสุด 10 อันดับ

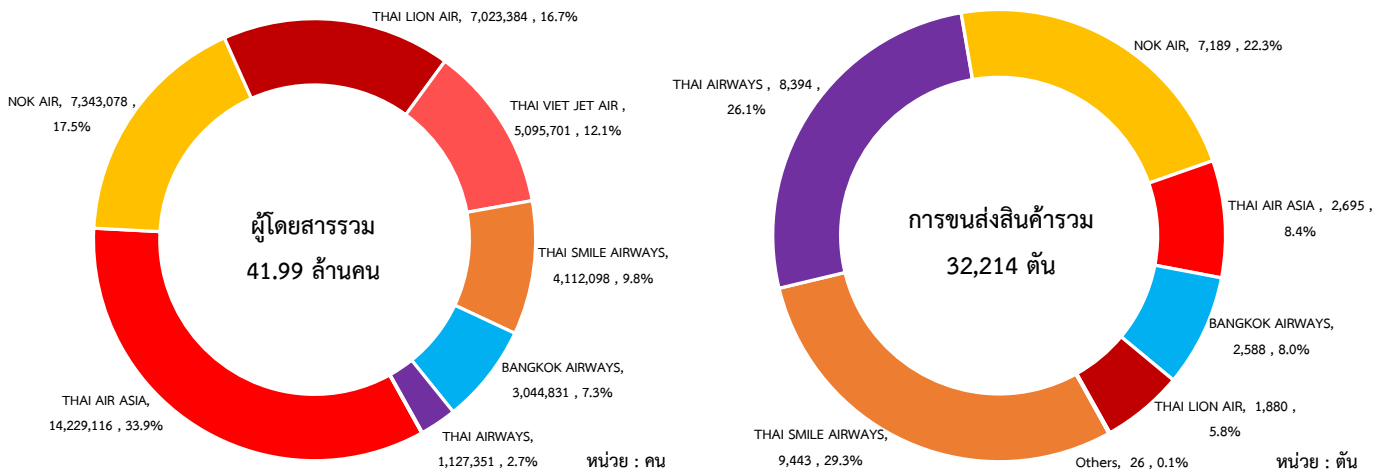


ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ,กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน

จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศแยกตามเส้นทางบิน 10 อันดับแรกของปี 2563 พบว่า เส้นทางบิน กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) – ฮองกง มีจำนวนผู้โดยสารรวมมากที่สุดจำนวน 531,019 คน รองลงมา ได้แก่ เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) – สิงคโปร์ มีผู้โดยสารจำนวน 473,039 คน และ เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) – อินชอน มีผู้โดยสารจำนวน 455,735 คน สำหรับปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศแยกตามเส้นทางบิน 10 อันดับแรกของปี 2563 พบว่าเส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) – ฮองกง มีการขนส่งสินค้ามากที่สุดจำนวน 149,936 ตัน รองลงมา ได้แก่ เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) – ไทเป มีการขนส่งสินค้าจำนวน 86,276 ตัน และเส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) – หนะริตะ มีการขนส่งสินค้าจำนวน 62,521 ตัน

### 2.2.2 เส้นทางบินภายในประเทศ

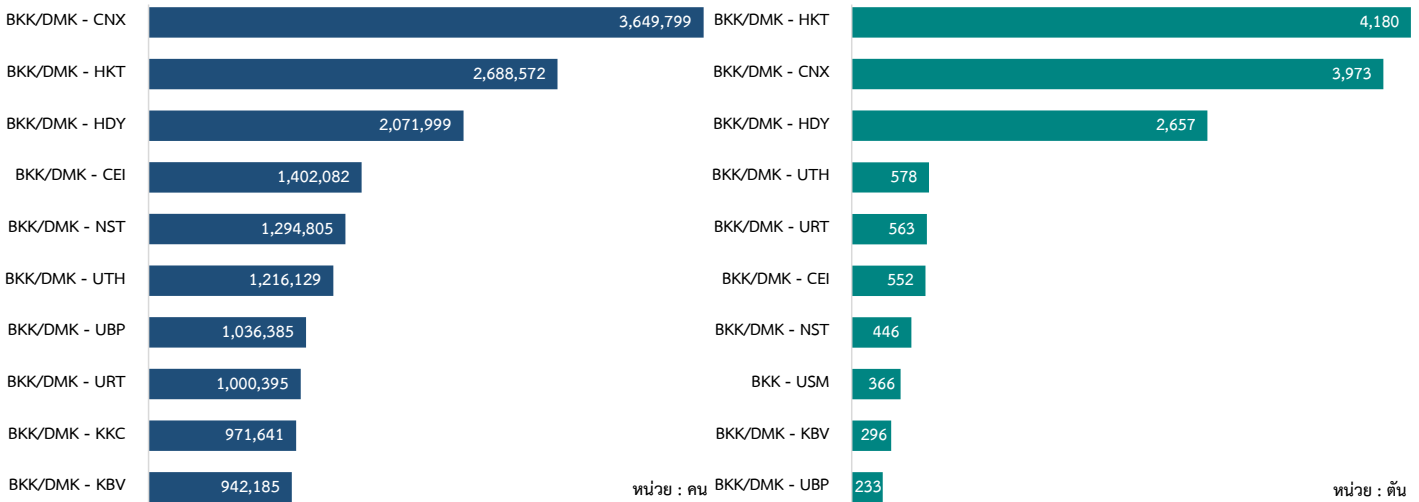
ภาพที่ 18 ส่วนแบ่งทางการตลาดของสายการบินในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศในเส้นทางบินภายในประเทศ



ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ,กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน

สายการบินสัญชาติไทยที่มีการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินภายในประเทศมากที่สุด ได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชียมีการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศจำนวน 14.23 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 33.9 รองลงมาได้แก่ สายการบินนกแอร์ที่มีการขนส่งผู้โดยสารจำนวน 7.34 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 17.5 และสายการบินไทยไลอ้อนแอร์ที่มีการขนส่งผู้โดยสารจำนวน 7.02 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 16.7 เมื่อพิจารณาปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศ พบว่า สายการบินไทยสมายล์แอร์เวย์ มีการขนส่งสินค้าทางอากาศมากที่สุดจำนวน 9,443 ตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 29.3 รองลงมา ได้แก่ การบินไทยที่มีการขนส่งสินค้าทางอากาศจำนวน 8,394 ตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 26.1 และสายการบินนกแอร์ที่มีการขนส่งสินค้าทางอากาศจำนวน 7,189 ตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 22.3

**ภาพที่ 19** ภาพรวมเส้นทางบินภายในประเทศที่มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศสูงสุด 10 อันดับ



ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ,กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน

จำนวนผู้โดยสารภายในประเทศแยกตามเส้นทางบิน 10 อันดับแรกของปี 2563 พบว่า เส้นทางบิน กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิและดอนเมือง) – เชียงใหม่ มีจำนวนผู้โดยสารรวมมากที่สุดจำนวน 3.65 ล้านคน รองลงมา ได้แก่ เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิและดอนเมือง) – ภูเก็ต มีผู้โดยสารจำนวน 2.69 ล้านคน และ เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิและดอนเมือง) – หาดใหญ่ มีผู้โดยสารจำนวน 2.07 ล้านคน สำหรับปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศแยกตามเส้นทางบิน 10 อันดับแรกของปี 2563 พบว่า เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิและดอนเมือง) – ภูเก็ต มีจำนวนการขนส่งสินค้ามากที่สุดจำนวน 4,180 ตัน รองลงมา ได้แก่ เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิและดอนเมือง) – เชียงใหม่ มีการขนส่งสินค้าจำนวน 3,973 ตัน และเส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิและดอนเมือง) – หาดใหญ่ มีการขนส่งสินค้าจำนวน 2,657 ตัน



## 2.3 การแข่งขันของเส้นทางบินภายในประเทศ

การวิเคราะห์ระดับการแข่งขันของตลาดสายการบินเส้นทางบินภายในประเทศแยกรายเส้นทางโดยใช้ดัชนีการชี้วัดการกระจุกตัวของตลาด (Herfindahl-Hirschman index: HHI) ที่คำนวณจากจำนวนผู้โดยสารรายสายการบินของทุกเส้นทางบิน มีหลักเกณฑ์การพิจารณาค่าดัชนี HHI<sup>3</sup> และผลการศึกษา มีดังนี้

**ตารางที่ 6** ข้อมูลจำนวนเส้นทางบินภายในประเทศตามลักษณะการแข่งขันของตลาด

ลักษณะการแข่งขัน	HHI	จำนวนเส้นทางบิน
ตลาดแข่งขันสมบูรณ์	0%	0
ตลาดกึ่งแข่งขันกึ่งผูกขาด	1%-50%	14
ตลาดผู้ขายน้อยราย	51%-80%	11
ตลาดผู้ขายน้อยรายและตลาดที่มีการผูกขาด	81%-100%	33
<b>รวม</b>		<b>58</b>

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

ในปี 2563 ประเทศไทยมีเส้นทางบินภายในประเทศแบบประจำมีกำหนดทั้งหมด 58 เส้นทางบิน จากผลการคำนวณดัชนี HHI ตามสายการบินที่ให้บริการแยกรายเส้นทางบินภายในประเทศ ปรากฏดังภาคผนวก ทั้งนี้สามารถแบ่งกลุ่มของเส้นทางบินออกตามลักษณะการแข่งขันของตลาดโดยใช้ดัชนี HHI ดังนี้

2.3.1 ตลาดแข่งขันสมบูรณ์ ไม่พบเส้นทางบินที่มีการแข่งขันสมบูรณ์

2.3.2 ตลาดกึ่งแข่งขันกึ่งผูกขาด เส้นทางบินที่ผู้ประกอบการสายการบินในตลาดกึ่งแข่งขันกึ่งผูกขาด มีจำนวน 14 เส้นทางบิน โดยเป็นเส้นทางบินที่มีผู้ประกอบการสายการบินให้บริการหลายราย และเป็นเส้นทางบินหลักที่มีผู้โดยสารจำนวนมาก ส่งผลให้ผู้ประกอบการสายการบินแต่ละรายมีส่วนแบ่งตลาดที่ไม่สูงนัก เช่น กรุงเทพฯ – ภูเก็ต และ กรุงเทพฯ – เชียงใหม่ เป็นต้น ซึ่งเส้นทางบินที่อยู่ในกลุ่มนี้ส่วนใหญ่จะเป็นเส้นทางบินในเส้นทางสายหลัก (มีผู้ใช้บริการมากกว่า 1 ล้านคนขึ้นไปต่อปี)

2.3.3 ตลาดผู้ขายน้อยราย เส้นทางบินที่ผู้ประกอบการสายการบินในตลาดผู้ขายน้อยรายมีจำนวน 11 เส้นทางบิน ซึ่งเป็นเส้นทางบินที่มีผู้ประกอบการสายการบินทำการบินมากกว่า 1 รายแต่ไม่เกิน 3 ราย เช่น กรุงเทพฯ – เลย์ กรุงเทพฯ – สกลนคร และ กรุงเทพฯ – น่าน เป็นต้น ซึ่งเส้นทางบินที่อยู่ในกลุ่มนี้ส่วนใหญ่เป็นเส้นทางสายรอง (ผู้ใช้บริการมากกว่า 1 แสนคนแต่ไม่ถึง 1 ล้านคนต่อปี)<sup>4</sup> และถูกจำกัดด้วยขีดความสามารถของการเพิ่มเที่ยวบินของสนามบินในประเทศไทย โดยเฉพาะในสนามบินหลัก ส่งผลให้สายการบินไม่สามารถเพิ่มความถี่และความจุในเส้นทางนั้น เนื่องจากเมื่อสายการบินได้รับการจัดสรรเวลาการบินแล้วมักจะนำเวลาที่ได้รับการจัดสรรนั้นไปใช้กับเส้นทางบินที่มีความต้องการในการเดินทางที่สูงมากกว่า

<sup>3</sup> Airport council international (ACI)

<sup>4</sup> ประกาศ กพท. หลักเกณฑ์การจัดสรรเส้นทางบินกับผู้ได้รับใบอนุญาต 2560

2.3.4 ตลาดผู้ขายน้อยรายและตลาดที่มีการผูกขาด เส้นทางบินที่ผู้ประกอบการสายการบินในตลาดผู้ขายน้อยรายและตลาดที่มีการผูกขาด มีจำนวน 33 เส้นทางบิน เช่น กรุงเทพฯ – แม่สอด กรุงเทพฯ – สมุย และ รวมถึงเส้นทางบินข้ามภาค เช่น เชียงใหม่ – หัวหิน เป็นต้น โดยปัจจัยที่ทำให้เกิดการแข่งขันน้อยรายหรือการผูกขาดเนื่องจากเป็นเส้นทางบินย่อย (มีผู้โดยสารน้อยกว่า 1 แสนคนต่อปีและจำกัดจำนวนสายการบินที่ทำการบินได้ไม่เกิน 3 สายการบิน) ซึ่งสายการบินจำเป็นต้องทำการบินตามประกาศของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่องหลักเกณฑ์การจัดสรรเส้นทางบินให้กับผู้ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการการค้าในการเดินอากาศ พ.ศ. 2560 ที่กำหนดให้สายการบินที่ขอจัดสรรเส้นทางบินภายในประเทศในเส้นทางบินหลักและเส้นทางบินรอง จะต้องทำการบินในเส้นทางย่อยด้วย ทำให้สายการบินเลือกเส้นทางบินใหม่ที่ยังไม่มีสายการบินใดทำการบินเพื่อหลีกเลี่ยงการแข่งขันในเส้นทางบินนั้น หรือมีเส้นทางบินที่มีข้อจำกัดต่อการทำการบิน เช่น เส้นทางบินเข้าและออกเกาะสมุย เนื่องจากสนามบินสมุยมีข้อจำกัดทางด้านทางวิ่ง ทำให้ต้องจำกัดขนาดของอากาศยานในการทำการขึ้นลงบนทางวิ่ง โดยอากาศยานขนาดใหญ่ที่สุดที่สามารถทำการบินได้ในปัจจุบัน คือ อากาศยานแบบ A319 ซึ่งเป็นแบบอากาศยานที่สายการบินไม่นิยมใช้ และมีเพียงสายการบินบางกอกแอร์เวย์สแห่งเดียวที่มีอากาศยานแบบนี้ในฝูงบิน ทำให้ในปัจจุบันมีเพียงสายการบินเดียวที่ทำการบินได้แม้จะมีปริมาณความต้องการในการเดินทางมากก็ตาม

