

รายงาน

CAAT

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
The Civil Aviation Authority of Thailand

สภาวะอุตสาหกรรมการบิน

ของประเทศไทย พ.ศ. 2564



จัดทำโดย

กองเศรษฐกิจการบิน

ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

บทสรุปของผู้บริหาร



การขนส่งทางอากาศของไทย

ในปี 2564 การขนส่งทางอากาศของไทยยังคงได้รับผลกระทบอย่างต่อเนื่องจากปีที่ผ่านมาจากการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด - 19 ทั้งสายพันธุ์อัลฟา เบต้า เดลต้า และโอมิครอน ส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่อเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมการบิน

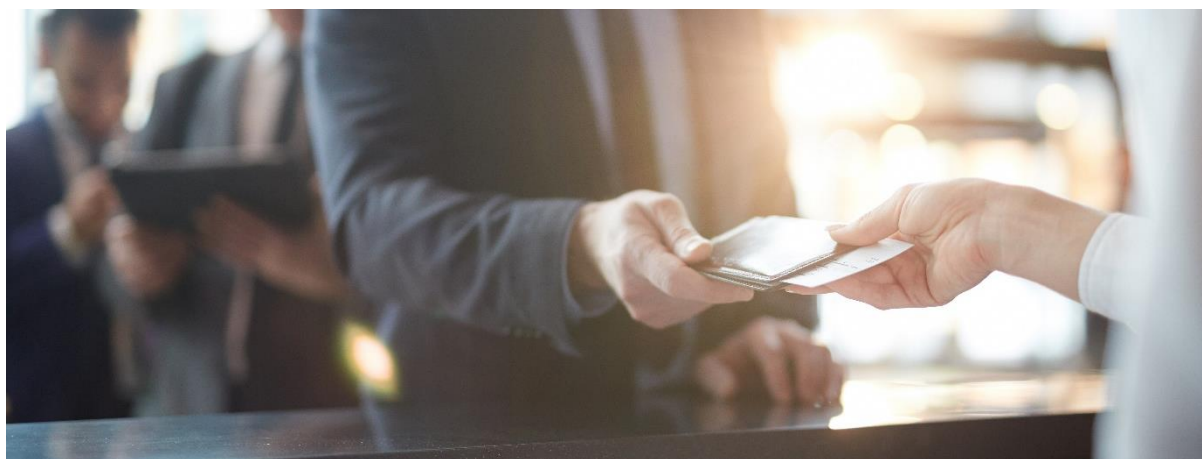
ตารางแสดงสถิติการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยปี 2564

การขนส่งทาง อากาศ	ผู้โดยสาร		เที่ยวบิน		สินค้า	
	ล้านคน	YOY	เที่ยว	YOY	ตัน	YOY
ทั้งหมด	20.92	↓ 64.1%	257,948	↓ 48.5%	1,161,929	↑ 21.7%
ระหว่างประเทศ	1.59	↓ 90.2%	71,484	↓ 46.6%	1,141,452	↑ 23.8%
ภายในประเทศ	19.33	↓ 4.0%	186,464	↓ 49.1%	20,476	↓ 36.4%

หมายเหตุ : % หมายถึงอัตราการเปลี่ยนแปลงเมื่อเทียบกับปี 2562

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

ภาพรวมของปีนี้มีจำนวนผู้โดยสารลดลงจากปีที่ผ่านมาถึงร้อยละ 64.1 เป็นจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศลดลงมากถึงร้อยละ 90.2 และภายในประเทศลดลงกว่าครึ่งคิดเป็นร้อยละ 54.0 ในส่วนของปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดลดลงร้อยละ 48.5 โดยเที่ยวบินระหว่างประเทศลดลงร้อยละ 46.6 และภายในประเทศลดลงร้อยละ 49.1 ซึ่งเป็นผลมาจากมาตรการจำกัดการเดินทางทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ทำให้การขนส่งทางอากาศต้องหยุดชะงักลงชั่วคราว อย่างไรก็ตามในช่วงปลายปีได้มีนโยบายการเปิดประเทศทำให้มีจำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสารระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นในช่วงนั้น ในส่วนของการขนส่งสินค้าทางอากาศซึ่งได้รับผลกระทบน้อยกว่าเที่ยวบินผู้โดยสาร เนื่องจากมีข้อจำกัดการเดินทางน้อยกว่าประกอบกับยังคงมีความต้องการในการขนส่งสินค้า โดยเฉพาะการส่งออกที่เพิ่มมากขึ้นของประเทศไทย ทำให้มีการฟื้นตัวกลับมาได้รวดเร็วกว่าการขนส่งผู้โดยสาร ดังนั้น จึงมีการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 21.7 เป็นการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 23.8 แต่ภายในประเทศกลับลดลงร้อยละ 36.4



ผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด - 19



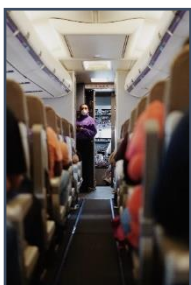
ผลกระทบจากการท่องเที่ยวของไทย

- นักท่องเที่ยวต่างชาติในครึ่งปีแรกมีจำนวนเฉลี่ย 6,742 คนต่อเดือน เนื่องจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ทำให้มีมาตรการจำกัดการเดินทางภายในประเทศ เมื่อมีการผ่อนปรนให้นักท่องเที่ยวต่างชาติสามารถเดินทางท่องเที่ยวได้ผ่านโครงการภูเก็ตแซนด์บ็อกซ์ และสมุยแซนด์บ็อกซ์ในช่วงเดือนกรกฎาคม 2564 ซึ่งประสบผลสำเร็จเป็นอย่างดีจนนำไปสู่การเปิดประเทศผ่านโครงการ Thailand Pass ด้วยระบบ Test and go ในเดือนพฤศจิกายน 2564 ส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวมีการฟื้นตัวมากขึ้นอย่างชัดเจน



ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ

- เศรษฐกิจไทยในปี 2564 มีการขยายตัวในช่วงร้อยละ 1.2 - 1.6 โดยเฉพาะครึ่งปีหลังที่เริ่มฟื้นตัวอย่างชัดเจนจากการเปิดประเทศรับนักท่องเที่ยวต่างชาติให้เดินทางเข้ามาในประเทศไทย การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด - 19 สายพันธุ์โอไมครอนที่ไม่รุนแรง การส่งออกสินค้าของไทยเพิ่มมากขึ้น และมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของภาครัฐ โดยหน่วยงานทางด้านเศรษฐกิจของไทยคาดการณ์ว่าในปี 2565 เศรษฐกิจของประเทศจะขยายตัวมากถึงร้อยละ 3.2 - 4.5



มาตรการบรรเทาผลกระทบจากการแพร่ระบาด

- เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดยังคงส่งผลกระทบต่อเนื่อง คณะกรรมการการบินพลเรือน (กบร.) ได้เห็นชอบมาตรการบรรเทาผลกระทบฯ ระยะที่ 3 สำหรับปี 2564 ในคราวประชุม กบร. ครั้งที่ 1/2564 เมื่อวันที่ 21 มกราคม 2564 ได้แก่ มาตรการด้านการลดค่าใช้จ่าย และมาตรการทางการเงิน นอกจากนี้ กพท. ยังได้มีการจัดทำมาตรการเพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการในการจัดสรรเวลาการบิน ผู้ประจำหน้าที่ และการขนส่งสินค้าภายในห้องโดยสารของผู้ดำเนินการเดินอากาศด้วย



การคาดการณ์การฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบิน

- กพท. ได้มีการคาดการณ์การฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบิน โดยมีสมมติฐานจากการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินโลก ปัจจัยทางเศรษฐกิจ นโยบายการเปิดประเทศและสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ในกลุ่มประเทศนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เป็นกลุ่มเป้าหมาย ทั้งนี้สามารถสรุปผลออกเป็น 3 กรณี ดังนี้
 - กรณี Best case ฟื้นตัว ปี 2566
 - กรณี Moderate case ฟื้นตัว ปี 2568
 - กรณี Worst case ฟื้นตัวหลัง ปี 2569

สารบัญ

บทสรุปของผู้บริหาร	1
1. สถานการณ์การประกอบกิจการในอุตสาหกรรมการบินของไทย	1
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
2. การขนส่งทางอากาศของไทย.....	13
2.1 สถิติการขนส่งทางอากาศ	13
2.1.1 ผู้โดยสาร.....	13
2.1.2 เที่ยวบิน	14
2.1.3 การขนส่งสินค้าทางอากาศ.....	15
2.1.4 การจัดอันดับท่าอากาศยาน.....	16
2.2 ส่วนแบ่งการตลาดของสายการบิน	17
2.2.1 เส้นทางบินระหว่างประเทศ	17
2.2.2 เส้นทางบินภายในประเทศ.....	19
2.3 สถานการณ์การแข่งขันและราคาค่าโดยสารเส้นทางบินภายในประเทศ	21
2.3.1 การแข่งขันของเส้นทางบินภายในประเทศ	21
2.3.2 ค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศ.....	22
3. ผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด - 19	25
3.1 ผลกระทบจากการท่องเที่ยวของไทย.....	25
3.1.1 สถิตินักท่องเที่ยวต่างชาติ.....	25

3.2 ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ	26
3.2.1 ภาพรวมของเศรษฐกิจไทย	26
3.2.2 ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของไทย	26
3.2.3 การคาดการณ์เศรษฐกิจ	27
3.3 มาตรการบรรเทาผลกระทบจากการแพร่ระบาด	28
3.3.1 มาตรการบรรเทาผลกระทบของสายการบินจากสถานการณ์การแพร่ระบาด ของไวรัสโควิด-19 ระยะที่ 3	28
3.3.2 มาตรการอื่นๆ ที่ กพท. ดำเนินการ	29
3.4 การคาดการณ์การฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบิน	30
3.4.1 กรณีการฟื้นตัวดี (Best case scenario)	31
3.4.2 กรณีการฟื้นตัวปกติ (Moderate case scenario)	31
3.4.3 กรณีการฟื้นตัวช้า (Worst case scenario)	32
ภาคผนวก 1.....	33
ดัชนี HHI และ สายการบินที่ให้บริการแยกสายเส้นทางบินภายในประเทศ	33
ภาคผนวก 2.....	38
ปริมาณเที่ยวบินแบบประจำมีกำหนดรายเส้นทางบินแยกสายท่าอากาศยานของประเทศไทยในปี 2562-38	
1. ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	38
2. ท่าอากาศยานดอนเมือง	41
3. ท่าอากาศยานเชียงใหม่	43
6. ท่าอากาศยานลำปาง	44
7. ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน	44
8. ท่าอากาศยานแพร่	44
9. ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	45
10. ท่าอากาศยานขอนแก่น	45
11. ท่าอากาศยานนครพนม	45
12. ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด	45
13. ท่าอากาศยานเลย	45
14. ท่าอากาศยานสกลนคร	46
15. ท่าอากาศยานอุดรธานี	46
17. ท่าอากาศยานภูเก็ต	47

18. ทำอากาศยานหาดใหญ่	48
19. ทำอากาศยานชุมพร	49
20. ทำอากาศยานกระบี่	49
21. ทำอากาศยานตรัง	49
22. ทำอากาศยานนครศรีธรรมราช	49
23. ทำอากาศยานนราธิวาส	50
24. ทำอากาศยานระนอง	50
25. ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี	50
26. ทำอากาศยานสมุย	50
27. ทำอากาศยานอุตะเภา	51
28. ทำอากาศยานตราด	51
29. ทำอากาศยานแม่สอด	51
30. ทำอากาศยานหัวหิน	51
31. ทำอากาศยานสุโขทัย	51
32. ทำอากาศยานพิษณุโลก	51
ภาคผนวก 3.....	52

สารบัญรูปภาพ

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) แบ่งตามน้ำหนักและวัตถุประสงค์	7
ภาพที่ 7	จำนวนผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยแยกรายประเทศที่ตั้ง.....	8
ภาพที่ 8	การออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ต่างๆในปี 2563-2564	12
ภาพที่ 9	สถิติจำนวนผู้โดยสารภาพรวม 10 ปี (ปี 2555 – 2564)	13
ภาพที่ 10	สถิติปริมาณเที่ยวบินภาพรวม 10 ปี (ปี 2555 – 2564)	14
ภาพที่ 11	สถิติปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศภาพรวม 10 ปี (ปี 2555 – 2564).....	15
ภาพที่ 12	ภาพรวมท่าอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินสูงสุด 15 อันดับและสัดส่วนการให้บริการ	16
ภาพที่ 13	ส่วนแบ่งทางการตลาดของสายการบินในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศในเส้นทางบินระหว่างประเทศ.....	17
ภาพที่ 14	ภาพรวมเส้นทางบินระหว่างประเทศที่มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ สูงสุด 10 อันดับ	18
ภาพที่ 15	ส่วนแบ่งทางการตลาดของสายการบินในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศในเส้นทางบินภายในประเทศ	19
ภาพที่ 16	ภาพรวมเส้นทางบินภายในประเทศที่มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ สูงสุด 10 อันดับ	20
ภาพที่ 17	เปรียบเทียบค่าโดยสารสูงสุดและค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรต่อที่นั่งของสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินที่ให้บริการต้นทุนต่ำซึ่งควบคุมค่าเพดานค่าโดยสารไว้ที่ 13 บาท และ 9.40 บาทตามลำดับ	23
ภาพที่ 18	เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยค่าโดยสารสูงสุดและค่าเฉลี่ยค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรต่อที่นั่งของสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินที่ให้บริการต้นทุนต่ำซึ่งควบคุมค่าเพดานค่าโดยสารไว้ที่ 13 บาท และ 9.40 บาท ตามลำดับ	24
ภาพที่ 19	จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาประเทศไทย ตั้งแต่เดือนมกราคม - ธันวาคม 2564.	25
ภาพที่ 20	แนวโน้มการขยายตัวของเศรษฐกิจในปี 2565 และ 2566	27
ภาพที่ 21	ประมาณการเศรษฐกิจไทย ปี 2564 และ 2565.....	28
ภาพที่ 22	ผลการคาดการณ์การฟื้นตัวจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ต่อการเดินทางทางอากาศ.....	30

สารบัญตาราง

ตารางที่ 1	สถิติใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินและใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะที่ได้รับอนุญาตและรับรอง อยู่ในกระบวนการได้รับอนุญาตและรับรอง และอยู่ในแผนได้รับอนุญาตและรับรอง สะสมจนปี 2564....	1
ตารางที่ 2	ผู้ให้บริการการเดินอากาศของไทยที่ได้รับใบรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	3
ตารางที่ 3	ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการตามพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 ตั้งแต่ปี 2535 - 2564.....	9
ตารางที่ 4	จำนวนใบรับรองโรงเรียนการบินและศูนย์ทดสอบภาษาผู้ประจำหน้าที่ ปี 2563-2564.....	10
ตารางที่ 5	โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่ได้รับการแต่งตั้งจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	11
ตารางที่ 6	ข้อมูลจำนวนเส้นทางบินภายในประเทศตามลักษณะการแข่งขันของตลาด.....	21
ตารางที่ 7	ผลการคาดการณ์กรณีฟื้นตัวดี.....	31
ตารางที่ 8	ผลการคาดการณ์กรณีฟื้นปกติ.....	31
ตารางที่ 9	ผลการคาดการณ์กรณีฟื้นตัวช้า.....	32

สถานการณ์

การประกอบกิจการ

ในอุตสาหกรรมการบินของไทย



1. สถานการณ์การประกอบกิจการในอุตสาหกรรมการบินของไทย

1.1 ผู้ดำเนินงานสนามบิน

ตารางที่ 1 สถิติใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินและใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะที่ได้รับอนุญาตและรับรอง อยู่ในกระบวนการได้รับอนุญาตและรับรอง และอยู่ในแผนได้รับอนุญาตและรับรอง สะสมจนปี 2564

ประเภทใบอนุญาตฯ และใบรับรองฯ	รวม
ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสาธารณะ	6
ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินส่วนบุคคล	114
ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ	36
ใบรับรองผู้จัดการสนามบินสาธารณะ	55

ที่มา : ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ในปี 2564 มีผู้ดำเนินงานสนามบินที่ได้รับใบอนุญาตและใบรับรอง อยู่ในกระบวนการได้รับอนุญาตและรับรอง และอยู่ในแผนได้รับอนุญาตและรับรอง มีจำนวนสะสมทั้งหมด 213 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 114 ใบ

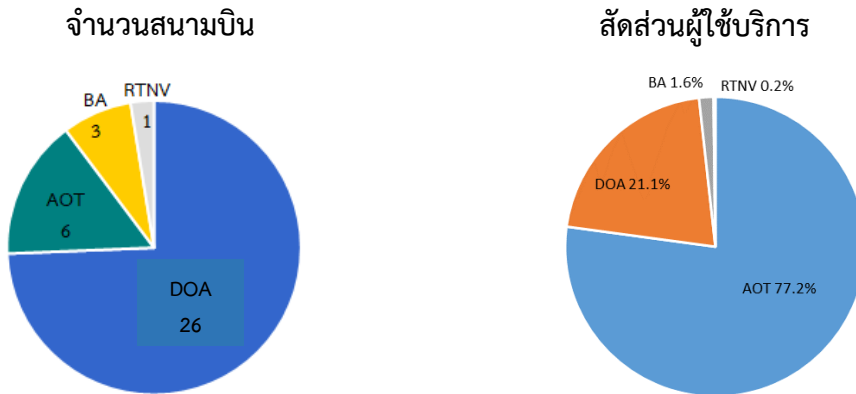
- ผู้ที่ได้รับอนุญาตแล้ว จำนวน 3 ใบ
 - สนามบินสำหรับอากาศยานปีกแข็ง (Surface-level for Aircraft) จำนวน 1 ใบ
 - สนามบินเฮลิคอปเตอร์นอกชายฝั่ง (Helideck) จำนวน 2 ใบ
- ผู้ที่อยู่ในกระบวนการได้รับอนุญาต 35 ใบ
 - สนามบินสำหรับอากาศยานปีกแข็ง (Surface-level for Aircraft) จำนวน 2 ใบ
 - สนามบินเฮลิคอปเตอร์ระดับพื้นผิว (Surface-level Heliport) จำนวน 2 ใบ
 - สนามบินเฮลิคอปเตอร์ยกระดับ (Elevated Heliport) จำนวน 12 ใบ
 - สนามบินเฮลิคอปเตอร์นอกชายฝั่ง (Helideck) จำนวน 11 ใบ
 - สนามบินเฮลิคอปเตอร์บนเรือ (Shipboard Heliport) จำนวน 8 ใบ
- ผู้ที่อยู่ในแผนการอนุญาต 76 ใบ
 - สนามบินสำหรับอากาศยานปีกแข็ง (Surface-level for Aircraft) จำนวน 31 ใบ
 - สนามบินเฮลิคอปเตอร์ระดับพื้นผิว (Surface-level Heliport) จำนวน 20 ใบ
 - สนามบินเฮลิคอปเตอร์ยกระดับ (Elevated Heliport) จำนวน 10 ใบ
 - สนามบินเฮลิคอปเตอร์นอกชายฝั่ง (Helideck) จำนวน 6 ใบ
 - สนามบินเฮลิคอปเตอร์บนเรือ (Shipboard Heliport) จำนวน 9 ใบ

