



รายงานสภาวะอุตสาหกรรม
การบินของประเทศไทย
พ.ศ. **2565**

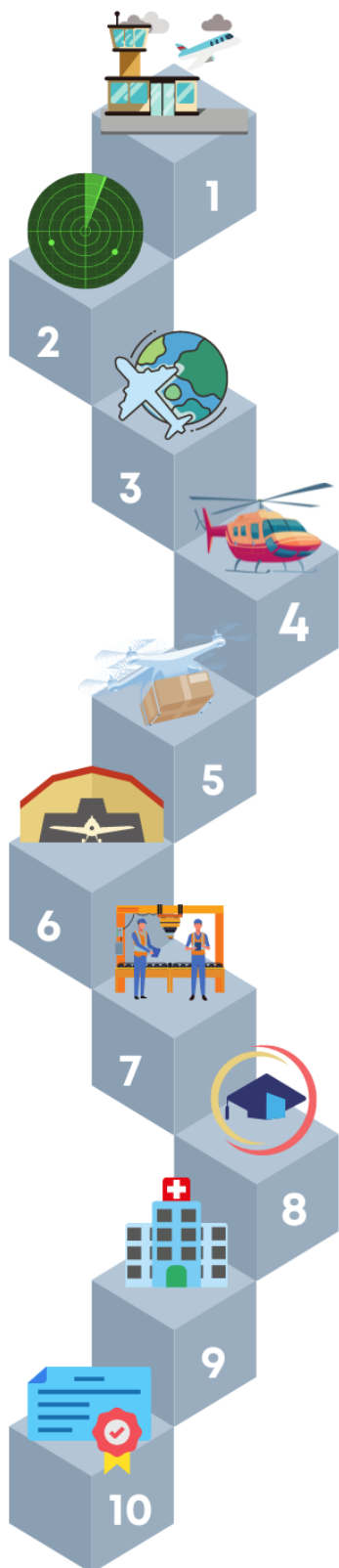
2022
2565

จัดทำโดย กองเศรษฐกิจการบิน
ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน



บทสรุปผู้บริหาร

ขนาดกิจกรรมในอุตสาหกรรมการบินของไทย ปี 2565



สนามบินสาธารณะ 39 แห่ง

ผู้ให้บริการ
การเดินทางอากาศของไทย 6 ราย

ผู้ได้รับอนุญาตประกอบกิจ
กรรมการบินพลเรือน 42 ราย

ผู้ดำเนินการเดินทางอากาศ 23 ราย

อากาศยานที่จดทะเบียน 601 ลำ
อากาศยานไร้คนขับ 20,629 ลำ

หน่วยซ่อมบำรุง 250 ราย

ผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วน
อากาศยาน 31 ราย

สถาบันฝึกอบรมและศูนย์ทดสอบภาษา
ผู้ประจำหน้าที่ 26 ใบ

ศูนย์เวชศาสตร์และสถานที่ตรวจ
เวชศาสตร์การบินพลเรือน 8 แห่ง

ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ 955 ใบ

บทสรุปผู้บริหาร



การขนส่งทางอากาศของไทย

ในปี 2565 สถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด - 19 เริ่มคลี่คลายขึ้นโดยประเทศต่าง ๆ มีนโยบายการเปิดประเทศและลดเงื่อนไขสำหรับการเดินทางเข้าประเทศจึงส่งผลให้ภาพรวมการขนส่งทางอากาศของไทยเริ่มฟื้นตัวขึ้น

การขนส่งทางอากาศ	ผู้โดยสาร		เที่ยวบิน		สินค้า	
	ล้านคน	การฟื้นตัว	เที่ยวบิน	การฟื้นตัว	พันตัน	การฟื้นตัว
ทั้งหมด	75.82	↑ 45.9%	570,359	↑ 53.4%	1,236.38	↑ 82.9%
ระหว่างประเทศ	24.27	↑ 27.3%	176,651	↑ 34.4%	1,204.95	↑ 85.3%
ภายในประเทศ	51.55	↑ 67.6%	393,708	↑ 71.1%	31.43	↑ 40.4%