## 2.4 สถานการณ์ค่าโดยสารเส้นทางบินภายในประเทศ ปี 2563

ธุรกิจการบินทั่วโลกในปี 2563 ประสบวิกฤตอย่างรุนแรงเนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 โดยเส้นทางภายในประเทศของประเทศไทยเริ่มมีการหยุดให้บริการในช่วงเดือนมีนาคม 2563 เพื่อปฏิบัติตามมาตรการภาครัฐในการป้องกันการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 โดยรัฐบาลได้ประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินเมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2563<sup>5</sup> ทำให้สายการบินจากต่างประเทศเริ่มยกเลิกเที่ยวบินเส้นทางระหว่างประเทศตั้งแต่เดือนมีนาคม และเริ่มมาตรการห้ามอากาศยานจากต่างประเทศเดินทางเข้ามาในประเทศไทยตั้งแต่วันที่ 3 เมษายน 2563<sup>6</sup> ประกอบกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ในต่างประเทศมีความรุนแรงเพิ่มขึ้นและมีการใช้มาตรการจำกัดการเดินทาง (Lockdown) ซึ่งส่งผลให้ความต้องการเดินทางในประเทศจากผู้โดยสารต่างชาติลดลงตามไปด้วย นอกจากนี้ ประชาชนยังมีความไม่มั่นใจในความปลอดภัยจากการระบาด รวมทั้งหลายจังหวัดมีการใช้มาตรการจำกัดการเดินทางข้ามเขตพื้นที่จังหวัด ทำให้ผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางไปยังพื้นที่จังหวัดใกล้เคียงกับสนามบินปลายทางไม่สามารถเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางได้ ส่งผลให้ความต้องการใช้บริการสายการบินลดลงอย่างมาก ทำให้สายการบินหลายรายจำเป็นต้องตัดสินใจลดจำนวนเที่ยวบินหรือหยุดให้บริการตั้งแต่ช่วงไตรมาสที่ 2 ของปี 2563 ในขณะที่สายการบินที่ยังให้บริการต้องปฏิบัติตามมาตรการเว้นระยะห่างทางสังคม (Social Distancing) โดยให้ผู้โดยสารนั่งเว้นที่

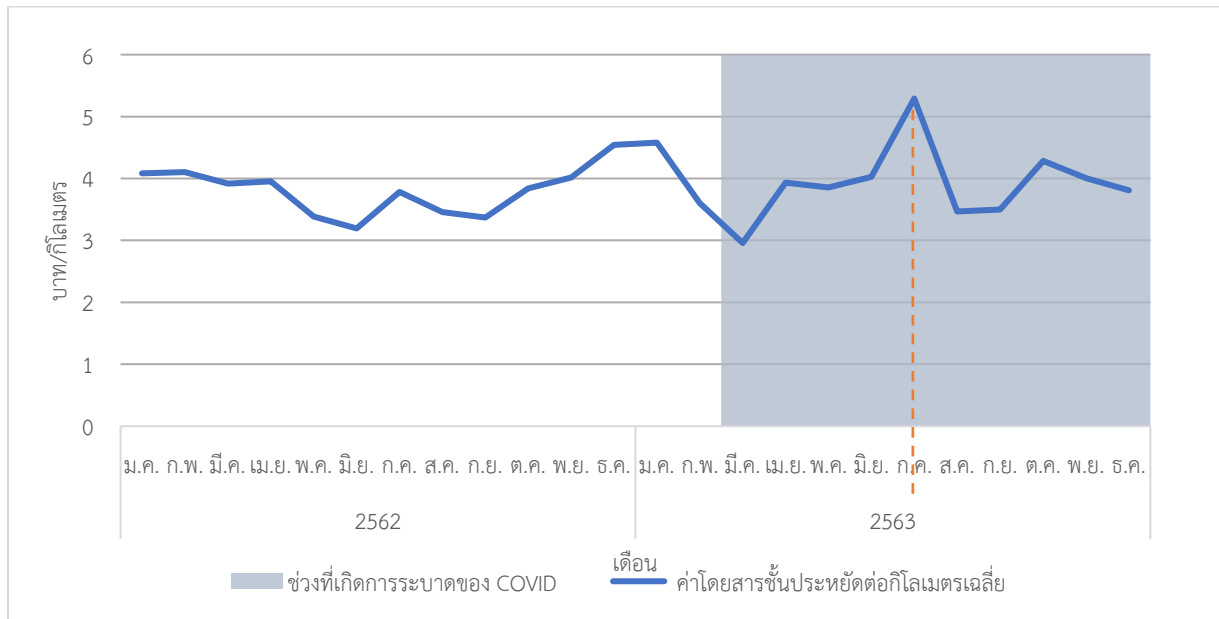
<sup>5</sup> ประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินในทุกเขตท้องที่ทั่วราชอาณาจักร, ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 137 ตอนพิเศษ 69 ง หน้า 1 วันที่ 25 เมษายน 2563

<sup>6</sup> ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง ห้ามอากาศยานทำการบิน เข้าสู่ประเทศไทยเป็นการชั่วคราว ประกาศ ณ วันที่ 3 เมษายน 2563 และมีการขยายเวลาต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน

นั่งบนเที่ยวบินซึ่งทำให้จำนวนที่นั่งที่สามารถให้บริการได้ในแต่ละเที่ยวบินลดลงร้อยละ 30 จึงทำให้สายการบินมีรายได้รวมลดลงและมีต้นทุนต่อผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจึงอาจจำเป็นต้องปรับเพิ่มค่าโดยสารต่ำสุด

การติดตามตรวจสอบค่าโดยสารต่อกิโลเมตรของเส้นทางบินภายในประเทศกลุ่มเส้นทางที่มีอุปสงค์สูงซึ่งครอบคลุมเส้นทางที่มีเชื่อมโยงสนามบินในกรุงเทพฯ โดยรวบรวมข้อมูลจากเว็บไซต์ของสายการบินตั้งแต่ปี 2562 – 2563 จำนวน 27 เส้นทาง สรุปได้ดังนี้<sup>7</sup>

**ภาพที่ 20** การเปลี่ยนแปลงค่าโดยสารชั้นประหยัดต่อกิโลเมตรโดยเฉลี่ยของเส้นทางภายในประเทศกลุ่มเส้นทางที่มีอุปสงค์สูง ปี 2562 – 2563



ที่มา : กองกึ่งอัตราค่าบริการ ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

จากภาพที่ 20 จะเห็นได้ว่า ค่าโดยสารต่อกิโลเมตรโดยเฉลี่ยของเส้นทางที่มีอุปสงค์สูงในมีนาคม 2563 ลดต่ำลงจากช่วงเดือนกุมภาพันธ์อย่างมาก เนื่องจากจำนวนผู้โดยสารลดลงอันเป็นผลมาจากผู้โดยสารจากต่างประเทศไม่สามารถเดินทางเข้ามายังประเทศไทยได้ ทำให้อุปสงค์ส่วนนี้หายไปและรายได้ของสายการบินลดลงในขณะที่ต้นทุนต่างๆยังคงไม่เปลี่ยนแปลง ต่อมาในช่วงเดือนเมษายนและพฤษภาคม สายการบินส่วนใหญ่จำเป็นต้องหยุดให้บริการชั่วคราวในหลายเส้นทางเนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด 19 ในประเทศไทยยังมีความไม่ชัดเจนประกอบกับมาตรการเว้นระยะทางสังคมซึ่งส่งผลให้สายการบินจะต้องลดจำนวนที่นั่งให้บริการในแต่ละเที่ยวบิน ส่งผลให้อุปทานลดลงอย่างมากทำให้ค่าโดยสารโดยเฉลี่ยเพิ่มขึ้นจนถึงเดือนมิถุนายน 2563 ต่อมาในเดือนกรกฎาคมเป็นช่วงเดือนแรกที่รัฐบาลเริ่มใช้นโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยมีการประกาศให้มีวันหยุดชดเชยวันสงกรานต์และมาตรการช่วยเหลือค่าที่พักและค่าบัตรโดยสารจากโครงการเราเที่ยวด้วยกันในขณะที่จำนวนเที่ยวบินเพิ่มขึ้นไม่ทันต่อความต้องการเดินทางทำให้ค่าโดยสารปรับเพิ่มขึ้นอย่างมากในเดือนกรกฎาคม 2563 จากนั้นในเดือนสิงหาคมและกันยายน ค่าโดยสารเฉลี่ยปรับตัวลดลงเนื่องจากสายการบินเริ่มกลับมาให้บริการเกือบครบทุกเส้นทางและเพิ่มจำนวน

<sup>7</sup> เพื่อหลีกเลี่ยงความแตกต่างของระยะทางบินในการวิเคราะห์ภาพรวมของการเปลี่ยนแปลงค่าโดยสาร จึงวิเคราะห์โดยใช้ค่าโดยสารต่อกิโลเมตรโดยเฉลี่ยแทนค่าโดยสารเฉลี่ย

เที่ยวบินมากขึ้น ส่งผลให้อุปทานเพิ่มขึ้นเพื่อรองรับความต้องการเดินทางของผู้โดยสารที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก โดยผลการพิจารณาการเปรียบเทียบค่าโดยสารในปี 2562 และ 2563 สรุปได้ดังตารางที่ 1

**ตารางที่ 7** ผลการเปรียบเทียบค่าโดยสารชั้นประหยัดต่อกิโลเมตรโดยเฉลี่ยรายไตรมาสของเส้นทางบินภายในประเทศกลุ่มเส้นทางที่มีอุปสงค์สูง ปี 2562 – 2563

ไตรมาส	ปี 2562	ปี 2563	ร้อยละการเปลี่ยนแปลง
1	4.04	3.71	-7.99%
2	3.51	3.94	12.11%
3	3.54	4.09	15.53%
4	4.13	4.03	-2.43%

ที่มา : กองกึ่งอัตราค่าบริการ ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงค่าโดยสารเฉลี่ยต่อกิโลเมตรในปี 2562 และ 2563 พบว่า ไตรมาสที่ 1 ของปี 2563 ค่าโดยสารปรับลดลงจากปี 2562 ประมาณร้อยละ 8 เนื่องจากในเดือนมีนาคมของปี 2563 ภาครัฐเริ่มมีการจำกัดการเดินทางเส้นทางบินระหว่างประเทศ ในขณะที่สายการบินยังไม่ลดจำนวนเที่ยวบิน ต่อมาในไตรมาสที่ 2 และ 3 ของปี 2563 พบว่า ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อกิโลเมตรปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 12 – 15 เนื่องจากมาตรการเว้นระยะห่างทางสังคมและการลดการให้บริการของสายการบินทำให้อุปทานลดลงอย่างมาก โดยในช่วงปลายไตรมาส 3 ผลของมาตรการส่งเสริมการท่องเที่ยวทำให้อุปสงค์เพิ่มสูงขึ้นรวดเร็วกว่าอุปทาน ทำให้ค่าโดยสารเฉลี่ยของไตรมาส 3 ปี 2563 สูงกว่าปี 2562 ถึงร้อยละ 15 อย่างไรก็ตาม อุปสงค์ในไตรมาส 4 ปี 2563 ลดลงจากปี 2562 เนื่องจากนักท่องเที่ยวจากต่างประเทศไม่สามารถเดินทางเข้ามาในประเทศไทยได้ ส่งผลให้ค่าโดยสารเฉลี่ยไตรมาส 4 ปี 2563 ต่ำกว่าปี 2562 ร้อยละ 2 ซึ่งการศึกษาผลของการระบาดของโรคโควิด-19 ต่อการเปลี่ยนแปลงค่าโดยสารในภาพรวมสามารถใช้วิธีการทางเศรษฐมิติโดยใช้แบบจำลอง Fixed Effect Regression เพื่อให้สอดคล้องกับคุณลักษณะของข้อมูลที่มีอยู่ ซึ่งประกอบด้วยข้อมูลของสายการบินที่ให้บริการเส้นทางภายในประเทศ โดยข้อมูลค่าโดยสารมีความต่อเนื่องเป็นระยะเวลาติดต่อกันโดยไม่มีช่องว่างของช่วงเวลา (Panel Data) และแต่ละเส้นทางและแต่ละสายการบินมีคุณลักษณะเฉพาะที่ไม่สามารถวัดเป็นตัวแปรได้ในเชิงปริมาณซึ่งคุณลักษณะเฉพาะเหล่านี้ไม่ผันแปรไปตามเวลา โดยสมการแบบจำลองที่ใช้คำนวณ ได้แก่

$$fare_{ijt} = \alpha_0 + \beta_1 covid_t + \beta_2 intercovid_t + \beta_3 rival_{jt} + \beta_4 flightsaday_{ijt} + u_{ij} + \epsilon_{ijt}$$

โดยที่

$fare_{ijt}$       ค่าพิสัยของค่าโดยสาร ซึ่งเป็นค่าเฉลี่ยรูปแบบหนึ่ง คำนวณจากผลรวมของค่าต่ำสุดและค่าสูงสุด และหารด้วย 2 เพื่อใช้แทนค่าเฉลี่ยค่าโดยสารของแต่ละสายการบินในแต่ละเส้นทางในวันและเวลาเดียวกันกับข้อมูลค่าโดยสารสูงสุดและค่าโดยสารต่ำสุด