1.1.3 ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ จำนวน 36 ใบ

- ผู้ที่ได้รับใบรับรองแล้ว จำนวน 6 ใบ
- ผู้ที่อยู่ในกระบวนการได้รับอนุญาต จำนวน 13 ใบ
- ผู้ที่อยู่ในแผนการรับรอง จำนวน 17 ใบ

1.1.4 ใบรับรองผู้จัดการสนามบินสาธารณะ จำนวน 55 ใบ

ภาพที่ 1 จำนวนสนามบินสาธารณะและสัดส่วนจำนวนผู้ใช้บริการแยกตามผู้ประกอบการสนามบินสาธารณะ



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

ประเทศไทยมีสนามบินที่ได้ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะมีจำนวนสะสมจนถึงปี 2564 ทั้งสิ้น 36 แห่ง แบ่งออกเป็นท่าอากาศยานในสังกัด

- | | | |
|---|----|------|
| • กรมท่าอากาศยาน (Department of Airports: DOA) | 26 | 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 |

ประเทศไทยมีจำนวนสนามบินสาธารณะทั้ง 36 แห่งนี้ โดยอยู่ในสังกัดกรมท่าอากาศยานมากที่สุด 28 สนามบิน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน 6 แห่ง บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวน 3 แห่ง และกองทัพเรือจำนวน 1 แห่ง ทั้งนี้มี 3 แห่ง ที่ไม่มีเที่ยวบินเชิงพาณิชย์ ให้บริการได้แก่ สนามบินปาย สนามบินเพชรบูรณ์ และสนามบินนครราชสีมา รองลงมา คือ สนามบินสังกัดกรมท่าอากาศยาน มีจำนวนผู้โดยสารคิดเป็นร้อยละ 21.1 ส่วนสนามบินสังกัด บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ร้อยละ 1.6 และสนามบินสังกัดกองทัพเรือ ร้อยละ 0.2

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
	ด้านบริการอนุสัญญามหาวิทยาลัยการบิน
กรมอนุสัญญามหาวิทยาลัย	ด้านบริการอนุสัญญามหาวิทยาลัยการบิน
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	ด้านบริการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	ด้านบริการข่าวสารการบิน

ที่มา : ฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

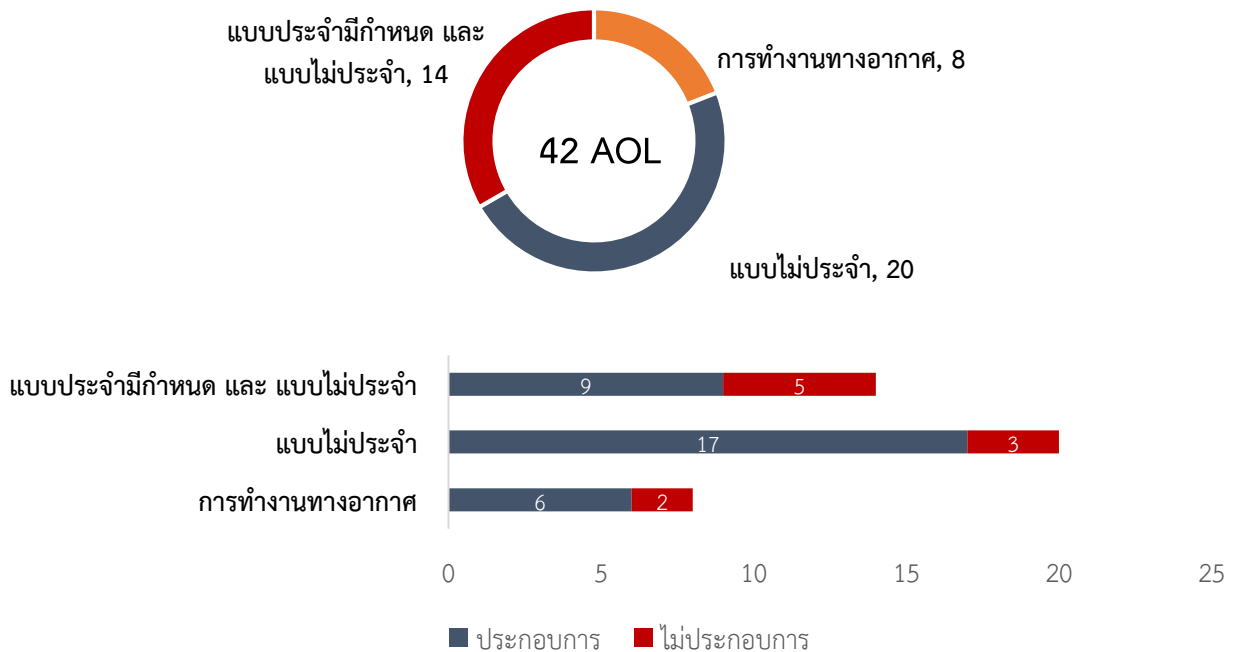
ผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศไทยมีทั้งหมด 6 ราย โดยแต่ละรายมีขีดความสามารถในการให้บริการ ดังนี้

- 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 ระบบช่วยการเดินอากาศ 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

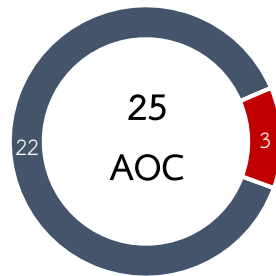
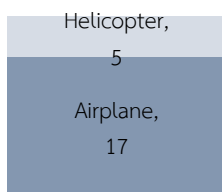
ในปี 2564 มีจำนวนผู้มีใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนจำนวน 42 ราย ลดลงจากปี 2563 จำนวน 6 ราย ประกอบด้วย 1. กลุ่มแบบประจำมีกำหนดและแบบไม่ประจำ ได้แก่ บริษัท สายการบินนกสกู๊ต จำกัด บริษัท สกายวิว แอร์เวย์ จำกัด บริษัท เจ็ทเอเชีย แอร์เวย์ จำกัด บริษัท ซีดี แอร์เวย์ จำกัด และ บริษัท กานต์นิธิ เอวิเอชั่น จำกัด และ 2. กลุ่มแบบไม่ประจำ ได้แก่ บริษัท กานต์นิธิ เอวิเอชั่น จำกัด ทั้งนี้ได้มีการออกใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนแบบการทำงานทางอากาศเพิ่มขึ้น 1 ใบให้แก่ บริษัท สกาย เอกซ์ทริม จำกัด อย่างไรก็ตามในปี 2564 พบว่า มีผู้ประกอบการในปี 2563 เพียง 32 ราย และไม่ประกอบการจำนวน 10 ราย ทั้งนี้สามารถแบ่งผู้ได้รับใบอนุญาตฯ ออกเป็น 3 ประเภท ดังนี้

- 1.3.1 การขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์แบบประจำมีกำหนดและแบบไม่ประจำ มีทั้งหมด 14 ราย โดยมีผู้ที่ยังประกอบการจำนวน 9 ราย และผู้ที่ไม่ประกอบการจำนวน 5 ราย
- 1.3.2 การขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์แบบไม่ประจำ มีทั้งหมด 20 ราย โดยมีผู้ที่ยังประกอบการจำนวน 17 ราย และผู้ที่ไม่ประกอบการจำนวน 3 ราย
- 1.3.3 การขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์แบบการทำงานทางอากาศ มีทั้งหมด 8 ราย โดยมีผู้ที่ยังประกอบการจำนวน 6 ราย และผู้ที่ไม่ประกอบการจำนวน 2 ราย

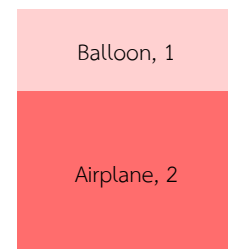
1.4 ผู้ดำเนินการเดินอากาศ

ภาพที่ 3 จำนวนผู้ประกอบการที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ

International & Domestic



Domestic



■ International & Domestic ■ Domestic

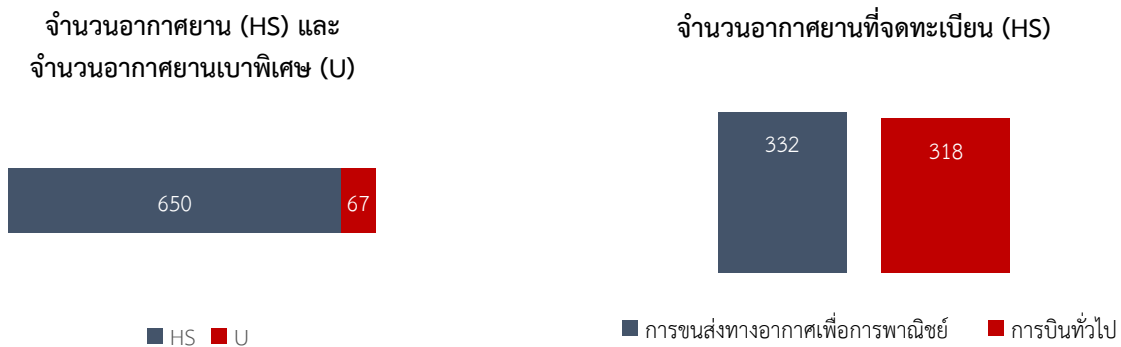
ที่มา : ฝ่ายมาตรฐานปฏิบัติการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

จำนวนผู้ประกอบการที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Air Operator Certificate: AOC) ในปี 2564 มีทั้งหมด 25 ราย โดยแบ่งออกเป็น

- 1.4.1 ผู้ประกอบการที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศให้บริการในเส้นทางระหว่างประเทศและภายในประเทศ จำนวน 22 ราย แบ่งเป็นการให้บริการโดยอากาศยานปีกแข็งจำนวน 17 ราย และเฮลิคอปเตอร์จำนวน 5 ราย
- 1.4.2 ผู้ประกอบการที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศให้บริการเฉพาะเส้นทางภายในประเทศ จำนวน 3 ราย แบ่งออกเป็นอากาศยานปีกแข็งจำนวน 2 ราย และบอลลูนจำนวน 1 ราย

1.5 อากาศยานที่จดทะเบียนในประเทศไทย

ภาพที่ 4 จำนวนอากาศยานจดทะเบียนด้วยเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS) และจำนวนอากาศยานเบาพิเศษ (U)

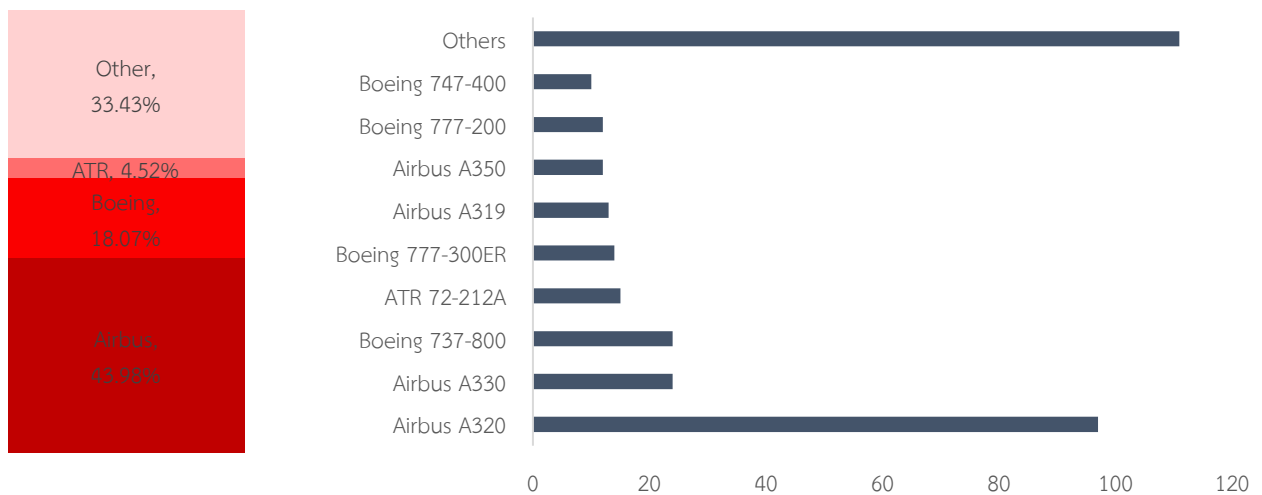


ที่มา : ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

อากาศยานที่จดทะเบียนและได้รับใบสำคัญสมควรเดินอากาศในปี 2564 แบ่งออกเป็นอากาศยานเบาพิเศษ (U) มีจำนวนทั้งสิ้น 67 ลำ และอากาศยานที่จดทะเบียนด้วยเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS) มีจำนวนทั้งสิ้น 650 ลำ

อากาศยานที่จดทะเบียนด้วยเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS) นี้ส่วนใหญ่เป็นอากาศยานเพื่อการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ 332 ลำ คิดเป็นร้อยละ 51.1 ของอากาศยานประเภทนี้ทั้งหมด ส่วนที่เหลือเป็นอากาศยานส่วนบุคคลจำนวน 318 ลำ คิดเป็นร้อยละ 48.9

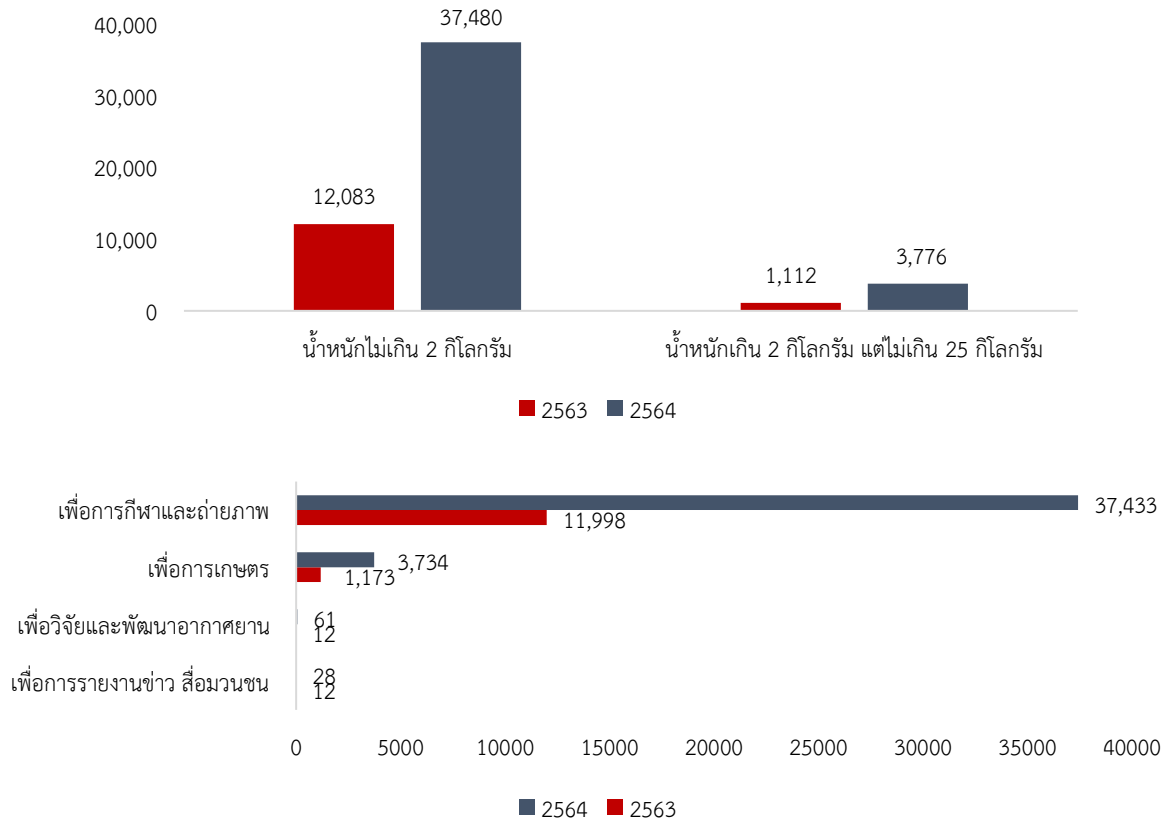
ภาพที่ 5 จำนวนและสัดส่วนอากาศยานเพื่อการพาณิชย์ที่จดทะเบียนเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS)



ที่มา : ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

อากาศยานเพื่อการพาณิชย์ที่จดทะเบียนเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS) และได้รับใบสำคัญสมควรเดินอากาศพบว่าส่วนใหญ่เป็นอากาศยานที่ผลิตโดยบริษัท แอร์บัส จำกัด และบริษัท โบอิง จำกัด เมื่อพิจารณาแบบอากาศยาน พบว่า สายการบินนิยมให้บริการด้วยอากาศยานแบบ A320 ที่ผลิตโดยบริษัท แอร์บัส จำกัด มากที่สุดหรือมีจำนวนทั้งสิ้น 97 ลำ คิดเป็นร้อยละ 29.2 รองลงมา ได้แก่ อากาศยานแบบ B737-800 ที่ผลิตโดย บริษัท โบอิง จำกัด และ A330 ที่ผลิตโดยบริษัท แอร์บัส จำกัด ที่มีจำนวนเท่ากันที่ 24 ลำ คิดเป็นร้อยละ 7.2

ภาพที่ 6 จำนวนการขึ้นทะเบียนผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (Drone) แบ่งตามน้ำหนักและวัตถุประสงค์



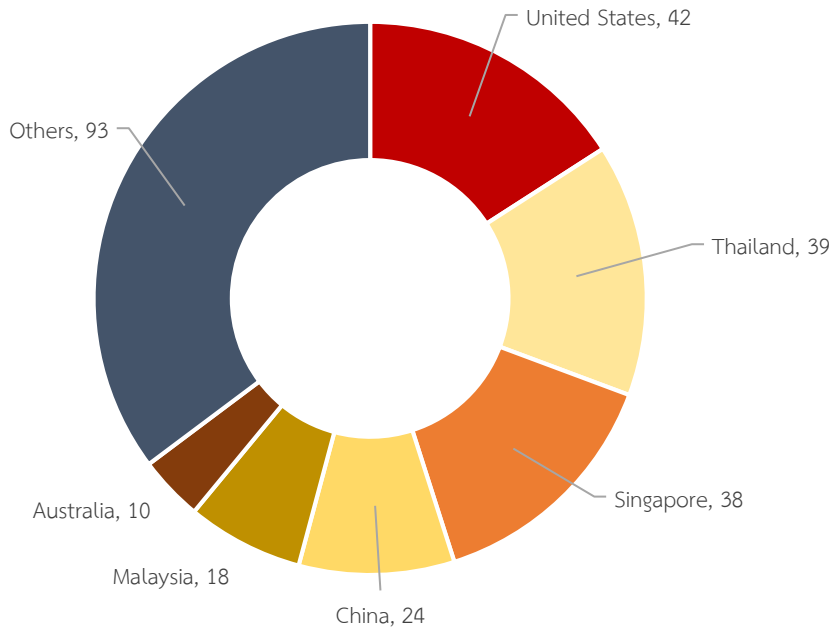
ที่มา : ฝ่ายพิธีการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ในปี 2564 มีผู้นำอากาศยานฯ มาขอขึ้นทะเบียนรวมสะสมทั้งสิ้น 41,256 ลำ เมื่อแบ่งตามน้ำหนักพบว่าส่วนใหญ่เป็นอากาศยานฯ ที่มีขนาดไม่เกิน 2 กิโลกรัม ที่มีสัดส่วนร้อยละ 90.8 ที่เหลือเป็นอากาศยานฯ ที่มีน้ำหนักเกิน 2 กิโลกรัม แต่ไม่เกิน 25 กิโลกรัม โดยมีวัตถุประสงค์ในการใช้อากาศยานฯ เพื่อการกีฬาและการถ่ายภาพมากที่สุด หรือคิดเป็นร้อยละ 90.7 โดยมีจำนวนผู้บังคับโดรนสะสมทั้งหมดจำนวน 28,933 คน