ภาพรวมของปีนี้มีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาจำนวนสูงสุดตั้งแต่ปี 2563 โดยมีจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด 75.82 ล้านคน มีการฟื้นตัวจากปี 2562 ร้อยละ 45.9 แบ่งเป็นจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 24.27 ล้านคน มีการฟื้นตัวจากปี 2562 ร้อยละ 27.3 และจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศจำนวน 51.55 ล้านคน มีการฟื้นตัวจากปี 2562 ร้อยละ 67.6 ในส่วนของปริมาณเที่ยวบินเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาและมีจำนวนสูงสุดตั้งแต่ปี 2563 เช่นเดียวกันกับจำนวนผู้โดยสาร โดยมีปริมาณเที่ยวบินทั้งหมด 570,359 เที่ยวบิน มีการฟื้นตัวจากปี 2562 ร้อยละ 53.4 แบ่งเป็นปริมาณเที่ยวบินระหว่างประเทศจำนวน 176,651 เที่ยวบิน มีการฟื้นตัวจากปี 2562 ร้อยละ 34.4 และปริมาณเที่ยวบินภายในประเทศจำนวน 393,708 เที่ยวบิน มีการฟื้นตัวจากปี 2562 ร้อยละ 71.1 ซึ่งเป็นผลมาจากนโยบายการเปิดประเทศและการผ่อนคลายมาตรการการเดินทางเข้าประเทศทำให้การขนส่งทางอากาศมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นและกลับเข้าสู่สภาวะการฟื้นตัวโดยเฉพาะในช่วงครึ่งปีหลัง ทั้งนี้การขนส่งทางอากาศมีการฟื้นตัวอย่างต่อเนื่องมาจากปี 2564 ทำให้ในปี 2565 มีปริมาณการขนส่งทางอากาศทั้งสิ้น 1,236.38 พันตัน หรือมีการฟื้นตัวร้อยละ 82.9 เมื่อเทียบกับปี 2562 แบ่งเป็นปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศจำนวน 1,204.95 พันตัน มีการฟื้นตัวจากปี 2562 ร้อยละ 85.3 และปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศจำนวน 31.43 พันตัน มีการฟื้นตัวจากปี 2562 ร้อยละ 40.4

การฟื้นตัวจากสถานการณ์ การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด - 19

บทสรุปผู้บริหาร

การฟื้นตัวทางด้านเศรษฐกิจ

ภาพรวมการฟื้นตัวทางด้านเศรษฐกิจโลกปี 2565 พบว่า GDP ภายในประเทศทั่วโลกอยู่ที่ร้อยละ 3.4 โดยมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเจริญเติบโต เช่น การปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยของธนาคารกลางจากปัญหาเงินเฟ้อ ผลกระทบจากภาวะสงครามระหว่างรัสเซียและยูเครน



ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อ การฟื้นตัวของเศรษฐกิจไทย

ปัจจัยที่สนับสนุนการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ ได้แก่ มาตรการส่งเสริมจากรัฐบาล การพัฒนาเศรษฐกิจศาสตร์มหภาคของโลกและอุปสงค์ภายในประเทศ โดยมีปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อการฟื้นตัวของเศรษฐกิจได้แก่อัตราเงินเฟ้อ ปัญหาการหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทานและความผันผวนของตลาดเงินโลก



การคาดการณ์เศรษฐกิจ

สศช.ประมาณการเศรษฐกิจไทยในปี 2566 ว่าจะขยายตัวได้ร้อยละ 2.7 - 3.7 สำหรับภาพรวมในปี 2565 พบว่าเศรษฐกิจขยายตัวร้อยละ 2.6 ต่ำกว่าที่คาดการณ์อื่นเป็นผลจากการชะลอตัวของการเติบโตของอุปสงค์ภายในประเทศ และการบริโภคและการลงทุนภาคเอกชน ราคาน้ำมันและต้นทุนพลังงานที่เพิ่มสูงขึ้น อย่างไรก็ตามยังคงมีปัจจัยบวกจากการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว



การฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินทั่วโลก

RPK ทั่วโลกเติบโตเพิ่มขึ้นร้อยละ 64.4 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมาและภาพรวมปริมาณการขนส่งทางอากาศเพิ่มขึ้นร้อยละ 68.5 โดย ASK ภาพรวมทั่วโลกมีการเติบโตเพิ่มขึ้นร้อยละ 39.8 ซึ่ง PLF ในปี 2565 สูงขึ้นร้อยละ 11.8 จากปีที่ผ่านมา โดยทั่วโลกมี PLF เฉลี่ยร้อยละ 78.7



การฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินไทย

ปี 2565 มีจำนวนผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 27.3 และมีปริมาณเที่ยวบินระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 34.4 จากปีก่อนหน้า โดยในปีดังกล่าวมีการยกเลิกการลงทะเบีย่น Thailand Pass ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2565 โดยในเดือนดังกล่าวมีผู้โดยสารสัญชาติมาเลเซีย อินเดีย และจีนเดินทางเข้ามายังประเทศไทยมากที่สุดตามลำดับ



การคาดการณ์การฟื้นตัว ของอุตสาหกรรมการบินไทย

กพท. ได้คาดการณ์การฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบิน พบว่าในเส้นทางบินภายในประเทศจะสามารถกลับเข้าสู่สภาวะปกติได้ 2567 ในกรณีพื้นฐาน และ 2568 ในกรณีเลวร้ายที่สุด ในขณะที่การฟื้นตัวของเส้นทางบินระหว่างประเทศมีแนวโน้มที่จะกลับเข้าสู่สภาวะปกติปี 2567 ในกรณีที่ดีที่สุด และอาจกลับเข้าสู่สภาวะปกติปี 2568 ในกรณีพื้นฐานและกรณีเลวร้ายที่สุด



สารบัญ

เนื้อหา	หน้า
บทที่ 1 ขนาดกิจกรรมของอุตสาหกรรมการบินของไทย	
1.1 ผู้ดำเนินงานสนามบิน	2
1.2 ผู้ให้บริการการเดินอากาศ	4
1.3 ผู้ได้รับอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน	7
1.4 ผู้ดำเนินการเดินอากาศ.....	7
1.5 อากาศยานที่จดทะเบียนในประเทศไทย.....	8
1.6 หน่วยซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul: MRO).....	11
1.7 ผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน (Original Equipment Manufacturer: OEM)	11
1.8 สถาบันฝึกอบรมและศูนย์ทดสอบภาษาผู้ประจำหน้าที่.....	12
1.9 โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลด้านเวชศาสตร์การบิน	13
1.10 ผู้ประจำหน้าที่ด้านการบิน	14
บทที่ 2 สถานการณ์การขนส่งทางอากาศของไทย	
2.1 สถิติการขนส่งทางอากาศ	16
2.1.1 สถิติจำนวนผู้โดยสาร	16
2.1.2 สถิติจำนวนเที่ยวบิน.....	17
2.1.3 สถิติปริมาณการขนส่งทางอากาศ.....	18
2.1.4 สถิติท่าอากาศยาน	19
2.2 ส่วนแบ่งทางการตลาดของสายการบิน	20
2.2.1 ส่วนแบ่งทางการตลาดในเส้นทางบินภายในประเทศ.....	20
2.2.2 ส่วนแบ่งทางการตลาดในเส้นทางบินระหว่างประเทศ	22
2.3 สถานการณ์การแข่งขันราคาค่าโดยสารเส้นทางบินภายในประเทศ	24
2.3.1 การแข่งขันของเส้นทางบินภายในประเทศ	24
2.3.2 สถานการณ์ค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศ ปี 2565	25
บทที่ 3 การฟื้นตัวจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19	
3.1 การฟื้นตัวทางด้านเศรษฐกิจ	28
3.2 ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการฟื้นตัวของเศรษฐกิจไทย	30