- $\alpha_0$            ค่า intercept ของสมการ ซึ่งเท่ากับค่าเฉลี่ยของตัวแปรค่าโดยสารที่ใช้ในการคำนวณแต่ละครั้ง
- $covid_t$        ตัวแปร *dummy* สำหรับอธิบายผลของโรคโควิด-19 ที่ส่งผลกระทบต่อจำนวนผู้โดยสารในประเทศที่ใช้บริการเส้นทางบินภายในประเทศในช่วงเวลา  $t$  โดยตัวแปรนี้มีค่าเท่ากับ 1 ในเดือนเมษายน - มิถุนายน 2563 และมีค่าเป็น 0 ในช่วงเวลาอื่นๆ
- $intercovid_t$    ตัวแปร *dummy* สำหรับอธิบายผลของโรคโควิด 19 ที่ส่งผลกระทบต่อจำนวนผู้โดยสาร จากต่างประเทศที่ใช้บริการเส้นทางบินภายในประเทศในช่วงเวลา  $t$  โดยตัวแปรนี้มี ค่าเท่ากับ 1 ในเดือนเมษายน - กันยายน 2563 และมีค่าเป็น 0 ในช่วงเวลาอื่นๆ
- $rival_{jt}$        จำนวนสายการบินที่ให้บริการในเส้นทาง  $j$  ณ เวลา  $t$
- $flightsaday_{ijt}$    จำนวนเที่ยวบินที่สายการบิน  $i$  ให้บริการในเส้นทาง  $j$  ในเวลา  $t$
- $U_{ij}$            ตัวแปรแทนคุณลักษณะเฉพาะของสายการบิน  $i$  ในการให้บริการเส้นทาง  $j$  ซึ่งคุณลักษณะเฉพาะนี้ไม่ผันแปรตามเวลา และไม่สามารถวัดได้ในทางปฏิบัติ
- $\epsilon_{ijt}$        ตัวแปร error term ของข้อมูลจากสายการบิน  $i$  ในเส้นทาง  $j$  ณ เวลา  $t$  และ  $t$  คือ วัน เดือน และ ปีที่เก็บข้อมูลค่าโดยสาร

โดยสรุปค่าสถิติเบื้องต้นของตัวแปรที่ใช้ในการคำนวณดังตารางที่ 8

**ตารางที่ 8** สรุปค่าสถิติเบื้องต้นของตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาครอบคลุมข้อมูลปี 2562 และ 2563

Variable	Obs	Mean	Std. Dev.	Min	Max
fare	10,129	2,103	908.19	269	6,170
covid	10,129	0.04048	0.19709	0	1
intercovid	10,129	0.2169	0.41216	0	1
rivals	10,129	4.14217	2.01018	1	7
flightsaday	10,129	3.90206	3.02793	1	30

จากฐานข้อมูลที่รวบรวมจากเว็บไซต์ของสายการบินระหว่างปี 2562 และ 2563 มีข้อมูลค่าสังเกต (Observations) ที่ใช้ในการคำนวณทั้งหมด 10,129 ค่า โดยค่าโดยสารสูงสุดของค่าเฉลี่ยค่าโดยสารอยู่ที่ 2,103 บาท ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) เท่ากับ 908.19 ส่วนค่าโดยสารเฉลี่ยต่ำสุดอยู่ที่ 269 บาท และค่าโดยสารสูงสุดอยู่ที่ 6,170 บาท จำนวนสายการบินที่ให้บริการแต่ละเส้นทางสูงสุดคือ 7 ราย และต่ำสุดคือ 1 ราย ในขณะที่จำนวนเที่ยวบินต่อวันในแต่ละเส้นทางของแต่ละสายการบินมีค่าสูงสุดถึง 30 เที่ยวบิน และต่ำสุดเพียง 1 เที่ยวบิน โดยผลการคำนวณสรุปได้ดังตารางที่ 9



**ตารางที่ 9** แสดงผลการคำนวณผลของการระบาดของไวรัสโควิด-19 ต่อค่าโดยสารเฉลี่ยเส้นทางบินภายในประเทศ

	fare
covid	-157.5*** (0.000)
intercovid	216.7*** (0.000)
rivals	-19.05 (0.148)
flightsaday	-32.69*** (0.000)
_cons	2268.9*** (0.000)
N	10129
R-sq	0.026
adj. R-sq	0.006

หมายเหตุ: p-values in parentheses : \* p<0.05, \*\* p<0.01, \*\*\* p<0.001

ผลการคำนวณจากตารางที่ 9 พบว่า สถานการณ์ระบาดของไวรัสโควิด-19 ในส่วนที่ส่งผลต่อความต้องการเดินทางของประชาชนในประเทศ ทำให้ค่าโดยสารเฉลี่ยเส้นทางบินภายในประเทศในภาพรวมลดลง เนื่องจากสายการบินจำเป็นต้องปรับลดค่าโดยสารเพื่อให้สอดคล้องกับกำลังซื้อของคนไทย ในขณะที่สถานการณ์ระบาดของไวรัสโควิด-19 ในส่วนที่ส่งผลต่อจำนวนผู้โดยสารจากต่างประเทศ ทำให้ค่าโดยสารเฉลี่ยเส้นทางบินภายในประเทศในภาพรวมเพิ่มขึ้น เนื่องจากสายการบินต้องลดจำนวนเที่ยวบินลงในขณะที่ต้นทุนคงที่ซึ่งไม่ผันแปรตามจำนวนเที่ยวบินยังคงไม่เปลี่ยนแปลง ทำให้มีความจำเป็นต้องปรับเพิ่มค่าโดยสารส่วนจำนวนคู่แข่งไม่ทำให้ค่าโดยสารเฉลี่ยเปลี่ยนแปลง ในขณะที่จำนวนเที่ยวบินต่อวันที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้ค่าโดยสารเฉลี่ยในภาพรวมลดลง

เมื่อรวมผลของค่าสัมประสิทธิ์จากตัวแปรสถานการณ์ระบาดของไวรัสโควิด-19 ทั้งสองส่วน จะเห็นได้ว่าค่าโดยสารจะเป็นบวก ซึ่งทำให้สรุปได้ว่า สถานการณ์ระบาดของไวรัสโควิด-19 ในภาพรวมส่งผลให้ค่าโดยสารเฉลี่ยปรับตัวเพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นผลจากการลดลงของจำนวนนักท่องเที่ยวจากต่างประเทศที่ไม่สามารถเดินทางเข้ามายังประเทศไทยได้ และสะท้อนให้เห็นว่าธุรกิจการบินในเส้นทางภายในประเทศของไทยมีการพึ่งพาอุปสงค์จากต่างประเทศอย่างมาก

ดังนั้น หากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ยังคงทำให้นักท่องเที่ยวจากต่างประเทศไม่สามารถเดินทางเข้ามายังประเทศไทยได้ในปี 2564 คาดว่าค่าโดยสารเส้นทางบินภายในประเทศในภาพรวมจะยังคงไม่ลดลง ซึ่งภาครัฐจึงควรพิจารณามาตรการส่งเสริมการท่องเที่ยวและกระตุ้นความต้องการเดินทางของประชาชนในประเทศมากขึ้นพร้อมกันกับการสนับสนุนให้สายการบินเพิ่มจำนวนเที่ยวบินให้บริการเพื่อเพิ่มอุปทานให้สอดคล้องกับการส่งเสริมการท่องเที่ยว








**ผลกระทบ  
จากสถานการณ์  
การแพร่ระบาดของ  
ไวรัสโคโรนา-19**

### บทที่ 3 ผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19

เชื้อไวรัสโควิด-19 ได้มีการแพร่ระบาดตั้งแต่ต้นปี 2563 โดยเริ่มต้นจากการแพร่ระบาดอย่างรวดเร็วในภูมิภาคเอเชียและแพร่กระจายไปยังทั่วโลกจนเกิดเป็นภาวะวิกฤตทางด้านสาธารณสุข วิกฤตการณ์ในครั้งนี้ส่งผลกระทบต่อชีวิตประจำวันของประชาชนซึ่งทำให้อุปสงค์ทางเศรษฐกิจต่างๆ ชะลอตัวลง อุปทานของการผลิตลดลงพร้อมกับรายได้และกำลังซื้อที่ลดลงของผู้บริโภค หรือบางกิจกรรมก็ได้หยุดการดำเนินการชั่วคราว เช่น การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศเพื่อการพาณิชย์ เป็นต้น ดังนั้นจากวิกฤตทางด้านสาธารณสุขจึงนำไปสู่วิกฤตทางด้านเศรษฐกิจซึ่งกำลังส่งสัญญาณในหลายประเทศรวมทั้งประเทศไทย

#### 3.1 ภาวะเศรษฐกิจจากการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19

ภาพที่ 21 เปรียบเทียบอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจโลกและเศรษฐกิจไทย ปี 2563

	โลก	ไทย
 World Bank	↓ -4.3%	↓ -6.5%
 International Monetary Fund (IMF)	↓ -3.5%	↓ -6.6%
 สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง		↓ -6.5%
 ธนาคารแห่งประเทศไทย	-	↓ -6.1%
 สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	-	↓ -6.1%

ที่มา : รวบรวมข้อมูลโดยกองเศรษฐกิจการบิน

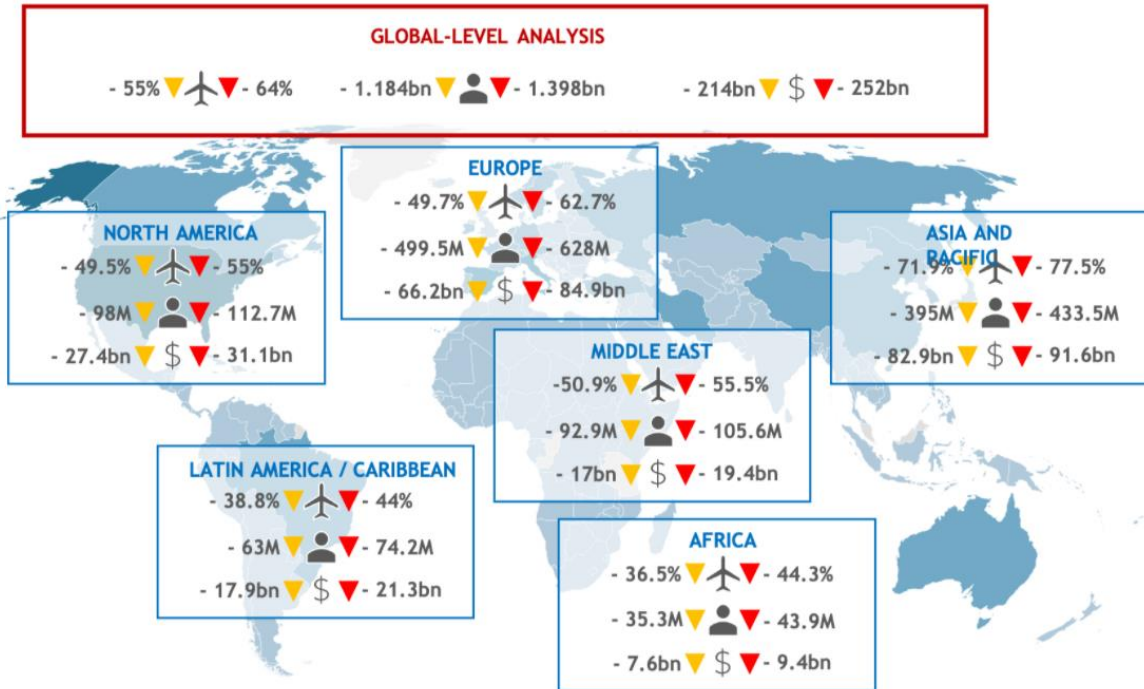
สถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ส่งผลกระทบต่อเนื่องเป็นวิกฤตทางด้านเศรษฐกิจ ในปี 2563 ธนาคารโลก (World Bank) ได้รายงานว่าการผลิตทั้งหมดรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) ทั่วโลกจะลดลงร้อยละ 4.3 และกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund: IMF) ได้รายงานว่าการผลิตทั้งหมดรวมภายในประเทศ (GDP) ทั่วโลกจะลดลงร้อยละ 3.5 เช่นกัน ในส่วนของสถานการณ์ทางเศรษฐกิจของประเทศไทย หน่วยงานด้านเศรษฐกิจในระดับสากลและระดับประเทศได้แก่ ธนาคารโลก IMF สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้รายงานว่ามี GDP ลดลงใกล้เคียงกันในอัตราร้อยละ 6.1 – 6.6



### 3.2 ผลกระทบที่เกิดขึ้นต่ออุตสาหกรรมการบิน

#### 3.2.1 อุตสาหกรรมการบินทั่วโลก

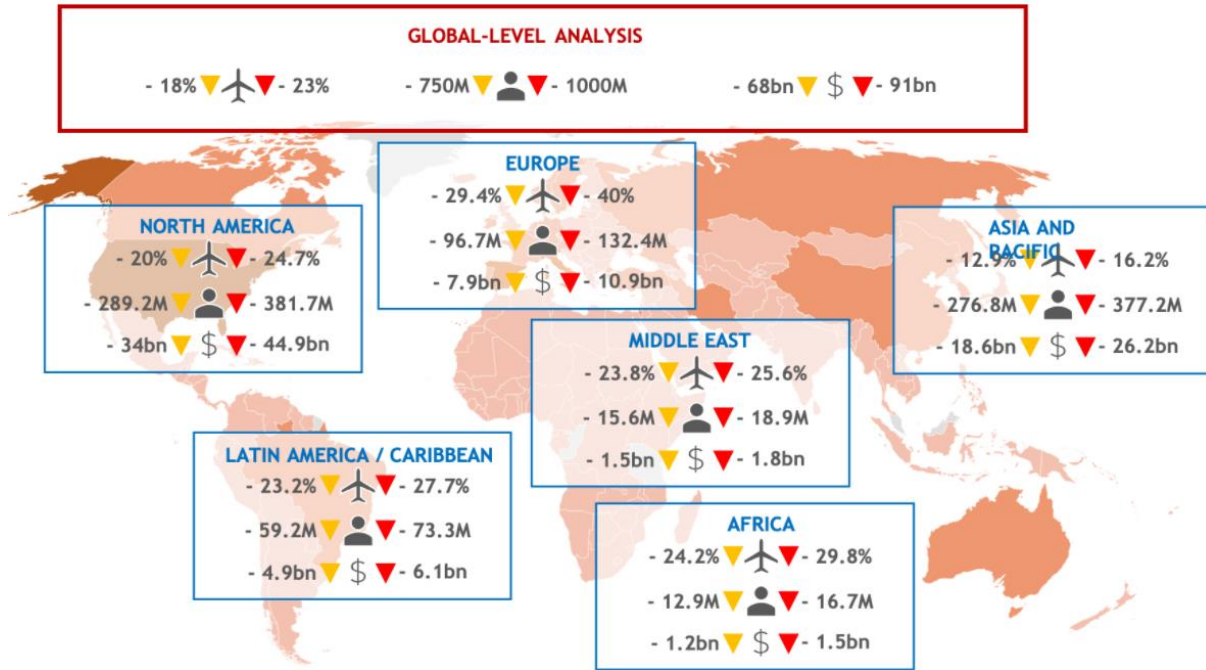
ภาพที่ 22 ผลกระทบจากการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ต่อการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศปี 2563