1.6 หน่วยซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul - MRO)

ผู้ประกอบการหน่วยซ่อมที่สามารถดำเนินการซ่อมบำรุงอากาศยานสัญชาติไทยจะต้องได้รับใบรับรองหน่วยซ่อม¹ จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ภาพที่ 7 จำนวนผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยแยกรายประเทศที่ตั้ง



ที่มา : ฝ่ายสมควรวินอากาศและวิศวกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2564

ในปี 2564 ผู้ประกอบการหน่วยซ่อมที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยให้การรับรองทั่วโลก มีจำนวนทั้งหมด 264 ราย ลดลงจากปีที่ผ่านมาจำนวน 5 ราย ประกอบอยู่ใน 41 ประเทศ โดยผู้ประกอบการส่วนใหญ่อยู่ในประเทศสหรัฐอเมริกาจำนวน 42 ราย หรือร้อยละ 15.9 รองลงมาเป็นผู้ประกอบการไทย 39 ราย และสิงคโปร์จำนวน 38 ราย คิดเป็นร้อยละ 14.8 และ 14.4 ตามลำดับ

¹ มาตรา 41/94 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 ระบุว่าห้ามมิให้ผู้ใดประกอบกิจการหน่วยซ่อม เว้นแต่จะได้รับใบรับรองหน่วยซ่อมจากผู้อำนวยความสะดวกการขอรับใบรับรองและการออกใบรับรองตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในข้อกำหนด และให้ผู้อำนวยความสะดวกกำหนดแบบอากาศยาน ส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน บริษัท หรือชิ้นส่วนอากาศยาน ที่หน่วยซ่อมมีสิทธิ์ทำการบำรุงรักษาไว้ในใบรับรองหน่วยซ่อมด้วย

1.7 ผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน (Original Equipment Manufacturer - OEM)

ผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานในประเทศไทยส่วนใหญ่ดำเนินการผลิตในชั้นที่ 2 (Tier 2) และชั้นที่ 3 (Tier 3)² ที่ต้องใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในการผลิต

ตารางที่ 3 ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการตามพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 ตั้งแต่ปี 2535 - 2564

ประเภท	จำนวน โรงงาน	เงินลงทุน (ล้านบาท)
การสร้าง ประกอบ ดัดแปลง ซ่อมแซม หรือเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศยาน หรือเรือโฮเวอร์คราฟท์	14	10,282.87
การทำชิ้นส่วนพิเศษหรืออุปกรณ์สำหรับอากาศยาน หรือเรือโฮเวอร์คราฟท์	18	4,177.56
Total	32	14,460.43

ที่มา : สถิติสะสมจำนวนโรงงานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการ ตาม พ.ร.บ. โรงงาน พ.ศ. 2535 กรมโรงงานอุตสาหกรรม

ผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการตามพระราชบัญญัติโรงงานมีจำนวนสะสมตั้งแต่ปี 2535 – 2564 ทั้งหมด 32 รายลดลง 1 รายเมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา มีเงินลงทุนสะสมจนถึงปี 2564 ทั้งหมด 14,460.43 ล้านบาท แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ ผู้ประกอบกิจการประเภทการสร้าง ประกอบ ดัดแปลง ซ่อมแซม หรือเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศยาน หรือเรือโฮเวอร์คราฟท์ จำนวน 14 ราย มีเงินลงทุนในการประกอบกิจการ 10,282.87 ล้านบาท และผู้ประกอบกิจการประเภทการทำชิ้นส่วนพิเศษหรืออุปกรณ์สำหรับอากาศยาน หรือเรือโฮเวอร์คราฟท์จำนวน 18 รายมีเงินลงทุนในกิจการ 4,177.56 ล้านบาท

² 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 จำนวนใบรับรองโรงเรียนการบินและศูนย์ทดสอบภาษาผู้ประจำหน้าที่ ปี 2563-2564

ประเภทใบรับรอง	ปี 2563 จำนวน (ใบ)	ปี 2564 จำนวน (ใบ)
สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน	16	15
สถาบันฝึกอบรมด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศ	1	1
สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน (นายช่างภาคพื้น)	1	3
ศูนย์ทดสอบภาษาผู้ประจำหน้าที่	4	4

ที่มา : ฝ่ายมาตรฐานผู้ประจำหน้าที่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ในปี 2564 มีสถาบันฝึกอบรมและศูนย์ทดสอบภาษาผู้ประจำหน้าที่ที่ได้รับการรับรองทั้งสิ้น 23 ใบรับรอง ดังนี้

- 1.8.1 ใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบินจำนวน 15 ใบรับรอง โดยในปี 2564 มีผู้ได้รับใบรับรองรายใหม่จำนวน 1 ราย ได้แก่ บริษัท ไฟลท์ เทรนนิง (ไทยแลนด์)
- 1.8.2 ใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศจำนวน 1 ใบรับรอง ได้แก่ สถาบันการบินพลเรือน
- 1.8.3 ใบรับรองสถาบันฝึกอบรมนายช่างภาคพื้นจำนวน 3 ใบรับรอง โดยในปี 2564 มีผู้ได้รับใบรับรองรายใหม่จำนวน 2 ราย ได้แก่ วิทยาลัยเทคนิคกลาง และวิทยาลัยเทคนิคสหัสขันธ์
- 1.8.4 ใบรับรองศูนย์ทดสอบทางภาษาผู้ประจำหน้าที่จำนวน 4 ใบรับรอง โดยสถาบันการบินพลเรือนยังคงเป็นเพียงแห่งเดียวที่ได้รับใบรับรองประเภทต่างๆ ครบทั้ง 4 ประเภท

1.9 โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลด้านเวชศาสตร์การบิน

ในปี 2564 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 27 มกราคม 2564

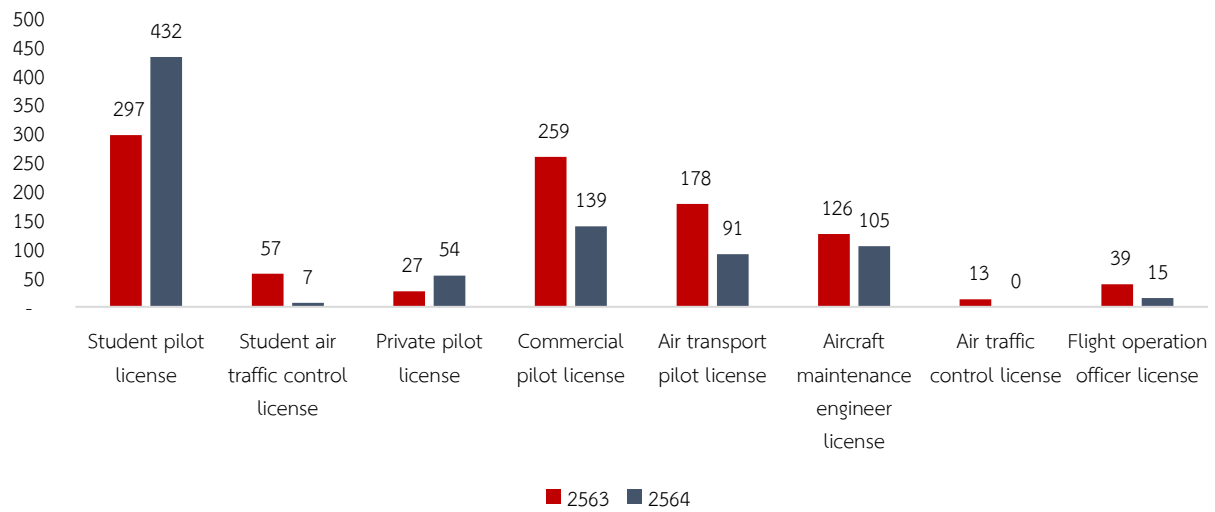
ศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือน (Aeromedical Center – AMC) เป็นโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่ได้รับการแต่งตั้งจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในการให้บริการตรวจเพื่อออกหรือต่ออายุใบสำคัญแพทย์ชั้น 1-4 ซึ่งในปี 2564 มีจำนวนโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนจำนวน 3 แห่ง ได้แก่ สถาบันเวชศาสตร์การบิน กองทัพอากาศ ศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนกรุงเทพ โรงพยาบาลกรุงเทพ และโรงพยาบาลสมิติเวช ศรีนครินทร์

สถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือน (Aeromedical Office – AMO) เป็นโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่ได้รับการแต่งตั้งจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในการให้บริการตรวจเพื่อต่ออายุใบสำคัญแพทย์ทำการตรวจเพื่อออกใบสำคัญแพทย์ชั้น 1-4 แต่สามารถทำการตรวจเพื่อออกใบสำคัญแพทย์ได้เฉพาะชั้น 2 และ 4 มีจำนวน 5 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลบำรุงราษฎร์ โรงพยาบาลเวชธานี โรงพยาบาลอภากรเกียรติวงศ์ โรงพยาบาลกรุงเทพ เชียงใหม่ และโรงพยาบาลพญาไท 2 โดยโรงพยาบาลกรุงเทพ เชียงใหม่ และโรงพยาบาลพญาไท 2 เป็นรายใหม่ที่ได้รับการแต่งตั้งในปี 2564

สำหรับนายแพทย์ผู้ตรวจและนายแพทย์ผู้ตรวจอาวุโสที่ได้รับการแต่งตั้งจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีทั้งหมด 42 คน แบ่งออกเป็นนายแพทย์ผู้ตรวจ 23 คน และนายแพทย์ผู้ตรวจอาวุโส 19 คน

1.10 ผู้ประจำหน้าที่ด้านการบิน

ภาพที่ 8 การออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ต่างๆในปี 2563-2564



ที่มา : ฝ่ายมาตรฐานผู้ประจำหน้าที่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2564

ในปี 2564 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีการออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ประเภทต่างๆ ทั้งหมด 843 ใบ ลดลงจากปีที่ผ่านมาจำนวน 153 ใบ โดยใบอนุญาตศิษย์พนักงานควบคุมจราจรทางอากาศ (Student air traffic control license, SATC) ใบอนุญาตนักบินพาณิชย์ตรี (Commercial pilot license, CPL) ใบอนุญาตนักบินพาณิชย์เอก (Air transport pilot license, ATPL) ใบอนุญาตนายช่างภาคพื้นดิน (Aircraft maintenance engineer license, AML) ใบอนุญาตพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศ (Air traffic control license, ATC) และใบอนุญาตพนักงานอำนวยการบิน (Flight operation officer license, FOO) มีจำนวนลดลง ยกเว้นใบอนุญาตนักบินศิษย์การบิน (Student pilot license, SPL) และใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคล (Private pilot license, PPL) ที่มีจำนวนการออกใบอนุญาตเพิ่มขึ้น

การขนส่งทางอากาศ

ของไทย

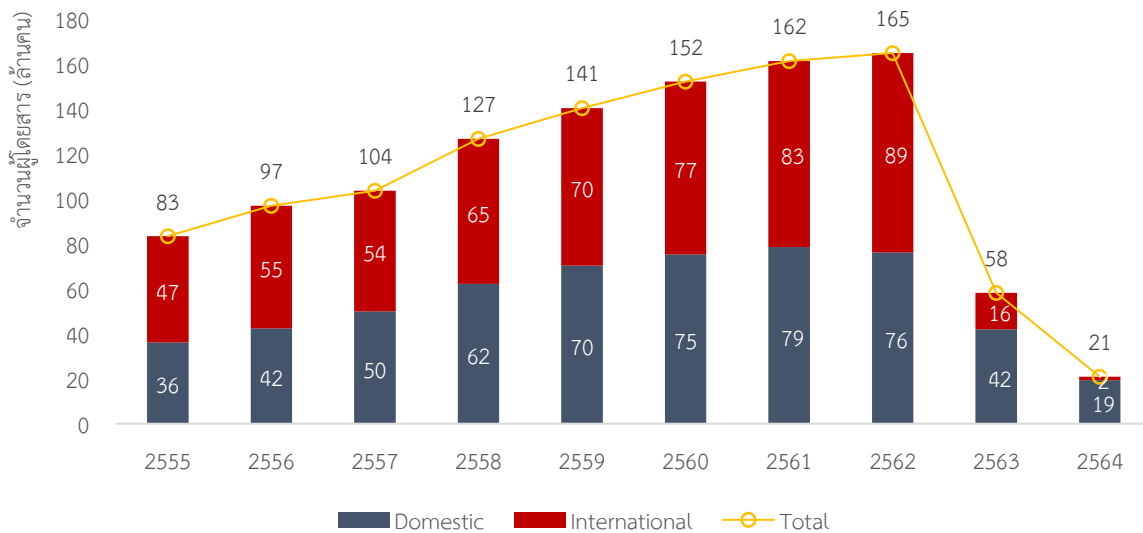


2. การขนส่งทางอากาศของไทย

2.1 สถิติการขนส่งทางอากาศ

2.1.1 ผู้โดยสาร

ภาพที่ 9 สถิติจำนวนผู้โดยสารภาพรวม 10 ปี (ปี 2555 – 2564)

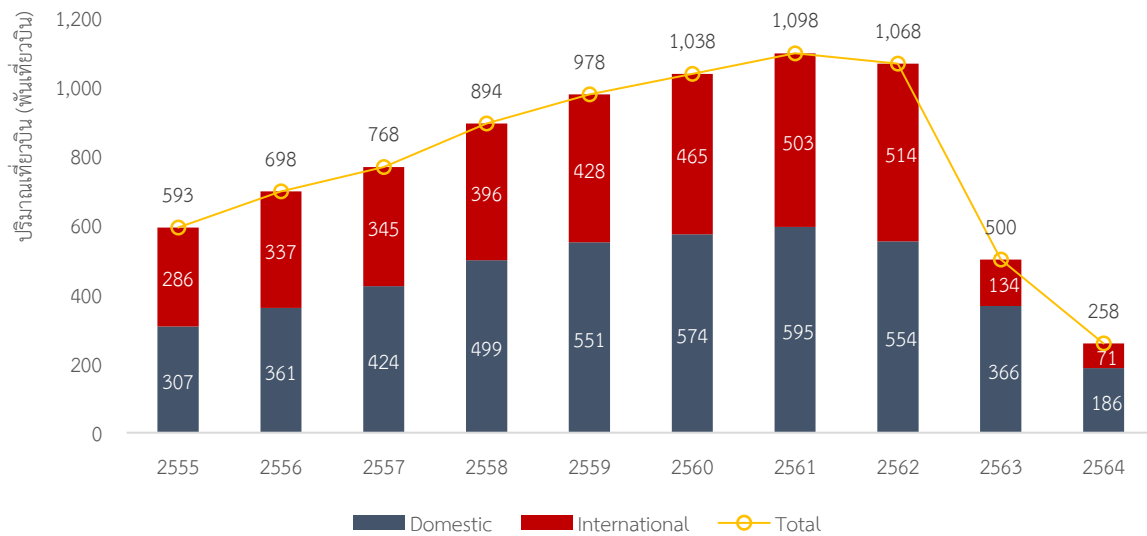


ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ,กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน

จากภาพสถิติจำนวนผู้โดยสารภาพรวมทั่วประเทศในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา (ปี 2555-2564) พบว่า ในสถานการณ์ปกติปี 2555-2562 จำนวนผู้โดยสารภาพรวมมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ย (Compound Annual Growth Rate: CAGR) ร้อยละ 10.24 ต่อปี แบ่งเป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 9.43 ต่อปี และผู้โดยสารภายในประเทศเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 11.23 ต่อปี ในปี 2563 ได้เกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ต่อเนื่องมาจนถึงปี 2564 โดยได้เกิดการแพร่ระบาดของไวรัสทั้งสายพันธุ์อัลฟา เบต้า เดลต้า และโอไมครอน ส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่อเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมการบินทั้งของไทยและทั่วโลก ทำให้การขนส่งทางอากาศต้องหยุดชะงักลงชั่วคราว ถึงแม้ว่าจะเริ่มมีการคิดค้นวัคซีนได้และมีจำนวนผู้ได้รับวัคซีนมากขึ้นก็ตาม จากสถานการณ์ดังกล่าวทำให้จำนวนผู้โดยสารภาพรวมลดลงมากที่สุดในรอบสิบปีของอุตสาหกรรมการบินของไทย โดยมีจำนวนผู้โดยสารเพียง 20.92 ล้านคน ลดลงจากปีก่อนถึงร้อยละ 64.1 แบ่งเป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ 1.59 ล้านคน ลดลงร้อยละ 90.2 และผู้โดยสารภายในประเทศ 19.33 ล้านคน ลดลงร้อยละ 54.0 จากปีที่ผ่านมา และเมื่อพิจารณาสัดส่วนจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศและระหว่างประเทศ พบว่า สัดส่วนผู้โดยสารภายในประเทศเป็นร้อยละ 92.4 ขณะที่ผู้โดยสารระหว่างประเทศมีเพียงร้อยละ 7.6 เท่านั้น

2.1.2 เที่ยวบิน

ภาพที่ 10 สถิติปริมาณเที่ยวบินภาพรวม 10 ปี (ปี 2555 – 2564)

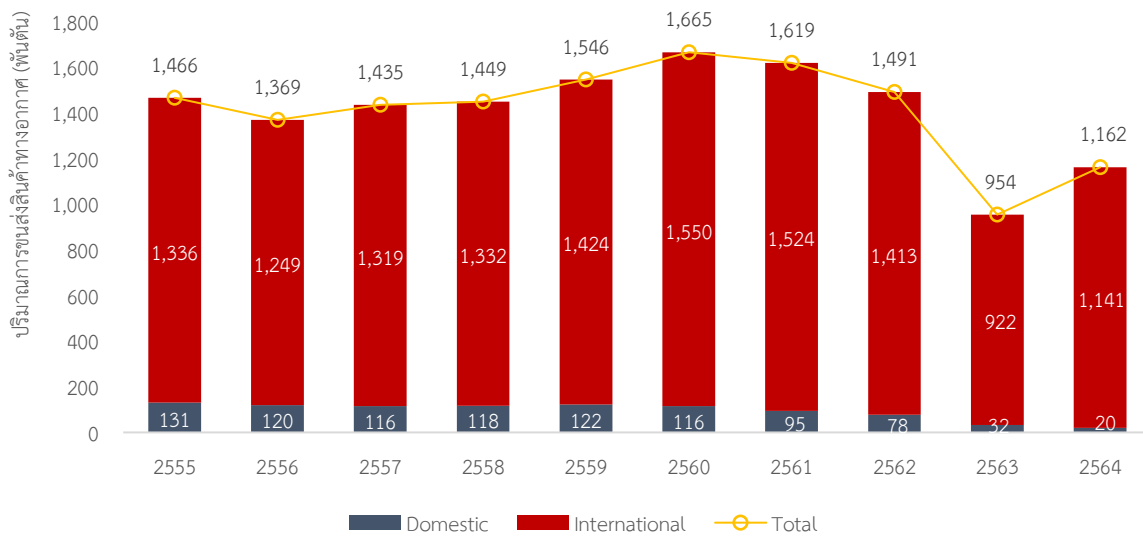


ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ,กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน

สถิติการเติบโตของปริมาณเที่ยวบินภาพรวมของประเทศไทยในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา (ปี 2555 – 2564) พบว่า ในปี 2555 – 2562 เที่ยวบินมีอัตราการเติบโตเฉลี่ย(CAGR) ร้อยละ 8.75 ต่อปี โดยแบ่งเป็นการเติบโตของเที่ยวบินระหว่างประเทศร้อยละ 8.73 ต่อปี และเที่ยวบินภายในประเทศร้อยละ 8.78 ต่อปี สอดคล้องกับการเติบโตของจำนวนผู้โดยสาร อย่างไรก็ตาม จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ในปี 2563 ที่ต่อเนื่องมายังปี 2564 ทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องออกมาตรการจำกัดการเดินทางทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ส่งผลให้มีปริมาณเที่ยวบินลดลงเหลือเพียง 257,948 เที่ยวบิน ลดลงจากปีที่ผ่านมา คิดเป็นร้อยละ 48.5 แบ่งเป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศจำนวน 71,484 เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 46.6 และเที่ยวบินภายในประเทศมีจำนวน 186,464 เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 49.1 โดยในช่วงไตรมาสที่ 3-4 ของปีที่รัฐบาลได้เริ่มดำเนินมาตรการเปิดประเทศและในแต่ละจังหวัดลดมาตรการจำกัดการเดินทาง อีกทั้งนโยบายการเปิดประเทศของประเทศต่างๆ ทั่วโลกทำให้เที่ยวบินระหว่างประเทศและเที่ยวบินภายในประเทศมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นต่อเนื่องไปจนถึงปี 2565

2.1.3 การขนส่งสินค้าทางอากาศ

ภาพที่ 11 สถิติปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศภาพรวม 10 ปี (ปี 2555 – 2564)

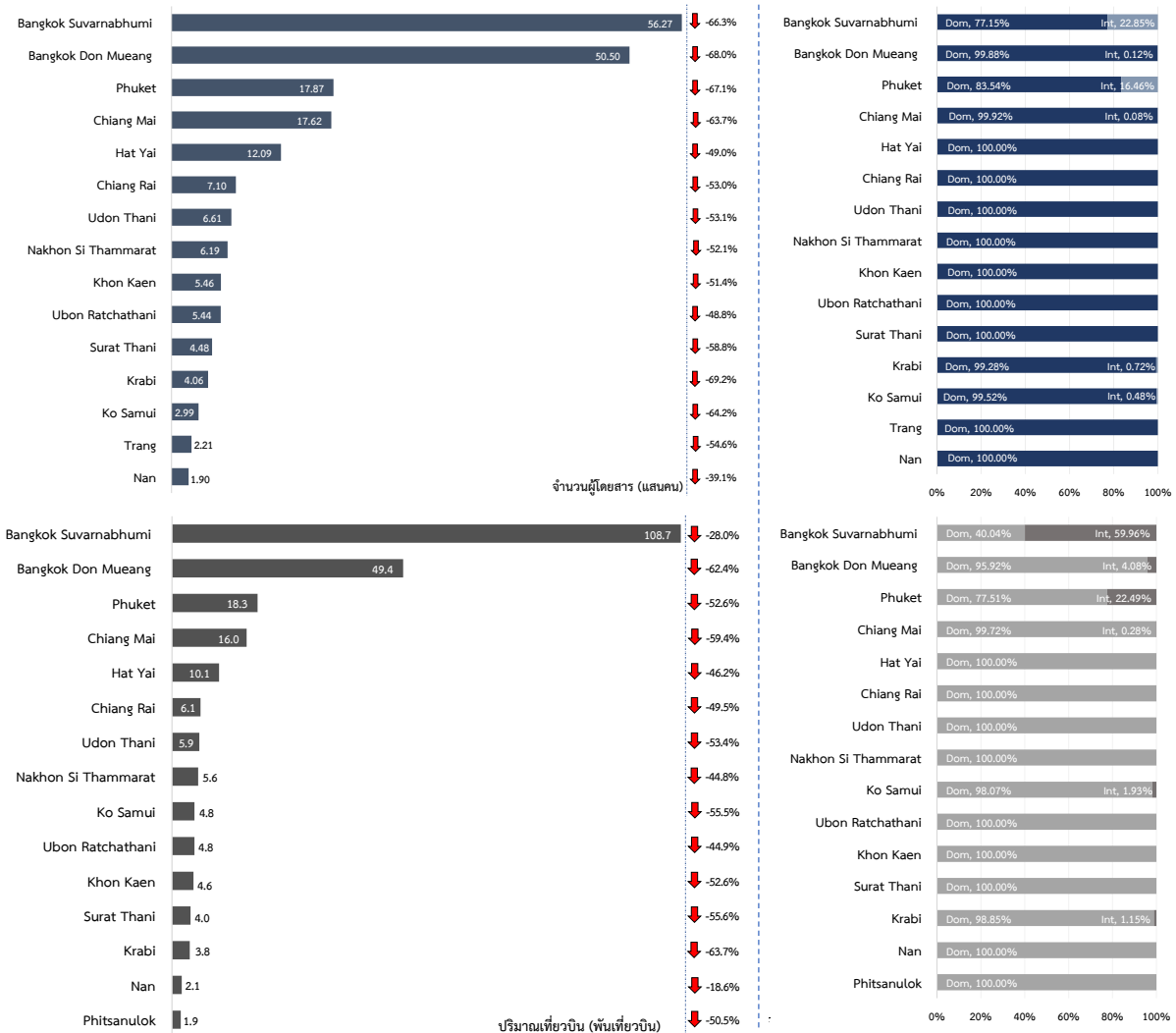


ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ,กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน

ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา (ปี 2555 – 2564) พบว่า การเติบโตของการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศไทยมีความผันผวน โดยในสถานการณ์ปกติปี 2555 – 2562 มีอัตราการเติบโตของปริมาณการขนส่งสินค้าเฉลี่ย (CAGR) ร้อยละ 0.24 ต่อปี โดยในปี 2564 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศมีจำนวน 1,161,929 ตัน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 21.7 ซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศมีจำนวน 1,141,452 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 23.8 อย่างไรก็ตามพบว่าปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศมีจำนวน 20,476 ตัน ลดลงร้อยละ 36.4 จากปีที่ผ่านมา ทั้งนี้การลดลงของปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศเป็นผลจากการลดลงของเที่ยวบินที่ให้บริการส่งผลให้ผู้ให้บริการเลือกใช้การขนส่งในรูปแบบอื่นแทน อย่างไรก็ตาม พบว่าปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางอากาศยังมีความต้องการอยู่เป็นจำนวนมากในตลาดโลกและมีข้อจำกัดในการทำการบินน้อยกว่าการขนส่งผู้โดยสาร ดังนั้นจึงสามารถฟื้นตัวได้เร็วกว่าการขนส่งผู้โดยสาร

2.1.4 การจัดอันดับท่าอากาศยาน

ภาพที่ 12 ภาพรวมท่าอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินสูงสุด 15 อันดับและสัดส่วนการให้บริการ



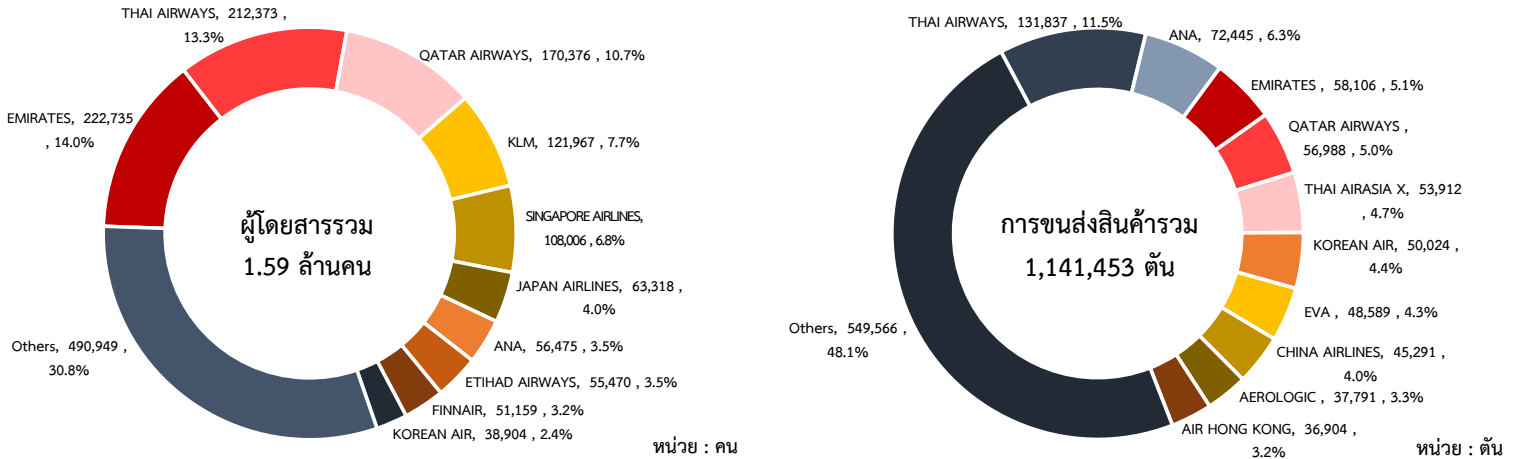
รวมเฉพาะประเทศไทยยกเว้นกรุงเทพมหานคร

เมื่อพิจารณาท่าอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินมากที่สุด 10 อันดับแรก พบว่าในปี 2564 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินรวมมากที่สุด โดยมีจำนวนผู้โดยสาร 5.63 ล้านคน ลดลงจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 66.3 และมีปริมาณเที่ยวบิน 108,684 เที่ยวบิน ลดลงจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 28.0 รองลงมา ได้แก่ ท่าอากาศยานดอนเมือง จากสถิติพบว่า ท่าอากาศยานที่มีสัดส่วนการเดินทางระหว่างประเทศมาก ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานกระบี่ ท่าอากาศยานสมุย จะเป็นท่าอากาศยานที่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ต่อเนื่องจากปี 2563 มากกว่าท่าอากาศยานที่มีการเดินทางภายในประเทศเป็นหลัก เช่น ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย ท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชและท่าอากาศยานขอนแก่น เป็นต้น เนื่องจากการเดินทางภายในประเทศอุปสงค์ของการเดินทางเดิมอยู่แล้ว ส่งผลให้มีจำนวนผู้โดยสารฟื้นตัวเร็วกว่าท่าอากาศยานที่ให้บริการผู้โดยสารระหว่างประเทศเป็นหลัก

2.2 ส่วนแบ่งการตลาดของสายการบิน

2.2.1 เส้นทางบินระหว่างประเทศ

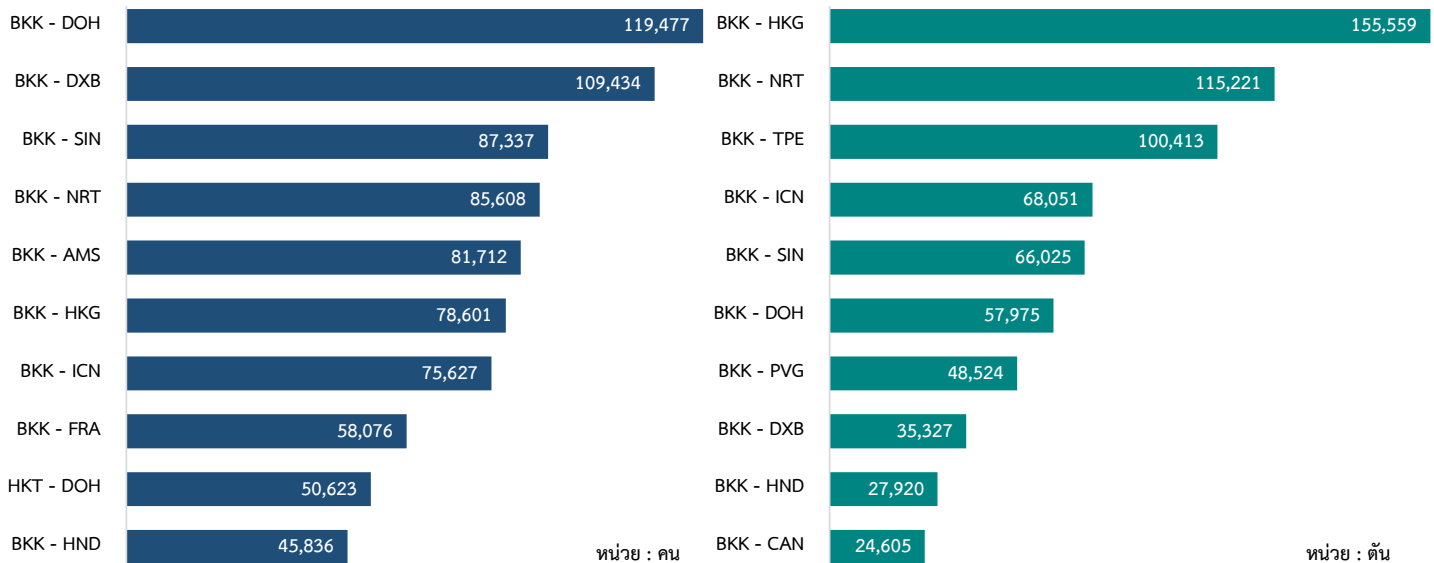
ภาพที่ 13 ส่วนแบ่งทางการตลาดของสายการบินในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศในเส้นทางบินระหว่างประเทศ



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

การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ต่อเนื่องจากปี 2563 ส่งผลให้มีจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศลดลงอย่างมีนัยสำคัญ อย่างไรก็ตามจำนวนผู้ที่ได้รับวัคซีนก็มีจำนวนมากขึ้นโดยแต่ละประเทศมีนโยบายในการเปิดประเทศที่แตกต่างกันออกไปสำหรับประเทศไทยได้เริ่มมีการเปิดประเทศผ่านโครงการภูเก็ตแซนด์บ็อกซ์และสมุยพลัสในเดือนกรกฎาคมต่อมาได้มีเปิดประเทศอย่างเต็มรูปแบบในเดือนพฤศจิกายนทำให้มีจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง ในช่วงไตรมาสที่ 3-4 โดยสายการบินที่มีการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศมากที่สุด ได้แก่ สายการบินเอมิเรตส์มีการขนส่งผู้โดยสารจำนวน 222,735 คน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 14.0 รองลงมา ได้แก่ การบินไทยมีการขนส่งผู้โดยสารจำนวน 212,373 คน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.3 และสายการบินกาตาร์แอร์เวย์มีการขนส่งผู้โดยสารจำนวน 170,376 คน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10.7 เมื่อพิจารณาปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ พบว่า การบินไทยมีการขนส่งสินค้าทางอากาศมากที่สุดจำนวน 131,837 ตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 11.5 รองลงมา ได้แก่ สายการบินอลนิปปอนแอร์เวย์มีการขนส่งสินค้าทางอากาศจำนวน 72,445 ตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.3 และสายการบินเอมิเรตส์ที่มีการขนส่งสินค้าทางอากาศจำนวน 58,106 ตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 5.1

ภาพที่ 14 ภาพรวมเส้นทางบินระหว่างประเทศที่มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศสูงสุด 10 อันดับ

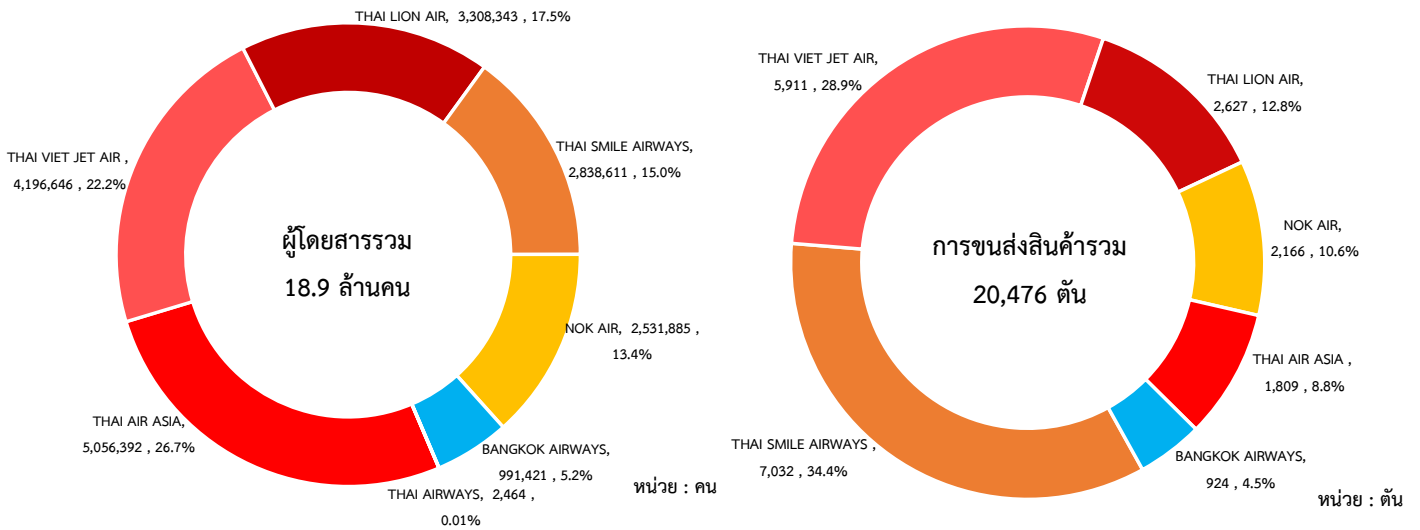


ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ,กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตตะเภ และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน

จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศแยกตามเส้นทางบิน 10 อันดับแรกของปี 2564 พบว่า เส้นทางบิน กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) – โดฮา มีจำนวนผู้โดยสารรวมมากที่สุดจำนวน 119,477 คน รองลงมา ได้แก่ เส้นทางบิน กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) – ดูไบ มีผู้โดยสารจำนวน 109,434 คน และ เส้นทางบิน กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) – สิงคโปร์ มีผู้โดยสารจำนวน 87,337 คน สำหรับปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศแยกตามเส้นทางบิน 10 อันดับแรกของปี 2564 พบว่าเส้นทางบิน กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) – ฮองกง มีการขนส่งสินค้ามากที่สุดจำนวน 155,559 ตัน รองลงมา ได้แก่ เส้นทางบิน กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) – นริตะ มีการขนส่งสินค้าจำนวน 115,221 ตัน และเส้นทางบิน กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) – ไทเป มีการขนส่งสินค้าจำนวน 100,413 ตัน