3.3 การคาดการณ์เศรษฐกิจ	32
3.4 การฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินทั่วโลก.....	33
3.5 การฟื้นตัวของอุตสาหกรรมไทย	34
3.6 การฟื้นตัวของการท่องเที่ยวของไทย	35
3.7 การคาดการณ์การฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินไทย	36
ภาคผนวก 1.....	40
ภาคผนวก 2.....	49
ภาคผนวก 3.....	67

สารบัญตาราง

ตาราง	หน้า
ตารางที่ 1 สถิติใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินและใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะที่ได้รับอนุญาตหรือรับรองแล้ว อยู่ในกระบวนการได้รับอนุญาตหรือการรับรอง อยู่ในแผนการอนุญาตหรือการรับรอง และคืนคำขอ.....	2
ตารางที่ 2 ผู้ให้บริการการเดินอากาศของไทยที่ได้รับใบรับรองจาก กพท.....	4
ตารางที่ 3 ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการตามพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 ตั้งแต่ปี 2535 - 2565.....	11
ตารางที่ 4 รายชื่อศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนและสถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือนที่ได้รับการแต่งตั้งจาก กพท.	13
ตารางที่ 5 ข้อมูลจำนวนเส้นทางบินภายในประเทศตามลักษณะการแข่งขันของตลาด	24
ตารางที่ 6 อัตราการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศปี 2564 - 2566	28
ตารางที่ 7 ตารางแสดงปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการบินตัวของเศรษฐกิจไทยและปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ	30
ตารางที่ 8 ภาพรวมการขนส่งทางอากาศทั่วโลกปี 2565.....	33

สารบัญภาพ

ภาพ	หน้า
ภาพที่ 1 จำนวนสนามบินสาธารณะและสัดส่วนจำนวนผู้ใช้บริการแยกตามผู้ประกอบการสนามบินสาธารณะ.....	3
ภาพที่ 2 จำนวนผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนแยกตามประเภทใบอนุญาต.....	7
ภาพที่ 3 จำนวนผู้ประกอบการที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ	7
ภาพที่ 4 จำนวนอากาศยานจดทะเบียนด้วยเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS) และจำนวนอากาศยานเบาพิเศษ (U).....	8
ภาพที่ 5 จำนวนและสัดส่วนอากาศยานเพื่อการพาณิชย์ที่จดทะเบียนเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS).....	9
ภาพที่ 6 จำนวนการขึ้นทะเบียนผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (Drone) แบ่งตามน้ำหนักและวัตถุประสงค์ 10	
ภาพที่ 7 จำนวนผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยานที่ได้รับการรับรองจากสำนักงาน การบินพลเรือนแห่งประเทศไทยแยกรายประเทศ.....	11
ภาพที่ 8 จำนวนใบรับรองโรงเรียนการบินและศูนย์ทดสอบภาษาผู้ประจำหน้าที่ ปี 2563 – 2565	12
ภาพที่ 9 การออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ประเภทต่าง ๆ ปี 2563 - 2565	14
ภาพที่ 10 สถิติจำนวนผู้โดยสารภาพรวม 10 ปี (ปี 2556 - 2565).....	16
ภาพที่ 11 สถิติจำนวนเที่ยวบินภาพรวม 10 ปี (ปี 2556 - 2565).....	17
ภาพที่ 12 สถิติปริมาณการขนส่งทางอากาศภาพรวม 10 ปี (ปี 2556 - 2565).....	18
ภาพที่ 13 ท่าอากาศยานที่มีปริมาณเที่ยวบินสูงสุดและจำนวนผู้โดยสาร 15 อันดับ	19
ภาพที่ 14 ส่วนแบ่งทางการตลาดของสายการบินในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศในเส้นทางบิน ภายในประเทศ	20
ภาพที่ 15 ภาพรวมเส้นทางบินภายในประเทศที่มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ สูงสุด 10 อันดับ.....	21
ภาพที่ 16 ส่วนแบ่งทางการตลาดของสายการบินในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศในเส้นทาง บินระหว่างประเทศ.....	22
ภาพที่ 17 ภาพรวมเส้นทางบินระหว่างประเทศที่มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ สูงสุด 10 อันดับ.....	23
ภาพที่ 18 เปรียบเทียบค่าโดยสารสูงสุดและค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรต่อที่นั่งของสายการบินที่ให้บริการ เต็มรูปแบบและสายการบินที่ให้บริการต้นทุนต่ำซึ่งควบคุมค่าเพดานค่าโดยสาร ไว้ที่ 13 บาท และ 9.40 บาท ตามลำดับ.....	25