ที่มา : Global-level Analysis of Impacts on International Traffic, ICAO

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ได้รายงานผลกระทบจากการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ต่อการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศว่าในปี 2563 ทั่วโลกมีจำนวนที่นั่งโดยสารเฉลี่ยลดลงร้อยละ 55 – 64 มีจำนวนผู้โดยสารลดลง 1,184 – 1,398 ล้านคน และผู้ประกอบการสายการบินสูญเสียรายได้ 214,000 – 252,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เมื่อเทียบกับสถานการณ์ปกติในปี 2562 ซึ่งภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีจำนวนที่นั่งโดยสารลดลงสูงที่สุดร้อยละ 71.9 – 77.5 และภูมิภาคแอฟริกามีจำนวนที่นั่งโดยสารลดลงน้อยที่สุดร้อยละ 36.5 - 44.3

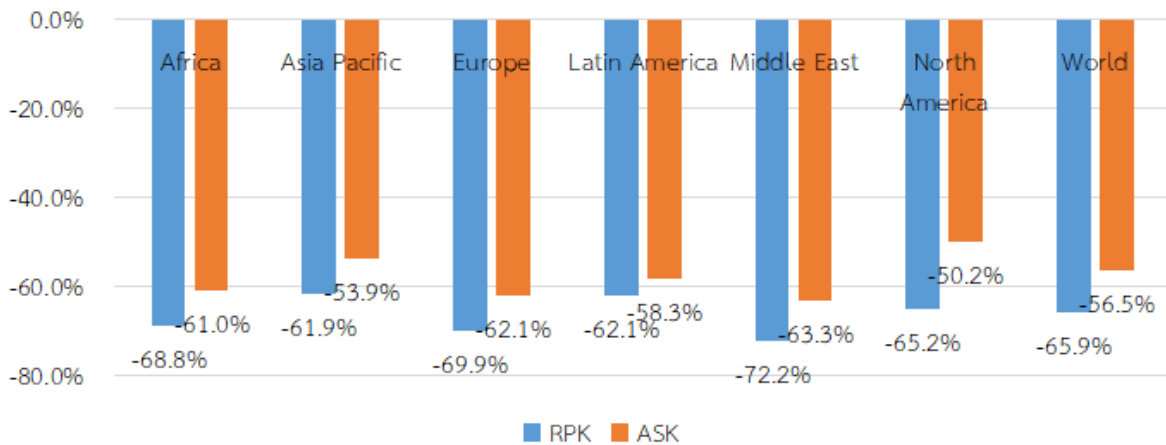
ภาพที่ 23 ผลกระทบจากการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ต่อการขนส่งทางอากาศภายในประเทศปี 2563



ที่มา : Global-level Analysis of Impacts on Domestic Traffic, ICAO

เมื่อพิจารณาการขนส่งทางอากาศภายในประเทศในปี 2563 ICAO ได้รายงานว่าการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ได้ส่งผลกระทบต่อให้ทั่วโลกมีจำนวนที่นั่งโดยสารภายในประเทศลดลงร้อยละ 18 – 23 มีจำนวนผู้โดยสารลดลง 750 – 1,000 ล้านคน และผู้ประกอบการสายการบินทั่วโลกสูญเสียรายได้ 68,000 – 91,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐเมื่อเทียบกับสถานการณ์ปกติในปี 2562 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการเดินทางภายในประเทศได้รับผลกระทบน้อยกว่าการเดินทางระหว่างประเทศ โดยภูมิภาคยุโรปมีจำนวนที่นั่งโดยสารลดลงสูงที่สุดร้อยละ 29.4 – 40 และภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีจำนวนที่นั่งโดยสารลดลงน้อยที่สุดร้อยละ 12.9 – 16.2

ภาพที่ 24 ผลกระทบของการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ต่อปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK) และปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK)



ที่มา : Air passenger market analysis, IATA, December 2020

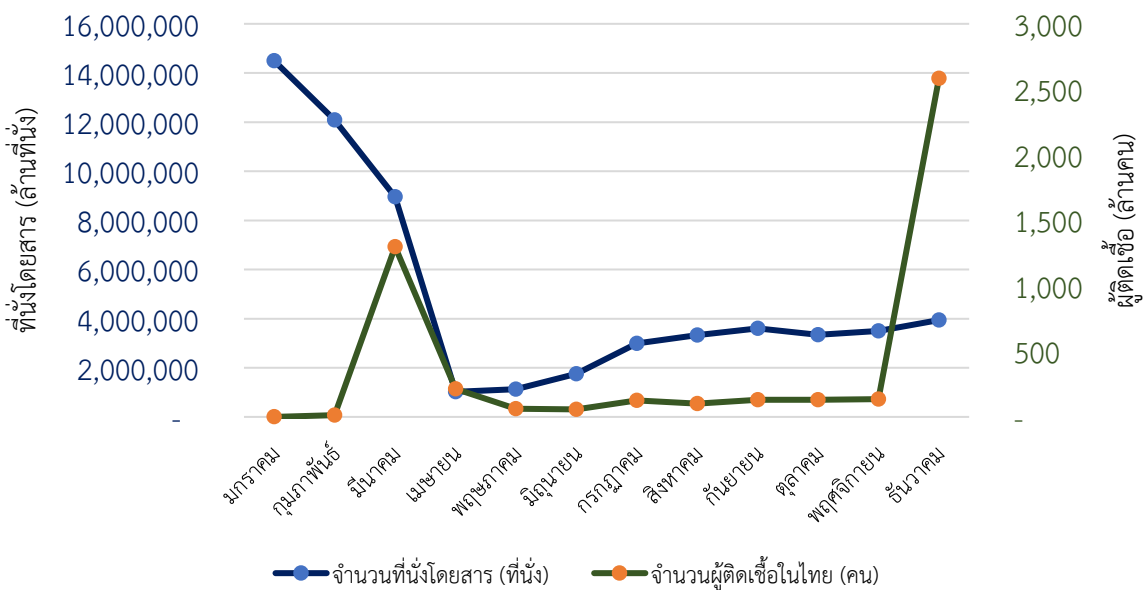
นอกจากนี้สมาคมขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) รายงานผลกระทบของการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 พบว่า ในปี 2563 ทั่วโลกมีปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) และปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ลดลงร้อยละ 65.9 และ 56.5 ตามลำดับ โดยภูมิภาคตะวันออกกลางได้รับผลกระทบมากที่สุด โดยมีปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) และปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ลดลงร้อยละ 72.2 และ 63.3 ตามลำดับ ในขณะที่ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกได้รับผลกระทบน้อยที่สุด โดยมีปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) และปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ลดลงร้อยละ 61.9 และ 53.9 ตามลำดับ

ในส่วนของสมาคมท่าอากาศยานระหว่างประเทศ (ACI)<sup>8</sup> รายงานถึงการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ทำให้การขนส่งทางอากาศทั่วโลกปี 2563 ในช่วง 3 เดือนแรกมีความต้องการการเดินทางลดลงร้อยละ 26.3 โดยลดลงอย่างต่อเนื่องจนถึงจุดต่ำสุดในเดือนเมษายนที่ร้อยละ 94.4 และเริ่มมีการฟื้นตัวในเดือนพฤษภาคม ด้านท่าอากาศยานคาดการณ์ว่าจะสูญเสียรายได้ประมาณ 125 พันล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เนื่องจากการบริหารจัดการท่าอากาศยานมีค่าใช้จ่ายคงที่ (Fixed Cost) สูงมาก นอกจากนี้ ยังส่งผลให้ตำแหน่งงานในอุตสาหกรรมการบินและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องลดลงร้อยละ 52.2 โดยปัจจัยหลักที่ทำให้ความต้องการการเดินทางทางอากาศลดลง ได้แก่ การลดลงของรายได้ภาคครัวเรือน มาตรการจำกัดการเดินทางของแต่ละประเทศ และความมั่นใจด้านความปลอดภัยในการเดินทางของผู้โดยสาร

### 3.2.2 อุตสาหกรรมการบินของไทย

สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 ส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่ออุตสาหกรรมการบินของไทยในรอบ 10 ปี โดยในปี 2563 มีจำนวนผู้โดยสารเพียง 58.25 ล้านคน ลดลงจากปีก่อนหน้าถึงร้อยละ 64.7 แบ่งเป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ 16.25 ล้านคน ลดลงร้อยละ 81.7 และผู้โดยสารภายในประเทศ 42 ล้านคน ลดลงร้อยละ 44.9 จากปีที่ผ่านมา ซึ่งแสดงให้เห็นว่าประเทศไทยได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ดังกล่าวรุนแรงกว่าค่าเฉลี่ยผลกระทบของทั่วโลก และภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก

ภาพที่ 25 จำนวนที่นั่งโดยสารเปรียบเทียบกับจำนวนผู้ติดเชื้อในประเทศไทย



ที่มา : ฐานข้อมูลระบบ OAG และ Worldometer

<sup>8</sup> Webinar “COVID-19 Economic Impact Analysis and the Path to Recovery” on 25 March 2021, ACI



จากภาพที่ 25 แสดงความสัมพันธ์ของจำนวนผู้ติดเชื้อในไทยกับจำนวนที่นั่งโดยสารทั้งหมดของสายการบิน โดยในปี 2563 ประเทศไทยเริ่มมีจำนวนผู้ป่วยติดเชื้อในประเทศในเดือนกุมภาพันธ์และมีการแพร่ระบาดอย่างรุนแรงในเดือนมีนาคม จึงมีการประกาศใช้พระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2548 เพื่อควบคุมสถานการณ์การระบาดของไวรัสโควิด-19 ในเดือนเมษายน ส่งผลให้สายการบินจำเป็นต้องลดจำนวนหรือยกเลิกทำการบินชั่วคราว และจากรายงานสถิตินักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทยของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยพบว่า<sup>9</sup> ตั้งแต่เดือนเมษายนเป็นต้นมา ประเทศไทยไม่มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้ามาท่องเที่ยว สอดคล้องกับมาตรการการควบคุมการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ทั้งนี้พบว่าในเดือนกรกฎาคม ประเทศไทยเริ่มมีความสามารถในการควบคุมจำนวนผู้ติดเชื้อภายในประเทศได้และยกเลิกมาตรการล็อกดาวน์ ส่งผลให้จำนวนที่นั่งโดยสารเพิ่มขึ้นเล็กน้อยซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นเฉพาะเที่ยวบินภายในประเทศ ในส่วนเที่ยวบินระหว่างประเทศยังคงมีปริมาณน้อยมากถึงแม้จะเริ่มมีการอนุญาตให้ทำการบินด้วยเที่ยวบินแบบกึ่งพาณิชย์ (Semi Commercial Flight) ได้ในช่วงเดือนตุลาคม เป็นต้นมา

### 3.3 มาตรการช่วยเหลือและฟื้นฟูอุตสาหกรรมการบิน

การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ได้ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินโดยตรง ทำให้รัฐบาลและหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคมทั้งกรมท่าอากาศยาน (ทย.) บริษัท การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) จำเป็นต้องออกมาตรการต่างๆ เพื่อเป็นการบรรเทาผลกระทบให้กับผู้ประกอบการสายการบินให้สามารถดำเนินกิจการต่อไปได้ เนื่องจากสายการบินถือเป็นอุตสาหกรรมต้นน้ำที่นำรายได้หลักเข้าสู่อุตสาหกรรมการบิน โดยในปี 2563 ที่ผ่านมาได้มีการดำเนินมาตรการไปแล้ว 2 ระยะ สามารถสรุปได้ดังนี้

- มาตรการด้านการลดค่าใช้จ่ายของสายการบิน เพื่อเป็นการช่วยเหลือทางด้านค่าใช้จ่ายและลดต้นทุนการดำเนินงานของผู้ประกอบการสายการบิน หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ออกมาตรการปรับลดค่าบริการสนามบิน เช่น ค่าบริการในการขึ้นลงของอากาศยาน (Landing charge) ค่าบริการที่เก็บอากาศยาน (Parking charge) ค่าเช่าพื้นที่สำนักงาน ปรับลดค่าบริการการเดินทางอากาศ (Air navigation service charge) และปรับลดค่าธรรมเนียมการเข้าหรือออกนอกประเทศ (Regulatory fee) โดยมีกำหนดสิ้นสุดมาตรการเมื่อวันที่ 31 ธันวาคม 2563