2.2.2 เส้นทางบินภายในประเทศ

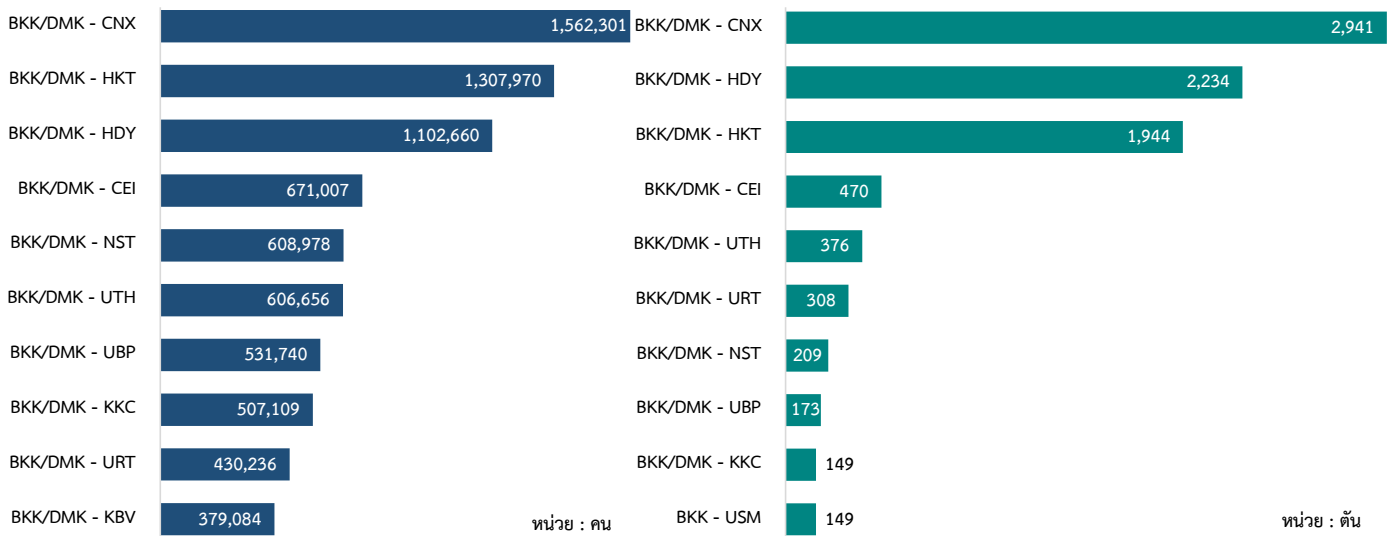
ภาพที่ 15 ส่วนแบ่งทางการตลาดของสายการบินในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศในเส้นทางบินภายในประเทศ



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

สายการบินสัญชาติไทยที่มีการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินภายในประเทศมากที่สุด ได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชียมีการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศจำนวน 5.06 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 26.7 รองลงมา ได้แก่ สายการบินไทยเวียตเจ็ทแอร์ที่มีการขนส่งผู้โดยสารจำนวน 4.20 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 22.2 และสายการบินไทยไลอ้อนแอร์ที่มีการขนส่งผู้โดยสารจำนวน 3.31 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 17.5 เมื่อพิจารณาปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศ พบว่า สายการบินไทยสมายล์แอร์เวย์ มีการขนส่งสินค้าทางอากาศมากที่สุดจำนวน 7,032 ตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 34.4 รองลงมา ได้แก่ สายการบินไทยเวียตเจ็ทแอร์ที่มีการขนส่งสินค้าทางอากาศจำนวน 5,911 ตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 28.9 และสายการบินไทยไลอ้อนแอร์ที่มีการขนส่งสินค้าทางอากาศจำนวน 2,627 ตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 12.8

ภาพที่ 16 ภาพรวมเส้นทางบินภายในประเทศที่มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศสูงสุด 10 อันดับ



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

จำนวนผู้โดยสารภายในประเทศแยกตามเส้นทางบิน 10 อันดับแรกของปี 2564 พบว่า เส้นทางบิน กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิและดอนเมือง) – เชียงใหม่ มีจำนวนผู้โดยสารรวมมากที่สุดจำนวน 1.56 ล้านคน รองลงมา ได้แก่ เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิและดอนเมือง) – ภูเก็ต มีผู้โดยสารจำนวน 1.31 ล้านคน และ เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิและดอนเมือง) – หาดใหญ่ มีผู้โดยสารจำนวน 1.10 ล้านคน สำหรับ ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศแยกตามเส้นทางบิน 10 อันดับแรกของปี 2564 พบว่า เส้นทางบิน กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิและดอนเมือง) – เชียงใหม่ มีจำนวนการขนส่งสินค้ามากที่สุดจำนวน 2,941 ตัน รองลงมา ได้แก่ เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิและดอนเมือง) – หาดใหญ่ มีการขนส่งสินค้าจำนวน 2,234 ตัน และเส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิและดอนเมือง) – ภูเก็ต มีการขนส่งสินค้าจำนวน 1,944 ตัน

2.3 สถานการณ์การแข่งขันและราคาค่าโดยสารเส้นทางบินภายในประเทศ

2.3.1 การแข่งขันของเส้นทางบินภายในประเทศ

การวิเคราะห์ระดับการแข่งขันของตลาดสายการบินเส้นทางบินภายในประเทศแยกรายเส้นทาง โดยใช้ดัชนีการชี้วัดการกระจุกตัวของตลาด (Herfindahl-Hirschman index: HHI) ที่คำนวณจากจำนวนผู้โดยสารรายสายการบินของทุกเส้นทางบิน มีหลักเกณฑ์การพิจารณาค่าดัชนี HHI³ และผลการศึกษา มีดังนี้

ตารางที่ 6 ข้อมูลจำนวนเส้นทางบินภายในประเทศตามลักษณะการแข่งขันของตลาด

ลักษณะการแข่งขัน	HHI	จำนวนเส้นทางบิน
ตลาดแข่งขันสมบูรณ์	0%	0
ตลาดกึ่งแข่งขันกึ่งผูกขาด	1%-50%	16
ตลาดผู้ขายน้อยราย	51%-80%	10
ตลาดผู้ขายน้อยรายและตลาดที่มีการผูกขาด	81%-100%	32
รวม		58

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

ในปี 2564 ประเทศไทยมีเส้นทางบินภายในประเทศแบบประจำมีกำหนดทั้งหมด 56 เส้นทางบิน จากผลการคำนวณดัชนี HHI ตามสายการบินที่ให้บริการแยกรายเส้นทางบินภายในประเทศ ปรากฏถึงภาคผนวก ทั้งนี้สามารถแบ่งกลุ่มของเส้นทางบินออกตามลักษณะการแข่งขันของตลาดโดยใช้ดัชนี HHI ดังนี้

- **ตลาดแข่งขันสมบูรณ์** ไม่พบเส้นทางบินที่มีการแข่งขันสมบูรณ์
- **ตลาดกึ่งแข่งขันกึ่งผูกขาด** เส้นทางบินที่ผู้ประกอบการสายการบินในตลาดกึ่งแข่งขันกึ่งผูกขาดมีจำนวน 16 เส้นทางบิน โดยจะเป็นเส้นทางบินที่มีผู้ประกอบการสายการบินให้บริการจำนวนมาก และเป็นเส้นทางบินหลักที่มีผู้โดยสารจำนวนมาก ส่งผลให้ผู้ประกอบการสายการบินแต่ละรายมีส่วนแบ่งตลาดที่ไม่สูงมาก เช่น กรุงเทพฯ – ภูเก็ต และ กรุงเทพฯ – เชียงใหม่ เป็นต้น ซึ่งเส้นทางบินที่อยู่ในกลุ่มนี้ส่วนใหญ่จะเป็นเส้นทางบินในสายหลัก (มีผู้ใช้บริการมากกว่า 1 ล้านคนขึ้นไปต่อปี)
- **ตลาดผู้ขายน้อยราย** เส้นทางบินที่ผู้ประกอบการสายการบินในตลาดผู้ขายน้อยรายมีจำนวน 10 เส้นทางบิน ซึ่งเป็นเส้นทางบินที่มีผู้ประกอบการสายการบินทำการบินมากกว่า 1 รายแต่ไม่เกิน 3 ราย เช่น กรุงเทพฯ – เลย์ กรุงเทพฯ – สกลนคร และ กรุงเทพฯ – น่าน เป็นต้น ซึ่งเส้นทางบินที่อยู่ในกลุ่มนี้ส่วนใหญ่เป็นเส้นทางสายรอง (ผู้ใช้บริการมากกว่า 1 แสนคนแต่ไม่ถึง 1 ล้านคนต่อปี)⁴ ซึ่งถูกจำกัดด้วยขีดความสามารถของการเพิ่มเที่ยวบินของสนามบินในประเทศไทยโดยเฉพาะในสนามบินหลัก ส่งผลให้สายการบินไม่สามารถเพิ่มความถี่และความจุในเส้นทางนั้น เนื่องจากเมื่อสายการบินได้รับการจัดสรรเวลาการบินแล้วมักจะนำเวลาที่ได้รับจัดสรรนั้นไปใช้กับเส้นทางบินที่มีความต้องการในการเดินทางที่สูงมากกว่า

³ Airport council international (ACI)

⁴ ประกาศ กพท. หลักเกณฑ์การจัดสรรเส้นทางบินกับผู้ใช้รับใบอนุญาต 2560

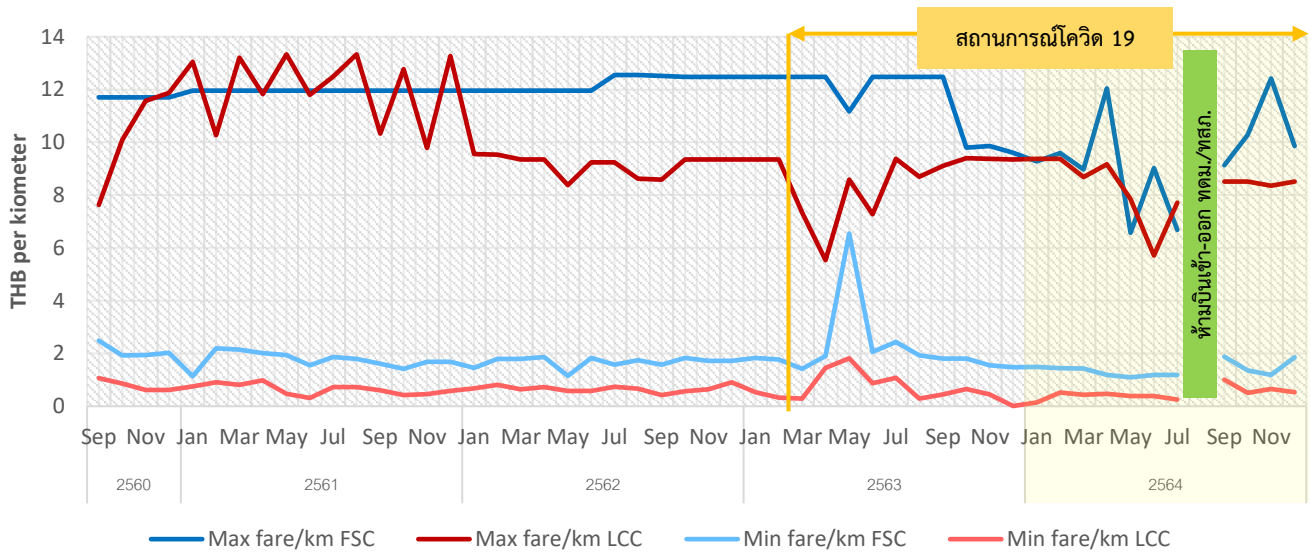
- ตลาดผู้ขายน้อยรายและตลาดที่มีการผูกขาด เส้นทางบินที่ผู้ประกอบการสายการบินในตลาดผู้ขายน้อยรายและตลาดที่มีการผูกขาด มีจำนวน 30 เส้นทางบิน เช่น กรุงเทพฯ – แม่สอด กรุงเทพฯ – สมุย และ รวมถึงเส้นทางบินข้ามภาค เช่น เชียงใหม่ – หัวหิน เป็นต้น รวมถึงเส้นทางบินที่เกิดจากมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของโควิด-19 (ฉบับที่ 3) โดยในประกาศดังกล่าว ห้ามบินรับส่งผู้โดยสารในพื้นที่ควบคุมสูงสุดและเข้มงวด หรือ พื้นที่สีแดงอย่างเป็นทางการตั้งแต่วันที่ 21 กรกฎาคม 2564 เป็นต้นไป จนกว่าสถานการณ์จะสิ้นสุดหรือมีประกาศอื่นต่อไป เช่น อุตะเภา พัทยา – อุบลราชธานี และ อุตะเภา พัทยา – ตรัง เนื่องจาก โดยปัจจัยที่ทำให้เกิดการแข่งขันน้อยรายหรือการผูกขาดเนื่องจากเป็นเส้นทางบินย่อย (มีผู้โดยสารน้อยกว่า 1 แสนคนต่อปีและจำกัดจำนวนสายการบินที่ทำการบินได้ไม่เกิน 3 สายการบิน) ซึ่งสายการบินจำเป็นต้องทำการบินตามประกาศของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่องหลักเกณฑ์การจัดสรรเส้นทางบินให้กับผู้ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการการค้าในการเดินอากาศ พ.ศ. 2560 ที่กำหนดให้สายการบินที่ขอจัดสรรเส้นทางบินภายในประเทศในเส้นทางบินหลักและเส้นทางบินรองจะต้องทำการบินในเส้นทางย่อยด้วย ทำให้สายการบินเลือกเส้นทางบินใหม่ที่ยังไม่มีสายการบินใดทำการบินเพื่อหลีกเลี่ยงการแข่งขันในเส้นทางบินนั้น หรือมีเส้นทางบินที่มีข้อจำกัดต่อการทำการบิน เช่น เส้นทางบินเข้าและออกเกาะสมุย เนื่องจากสนามบินสมุยมีข้อจำกัดทางด้านทางวิ่ง ทำให้ต้องจำกัดขนาดของอากาศยานในการทำการขึ้นลงบนทางวิ่ง โดยอากาศยานขนาดใหญ่ที่สุดที่สามารถทำการบินได้ในปัจจุบัน คือ อากาศยานแบบ A319 ซึ่งเป็นแบบอากาศยานที่สายการบินไม่นิยมใช้ และมีเพียงสายการบินบางกอกแอร์เวย์สแห่งเดียวที่มีอากาศยานแบบนี้ในฝูงบิน ทำให้ในปัจจุบันมีเพียงสายการบินเดียวที่ทำการบินได้แม้จะมีปริมาณความต้องการในการเดินทางมากก็ตาม

2.3.2 ค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศ

ธุรกิจการบินของไทยและทั่วโลกในปี 2564 ยังคงประสบวิกฤตเนื่องจากสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 โดยเส้นทางภายในประเทศของประเทศไทยได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ที่มีความรุนแรงมากขึ้นโดยมีผลกระทบต่อเมืองมาตั้งแต่ปลายเดือนธันวาคม 2563 จนถึงเดือนกุมภาพันธ์ 2564 จากคลัสเตอร์จังหวัดสมุทรสงคราม และจังหวัดชลบุรี และต่อเนืองด้วยคลัสเตอร์สถานบันเทิงตั้งแต่ต้นเดือนเมษายน 2564 เป็นต้นมา ทำให้ความต้องการเดินทางของประชาชนลดลงอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้สายการบินมีการลดจำนวนเที่ยวบินให้สอดคล้องกับจำนวนผู้โดยสาร ประกอบกับช่วงปลายเดือนกรกฎาคม 2564 ภาครัฐจำเป็นต้องมีมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 โดยจำกัดการเดินทางเข้าหรือออกพื้นที่ที่มีการแพร่ระบาดในระดับวิกฤต สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจึงได้ออกประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง แนวปฏิบัติสำหรับผู้ดำเนินการสนามบินและผู้ดำเนินการเดินอากาศในเส้นทางบินภายในประเทศในระหว่างสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 กำหนดว่า “ห้ามสายการบินทำการบินรับส่งผู้โดยสาร เข้าหรือออกพื้นที่ที่กำหนดเป็นพื้นที่ควบคุมสูงสุดและเข้มงวด ตั้งแต่วันที่ 21 กรกฎาคม พ.ศ. 2564 เป็นต้นไป จนกว่าสถานการณ์ดังกล่าวจะสิ้นสุดไปหรือมีประกาศอื่นใดเพิ่มเติม” ซึ่งกรุงเทพฯ และสมุทรปราการ อยู่ในพื้นที่ควบคุมสูงสุดและเข้มงวด ทำให้สายการบินไม่สามารถทำการบิน ณ สนามบินดอนเมือง และสนามบินสุวรรณภูมิตั้งแต่วันที่ประกาศดังกล่าวกำหนด จนถึงวันที่ 31 สิงหาคม 2564 จึงส่งผลต่อจำนวนเส้นทางภายในประเทศที่สายการบินให้บริการในปี 2564 ลดลงเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะ

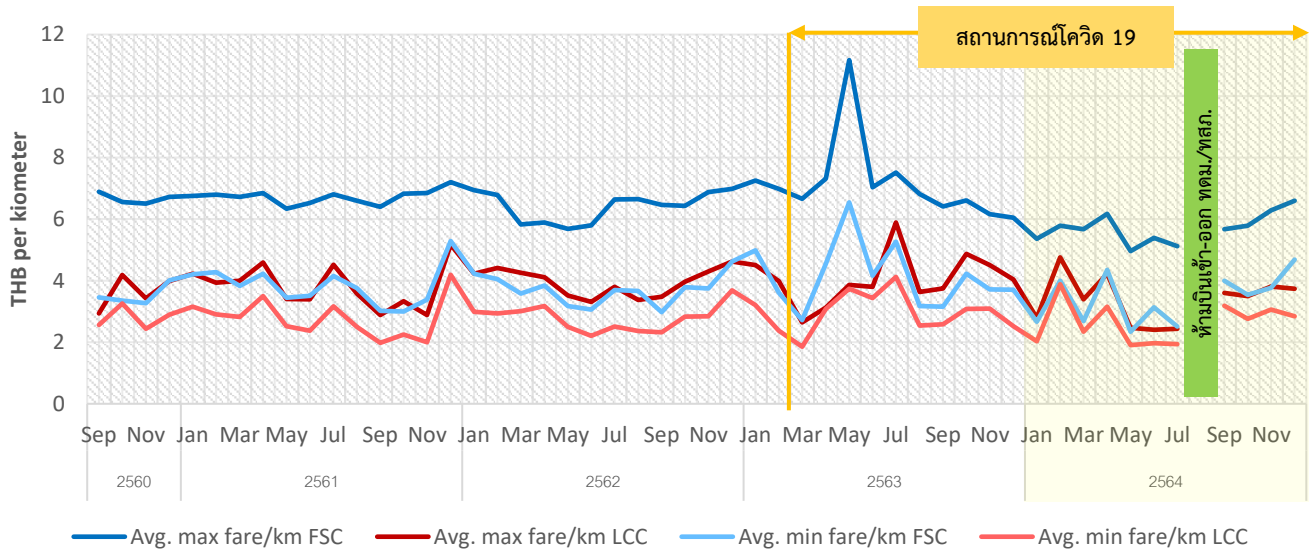
ในไตรมาส 3/2564 จนกระทั่งช่วงปลายไตรมาส 4/2565 สถานการณ์การระบาดของโรคดังกล่าวมีแนวโน้มที่ดีขึ้น อีกทั้งประชาชนได้รับวัคซีนอย่างทั่วถึงมากขึ้น ประกอบกับรัฐบาลมีมาตรการการเปิดประเทศในวันที่ 1 พฤศจิกายน 2564 ทำให้สายการบินเริ่มกลับมาให้บริการ โดยเพิ่มเที่ยวบินและเพิ่มเส้นทางบินเพื่อรองรับความต้องการการเดินทางของผู้โดยสารที่เพิ่มสูงขึ้น จึงส่งผลต่อจำนวนเส้นทางภายในประเทศที่สายการบินให้บริการในไตรมาส 4/2564 มีจำนวนเพิ่มสูงขึ้น อย่างไรก็ตาม บางเส้นทางยังคงไม่เปิดให้บริการเนื่องจากสถานการณ์การระบาดนี้