- มาตรการอำนวยความสะดวกเพื่อเพิ่มความสามารถในการสร้างรายได้ของสายการบิน กพท. ได้ออกมาตรการต่างๆ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการสายการบิน ทั้งการจัดสรรเวลาการบินที่ได้ทำการผ่อนผันการตัดสิทธิในการได้รับประวัติการบินในฤดูกาลถัดไปให้กับสายการบินที่ทำการยกเลิกเที่ยวบินจากสถานการณ์ดังกล่าว โดยจะไม่ถูกนำมาใช้คำนวณเงื่อนไขการทำการบินของเวลาการบินต่อเนื่องที่ได้รับการจัดสรร การประสานหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินในต่างประเทศที่สายการบินได้ทำการยกเลิกเที่ยวบิน เช่น จีน ญี่ปุ่น และสาธารณรัฐเกาหลี เป็นต้น เพื่อขอคงสิทธิในเวลาการบินที่ได้รับการจัดสรรเดิม อีกทั้งได้มีการปรับปรุงกระบวนการพิจารณาจัดสรรเส้นทางให้มีความรวดเร็วขึ้น และมีการเจรจาสิทธิการบินในเส้นทางระหว่างประเทศที่สายการบินของไทยมีศักยภาพในอนาคต เช่น สาธารณรัฐอินเดีย สาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน และสาธารณรัฐเกาหลี เป็นต้น

<sup>9</sup> สถิตินักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ (International tourist arrivals to Thailand) ปี 2563, กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

- มาตรการสร้างความเชื่อมั่นในการเดินทางทางอากาศ กพท. กระทรวงสาธารณสุข การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และผู้ประกอบการในอุตสาหกรรม ได้พยายามสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้โดยสารเพื่อเพิ่มความต้องการการเดินทางทางอากาศ โดยมีการประชาสัมพันธ์มาตรการด้านการสาธารณสุขที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางทางอากาศ เช่น กระบวนการคัดกรองผู้ป่วย วิธีการทำความสะอาดและฆ่าเชื้อ ห้องโดยสาร เป็นต้น รวมทั้งการออกประกาศรองรับสิทธิของสายการบินในการปฏิเสธผู้โดยสารที่มีความเสี่ยงในการติดเชื้อไวรัสโควิด-19 เพื่อให้อำนาจสายการบินในการปฏิเสธผู้โดยสารที่มีความเสี่ยงจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค

- มาตรการอำนวยความสะดวกเพื่อความต่อเนื่องในการดำเนินธุรกิจของสายการบิน กพท. ได้มีการขยายระยะเวลาการมีผลใช้ได้ของใบอนุญาตและเอกสารแสดงการรับรองอย่างอื่นที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ต่างๆ ซึ่งมีวันสิ้นอายุไม่เกินวันที่ 30 มิถุนายน 2563 ให้มีผลใช้บังคับออกไปจนถึงวันที่ 30 กันยายน 2563 ต่อมาได้มีการยกเว้นการยื่นเอกสารหลักฐานแสดงประสบการณ์การปฏิบัติหน้าที่ที่ใช้ในการต่ออายุผู้ประจำหน้าที่ ไปจนถึง 31 ธันวาคม 2563 รวมทั้งลดขั้นตอนการขอยุติทำการบินชั่วคราวและอนุญาตให้สายการบินสามารถกลับมาทำการบินได้ทันทีเมื่อมีความพร้อม

- มาตรการทางการเงิน เพื่อลดความตึงเครียดของการดำเนินกิจการของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน หน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม ได้มีการออกมาตรการขยายระยะเวลาการชำระหนี้ (Credit terms) ค่าบริการ ค่าภาระ หรือเงินตอบแทนที่ผู้ประกอบการสายการบินถูกเรียกเก็บ รวมทั้งกรมสรรพสามิตได้มีการออกกฎกระทรวงกำหนดพิกัดสรรพสามิต (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2563 ลดอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินไอพ่น จากอัตราลิตรละ 4.726 บาท เป็นอัตราลิตรละ 0.20 บาท โดยให้มีผลบังคับใช้ จนถึงวันที่ 30 กันยายน 2563 ต่อมาได้ขยายมาตรการดังกล่าวต่อเนื่องตั้งแต่วันที่ 3 พฤศจิกายน 2563 - 30 เมษายน 2564

แต่เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดยังคงส่งผลกระทบต่อเนื่อง ส่งผลให้ผู้ประกอบการสายการบินได้ขอให้รัฐบาลพิจารณามาตรการช่วยเหลือภาคธุรกิจสายการบินของไทยเนื่องมาจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 อีกทั้งความยืดหยุ่นของสถานการณ์การแพร่ระบาดยังส่งผลกระทบต่อเนื่องไปถึงผู้ประกอบการที่เป็นผู้ให้การช่วยเหลือสายการบินในช่วงปี 2563 ที่ผ่านมา ทั้ง ทย. บวท. และ ทอท. ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการมาตรการบรรเทาผลกระทบของสายการบินจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ระยะที่ 3 ซึ่งเริ่มดำเนินการไปแล้วในช่วงต้นปี 2564



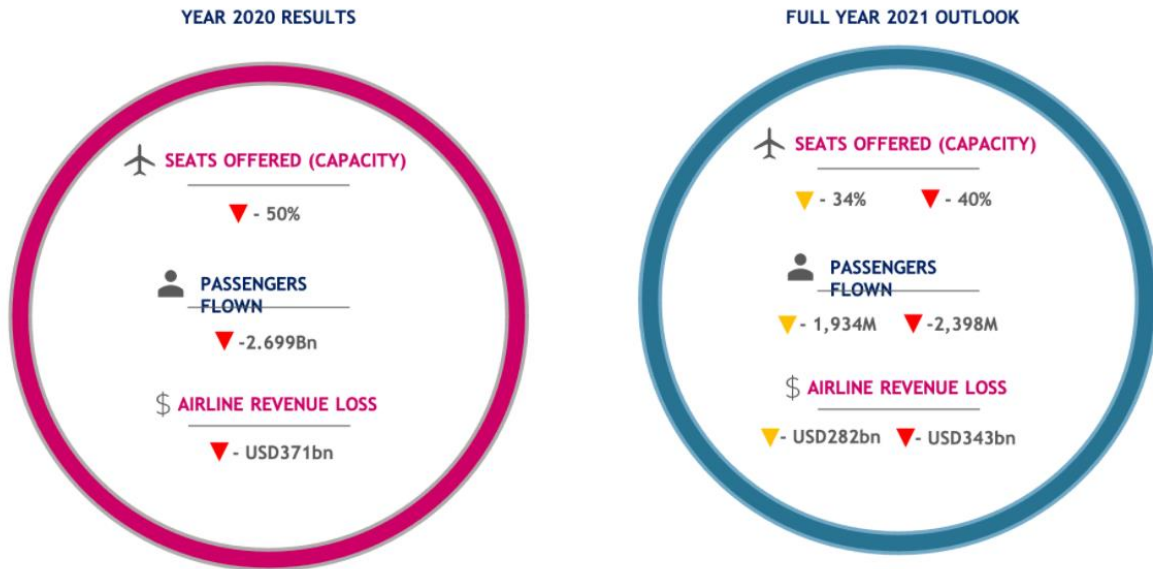
**การคาดการณ์  
การฟื้นตัวของ  
การเดินทางทางอากาศ**



## 4. การคาดการณ์การฟื้นตัวของการเดินทางทางอากาศ

### 4.1 การคาดการณ์ของหน่วยงานระหว่างประเทศ

ภาพที่ 26 การคาดการณ์ผลกระทบจากการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ต่อการขนส่งทางอากาศทั่วโลก



ที่มา: Economic Impacts of COVID-19 on Civil Aviation, ICAO

ICAO ได้คาดการณ์การขนส่งทางอากาศทั่วโลก จะมีจำนวนที่นั่งโดยสารในภาพรวมลดลงร้อยละ 34 - 40 ในปี 2564 ผู้โดยสารลดลงประมาณ 1,934 - 2,398 ล้านคน และสายการบินทั่วโลกจะสูญเสียรายได้ประมาณ 282,000 - 343,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งมีแนวโน้มปรับตัวดีขึ้นกว่าปี 2563 และ IATA รายงานว่า ความต้องการในการเดินทางทางอากาศทั่วโลกได้ลดลงถึงจุดต่ำสุดแล้วในเดือนมิถุนายน 2563 ร้อยละ 86.5 และจะทยอยปรับตัวขึ้นจนกระทั่ง ในปี 2567 การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ จึงจะกลับมาใกล้เคียงกับปี 2562 ซึ่งการเดินทางทางอากาศระยะใกล้หรือเส้นทางภายในประเทศจะกลับมาฟื้นตัวเร็วกว่าการเดินทางทางอากาศระยะไกล

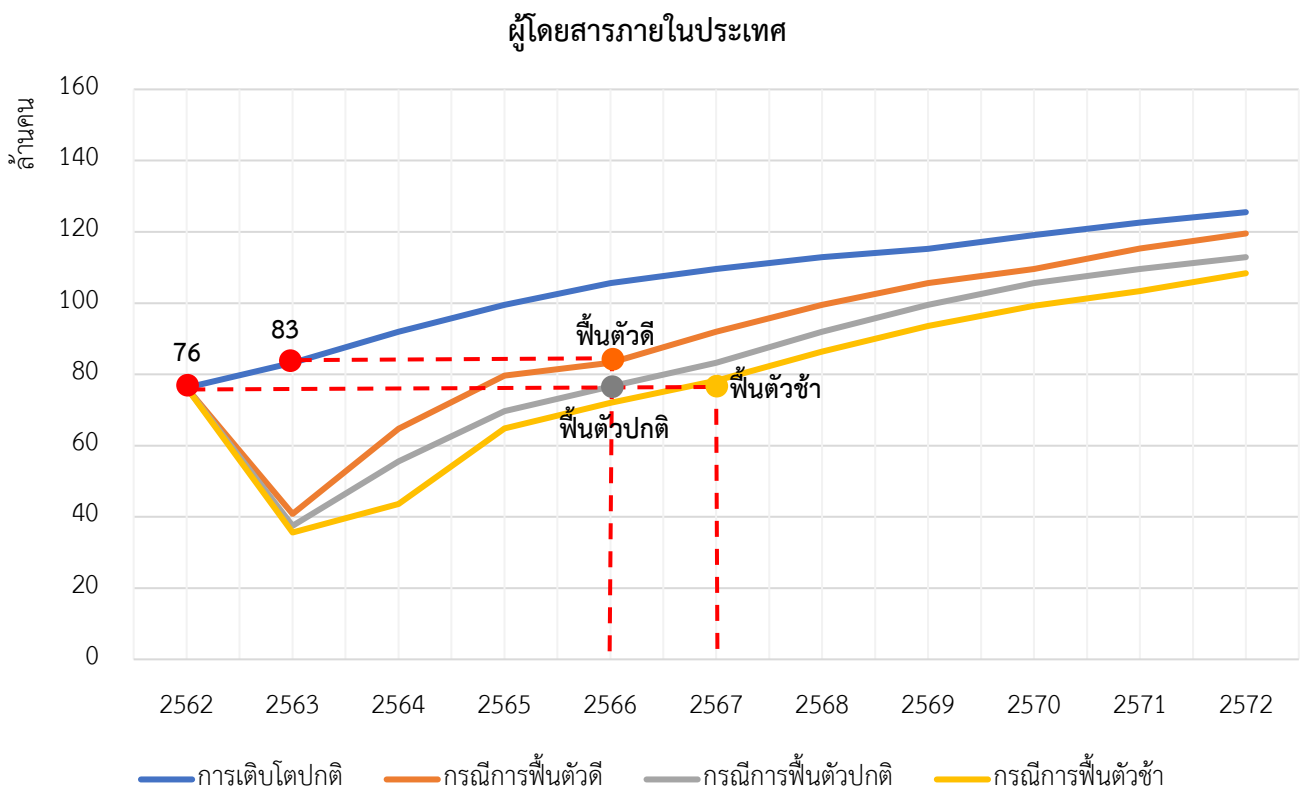
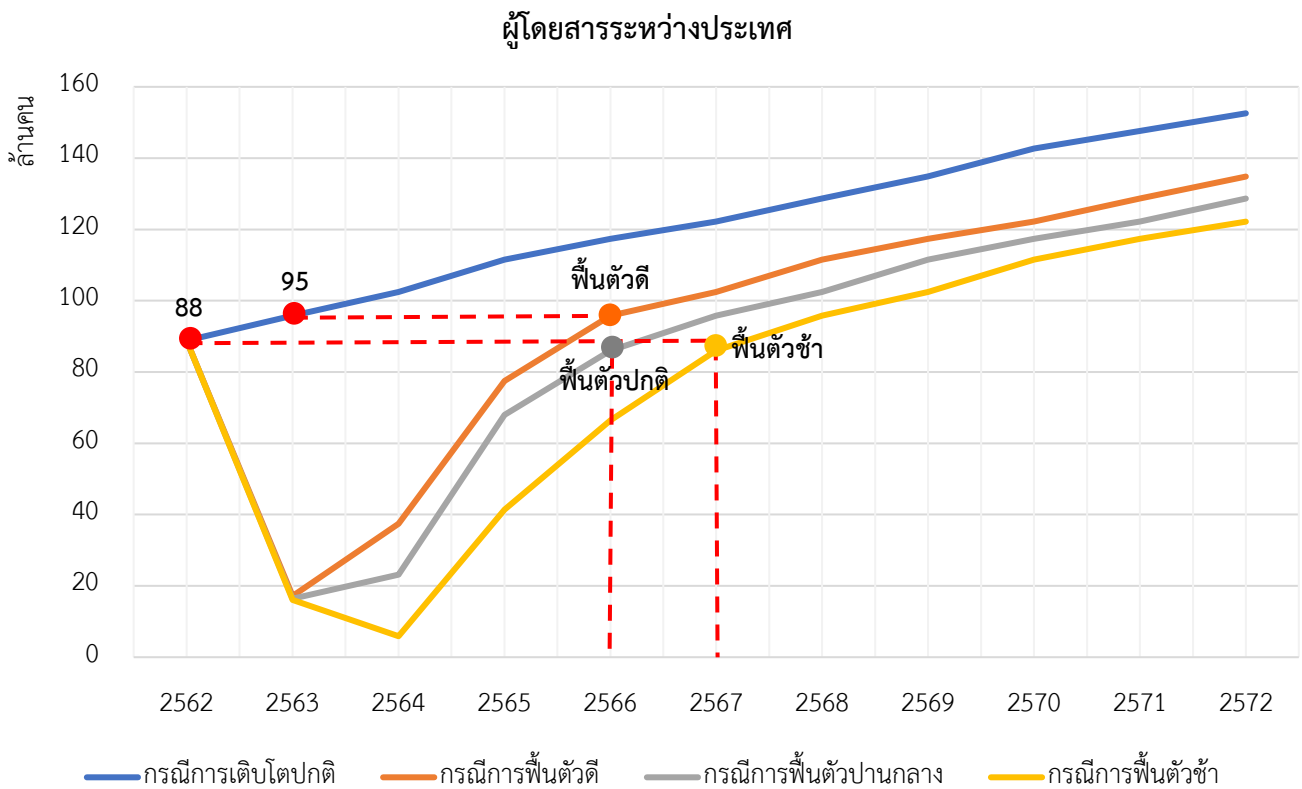
## 4.2 การคาดการณ์ของไทย