ภาพที่ 17 เปรียบเทียบค่าโดยสารสูงสุดและค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรต่อที่นั่งของสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินที่ให้บริการต้นทุนต่ำซึ่งควบคุมค่าเพดานค่าโดยสารไว้ที่ 13 บาท และ 9.40 บาท ตามลำดับ



ที่มา : กองกำกับนโยบายและมาตรฐานทางเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
หมายเหตุ: FSC = สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ, LCC = สายการบินที่ให้บริการต้นทุนต่ำ

ภาพที่ 18 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยค่าโดยสารสูงสุดและค่าเฉลี่ยค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรต่อที่นั่งของสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินที่ให้บริการต้นทุนต่ำซึ่งควบคุมค่าเพดานค่าโดยสารไว้ที่ 13 บาท และ 9.40 บาท ตามลำดับ



ที่มา : กองอัตราค่าบริการ ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
 หมายเหตุ: FSC = สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ, LCC = สายการบินที่ให้บริการต้นทุนต่ำ

จากการติดตามตรวจสอบข้อมูลค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศในปี 2564 สำหรับเส้นทางที่มีระยะทางบินเกินกว่า 300 กิโลเมตร ซึ่งส่วนใหญ่มีการแข่งขันระหว่างสายการบิน โดยแบ่งเป็นค่าโดยสารสำหรับเส้นทางที่ให้บริการเต็มรูปแบบ (Full Service) ซึ่งสายการบินสามารถกำหนดค่าโดยสารชั้นประหยัดได้ไม่เกิน 13 บาทต่อกิโลเมตร และเส้นทางที่ให้บริการแบบต้นทุนต่ำ (Low Cost) ซึ่งสายการบินสามารถกำหนดค่าโดยสารชั้นประหยัดได้ไม่เกิน 9.40 บาทต่อกิโลเมตร พบว่า

เมื่อพิจารณาค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรสำหรับเส้นทางที่ให้บริการเต็มรูปแบบและบริการแบบต้นทุนต่ำ ตามภาพที่ 17 จะเห็นได้ว่า ค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรของบริการเต็มรูปแบบและบริการต้นทุนต่ำในปี 2564 ปรับลดลงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับปี 2563 ซึ่งสอดคล้องกับค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรของบริการแบบเต็มรูปแบบซึ่งมีแนวโน้มลดลงจากปี 2563 เช่นเดียวกัน ส่วนค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรของบริการต้นทุนต่ำมีการปรับตัวสูงขึ้นเล็กน้อยเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา

เมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยของค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรและค่าเฉลี่ยของค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรสำหรับเส้นทางที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบและบริการแบบต้นทุนต่ำ ตามภาพที่ 18 จะเห็นได้ว่า ทั้งค่าเฉลี่ยค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรและค่าเฉลี่ยของค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรสำหรับบริการทุกรูปแบบมีทิศทางปรับลดลงทั้งหมด

ดังนั้น ในภาพรวมค่าโดยสารของปี 2564 มีทิศทางปรับตัวลดลงจากปีที่ผ่านมา ทั้งนี้ คาดว่าเป็นผลมาจากสถานการณ์การระบาดของเชื้อไวรัสโควิด 19 ซึ่งทำให้ปริมาณความต้องการเดินทางยังไม่กลับเข้าสู่ภาวะปกติ การดำเนินกลยุทธ์ด้านราคาของสายการบินจึงจำเป็นต้องมีการกำหนดราคาเพื่อดึงดูดผู้ใช้บริการ และรักษาความสามารถทางการแข่งขันของสายการบินให้ได้มากที่สุด



ผลกระทบจาก
สถานการณ์การแพร่ระบาดของ
ไวรัสโคโรนา-19

3. ผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด - 19

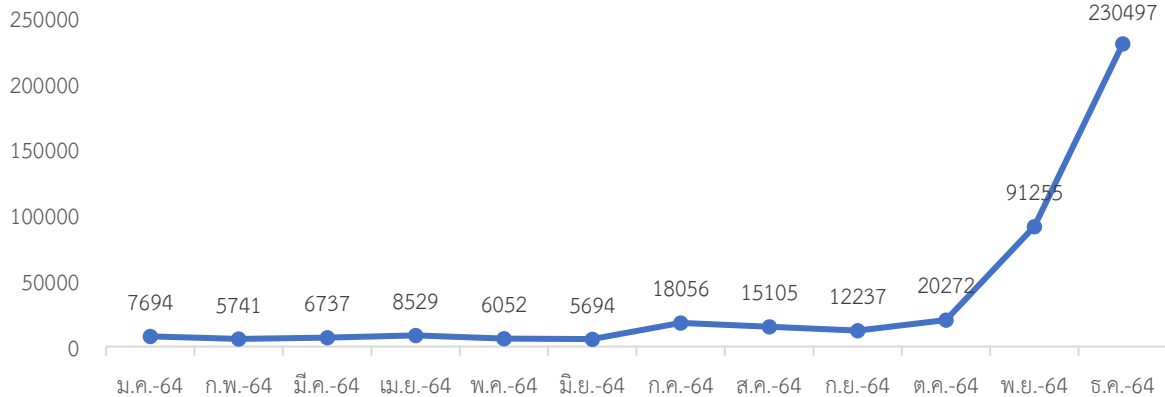
อุตสาหกรรมการบินเป็นอุตสาหกรรมที่ได้รับผลกระทบจากสภาพแวดล้อมภายนอกอย่างต่อเนื่อง โดยมีปัจจัยสำคัญในปี 2564 ที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน ดังนี้

3.1 ผลกระทบจากการท่องเที่ยวของไทย

ภาพรวมการท่องเที่ยวของประเทศไทยใน 10 เดือนแรกยังไม่มีฟื้นตัวที่ชัดเจน โดยมีปัจจัยหลักจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 สายพันธุ์เดลต้า ที่มีผู้เสียชีวิตในอัตราที่สูง อีกทั้งยังมีอัตราการฉีดวัคซีนของประชาชนภายในประเทศที่ยังไม่สูงมากนัก และมาตรการจำกัดการเดินทางเพื่อควบคุมการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ภายในประเทศ ก่อนที่จะสามารถควบคุมสถานการณ์การแพร่ระบาดได้ในเดือนพฤศจิกายน 2564 สำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติได้มีการผ่อนปรนให้สามารถเดินทางท่องเที่ยวได้ผ่านโครงการภูเก็ตแซนด์บ็อกซ์ และสมุยพลัส ในเดือนกรกฎาคม 2564 และนำไปสู่การเปิดประเทศผ่านโครงการ Thailand Pass ด้วยระบบ Test and go ในเดือนพฤศจิกายน 2564 ส่งผลให้ให้จำนวนนักท่องเที่ยวมีการฟื้นตัวขึ้นอย่างชัดเจน

3.1.1 สถิตินักท่องเที่ยวต่างชาติ

ภาพที่ 19 จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาประเทศไทย ตั้งแต่เดือนมกราคม - ธันวาคม 2564



ที่มา: สถิตินักท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

ในปี 2564 มีจำนวนนักท่องเที่ยวลดลงจำนวน 6.27 ล้านคนหรือคิดเป็นการลดลงในอัตราร้อยละ 93.6 เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา เมื่อพิจารณาจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทยก่อนไตรมาสสุดท้ายมีจำนวนค่อนข้างคงที่ โดยมีจำนวนเฉลี่ยใน 6 เดือนแรก (เดือนมกราคม - มิถุนายน 2564) จำนวน 6,742 คน เนื่องจากในช่วงดังกล่าวมีการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด - 19 สายพันธุ์เดลต้า ทำให้มีมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดอย่างเคร่งครัด เมื่อมีการผ่อนปรนให้นักท่องเที่ยวต่างชาติสามารถเดินทางท่องเที่ยวได้ผ่านโครงการภูเก็ตแซนด์บ็อกซ์ และสมุย Plus ในช่วงเดือนกรกฎาคม 2564 ส่งผลให้มีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเพิ่มขึ้นจากค่าเฉลี่ยของ 6 เดือนแรก มากถึง 2.68 เท่า ซึ่งโครงการดังกล่าวประสบผลสำเร็จเป็นอย่างดี จนกระทั่งนำไปสู่การเปิดประเทศผ่านโครงการ Thailand Pass ด้วยระบบ Test and go ในเดือนพฤศจิกายน 2564 ทำให้มีจำนวนผู้โดยสารพุ่งสูงถึง 91,255 คน หรือเพิ่มขึ้นจากค่าเฉลี่ยของช่วงโครงการแซนด์บ็อกซ์ (ค่าเฉลี่ยของเดือนกรกฎาคม - ตุลาคม 2564) มากถึง 5.56 เท่า และในเดือนธันวาคม 2564 ได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็นจำนวน 230,497 คน คิดเป็น 2.53 เท่าของเดือนก่อนหน้า อย่างไรก็ตาม

เดือนนี้ได้มีการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 สายพันธุ์โอไมครอนส่งผลให้ประเทศไทยได้ยกเลิกการลงทะเบียนชั่วคราวผ่าน Thailand Pass สำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ต้องการเข้าประเทศในรูปแบบ Test & Go ตั้งแต่วันที่ 21 ธันวาคม 2564 และกลับมาให้บริการอีกครั้งในวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2565

3.2 ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ

3.2.1 ภาพรวมของเศรษฐกิจไทย

ในปี 2564 ธนาคารแห่งประเทศไทยและสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้รายงานสถานการณ์ทางด้านเศรษฐกิจไทยว่า ผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศของ (Gross Domestic Product : GDP) มีการขยายตัวร้อยละ 1.6 ขณะที่สำนักงานเศรษฐกิจการคลังได้รายงานว่าเศรษฐกิจไทยจะขยายตัวที่ร้อยละ 1.2 (โดยมีช่วงคาดการณ์ที่ร้อยละ 0.9 ถึง 1.4) การขยายตัวเศรษฐกิจโดยเฉพาะครึ่งปีหลังของปี 2564 นี้เป็นผลมาจากการเริ่มฟื้นตัวจากการเปิดประเทศรับนักท่องเที่ยวต่างชาติให้เดินทางเข้ามาในประเทศไทย การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด - 19 สายพันธุ์โอไมครอน ที่ไม่รุนแรง การส่งออกสินค้าของไทยเพิ่มมากขึ้น และมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของภาครัฐ จึงทำให้ระบบเศรษฐกิจไทยมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นจากปีก่อน ซึ่งเป็นสัญญาณที่ดีในการฟื้นตัวในปี

3.2.2 ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของไทย

จากภาพรวมเศรษฐกิจของไทยในปี 2564 จะเห็นได้ว่าระบบเศรษฐกิจยังมีความเกี่ยวเนื่องจากปัจจัยหลายๆ อย่างที่ส่งผลกระทบต่อเนื่องกัน ดังนี้

ปัจจัยสนับสนุนการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ

ซึ่งจะส่งผลให้เศรษฐกิจของไทยฟื้นตัวกลับมาภายหลังจากการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด - 19 ได้แก่

(1) การกระจายวัคซีนอย่างทั่วถึง และมีจำนวนผู้ฉีดวัคซีน ทำให้ลดความรุนแรงจากการติดเชื้อ อีกทั้งยังมีการติดเชื้อภายในประเทศมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะนำไปสู่การเปิดประเทศรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ

(2) นโยบายการเปิดประเทศรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ ซึ่งอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมที่เป็นรายได้หลักของประเทศ และเกี่ยวเนื่องกับอุตสาหกรรมอื่นๆ เช่น ด้านการบิน การโรงแรม เป็นต้น

(3) มาตรการกระตุ้นและฟื้นฟูเศรษฐกิจของภาครัฐ มาตรการเหล่านี้จะช่วยให้ผู้ประกอบการทุกภาคส่วนของประเทศได้ฟื้นตัวจากวิกฤตในช่วงของการแพร่ระบาด เช่น เกิดการจ้างงาน การสร้างรายได้เข้าสู่ประเทศ เป็นต้น

ปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ
ที่อาจจะต้องแก้ไขปัญหาที่อาจเกิดขึ้น หรือหาวิธีป้องกัน ได้แก่

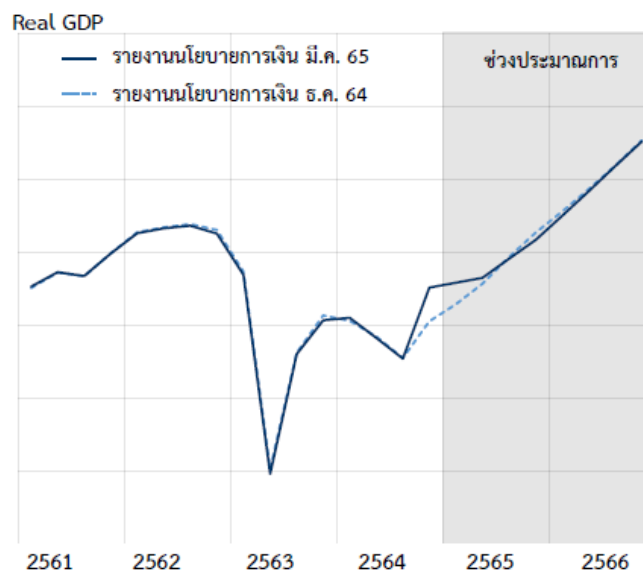
(1) การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา - 19 สายพันธุ์ใหม่ที่มีความรุนแรงขึ้น ส่งผลต่อการดำรงชีพของประชาชนทั้งทางด้านสุขภาพ และมาตรการป้องกันการแพร่ระบาด ส่งผลทำให้เศรษฐกิจฟื้นตัวกลับมาได้ยาก

(2) ความไม่แน่นอนของนโยบายการเปิดประเทศของกลุ่มเป้าหมายหลัก เช่น จีน เนื่องจากนักท่องเที่ยวชาวจีนเป็นนักท่องเที่ยวกลุ่มใหญ่ที่สร้างรายได้มูลค่าสูงให้กับการท่องเที่ยวของไทย หากนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้ยังไม่สามารถเดินทางท่องเที่ยวได้ จะทำให้การฟื้นตัวของการท่องเที่ยวที่เป็นรายได้หลักของประเทศย่ำแย่ออกไปเช่นกัน

(3) วิกฤตทางด้านพลังงานส่งผลให้มีราคาพลังงานสูงขึ้นตามความต้องการ ซึ่งพลังงานเป็นต้นทุนของปัจจัยในการดำรงชีพ เช่น การขนส่ง การประกอบอาหาร เป็นต้น ดังนั้น หากราคาพลังงานสูงขึ้น ค่าครองชีพของประชาชนจึงมีแนวโน้มที่จะสูงขึ้นตามไปด้วย

3.2.3 การคาดการณ์เศรษฐกิจ

ภาพที่ 20 แนวโน้มการขยายตัวของเศรษฐกิจในปี 2565 และ 2566



ที่มา: รายงานนโยบายการเงิน ไตรมาสที่ 1/2565 ธนาคารแห่งประเทศไทย

ภาพที่ 21 ประมาณการเศรษฐกิจไทย ปี 2564 และ 2565



ที่มา: ประมาณการเศรษฐกิจไทย ประจำปีไตรมาสที่ 1 ปี 2565 สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง

ธนาคารแห่งประเทศไทยได้คาดการณ์ว่าเศรษฐกิจของไทยมีแนวโน้มจะขยายตัวอย่างต่อเนื่องเป็นร้อยละ 3.2 และ 4.4 ในปี 2565 และ 2566 ตามลำดับ สอดคล้องกับสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่ได้คาดการณ์ว่าแนวโน้มเศรษฐกิจในปี 2565 จะขยายตัวอยู่ในช่วงร้อยละ 3.5 - 4.5 เช่นเดียวกับกับสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง ได้ประมาณการว่า ในปี 2565 เศรษฐกิจไทยจะมีแนวโน้มขยายตัวที่ร้อยละ 4.0 (โดยมีช่วงคาดการณ์ที่ร้อยละ 3.5 ถึง 4.5) โดยเศรษฐกิจไทยมีการฟื้นตัวจากอุปสงค์ภายในประเทศและการท่องเที่ยวที่เปิดประเทศให้นักท่องเที่ยวต่างชาติสามารถเข้ามาประเทศไทยได้ โดยมีการลดมาตรการการเดินทางเข้าประเทศ เช่น การกักตัว และวิธีการตรวจ เป็นต้น

3.3 มาตรการบรรเทาผลกระทบจากการแพร่ระบาด

3.3.1 มาตรการบรรเทาผลกระทบของสายการบินจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ระยะที่ 3

เนื่องจากการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด - 19 ได้ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินอย่างต่อเนื่อง คณะกรรมการการบินพลเรือน (กบร.) ได้เห็นชอบมาตรการบรรเทาผลกระทบของสายการบินจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ระยะที่ 3 สำหรับปี 2564 ในคราวประชุม กบร. ครั้งที่ 1/2564 เมื่อวันที่ 21 มกราคม 2564 ประกอบด้วย

(1) มาตรการด้านการลดค่าใช้จ่ายของสายการบิน

เพื่อเป็นการช่วยเหลือทางด้านค่าใช้จ่ายและลดต้นทุนการดำเนินงานของผู้ประกอบการสายการบิน หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ออกมาตรการปรับลดค่าบริการสนามบิน ได้แก่ ขยายระยะเวลาการปรับลดค่าบริการในการขึ้นลงของอากาศยาน (Landing Charge) ลงอัตราร้อยละ 50 สำหรับเที่ยวบินภายในประเทศและเที่ยวบินระหว่างประเทศ ยกเว้นการจัดเก็บค่าบริการที่เก็บอากาศยาน (Parking Charge) ให้แก่อากาศยานของสายการบิน ยกเว้นการจัดเก็บค่าบริการที่เก็บอากาศยาน (Parking Charge) ให้แก่สายการบินที่ทำกรหยุดให้บริการชั่วคราว และขยายระยะเวลาการปรับลดค่าบริการที่เก็บอากาศยาน (Parking Charge) ลงอัตรา ร้อยละ 50 สำหรับเที่ยวบินภายในประเทศและเที่ยวบินระหว่างประเทศ

(2) มาตรการทางการเงิน

เพื่อลดความตึงเครียดของสายการบินจึงได้มีการออกมาตรการขยายระยะเวลาการชำระหนี้ (Credit terms) ค่าบริการ ค่าภาระ หรือเงินตอบแทนที่สายการบินถูกเรียกเก็บ ได้แก่ ขยายระยะเวลาชำระหนี้ ค่าธรรมเนียมการเข้าหรือออกนอกประเทศ และขยายระยะเวลาชำระหนี้ค่าบริการการเดินทางอากาศ