กพท. ได้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อการพยากรณ์ความต้องการเดินทางของประเทศไทยประกอบด้วยผู้แทนจาก กพท. สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยได้คาดการณ์การฟื้นตัวของเส้นทางทางอากาศ จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 โดยมีสมมติฐาน แบ่งออกเป็น 3 กรณี ดังนี้

1. กรณีการฟื้นตัวดี (Best case scenario) คาดว่าในปี 2566 จำนวนผู้โดยสารจะกลับมาเท่ากับสถานการณ์ที่มีการเติบโตปกติในปี 2563
  - **สมมติฐาน** คือ รัฐบาลเริ่มมีการเปิดรับชาวต่างชาติที่ประสงค์เดินทางมาพำนักระยะยาว ในช่วงเดือนพฤศจิกายน 2563 หลังจากนั้นจะเปิดให้ชาวต่างชาติเดินทางเข้าประเทศ ยกเว้นในประเทศที่มีจำนวนผู้ติดเชื้อสูง จนกระทั่งมีการค้นพบวัคซีนในช่วงต้นปี 2564 และค้นพบยารักษาในเดือนธันวาคม 2564 จากนั้นผู้โดยสารจึงทยอยปรับตัวเพิ่มขึ้น
2. กรณีการฟื้นตัวปกติ (Moderate case scenario) คาดว่าในปี 2566 จำนวนผู้โดยสารจะกลับมาเท่ากับปี 2562
  - **สมมติฐาน** คือ รัฐบาลเริ่มเปิดรับชาวต่างชาติที่ประสงค์เดินทางมาพำนักระยะยาว ในช่วงเดือนพฤศจิกายน 2563 และมีการให้สิทธิในการเดินทางในเดือน มกราคม - พฤษภาคม 2564 กับกลุ่มประเทศสำคัญ เช่น กลุ่มประเทศเอเชียตะวันออก และกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นต้น จนกระทั่งมีการค้นพบวัคซีนในช่วงต้นปี 2564 จึงมีการอนุญาตให้เดินทางเข้าประเทศไทยได้แต่ยังเป็นการเดินทางแบบจำกัดจำนวนอยู่ และวัคซีนได้กระจายให้ผู้รับวัคซีนอย่างทั่วถึงในเดือนธันวาคม 2564 จึงอนุญาตให้ผู้เดินทางจากประเทศที่เหลือเดินทางเข้าสู่ประเทศได้ จากนั้นผู้โดยสารจึงทยอยปรับตัวดีขึ้น
3. กรณีการฟื้นตัวช้า (Worst case scenario) คาดว่าในปี 2567 จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศจะกลับมาเท่ากับปี 2562
  - **สมมติฐาน** คือ รัฐบาลเริ่มเปิดรับเฉพาะผู้เดินทางเพื่อธุรกิจในช่วงเดือนพฤศจิกายน 2563 และมีการให้สิทธิในการเดินทางในเดือนมีนาคม - พฤศจิกายน 2564 กับกลุ่มประเทศสำคัญ หลังจากนั้นจึงทยอยอนุญาตให้ประเทศอื่นๆ เดินทางเข้าประเทศไทยได้แต่ยังเป็นการเดินทางแบบจำกัดจำนวนอยู่ จากนั้นผู้โดยสารจะทยอยปรับตัวดีขึ้นอย่างช้าๆ ตามลำดับ

ผลการประมาณการจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศทั้ง 3 กรณี สรุปได้ดังนี้

ภาพที่ 27 ผลการคาดการณ์การเดินทางทางอากาศ ปี 2563 - 2572



ที่มา : คณะทำงานเพื่อการพยากรณ์ความต้องการเดินทางอากาศของประเทศไทย



ภาพที่ 28 ผลการคาดการณ์การเดินทางทางอากาศ ปี 2563 - 2572

หน่วย : คน

ปี	ผู้โดยสารระหว่างประเทศ				ผู้โดยสารภายในประเทศ			
	การเติบโต ปกติ	กรณี การฟื้นตัวดี	กรณี การฟื้นตัวปกติ	กรณี การฟื้นตัวช้า	การเติบโต ปกติ	กรณี การฟื้นตัวดี	กรณี การฟื้นตัวปกติ	กรณี การฟื้นตัวช้า
2562	88,822,412				76,253,599			
2563	95,806,978	17,164,079	16,414,244	16,096,708	83,245,901	40,817,168	37,485,832	35,607,942
2564	102,472,463	37,413,905	23,152,499	5,887,272	91,947,901	64,762,837	55,568,047	43,579,656
2565	111,530,962	77,501,851	67,927,640	41,357,596	99,543,936	79,666,804	69,712,410	64,792,636
2566	117,340,003	95,806,978	86,047,040	66,483,326	105,603,065	83,245,901	76,586,229	71,991,055
2567	122,186,160	102,472,463	95,806,978	86,047,040	109,533,211	91,947,901	83,245,901	78,251,147
2568	128,667,311	111,530,962	102,472,463	95,806,978	112,899,849	99,543,936	91,947,901	86,431,027
2569	134,832,643	117,340,003	111,530,962	102,472,463	115,202,680	105,603,065	99,543,936	93,571,300
2570	142,658,960	122,186,160	117,340,003	111,530,962	119,127,837	109,533,211	105,603,065	99,266,881
2571	147,657,753	128,667,311	122,186,160	117,340,003	122,614,298	115,347,552	109,533,211	103,331,470
2572	152,574,197	134,832,643	128,667,311	122,186,160	125,528,369	119,540,174	112,899,849	108,383,855

ที่มา : คณะทำงานเพื่อการพยากรณ์ความต้องการเดินทางทางอากาศของประเทศไทย

การคาดการณ์การฟื้นตัวของผู้โดยสารจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ในกรณีการฟื้นตัวดี พบว่าในปี 2564 จะมีผู้โดยสารจำนวน 102,176,742 คน ประกอบด้วยผู้โดยสารภายในประเทศ 64,762,832 คน และผู้โดยสารระหว่างประเทศ 37,413,905 คน และจะทยอยเพิ่มขึ้นตามลำดับในปี 2565 จนกระทั่งในปี 2566 จะกลับเข้าสู่การเติบโตตามสถานการณ์ปกติ ในกรณีการฟื้นตัวปกติ ในปี 2564 จะมีผู้โดยสารจำนวน 78,720,546 คน ประกอบด้วยผู้โดยสารภายในประเทศ 55,568,047 คน ผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 23,152,499 คน และจะทยอยเพิ่มขึ้นจนกระทั่งผู้โดยสารมีจำนวนเท่ากับปี 2562 ในปี 2566 และจะกลับเข้าสู่การเติบโตตามสถานการณ์ปกติในปี 2567 และในกรณีการฟื้นตัวช้าในปี 2564 ประเทศไทยจะมีผู้โดยสารจำนวน 49,579,656 คน ประกอบด้วยผู้โดยสารภายในประเทศจำนวน 43,579,656 คน ผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 5,887,272 คน และจะทยอยเพิ่มขึ้นอย่างช้าๆ จนกระทั่งในปี 2567 ผู้โดยสารมีจำนวนเท่ากับปี 2562 และกลับเข้าสู่การเติบโตตามสถานการณ์ปกติในปี 2568 โดยหลังจากกลับเข้าสู่การเติบโตในสถานการณ์ปกติแล้ว ผู้โดยสารระหว่างประเทศจะมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 7 ต่อปี และผู้โดยสารภายในประเทศจะมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 7.7 ต่อปี

ทั้งนี้เมื่อเปรียบเทียบผลการคาดการณ์ต่อสถานการณ์ที่เกิดขึ้นจริงพบว่า การฟื้นตัวของผู้โดยสารภายในประเทศใกล้เคียงกับกรณีการฟื้นตัวดี (Best case scenario) ซึ่งเป็นผลจาก การควบคุมการแพร่ระบาดของโรคภายในประเทศได้ดี และมาตรการกระตุ้นการท่องเที่ยวของภาครัฐ

## ตารางที่ 10 ผลการศึกษาจำนวนผู้ป่วยใหม่รายวัน

กรณี	ค่าเฉลี่ยที่ คาดการณ์	ค่าต่ำสุดที่ คาดการณ์	ค่าสูงสุดที่ คาดการณ์
กรณี 1: ไม่มีมาตรการใด ๆ ในทางทฤษฎี	9,140 (100.0%)	1,308	28,678
กรณี 2: ปิดสถานบันเทิงในจังหวัดที่เสี่ยง	2,996 (32.8%)	817	7,244
กรณี 3: ปิดสถานบันเทิงในจังหวัดเสี่ยง + เน้นปรับพฤติกรรมส่วนบุคคล	934 (10.2%)	476	1,589
กรณี 4: ปิดสถานบันเทิงในจังหวัดเสี่ยง + เน้นปรับพฤติกรรมส่วนบุคคล + ลดกิจกรรมการรวมตัวกัน	593 (6.5%)	378	857
กรณี 5: ปิดสถานบันเทิงในจังหวัดเสี่ยง + เน้นปรับพฤติกรรมส่วนบุคคล + ลดกิจกรรมการรวมตัวกัน + ทำงานที่บ้าน	391 (4.3%)	303	483

ที่มา : กรมควบคุมโรค, เมษายน 2564

แต่จากสถานการณ์ปัจจุบันหากการแพร่ระบาดระลอกใหม่ส่งผลกระทบต่อเนืองยาวนานก็อาจทำให้ผู้โดยสารลดลงใกล้เคียงกับกรณีการฟื้นตัวช้า โดยกรมควบคุมโรคได้จัดทำแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ เพื่อทำการคาดการณ์การระบาดของประเทศไทย พบว่าหากภาครัฐมีมาตรการในการควบคุมโดยการปิดสถานบันเทิงในจังหวัดเสี่ยง การปรับพฤติกรรมส่วนบุคคล ลดการรวมตัวเพื่อจัดกิจกรรม และสนับสนุนทำงานที่บ้าน คาดว่าจะสามารถลดจำนวนผู้ติดเชื้อเหลือจำนวนผู้ติดเชื้อเฉลี่ยวันละ 391 ราย ภายในระยะ 1 เดือน แต่หากไม่มีมาตรการควบคุมที่มีประสิทธิภาพก็จะส่งผลให้มีจำนวนผู้ติดเชื้อเฉลี่ยสูงถึงวันละ 9,140 คน และจะเกิดภาวะวิกฤตยาวนานต่อเนื่องหลายเดือน

ส่วนการฟื้นตัวของจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศพบว่าใกล้เคียงกับกรณีการฟื้นตัวช้า (Worst case scenario) เนื่องจากยังคงมีการจำกัดการเดินทางระหว่างประเทศ โดยผู้โดยสารต้องมีเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบสุขภาพเพื่อใช้ในการเดินทาง อีกทั้งยังต้องมีการกักตัวก่อนเดินทางเข้าประเทศ ดังนั้นในปี 2564 ผู้โดยสารระหว่างประเทศจะยังคงมีจำนวนน้อยมาก แล้วจึงจะค่อยๆ เพิ่มขึ้นภายหลังจากที่มีการใช้วัคซีนอย่างแพร่หลายในปี 2566 – 2567 ทั้งนี้ศูนย์บริหารสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (ศบค.) ได้อนุมัติแผนการผ่อนคลามาตรการป้องกันไวรัสโควิด-19 เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2564 เพื่อฟื้นฟูด้านการท่องเที่ยว โดยแบ่งแผนการผ่อนคลาฯ ออกเป็น 4 ระยะ ดังนี้

ช่วงระยะเวลา	แผนการผ่อนคลายมาตรการป้องกันไวรัสโควิด-19
ระยะที่ 1 (1 เมษายน 2564 – 30 มิถุนายน 2564)	นักท่องเที่ยวต่างชาติที่ได้รับการฉีดวัคซีนครบตามที่กำหนดและมีหลักฐานการฉีดวัคซีนรับรองจะได้รับการลดวันกักตัวจาก 14 วันเหลือ 7 วันโดยสามารถกักตัวได้ในโรงแรมที่เข้าพัก ทั้งนี้สำหรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวที่ จังหวัดภูเก็ต กระบี่ พังงา เชียงใหม่ และพื้นที่ของพญา
ระยะที่ 2 (1 กรกฎาคม 2564 – 30 กันยายน 2564)	นักท่องเที่ยวต่างชาติที่ได้รับการฉีดวัคซีนครบตามที่กำหนดและมีหลักฐานการฉีดวัคซีนรับรองไม่จำเป็นต้องกักตัว สำหรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวที่ จังหวัดภูเก็ต เท่านั้น สำหรับในพื้นที่อื่นจะต้องดำเนินการกักตัว 7 วัน
ระยะที่ 3 (1 ตุลาคม 2564 เป็นต้นไป)	นักท่องเที่ยวต่างชาติที่ได้รับการฉีดวัคซีนครบตามที่กำหนดและมีหลักฐานการฉีดวัคซีนรับรองไม่จำเป็นต้องกักตัว สำหรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวจังหวัดภูเก็ต กระบี่ พังงา เชียงใหม่ และพื้นที่ของพญา สำหรับในพื้นที่อื่นจะต้องดำเนินการกักตัว 7 วัน
ระยะที่ 4 (1 มกราคม 2565 เป็นต้นไป)	นักท่องเที่ยวต่างชาติที่ได้รับการฉีดวัคซีนครบตามที่กำหนดและมีหลักฐานการฉีดวัคซีนรับรองไม่จำเป็นต้องกักตัว