3.3.2 มาตรการอื่นๆ ที่ กพท. ดำเนินการ

นอกจากนี้ กพท. ยังได้มีการจัดทำมาตรการเพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบินที่ได้รับผลกระทบเช่นเดียวกัน โดยมีการดำเนินการ ดังนี้

(1) การจัดสรรเวลาการบิน กพท. อำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการสายการบินในการจัดสรรเวลาการบินที่ได้ทำการผ่อนผันการตัดสิทธิในการได้รับประวัติการบินในฤดูกาลถัดไปให้กับสายการบินที่ทำการยกเลิกเที่ยวบินจากสถานการณ์ดังกล่าว โดยจะไม่ถูกนำมาใช้คำนวณเงื่อนไขการทำการบินของเวลาการบินต่อเนื่องที่ได้รับการจัดสรร และมีการประสานหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินในต่างประเทศที่สายการบินได้ทำการยกเลิกเที่ยวบิน เช่น จีน ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ เป็นต้น เพื่อขอคงสิทธิในเวลาการบินที่ได้รับการจัดสรรเดิม อีกทั้งได้มีการปรับปรุงกระบวนการพิจารณาจัดสรรเส้นทางให้มีความรวดเร็วขึ้น

(2) ผู้ประจำหน้าที่ กพท. ได้มีประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง การยกเว้นมาตรการหรือการดำเนินการเพื่อกำกับดูแลผู้มีใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ในสถานการณ์ที่มีโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID - 19) ให้ผู้ถือใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ได้รับยกเว้นการยื่นเอกสารหลักฐานที่ใช้ในการต่ออายุใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2564 และยังคงมีสิทธิ์ในการทำการตามที่กำหนด ผู้ถือใบอนุญาตนักบินสามารถนำชั่วโมงบินด้วยเครื่องฝึกบินจำลองเต็มรูปแบบ (Full Flight Simulator - FFS) มาแสดงได้ และสามารถใช้เวลาสอบที่วันสิ้นอายุไม่เกินวันที่ 30 กันยายน 2564 ให้ได้รับการขยายระยะเวลาการมีผลบังคับใช้ออกไปจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2564

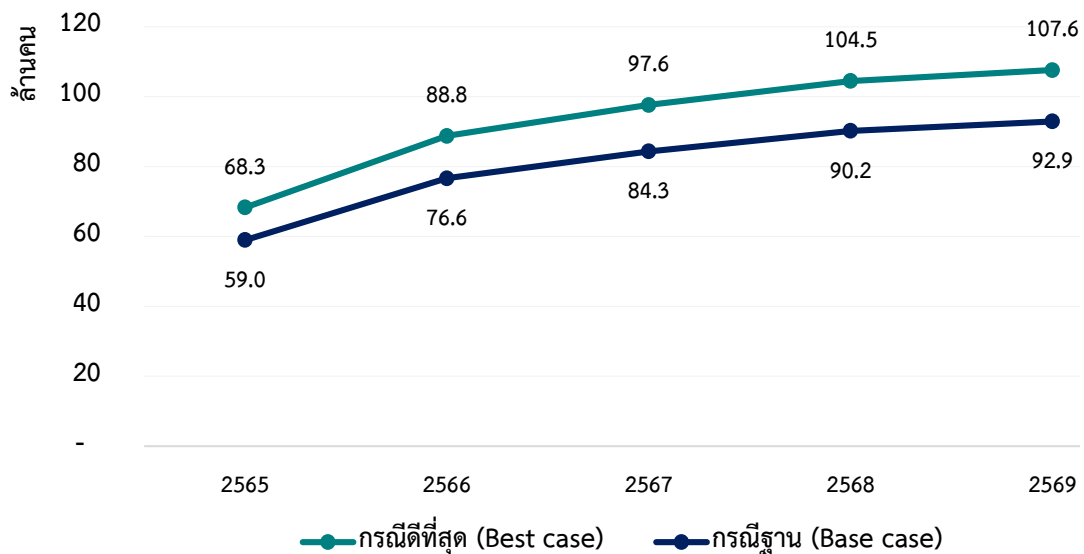
(3) การขนส่งสินค้าภายในห้องโดยสารของผู้ดำเนินการเดินทางอากาศ โดย กพท. ได้มีประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง การยกเว้นมาตรการและแนวทางปฏิบัติในการขนส่งสินค้าภายในห้องโดยสารของผู้ดำเนินการเดินทางอากาศ ในสถานการณ์ที่มีโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) เนื่องจากได้รับการร้องขอจากผู้ดำเนินการเดินทางอากาศให้พิจารณาแนวทางดังกล่าว เพื่อบรรเทาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามมาตรการของรัฐ สำหรับสินค้าที่จะขนส่งในห้องโดยสารได้นั้น ได้แก่ อาหาร เครื่องอุปโภคบริโภค และสิ่งของจำเป็นในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 อย่างไรก็ตาม ผู้ดำเนินการเดินทางอากาศจะต้องประเมินความเสี่ยงและจัดทำขั้นตอนการปฏิบัติการขนส่งให้ กพท. พิจารณารับรองก่อนจึงจะดำเนินการได้

ถึงแม้ว่าสถานการณ์ในช่วงปลายปี 2564 จะมีการฟื้นตัวของผู้โดยสารที่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการสายการบินให้ดีขึ้น แต่การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด -19 สายพันธุ์โอไมครอน ทำให้มีการชะลอและเปลี่ยนแปลงนโยบายการรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ และอาจส่งผลกระทบต่อช่วงต้นปี 2565 ดังนั้น เพื่อดำเนินมาตรการได้ตรงกับความต้องการของผู้ประกอบการในการบรรเทาผลกระทบที่เกิดขึ้น และเตรียมการฟื้นฟูอุตสาหกรรมการบินในการรองรับการกลับมาของการขนส่งทางอากาศ กพท. จึงได้ร่วมกับ ทย. ทอท. บวท. การบินไทย และสมาคมสายการบินประเทศไทย จัดทำมาตรการบรรเทาผลกระทบของสายการบินจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด - 19 ระยะที่ 4 ซึ่งได้ดำเนินการไปแล้วในช่วงต้นปี 2565

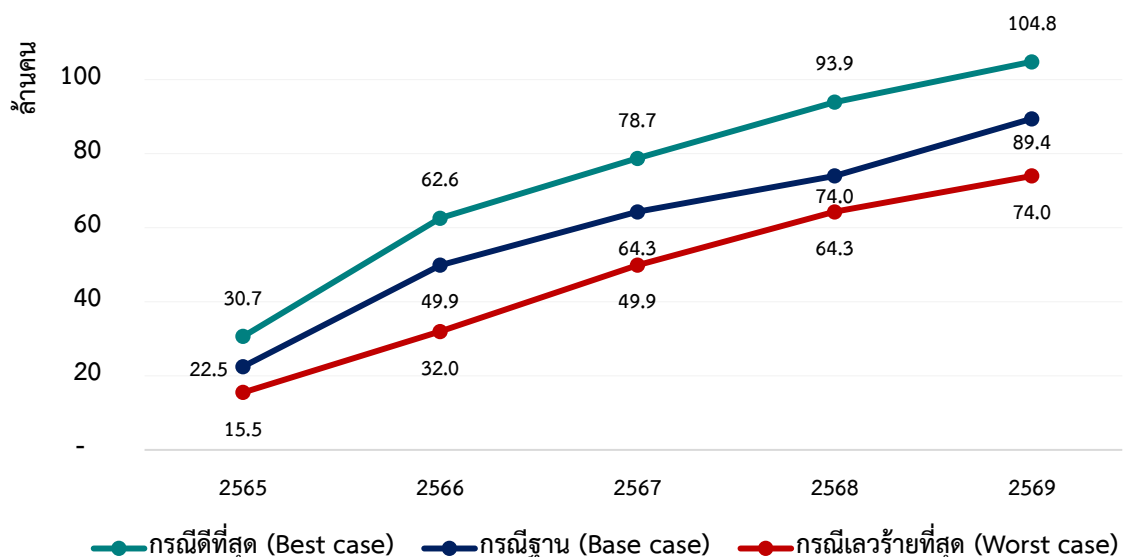
3.4 การคาดการณ์การฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบิน

กพท. ได้มีการคาดการณ์การฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบิน โดยพิจารณาข้อมูลจากหน่วยงานทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ที่มีการคาดการณ์เกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ มาประกอบกับการคาดการณ์นักท่องเที่ยวต่างชาติที่เข้าสู่ประเทศไทยภายหลังจากมีนโยบายการเปิดประเทศ โดยมีผลการคาดการณ์แบ่งออกเป็น 3 กรณี ดังนี้

ภาพที่ 22 ผลการคาดการณ์การฟื้นตัวจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ต่อการเดินทางทางอากาศผู้โดยสารภายในประเทศ



ผู้โดยสารระหว่างประเทศ



ที่มา: ประมาณโดยกองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

3.4.1 กรณีการฟื้นตัวดี (Best case scenario)

สมมติฐาน คือสถานการณ์การแพร่ระบาดทั่วโลกเริ่มดีขึ้นและสามารถกระจายวัคซีนได้อย่างทั่วถึง ส่งผลให้ในปี 2565 มีนักท่องเที่ยวที่มาจาก 63 ประเทศและพื้นที่เป้าหมายเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในไทยและสามารถขยายประเทศและพื้นที่เป้าหมายได้เพิ่มเติม และประเทศไทยสามารถกระจายวัคซีนเข็มที่ 3-4 ได้อย่างทั่วถึงภายในกลางปี 2565 และไม่มีกรณีการแพร่ระบาดเพิ่มเติม

ผลการคาดการณ์ มีดังนี้

ตารางที่ 7 ผลการคาดการณ์กรณีฟื้นตัวดี

กรณี Best case	2565	2566	2567	2568	2569
ผู้โดยสารภายในประเทศ	68,269,320	88,750,115	97,625,127	104,458,886	107,592,652
ผู้โดยสารระหว่างประเทศ	30,684,356	62,580,192	78,749,790	93,936,861	104,800,811

ที่มา: ประมาณโดยกองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ในปี 2565 จะมีผู้โดยสารภายในประเทศจำนวน 68,269,320 คนและผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 30,684,356 คน และจะทยอยเพิ่มขึ้นตามลำดับในปี 2566 และจะกลับสู่การเจริญเติบโตแบบภาวะปกติในปี 2567 โดยมีจำนวนผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 176,374,917 คน

3.4.2 กรณีการฟื้นตัวปกติ (Moderate case scenario)

สมมติฐาน คือสามารถกระจายวัคซีนได้อย่างทั่วถึงภายในกลางปี 2565 กลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกและเอเชียใต้ เช่น จีน อินเดีย เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น ฯลฯ ยังคงมีมาตรการจำกัดการเดินทางระหว่างประเทศอยู่บางส่วน และกลุ่มประเทศยุโรปเริ่มเข้ามามากขึ้น และประเทศไทยสามารถกระจายวัคซีนเข็มที่ 3-4 ได้อย่างทั่วถึงภายในปี 2565 และไม่มีกรณีการแพร่ระบาดเพิ่มเติม

ผลการคาดการณ์ มีดังนี้

ตารางที่ 8 ผลการคาดการณ์กรณีฟื้นปกติ

กรณี Base case	2565	2566	2567	2568	2569
ผู้โดยสารภายในประเทศ	58,956,456	76,643,393	84,307,732	90,209,273	92,915,552
ผู้โดยสารระหว่างประเทศ	22,500,043	49,890,558	64,323,702	74,017,959	89,426,717

ที่มา: ประมาณโดยกองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ในปี 2565 จะมีผู้โดยสารภายในประเทศจำนวน 58,956,456 คนและผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 22,500,043 คน และจะทยอยเพิ่มขึ้นตามลำดับในปี 2566 - 2567 และจะกลับสู่การเจริญเติบโตแบบภาวะปกติในปี 2568 โดยมีจำนวนผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 164,227,232 คน

3.4.3 กรณีการฟื้นตัวซ้ำ (Worst case scenario)

สมมติฐาน คือยังคงมีการแพร่ระบาดเพิ่มเติมทั่วโลกหรือมีไวรัสโควิด-19 สายพันธุ์ใหม่ระบาดอีกครั้ง ส่งผลให้ในปี 2565 ผู้โดยสารฟื้นตัวกลับมาในบางตลาดที่มีศักยภาพโดยมีเพียงกลุ่มนักท่องเที่ยวหลักที่เดินทางเข้ามาในพื้นที่แซนด์บ็อกซ์ เช่น สหรัฐอเมริกา อังกฤษ อิสราเอล และเยอรมัน เป็นต้น และประเทศไทยสามารถกระจายวัคซีนเข็มที่ 3-4 ได้อย่างทั่วถึงภายในปี 2565 และมีการแพร่ระบาดเพิ่มเติม

ผลการคาดการณ์ มีดังนี้

ตารางที่ 9 ผลการคาดการณ์กรณีฟื้นตัวซ้ำ

กรณี Worst case	2565	2566	2567	2568	2569
ผู้โดยสารภายในประเทศ	-	-	-	-	-
ผู้โดยสารระหว่างประเทศ	15,536,559	31,993,462	49,890,558	64,323,702	74,017,959

ที่มา: ประมาณโดยกองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ในกรณีนี้จะมีเฉพาะการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศเท่านั้น เนื่องจาก สถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ภายในประเทศดีขึ้นอย่างต่อเนื่องและคาดว่าจะเข้าสู่การเป็นโรคประจำถิ่นได้ในช่วงไตรมาสที่ 3 ของ ปี 2565 จึงทำให้ภาพรวมจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศเพิ่มขึ้นคล้ายกับกรณีการฟื้นตัวปกติสำหรับผู้โดยสารระหว่างประเทศจะทยอยเพิ่มขึ้นตามลำดับในปี 2565 – 2568 และจะกลับสู่การเจริญเติบโตแบบภาวะปกติในปี 2569



ภาคผนวก



ภาคผนวก 1

ดัชนี HHI และ สายการบินที่ให้บริการแยกรายเส้นทางบินภายในประเทศ

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

เส้นทาง	สายการบิน	ดัชนีHHI
CNX-HHQ	Thai AirAsia	100%
CNX-KBV	Thai AirAsia	100%
DMK-MAQ	Nok Air	100%
DMK-PRH	Nok Air	100%
DMK-ROI	Thai AirAsia	100%
BKK-TDX	Bangkok Airways	100%
BKK-THS	Bangkok Airways	100%
BKK-USM	Bangkok Airways	100%
UTH-UTP	Nok Air Thai AirAsia	92%
CNX-NST	Thai Smile Airways Thai Vietjet	79%
CNX-KKC	Nok Air Thai AirAsia	76%
DMK-SNO	Nok Air Thai AirAsia	76%
DMK/BKK-KOP	Thai Smile Airways Thai AirAsia	65%
DMK-CJM	Nok Air Thai AirAsia	62%
CNX-HKT	Thai AirAsia Thai Vietjet	59%
DMK-BFV	Thai AirAsia Nok Air	55%
DMK/BKK-LPT	Bangkok Airways Nok Air	53%
DMK-UNN	Nok Air Thai AirAsia	51%
DMK/BKK-NAW	Thai Smile Airways Thai AirAsia	51%
CNX-UTP	Nok Air	49%

เส้นทาง	สายการบิน	ดัชนีHHI
	Thai AirAsia Thai Lion Air	
HKT-UTP	Bangkok Airways Nok Air Thai AirAsia	46%
DMK-TST	Nok Air Thai AirAsia Thai Lion Air	43%
DMK/BKK-LOE	Thai Smile Airways Thai AirAsia Nok Air	43%
DMK/BKK-NNT	Thai Smile Airways Thai AirAsia Nok Air	37%
DMKK-PHS	Nok Air Thai AirAsia Thai Lion Air	35%
DMK/BKK-KBV	Bangkok Airways Thai AirAsia Thai Smile Airways Thai Vietjet Nok Air Thai Lion Air	26%
DMK/BKK-URT	Thai AirAsia Thai Smile Airways Thai Vietjet Nok Air Thai Lion Air	25%
DMK/BKK-KKC	Thai AirAsia Thai Smile Airways Thai Vietjet Thai Lion Air	24%
DMK/BKK-NST	Thai AirAsia Thai Smile Airways	23%

เส้นทาง	สายการบิน	ดัชนีHHI
	Thai Vietjet Nok Air Thai Lion Air	
DMK/BKK-CEI	Thai AirAsia Thai Smile Airways Thai Vietjet Nok Air Thai Lion Air	22%
DMK/BKK-CNX	Bangkok Airways Thai AirAsia Thai Smile Airways Thai Airways International Thai Vietjet Nok Air Thai Lion Air	21%
DMK/BKK-HDY	Thai AirAsia Thai Smile Airways Thai Vietjet Nok Air Thai Lion Air	21%
DMK/BKK-HKT	Bangkok Airways Thai AirAsia Thai Smile Airways Thai Airways International Thai Vietjet Nok Air Thai Lion Air	21%
DMK/BKK-UBP	Thai AirAsia Thai Smile Airways Thai Vietjet Nok Air Thai Lion Air	21%
DMK/BKK-UTH	Thai AirAsia Thai Smile Airways	20%

เส้นทาง	สายการบิน	ดัชนีHHI
	Thai Vietjet Nok Air Thai Lion Air	

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

ภาคผนวก 2

ปริมาณเที่ยวบินแบบประจำมีกำหนดตารางเส้นทางบินแยกการทำอากาศยานของประเทศไทยในปี 2562

1. ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Chiang Mai	7,636
	Chiang Rai	2,503
	Hat Yai	4,356
	Khon Kaen	2,440
	Ko Samui	2,738
	Krabi	1,974
	Lampang	764
	Loei	70
	Nakhon Phanom	242
	Nakhon Si Thammarat	2,125
	Nan	724
	Narathiwat	414
	Phuket	7,075
	Sukhothai	368
	Surat Thani	1,410
	Trat	310
	Ubon Ratchathani	1,891
Udon Thani	2,264	
Australia	Melbourne	86
	Perth	13
	Sydney	287
Austria	Vienna	251
Azerbaijan	Baku	136
Bahrain	Bahrain	188

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Bangladesh	Chittagong	13
	Dhaka	49
Belgium	Brussels	40
Bhutan	Paro	193
Brunei Darussalam	Bandar Seri Begawan	64
Cambodia	Phnom Penh	820
China	Beijing (Capital)	300
	Beijing (Daxing)	1
	Chengdu	94
	Guangzhou	1,216
	Kunming	69
	Nanning	2
	Shanghai	1,740
	Shenzhen	526
	Xiamen	81
	Zhengzhou	12
Taiwan	Kaohsiung	2
	Taipei	4,664
Denmark	Copenhagen	144
Egypt	Cairo	212
Ethiopia	Addis Ababa	458
Finland	Helsinki	565
France	Paris	651
Germany	Frankfurt	969
	Munich	36
Hong Kong	Hong Kong	5,870