จากแผนการผ่อนคลายมาตรการป้องกันไวรัสโควิด-19 คาดว่าจะสามารถกระตุ้นการท่องเที่ยวและการขนส่งทางอากาศได้ โดยคาดว่าหากการเปิดประเทศเป็นไปตามแผนจะช่วยสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวจำนวน 54,967 ล้านบาท<sup>10</sup> ซึ่งหากการดำเนินการเป็นไปด้วยความราบรื่นไม่มีอุปสรรค ก็อาจจะสามารถกระตุ้นการเดินทางทางอากาศระหว่างประเทศให้ฟื้นตัวกลับมารวดเร็วกว่าที่คาดการณ์ได้

<sup>10</sup> <https://www.bangkokbiznews.com/news/detail/929633>



# ท่าอากาศยาน

**ภาคผนวก**

ปริมาณเที่ยวบินแบบประจำมีกำหนดรายเส้นทางบินแยกรายท่าอากาศยานของประเทศไทยในปี 2562

**1. ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ**

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Chiang Mai	12,103
	Chiang Rai	4,139
	Hat Yai	4,861
	Khon Kaen	3,261
	Ko Samui	6,883
	Krabi	3,550
	Lampang	1,297
	Loei	42
	Nakhon Phanom	122
	Nakhon Si Thammarat	1,837
	Nan	514
	Narathiwat	732
	Phuket	10,640
	Sukhothai	1,084
	Surat Thani	1,476
	Trat	852
	Ubon Ratchathani	1,800
Udon Thani	2,994	
Australia	Brisbane	98
	Melbourne	416
	Perth	169
	Sydney	450
Austria	Vienna	534
Azerbaijan	Baku	81
Bahrain	Bahrain	213
Bangladesh	Chittagong	524
	Dhaka	5
Belgium	Brussels	157

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Bhutan	Paro	208
Brunei Darussalam	Bandar Seri Begawan	172
Cambodia	Phnom Penh	2,373
	Siem Reap	1,108
China	Beihai	18
	Beijing (Capital)	829
	Beijing (Daxing)	64
	Changsha	37
	Changzhou	34
	Chengdu	519
	Chongqing	73
	Fuzhou	162
	Guangzhou	2,257
	Guiyang	46
	Haikou	107
	Hangzhou	110
	Harbin	9
	Hefei	65
	Jinan	64
	Kunming	720
	Lanzhou	52
	Lianyungang	58
	Lijiang	16
	Linyi	28
	Luoyang	20
	Nanchang	27
	Nanjing	49
Nanning	328	
Ningbo	104	
Ordos	8	
Qingdao	58	



Country	Airport	Frequency (Flight per year)
	Shanghai	2,613
	Sanya	36
	Shenyang	66
	Shenzhen	930
	Shijiazhuang	92
	Tianjin	64
	Urumqi	30
	Wenzhou	62
	Wuhan	122
	Wuxi	28
	Wuyishan	26
	Xiamen	378
	Xi'an	152
	Xinzhou	22
	Xuzhou	18
	Yangzhou	65
	Yantai	2
	Yinchuan	8
	Zhengzhou	142
Taiwan	Kaohsiung	270
	Taichung	130
	Taipei	4,466
Denmark	Copenhagen	310
Egypt	Cairo	198
Ethiopia	Addis Ababa	415
Finland	Helsinki	662
France	Paris	795
	Frankfurt	819
	Leipzig/Halle	64
	Munich	362
Hong Kong	Hong Kong	7,066

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
India	Ahmedabad	214
	Bagdogra	26
	Bengaluru	507
	Chennai	337
	Delhi	1,500
	Gaya	198
	Guwahati	1
	Hyderabad	151
	Jaipur	123
	Kolkata	746
	Lucknow	114
	Mumbai	995
	Varanasi	174
Indonesia	Denpasar-Bali	166
	Jakarta	948
Islamic Republic of Iran	Tehran	156
Israel	Tel Aviv	189
Italy	Milan	101
	Rome	105
Japan	Fukuoka	136
	Nagoya	426
	Okinawa	173
	Osaka	523
	Sapporo	130
	Sendai	54
	Tokyo (Haneda)	2,281
	Tokyo (Narita)	2,369
Jordan	Amman	155
Kazakhstan	Almaty	164
Kenya	Nairobi	131
Korea	Busan	542

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
	Cheongju	18
	Daegu	88
	Jeju	118
	Muan	60
	Seoul Incheon	3,147
Kuwait	Kuwait	114
Laos	Luang Prabang	638
	Pakse	92
	Vientiane	1,045
Luxembourg	Luxembourg	91
Macau	Macau	230
Malaysia	Kuala Lumpur	1,801
	Penang	622
Maldives	Male	208
Mongolia	Ulaanbaatar	30
Myanmar	Mandalay	408
	Nay Pyi Taw	130
	Yangon	1,973
Nepal	Kathmandu	221
Netherlands	Amsterdam	1,152
New Zealand	Auckland	172
Norway	Oslo	255
Oman	Muscat	391
Pakistan	Islamabad	94
	Karachi	144
	Lahore	167
Philippines	Cebu	70
	Manila	1,570
Qatar	Doha	2,124
Reunion	St-denis	38
Russia	Irkutsk	224

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
	Khabarovsk	26
	Krasnoyarsk	54
	Moscow (Domodedovo)	98
	Moscow (Sheremetyevo)	626
	Moscow (Vnukovo)	53
	Novosibirsk	318
	St. Petersburg	5
	Vladivostok	84
Singapore	Singapore	5,058
Sri Lanka	Colombo	470
Sweden	Stockholm	299
Switzerland	Zurich	567
Turkey	Istanbul	491
Turkmenistan	Ashgabat	66
Ukraine	Kiev	76
United Arab Emirates	Abu Dhabi	1,103
	Dubai	1,486
United Kingdom	London	821
Uzbekistan	Tashkent	98
Viet Nam	Cam Ranh	92
	Da Nang	713
	Dalat	146
	Haiphong	64
	Hanoi	1,621
	Ho Chi Minh City	1,666
	Phuquoc	298

## 2. ท่าอากาศยานตอนเมือง

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Buriram	2,354
	Chiang Mai	14,816
	Chiang Rai	6,659
	Chumphon	1,340
	Hat Yai	10,547
	Khon Kaen	4,982
	Krabi	3,681
	Lampang	1,573
	Loei	1,650
	Mae Hong Son	162
	Mae Sot	1,488
	Nakhon Phanom	1,664
	Nakhon Si Thammarat	7,706
	Nan	1,914
	Narathiwat	580
	Phitsanulok	3,507
	Phrae	759
	Phuket	9,510
	Ranong	1,314
	Roi Et	1,851
Sakon Nakhon	2,478	
Surat Thani	6,710	
Trang	3,732	
Ubon Ratchathani	6,173	
Udon Thani	6,950	
Australia	Brisbane	69
Bangladesh	Dhaka	123
Cambodia	Sihanoukville	106
	Phnom Penh	486

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
	Siem Reap	486
China	Changchun	10
	Changsha	253
	Changzhou	108
	Chengdu	222
	Chongqing	283
	Dalian	18
	Guangzhou	312
	Hangzhou	228
	Hefei	34
	Jieyang	74
	Jinan	109
	Kunming	183
	Linyi	26
	Nanchang	120
	Nanjing	270
	Nanning	26
	Nantong	34
	Ningbo	77
	Qingdao	37
	Shanghai	164
	Sanya	34
	Shenyang	42
	Shenzhen	170
	Tianjin	127
	Wuhan	92
	Wuxi	35
Xi'an	209	
Xuzhou	18	
Yancheng	28	



Country	Airport	Frequency (Flight per year)
	Yichang	6
	Yiwu	36
	Zhanjiang	26
	Zhengzhou	108
Taiwan	Taipei	575
Hong Kong	Hong Kong	317
India	Ahmedabad	86
	Bengaluru	149
	Varanasi	44
	Chennai	147
	Delhi	75
	Gaya	148
	Guwahati	12
	Jaipur	85
	Kochi	82
	Kolkata	150
	Mumbai	130
Indonesia	Denpasar-Bali	496
	Jakarta	846
	Medan	160
Japan	Fukuoka	211
	Hiroshima	58
	Nagoya	236
	Osaka	490
	Sapporo	270
	Tokyo (Narita)	990
Korea	Seoul Incheon	409
Laos	Luang Prabang	162
	Vientiane	174
Macau	Macau	317

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Malaysia	Johor Bahru	240
	Kota Kinabalu	50
	Kuala Lumpur	1,598
	Penang	294
Maldives	Male	168
Myanmar	Mandalay	162
	Yangon	1,008
Nepal	Kathmandu	146
Philippines	Manila	246
Singapore	Singapore	1,154
Sri Lanka	Colombo	144
Viet Nam	Cam Ranh	90
	Can Tho	44
	Da Nang	468
	Hanoi	472
	Ho Chi Minh City	748

### 3. ท่าอากาศยานเชียงใหม่

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	15,116
	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	12,107
	Hat Yai	662
	Hua Hin	84
	Khon Kaen	690
	Ko Samui	205
	Krabi	639
	Mae Hong Son	178

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
	Nakhon Si Thammarat	71
	Phuket	1,205
	Surat Thani	396
	Udon Thani	1,049
	U-Tapao	1,107
	Ubon Ratchathani	484
China	Beijing	158
	Changsha	82
	Chengdu	30
	Chongqing	20
	Guangzhou	296
	Jinghong	98
	Kunming	257
	Nanchang	44
	Nanjing	26
	Nanning	6
	Quanzhou	27
	Shanghai	298
	Sanya	24
	Shenzhen	96
	Wuhan	18
Xi'an	70	

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Taiwan	Kaohsiung	42
	Taipei	300
Hong Kong	Hong Kong	358
Korea	Seoul Incheon	404
	Busan	26
Laos	Luang Prabang	224
Macau	Macau	76
Malaysia	Kuala Lumpur	294
Myanmar	Mandalay	92
	Yangon	160
Qatar	Doha	119
Singapore	Singapore	210
Vietnam	Danang	156
	Hanoi	154
	Ho Chi Minh City	78

#### 4. ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	6,739
	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	4,133
	Hat Yai	70
	Phuket	442
	Udon Thani	92

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
China	Changsha	52
	Chengdu	106
	Guangzhou	26
	Hangzhou	40
	Jinghong	72
	Kunming	38
	Shenzhen	36

#### 5. ท่าอากาศยานนานาชาติ

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	1,914
	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	514

#### 6. ท่าอากาศยานลำปาง

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	1,573
	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	1,297

#### 7. ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	162
	Chiang Mai	30

#### 8. ท่าอากาศยานแพร่

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	759

### 9. ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	2,354

### 10. ท่าอากาศยานขอนแก่น

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	4,982
	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	3,261
	Chiang Mai	690
	Hat Yai	236
	Phuket	242
	U-Tapao	38

### 11. ท่าอากาศยานนครพนม

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	1,664
	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	122

### 12. ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	1,851

### 13. ท่าอากาศยานเลย

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	1,650
	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	42



#### 14. ท่าอากาศยานสากลนคร

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	2,478

#### 15. ท่าอากาศยานอุตรธานี

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	6,950
	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	2,994
	Chiang Mai	1,049
	Chiang Rai	92
	Hat Yai	178
	Hua Hin	70
	Nakhon Si Thammarat	24
	Phuket	386
	U-Tapao	240

#### 16. ท่าอากาศยานอุบลราชธานี

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	6,173
	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	1,800
	Chiang Mai	484
	Hat Yai	12

#### 17. ท่าอากาศยานภูเก็ต

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	9,845
	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	10,729

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
	Chiang Mai	1,204
	Chiang Rai	442
	Hat Yai	318
	Khon Kaen	242
	Ko Samui	1,090
	Udon Thani	386
	U-Tapao	528
Australia	Melbourne	87
	Sydney	72
Cambodia	Phnom Penh	64
	Siem Reap	92
China	Beijing	238
	Changsha	50
	Chengdu	363
	Chongqing	61
	Guangzhou	294
	Guiyang	54
	Hangzhou	132
	Hefei	38
	Hohhot	8
	Jinan	42
	Kunming	110
	Nanjing	154
	Nanning	26
	Shanghai	733
	Shenzhen	196
	Taiyuan	26
	Tianjin	50
Wuhan	69	

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
	Xiamen	8
	Xi'an	182
	Zhengzhou	74
Denmark	Copenhagen	23
Finland	Helsinki	98
Germany	Frankfurt	74
Hong Kong	Hong Kong	660
India	Bengaluru	200
	Delhi	249
	Mumbai	122
Korea	Seoul Incheon	391
Macau	Macau	44
Malaysia	Kuala Lumpur	1,266
	Penang	94
Oman	Mascat	16
Qatar	Doha	541
Russia	Irkutsk	46
	Moscow (Sheremetyevo)	364
	Moscow (Vnukovo)	128
	Novosibirsk	112
Singapore	Singapore	1,702
Switzerland	Zurich	75
Turkey	Istanbul	164
Uzbekistan	Tashkent	8
United Arab Emirates	Abu Dhabi	168
	Dubai	335
Viet Nam	Ho Chi Minh City	204

### 18. ท่าอากาศยานขนาดใหญ่

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	10,871
	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	4,859
	Chiang Mai	652
	Chiang Rai	70
	Khon Kaen	236
	Phuket	318
	Ubon Ratchathani	12
	Udon Thani	178
	U-Tapao	498
Malaysia	Kuala Lumpur	156
Singapore	Singapore	230