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
India	Bengaluru	314
	Chennai	228
	Delhi	771
	Kolkata	14
	Mumbai	323
Indonesia	Jakarta	734
Islamic Republic of Iran	Tehran	84
Israel	Tel Aviv	40
Japan	Nagoya	238
	Okinawa	1
	Osaka	522
	Tokyo (Haneda)	1,566
	Tokyo (Narita)	3,780
Jordan	Amman	78
Korea	Seoul Incheon	2,490
Kuwait	Kuwait	26
Laos	Vientiane	19
Luxembourg	Luxembourg	78
Malaysia	Kuala Lumpur	698
	Penang	368
Maldives	Male	3
Mongolia	Ulaanbaatar	6
Myanmar	Yangon	419
Nepal	Kathmandu	20
Netherlands	Amsterdam	1,572
New Zealand	Auckland	32
Oman	Muscat	144
Pakistan	Lahore	2

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Philippines	Clark	1
	Manila	1,423
Qatar	Doha	2,108
Russia	Irkutsk	10
	Khabarovsk	4
	Krasnoyarsk	13
	Moscow (Sheremetyevo)	129
	Moscow (Vnukovo)	10
	Novosibirsk	12
Singapore	Singapore	4,477
Sri Lanka	Colombo	55
Sweden	Stockholm	96
Switzerland	Zurich	367
Turkey	Istanbul (Ataturk)	38
	Istanbul (Havalimani)	313
Turkmenistan	Ashgabat	7
	Turkmenabat	15
United Arab Emirates	Abu Dhabi	1,131
	Dubai	985
	Sharjah	18
United Kingdom	London (Getwick)	14
	London (Heathrow)	586
Viet Nam	Hanoi	676
	Ho Chi Minh City	937

2. ท่าอากาศยานดอนเมือง

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Buriram	763
	Chiang Mai	6,032

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
	Chiang Rai	3,103
	Chumphon	432
	Hat Yai	4,609
	Khon Kaen	1,766
	Krabi	1,482
	Lampang	407
	Loei	726
	Mae Hong Son	196
	Mae Sot	297
	Nakhon Phanom	614
	Nakhon Si Thammarat	3,315
	Nan	1,327
	Narathiwat	297
	Phitsanulok	1,579
	Phrae	219
	Phuket	4,302
	Ranong	481
	Roi Et	635
	Sakon Nakhon	1,113
	Surat Thani	2,365
Trang	1,804	
Ubon Ratchathani	2,717	
Udon Thani	2,881	
China	Shanghai	299
India	Chennai	11
	Delhi	2
	Mumbai	11
Japan	Nagoya	4

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Korea	Seoul Incheon	35
Malaysia	Kuala Lumpur	32
Maldives	Male	68
Sri Lanka	Colombo	32

3. ท่าอากาศยานเชียงใหม่

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	6,032
	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	7,636
	Hat Yai	202
	Hua Hin	40
	Khon Kaen	263
	Krabi	133
	Mae Hong Son	54
	Nakhon Si Thammarat	67
	Phuket	347
	Surat Thani	116
	Udon Thani	132
	U-Tapao	259
Ubon Ratchathani	106	
Korea	Seoul Incheon	8
Singapore	Singapore	30

4. ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	3,103
	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	2,503
	Hat Yai	120
	Phuket	154

5. ท่าอากาศยานน่านนคร

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	1,327
	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	724

6. ท่าอากาศยานลำปาง

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	407
	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	764

7. ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	196
	Chiang Mai	54

8. ท่าอากาศยานแพร่

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	219

9. ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	763

10. ท่าอากาศยานขอนแก่น

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	1,766
	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	2,440
	Chiang Mai	263
	Hat Yai	48
	Phuket	86

11. ท่าอากาศยานนครพนม

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	614
	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	242

12. ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	635

13. ท่าอากาศยานเลย

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	726
	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	70

14. ท่าอากาศยานสกลนคร

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	1,113

15. ท่าอากาศยานอุดรธานี

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	2,881
	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	2,264
	Chiang Mai	132
	Hat Yai	122
	Hua Hin	24
	Phuket	106
	U-Tapao	75

16. ท่าอากาศยานอุบลราชธานี

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	2,717
	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	1,891
	Chiang Mai	106
	Hat Yai	4
	U-Tapao	8

17. ท่าอากาศยานภูเก็ต

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	4,302
	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	7,075
	Chiang Mai	347
	Chiang Rai	154
	Hat Yai	190
	Khon Kaen	86
	Ko Samui	382
	Udon Thani	106
	U-Tapao	55
Australia	Sydney	22
Denmark	Copenhagen	22
Finland	Helsinki	47
French	Paris	52
Germany	Frankfurt	85
Hong Kong	Hong Kong	50
Israel	Tel Aviv	34
Islamic Republic of Iran	Tehran	19
Kazakhstan	Almaty	54
Malaysia	Kuala Lumpur	243
Qatar	Doha	316

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Russia	Irkutsk	16
	Buryatia	4
	Buryatia Moscow (Sheremetyevo)	31
	Vladivostok	17
Singapore	Singapore	1,028
Sweden	Stockholm	64
Switzerland	Zurich	61
Turkey	Istanbul	48
United Arab Emirates	Abu Dhabi	211
	Dubai	240
United Kingdom	London (Heathrow)	83

18. ท่าอากาศยานขนาดใหญ่

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	4,609
	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	4,356
	Chiang Mai	202
	Chiang Rai	120
	Khon Kaen	48
	Phuket	190
	Ubon Ratchathani	4
	Udon Thani	122
	U-Tapao	58

19. ท่าอากาศยานชุมพร

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	432

20. ท่าอากาศยานกระบี่

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	1,482
	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	1,974
	Chiang Mai	133
Finland	Helsinki	18
Singapore	Singapore	42
Sweden	Stockholm	8

21. ท่าอากาศยานตรัง

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	1,804

22. ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	3,315
	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	2,125
	Chiang Mai	67
	U-Tapao	50

23. ท่าอากาศยานนราธิวาส

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	297
	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	414

24. ท่าอากาศยานระนอง

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	481

25. ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	2,365
	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	1,410
	Chiang Mai	116

26. ท่าอากาศยานสมุย

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	2,738
	Phuket	382
	U-Tapao	16
Singapore	Singapore	78

27. ท่าอากาศยานอุ้งตะเภา

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Chiang Mai	259
	Hat Yai	58
	Ko Samui	16
	Nakhon Si Thammarat	50
	Phuket	55
	Udon Thani	75
	Ubon Ratchathani	8

28. ท่าอากาศยานตราด

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	310

29. ท่าอากาศยานแม่สอด

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	297

30. ท่าอากาศยานหัวหิน

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Chiang Mai	40
	Udon Thani	24

31. ท่าอากาศยานสุโขทัย

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Suvarnabhumi International Airport	368

32. ท่าอากาศยานพิษณุโลก

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang International Airport	1,579

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การท่าอากาศยานอุ้งตะเภา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์ โดย กองเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ภาคผนวก 3

รายชื่อผู้ถือใบอนุญาตประกอบกิจการค้าขายทางอากาศ (Air Operator License – AOL)

ลำดับ	ชื่อผู้ได้รับใบอนุญาตฯ	ใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน (CAOL)					หมายเหตุ
		สถานะการประกอบกิจการ ปี 63		สถานะการประกอบกิจการ ปี 64			
		ประกอบ กิจการ	ไม่ประกอบ กิจการ	ประกอบ กิจการ	ไม่ประกอบ กิจการ		
กลุ่มที่ 1 แบบประจำมีกำหนดระหว่างประเทศ ภายในประเทศ และแบบไม่ประจำ							
1	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (เลขที่ 7/2562 ตั้งแต่ 1 เม.ย. 62 – 31 มี.ค. 72)	✓		✓			
2	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (เลขที่ 12/2562 ตั้งแต่ 1 ก.พ. 62 – 31 ม.ค. 72)	✓		✓			
3	บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด (เลขที่ 9/2562 ตั้งแต่ 10 ม.ค. 62 – 9 ม.ค. 67)	✓		✓			
4	บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด (เลขที่ 4/2562 ตั้งแต่ 6 พ.ย. 61 – 5 พ.ย. 71)	✓		✓			
5	บริษัท ไทยไลอ้อน เมนทารี จำกัด (เลขที่ 13/2562 ตั้งแต่ 27 ก.ย. 61 – 26 ก.ย. 66)	✓		✓			
6	บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) (เลขที่ 14/2562 ตั้งแต่ 18 มิ.ย. 62 – 17 มิ.ย. 72)	✓		✓			
7	บริษัท ไทยเวียดเจ็ท แอร์ จอยท์ สต็อก จำกัด (เลขที่ 1/2562 ตั้งแต่ 2 ธ.ค. 61 – 1 ธ.ค. 66)	✓		✓			
8	บริษัท ไทย เอ็กซ์เพรส แอร์ จำกัด (ขนส่งสินค้า) (เลขที่ 15/2562 ตั้งแต่ 21 พ.ค. 62 – 20 พ.ค. 67)		✓		✓	อยู่ระหว่างการขอขยายระยะเวลาเริ่มทำ การบินจริงและขอใช้อากาศยานแบบ B737-800F แทน B737-400F ตามแผนธุรกิจที่แก้ไขใหม่	

ลำดับ	ชื่อผู้ได้รับใบอนุญาตฯ	ใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน (CAOL)					
		สถานะการประกอบกิจการ ปี 63		สถานะการประกอบกิจการ ปี 64		หมายเหตุ	
		ประกอบ กิจการ	ไม่ประกอบ กิจการ	ประกอบ กิจการ	ไม่ประกอบ กิจการ		
9	บริษัท นิวเจน แอร์เวย์ส จำกัด (เลขที่ 5/2560 ตั้งแต่วันที่ 4 ต.ค. 60 – 3 ต.ค. 65)		✓		✓	บริษัทฯ ขอให้พิจารณาทบทวนมติ กบร. ที่ให้เพิกถอนใบอนุญาต	
กลุ่มที่ 2 แบบประจามีกำหนดระหว่างประเทศ และแบบไม่ประจำ							
10	บริษัท เค-ไมล์ แอร์ จำกัด (เลขที่ 5/2565 ตั้งแต่วันที่ 24 มิ.ย. 63 – 23 มิ.ย. 68)	✓			✓		
11	บริษัท ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ จำกัด (เลขที่ 6/2562 ตั้งแต่วันที่ 8 ต.ค. 61 – 7 ต.ค. 66)	✓			✓		
12	บริษัท เอเชีย แอท์แลนติก แอร์ไลน์ส จำกัด (เลขที่ 18/2562 ตั้งแต่วันที่ 25 เม.ย. 61 – 24 เม.ย. 66)		✓		✓	อยู่ระหว่างปรับแก้ไขแผนธุรกิจ ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน	
13	บริษัท ไทย อีสตาร์เจ็ท จำกัด (เลขที่ 9/2561 ตั้งแต่วันที่ 2 พ.ย. 61 – 1 พ.ย. 66)		✓		✓	อยู่ระหว่างปรับแก้ไขแผนธุรกิจ ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน	
กลุ่มที่ 3 แบบประจามีกำหนดภายในประเทศ และแบบไม่ประจำ							
14	บริษัท อาร์พีเอส ซีเอสเต็ม จำกัด (เลขที่ 8/2561 ตั้งแต่วันที่ 19 ก.ค. 61 – 10 ม.ค. 66)		✓		✓	ขออนุญาตพักการประกอบกิจการ 1 ปี	
กลุ่มที่ 4 แบบไม่ประจำ							
15	บริษัท แอร์ อินเตอร์ ทราฟสปอร์ต จำกัด (เลขที่ 1/2557 ตั้งแต่วันที่ 3 ม.ค. 57 – 2 ม.ค. 62)	✓			✓	ยื่นต่ออายุแล้ว	
16	บริษัท สยามแลนด์ ฟลายอิง จำกัด (เลขที่ 6/2564 ตั้งแต่วันที่ 12 พ.ค. 63 – 11 พ.ค. 68)	✓			✓		
17	บริษัท เอซี เอวิเอชัน จำกัด (เลขที่ 11/2558 ตั้งแต่วันที่ 21 ธ.ค. 58 – 20 ธ.ค. 63)	✓			✓	ยื่นต่ออายุแล้ว	
18	บริษัท แอ็ดวานซ์ เอวิเอชัน เจ็ท จำกัด (เลขที่ 7/2559 ตั้งแต่วันที่ 26 ส.ค. 59 – 25 ส.ค. 64)	✓			✓	ยื่นต่ออายุแล้ว	

ลำดับ	ชื่อผู้ได้รับใบอนุญาตฯ	ใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน (CAOL)					
		สถานะการประกอบกิจการ ปี 63		สถานะการประกอบกิจการ ปี 64		หมายเหตุ	
		ประกอบ กิจการ	ไม่ประกอบ กิจการ	ประกอบ กิจการ	ไม่ประกอบ กิจการ		
19	บริษัท เอเชีย นอร์โธสแปชเซอร์วิส จำกัด (เลขที่ 8/2559 ตั้งแต่ 16 ต.ค. 59 – 15 ต.ค. 64)	✓		✓		ยื่นต่ออายุแล้ว	
20	บริษัท ศรีราชา เอวิเอชั่น จำกัด (เลขที่ 9/2559 ตั้งแต่ 29 พ.ย. 59 – 28 พ.ย. 64)	✓		✓			
21	บริษัท เอ็มเจ็ท จำกัด (เลขที่ 10/2559 ตั้งแต่ 6 พ.ย. 59 – 5 พ.ย. 64)	✓		✓		ยื่นต่ออายุแล้ว	
22	บริษัท วีไอพี เจ็ทส์ จำกัด (เลขที่ 8/2562 ตั้งแต่ 9 ส.ค. 61 – 8 ส.ค. 66)	✓		✓			
23	บริษัท เอช เอส เอวิเอชั่น จำกัด (เลขที่ 10/2562 ตั้งแต่ 25 มี.ค. 62 – 24 มี.ค. 67)	✓		✓			
24	บริษัท ไทย ฟลายอิง เซอร์วิส จำกัด (เลขที่ 19/2562 ตั้งแต่ 11 ก.ค. 62 – 10 ก.ค. 67)	✓		✓			
25	บริษัท ไทย ชัมเมอร์ แอร์เวย์ จำกัด (เลขที่ 16/2562 ตั้งแต่ 21 พ.ค. 62 – 20 พ.ค. 67)		✓		✓	ขอขยายระยะเวลาเริ่มทำการบินจริง	
26	บริษัท ทีเอสเอสที แพล็ตฟอรม์ จำกัด (เลขที่ 4/2563 ตั้งแต่ 14 ธ.ค. 63 – 13 ธ.ค. 66)		✓		✓	ขอขยายระยะเวลาเริ่มทำการบินจริง	
กลุ่มที่ 5 แบบไม่ประจำ โดยใช้เฮลิคอปเตอร์							
27	บริษัท กรุงเทพเฮลิคอปเตอร์ จำกัด (เลขที่ 3/2560 ตั้งแต่ 8 พ.ค. 60 – 7 พ.ค. 65)	✓		✓			
28	บริษัท ไทยเอเวชั่น เซอร์วิส จำกัด (เลขที่ 6/2560 ตั้งแต่ 16 พ.ย. 60 – 15 พ.ย. 65)	✓		✓			
29	บริษัท แอ็ดวานซ์ เอวิเอชั่น จำกัด (เลขที่ 7/2560 ตั้งแต่ 2 ต.ค. 60 – 1 ต.ค. 65)	✓		✓			

ลำดับ	ชื่อผู้ได้รับใบอนุญาตฯ	ใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน (CAOL)					
		สถานะการประกอบกิจการ ปี 63		สถานะการประกอบกิจการ ปี 64		หมายเหตุ	
		ประกอบ กิจการ	ไม่ประกอบ กิจการ	ประกอบ กิจการ	ไม่ประกอบ กิจการ		
30	บริษัท ยูโนเต็ด ออฟซอร์ เอวิเอชัน จำกัด (เลขที่ 5/2561 ตั้งแต่ 5 เม.ย. 61 – 4 เม.ย. 66)	✓		✓			
31	บริษัท เอสเอฟเอส เอวิเอชัน จำกัด (เลขที่ 2/2563 ตั้งแต่ 24 พ.ค. 63 – 23 พ.ค. 66)	✓		✓			
32	บริษัท วินเซอ ฟลายอิง จำกัด (เลขที่ 7/2563 ตั้งแต่ 17 ธ.ค. 63 – 16 ธ.ค. 66)		✓		✓		
กลุ่มที่ 6 แบบไม่ประจำอื่นๆ							
33	บริษัท ฟลายอิง มีเดีย จำกัด (เลขที่ 1/2559 ตั้งแต่ 10 ม.ค. 59 – 6 ม.ค. 64)	✓		✓		ยื่นต่ออายุแล้ว	
34	บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (เลขที่ 2/2560 ตั้งแต่ 11 มิ.ย. 60 – 10 มิ.ย. 65)	✓		✓			
กลุ่มที่ 7 แบบการทำงานทางอากาศ (พาณิชย์อื่น)							
35	บริษัท โซแลร์ เฮลิคอปเตอร์ เอวิเอชัน เซอร์วิส จำกัด (เลขที่ 4/2565 ตั้งแต่ 23 ม.ค. 64 – 22 ม.ค. 67)	✓		✓			
36	บริษัท ไทย สกาย แอ็ดแวนเจอร์ จำกัด (เลขที่ 6/2563 ตั้งแต่ 17 ธ.ค. 63 – 16 ธ.ค. 66)	✓		✓			
37	บริษัท แอ็ก โกลบอล จำกัด (เลขที่ 17/2562 ตั้งแต่ 21 พ.ค. 62 – 20 พ.ค. 65)	✓		✓			
38	บริษัท สยามยามาฮ่ามอเตอร์โรบोटิกส์ จำกัด (เลขที่ 1/2563 ตั้งแต่ 22 ก.ค. 63 – 21 ก.ค. 66)	✓		✓			
39	บริษัท อวานติ แอร์ ชาร์เตอร์ จำกัด (เลขที่ 3/2562 ตั้งแต่ 20 มี.ค. 62 – 19 มี.ค. 65)		✓		✓	ยื่นต่ออายุแล้ว	
40	บริษัท ดรอปโซน (ไทยแลนด์) จำกัด		✓	✓			

ลำดับ	ชื่อผู้ได้รับใบอนุญาตฯ	ใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน (CAOL)					
		สถานะการประกอบกิจการ ปี 63			สถานะการประกอบกิจการ ปี 64		หมายเหตุ
		ประกอบ กิจการ	ไม่ประกอบ กิจการ		ประกอบ กิจการ	ไม่ประกอบ กิจการ	
	(เลขที่ 3/2563 ตั้งแต่ 7 ธ.ค. 63 – 6 ธ.ค. 66)						
41	บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น แอนด์ เทคโนโลยี จำกัด (เลขที่ 5/2563 ตั้งแต่ 14 ธ.ค. 63 – 13 ธ.ค. 66)		✓			✓	
42	บริษัท สกาย เอกซ์ทรีม จำกัด (เลขที่ 3/2564 ตั้งแต่ 2 ก.ค. 64 – 1 ก.ค. 67)				✓ (รายใหม่)		

ที่มา : ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย



สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

333/105 อาคารหลักสี่พลาซ่า

ถนนกำแพงเพชร 6 แขวงตลาดบางเขน เขตหลักสี่ กรุงเทพฯ 10210