### 19. ท่าอากาศยานชุมพร

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	1,340

### 20. ท่าอากาศยานกระบี่

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	3,550
	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	3,681
	Chiang Mai	639
	Ko Samui	86
China	Chengdu	8
	Hefei	5
	Shanghai	8
Denmark	Copenhagen	20
Finland	Helsinki	20

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Malaysia	Kuala Lumpur	52
Norway	Oslo	25
Qatar	Doha	70
Singapore	Singapore	72
Sweden	Stockholm	21
UAE	Dubai	44

#### 21. ทำอากาศยานต้ง

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	3,732

#### 22. ทำอากาศยานนครศรีธรรมราช

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	7,706
	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	1,837
	Chiang Mai	71
	Udon Thani	24

#### 23. ทำอากาศยานนราธิวาส

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	580
	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	732

#### 24. ทำอากาศยานระนอง

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	1,314

## 25. ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	6,710
	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	1,476
	Chiang Mai	396
China	Chengdu	4
Malaysia	Kuala Lumpur	26

## 26. ท่าอากาศยานสมุย

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	6,883
	Chiang Mai	205
	Krabi	86
	Phuket	1,090
	U-Tapao	242
China	Chengdu	28
	Chongqing	6
Hong Kong	Hong Kong	263
Malaysia	Kuala Lumpur	161
Singapore	Singapore	656

## 27. ท่าอากาศยานอุตะเถา

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Chiang Mai	498
	Hat Yai	498
	Khon Kaen	38
	Ko Samui	242
	Phuket	528
	Udon Thani	240
China	Guiyang	34
	Haikou	53



Country	Airport	Frequency (Flight per year)
	Jinan	43
	Shijiazhuang	8
	Yunheng	9
Malaysia	Kuala Lumpur	85
Vietnam	Ho Chi Monh City	54

### 28. ท่าอากาศยานตราด

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	852

### 29. ท่าอากาศยานแม่สอด

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	1,488

### 30. ท่าอากาศยานหัวหิน

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Chiang Mai	84
	Udon Thani	70
Malaysia	Kuala Lumpur International Airport	28

### 31. ท่าอากาศยานสุโขทัย

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	1,084

### 32. ท่าอากาศยานพิษณุโลก

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	3,507

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

**ดัชนี HHI และ สายการบินที่ให้บริการแยกรายเส้นทางบินภายในประเทศ**

เส้นทาง	สายการบิน	ดัชนีHHI
BKK/DMK-HKT	Thai AirAsia Thai Vietjet Thai Lion Air Thai Airways International Thai Smile Airways Bangkok Airways Nok Air	17%
BKK/DMK-CNX	Thai AirAsia Thai Vietjet Nok Air Thai Lion Air Thai Smile Airways Bangkok Airways Thai Airways International	19%
BKK/DMK-CEI	Thai Vietjet Thai AirAsia Thai Lion Air Nok Air Thai Smile Airways Bangkok Airways	20%
BKK/DMK-KBV	Thai AirAsia Thai Vietjet Thai Lion Air Bangkok Airways Thai Airways International Thai Smile Airways Nok Air	20%
BKK/DMK-UTH	Nok Air Thai AirAsia Thai Lion Air Thai Smile Airways Thai Vietjet	21%
BKK/DMK-HDY	Thai AirAsia Thai Lion Air Nok Air Thai Smile Airways	23%

เส้นทาง	สายการบิน	ดัชนีHHI
	Thai Vietjet	
BKK/DMK-NST	Nok Air Thai AirAsia Thai Lion Air Thai Vietjet Thai Smile Airways	26%
BKK/DMK-UBP	Nok Air Thai Lion Air Thai AirAsia Thai Smile Airways Thai Vietjet	26%
BKK/DMK-KKC	Thai AirAsia Thai Smile Airways Thai Lion Air Thai Vietjet Nok Air	28%
BKK/DMK-URT	Thai AirAsia Thai Lion Air Nok Air Thai Smile Airways Thai Vietjet	29%
BKK/DMK-PHS	Thai AirAsia Nok Air Thai Lion Air	36%
BKK/DMK-TST	Thai AirAsia Thai Lion Air Nok Air	37%
BKK/DMK-NAW	Thai Smile Airways Nok Air	50%
BKK/DMK-CJM	Thai AirAsia Nok Air	50%
BKK/DMK-BFV	Thai AirAsia Nok Air	51%
CNX-NST	Thai Vietjet Thai Smile Airways	51%

เส้นทาง	สายการบิน	ดัชนีHHI
BKK/DMK-LPT	Nok Air Bangkok Airways	52%
BKK/DMK-UNN	Thai AirAsia Nok Air	54%
CNX-UTP	Thai AirAsia Thai Lion Air	60%
BKK/DMK-LOE	Thai AirAsia Nok Air Thai Smile Airways	60%
DMK-SNO	Nok Air Thai AirAsia	61%
HKT-UTP	Thai AirAsia Bangkok Airways	64%
CNX-HKT	Thai AirAsia Thai Smile Airways Bangkok Airways	67%
CNX-KBV	Thai AirAsia Bangkok Airways	75%
BKK/DMK-NNT	Thai AirAsia Thai Smile Airways Nok Air	78%
BKK/DMK-KOP	Thai AirAsia Thai Smile Airways	89%
CNX-KKC	Thai AirAsia Nok Air	99%
DMK-HGN	Nok Air	100%
DMK-MAQ	Nok Air	100%
BKK-TDX	Bangkok Airways	100%
BKK-THS	Bangkok Airways	100%
DMK-PRH	Nok Air	100%

เส้นทาง	สายการบิน	ดัชนีHHI
DMK-ROI	Thai AirAsia	100%
BKK-USM	Bangkok Airways	100%
CEI-HDY	Thai Vietjet	100%
CEI-HKT	Thai Vietjet	100%
CEI-UTH	Thai Vietjet	100%
CNX-HDY	Thai AirAsia	100%
CNX-HGN	Bangkok Airways	100%
CNX-HHQ	Thai AirAsia	100%
CNX-UBP	Nok Air	100%
CNX-URT	Thai AirAsia	100%
CNX-USM	Bangkok Airways	100%
CNX-UTH	Nok Air	100%
HDY-HKT	Bangkok Airways	100%
HDY-KKC	Thai AirAsia	100%
HDY-UBP	Nok Air	100%
HDY-UTH	Thai Lion Air	100%
HDY-UTP	Thai AirAsia	100%
HKT-KKC	Thai AirAsia	100%
HKT-USM	Bangkok Airways	100%
HKT-UTH	Thai AirAsia	100%
KBV-USM	Bangkok Airways	100%
KKC-UTP	Thai AirAsia	100%
NST-UTH	Thai Smile Airways	100%
HHQ-UTH	Thai AirAsia	100%
UTH-UTP	Thai AirAsia	100%
UTH-USM	Bangkok Airways	100%

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

รายชื่อผู้ถือใบอนุญาตประกอบกิจการค้าขายทางอากาศ ( Air Operator License – AOL)

ลำดับ	ชื่อผู้ได้รับใบอนุญาตฯ	ประเภทการประกอบกิจการ				สถานการณ์ประกอบกิจการ		หมายเหตุ	
		ประจำมีกำหนด		ไม่ประจำ	ไม่จำอื่นๆ	การทำงานทางอากาศ (พาณิชย์อื่น)	ประกอบกิจการ		ไม่ประกอบกิจการ
		ระหว่างประเทศ	ในประเทศ						
1	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	✓	✓	✓			✓		
2	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	✓	✓	✓			✓		
3	บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด	✓	✓	✓			✓		
4	บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	✓	✓	✓			✓		
5	บริษัท ไทยไลอ้อน เมนทารี จำกัด	✓	✓	✓			✓		
6	บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)	✓	✓	✓			✓		
7	บริษัท ไทยเวียดเจ็ท แอร์ จอยท์สต็อก จำกัด	✓	✓	✓			✓		
8	บริษัท ไทย เอ็กซ์เพรส แอร์ จำกัด (ขนส่งสินค้า)	✓	✓	✓				✓	ขอขยายระยะเวลาการทำการบินจริง
9	บริษัท นิวเจน แอร์เวย์ส จำกัด	✓	✓	✓				✓	อยู่ระหว่างการเสนอเพิกถอนใบอนุญาต



ลำดับ	ชื่อผู้ได้รับใบอนุญาตฯ	ประเภทการประกอบกิจการ				สถานการณ์ประกอบกิจการ		หมายเหตุ	
		ประจําที่มีกำหนด		ไม่ประจํา	ไม่จําอื่นๆ	การทำงานทางอากาศ (พาณิชย์อื่น)	ประกอบกิจการ		ไม่ประกอบกิจการ
		ระหว่างประเทศ	ในประเทศ						
10	บริษัท สายการบินนกสํู๊ต จํากัด	✓		✓			✓	ศาลมีคําสั่งพิทักษ์ทรัพย์เด็ดขาด	
11	บริษัท เค-ไมล์ แอร์ จํากัด	✓		✓		✓			
12	บริษัท ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ จํากัด	✓		✓		✓			
13	บริษัท เอเชีย แอทแลนติก แอร์ไลน์ส จํากัด	✓		✓			✓		
14	บริษัท ไทย อีสตาร์เจ็ท จํากัด	✓		✓			✓		
15	บริษัท สกายวิว แอร์เวย์ จํากัด	✓		✓			✓	ใบอนุญาตสิ้นอายุ	
16	บริษัท เจ็ทเอเชีย แอร์เวย์ จํากัด	✓		✓			✓	ใบอนุญาตเป็นอันใช้ไม่ได้	
17	บริษัท ซิตี้ แอร์เวย์ จํากัด	✓		✓			✓	ใบอนุญาตเป็นอันใช้ไม่ได้	
18	บริษัท กานตันนิธ เวิเอชั่น จํากัด		✓				✓	ใบอนุญาตสิ้นสุดระหว่างปี 2563	
19	บริษัท อาร์พีเอส ซิสเต็ม จํากัด		✓				✓	ใบอนุญาตสิ้นอายุ	
20	บริษัท แอร์ อินเตอร์ ทรานสปอร์ต จํากัด			✓			✓		

ลำดับ	ชื่อผู้ได้รับใบอนุญาตฯ	ประเภทการประกอบกิจการ				สถานการณ์ประกอบกิจการ		หมายเหตุ	
		ประจําที่มีกำหนด		ไม่ประจํา	ไม่จําอื่นๆ	การทำงานทางอากาศ (พาณิชย์อื่น)	ประกอบกิจการ		ไม่ประกอบกิจการ
		ระหว่างประเทศ	ในประเทศ						
21	บริษัท สยามแลนด์ ฟลายอิง จำกัด			✓			✓		
22	บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด			✓			✓		
23	บริษัท แอ็ดวานซ์ เอวิเอชั่น เจ็ท จำกัด			✓			✓		
24	บริษัท เอเชียแอร์โรสเปซเซอร์วิส จำกัด			✓			✓		
25	บริษัท ศรีราชา เอวิเอชั่น จำกัด			✓			✓		
26	บริษัท เอ็มเจ็ท จำกัด			✓			✓		
27	บริษัท วีไอพี เจ็ทส์ จำกัด			✓			✓		
28	บริษัท เอช เอส เอวิเอชั่น จำกัด			✓			✓		
29	บริษัท ไทย ฟลายอิง เซอร์วิส จำกัด			✓			✓		
30	บริษัท ไทย ซัมเมอร์ แอร์เวย์ จำกัด			✓				✓	

ลำดับ	ชื่อผู้ได้รับใบอนุญาตฯ	ประเภทการประกอบกิจการ				สถานการณ์ประกอบกิจการ		หมายเหตุ	
		ประจําที่มีกำหนด		ไม่ประจํา	ไม่จําอื่นๆ	การทำงานทางอากาศ (พาณิชย์อื่น)	ประกอบกิจการ		ไม่ประกอบกิจการ
		ระหว่างประเทศ	ในประเทศ						
31	บริษัท ทีเอสเอสพี แพล็ตฟอรม จำกัด			✓			✓ (รายใหม่)		
32	บริษัท แรบบิต วิงส์ แอร์เวย์ส จำกัด			✓			✓		
33	บริษัท กรุงเทพเฮลิคอปเตอร์ จำกัด			✓		✓			
34	บริษัท ไทยเอเวชั่น เซอร์วิส จำกัด			✓		✓			
35	บริษัท แอ็ดวานซ์ เอวิเอชั่น จำกัด			✓		✓			
36	บริษัท ยูไนเต็ด ออฟชอร์ เอวิเอชั่น จำกัด			✓		✓			
37	บริษัท เอสเอฟเอส เอวิเอชั่น จำกัด			✓		✓			
38	บริษัท วินเซอร์ ฟลายอิง จำกัด			✓			✓ (รายใหม่)		
39	บริษัท ฟลายอิง มีเดีย จำกัด				✓				
40	บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด				✓				

ลำดับ	ชื่อผู้ได้รับใบอนุญาตฯ	ประเภทการประกอบกิจการ				สถานการณ์ประกอบกิจการ		หมายเหตุ	
		ประจําที่มีกำหนด		ไม่ประจํา	ไม่จําอื่นๆ	การทำงานทางอากาศ (พาณิชย์อื่น)	ประกอบกิจการ		ไม่ประกอบกิจการ
		ระหว่างประเทศ	ในประเทศ						
41	บริษัท โซแลร์ เฮลิคค็อก เอวิเอชั่น เซอร์วิส จำกัด					✓	✓		
42	บริษัท ไทย สกาย แอ็ดแวนเจอร์ จำกัด					✓	✓		
43	บริษัท แอ็ก โกลบอล จำกัด					✓	✓		
44	บริษัท สยามยามาฮ่ามอเตอร์โรโบติกส์ จำกัด					✓	✓ (รายใหม่)		
45	บริษัท อวานติ แอร์ ชาร์เตอร์ จำกัด					✓	✓ (รายใหม่)		
46	บริษัท ดรอปโซน (ไทยแลนด์) จำกัด					✓	✓ (รายใหม่)		
47	บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น แอนด์ เทคโนโลยี จำกัด					✓	✓ (รายใหม่)		