ภาพที่ 19	เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยค่าโดยสารสูงสุดและค่าเฉลี่ยค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรต่อที่นั่งของสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินที่ให้บริการต้นทุนต่ำซึ่งควบคุมค่าเพดานค่าโดยสารไว้ที่ 13 บาท และ 9.40 บาท ตามลำดับ	26
ภาพที่ 20	อัตราขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของไทย ณ มูลค่าแท้จริง (Real Gross Domestic Product)	29
ภาพที่ 21	ประมาณเศรษฐกิจไทยปี 2566	32
ภาพที่ 22	ภาพรวมผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศปี 2562 – 2565	34
ภาพที่ 23	จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ ตั้งแต่เดือนมกราคม - ธันวาคม 2565.....	35
ภาพที่ 24	10 อันดับนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าประเทศไทยปี 2565	36
ภาพที่ 25	ผลการคาดการณ์การฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินในเส้นทางภายในประเทศ.....	37
ภาพที่ 26	ผลการคาดการณ์การฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินในเส้นทางระหว่างประเทศ	39



ขนาดกิจกรรมอุตสาหกรรม การบินของไทย ปี 2565

2565 / 2022

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย 333/105
อาคารหลักสี่พลาซ่า ถนนกำแพงเพชร 6
แขวงตลาดบางเขน เขตหลักสี่ กรุงเทพฯ 10210

บทที่ 1

ขนาดกิจกรรมของอุตสาหกรรมการบินของไทย

1.1 ผู้ดำเนินงานสนามบิน

ตารางที่ 1 สถิติใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินและใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะที่ได้รับอนุญาตหรือรับรองแล้ว อยู่ในกระบวนการได้รับอนุญาตหรือการรับรอง อยู่ในแผนการอนุญาตหรือการรับรอง และ คืบหน้าขอ

ลำดับ	ใบอนุญาตฯ/ ใบรับรองฯ	ได้รับใบอนุญาต/ ใบรับรองแล้ว	อยู่ในกระบวนการ อนุญาต/การรับรอง	อยู่ในแผน การอนุญาต/ การรับรอง	คืบหน้าขอ	รวม ทั้งหมด
1	ใบอนุญาตจัดตั้ง สนามบินสาธารณะ	3	0	0	-	3
2	ใบอนุญาตจัดตั้ง สนามบินส่วนบุคคล	3	45	70	14	132
3	ใบรับรองผู้จัดการ สนามบินสาธารณะ	58	-	-	-	58
4	ใบรับรองการดำเนินงาน สนามบินสาธารณะ	9	22	5	-	36
5	ใบรับรองการดำเนินงาน สนามบินสาธารณะ ชั่วคราว	-	-	-	-	-

ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)

ปี 2565 มีจำนวนใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินและใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะที่ได้รับอนุญาตหรือรับรองแล้ว อยู่ในกระบวนการได้รับอนุญาตหรือการรับรอง อยู่ในแผนการอนุญาตหรือการรับรอง จำนวน 215 ใบและมีการคืบหน้าขอ จำนวน 14 ใบ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1.1.1 ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสาธารณะ มีสนามบินได้รับอนุญาตหรือรับรองจำนวน จำนวน 3 ใบ ประกอบด้วย สนามบินสุโขทัย สนามบินตราด และสนามบินสมุย

1.1.2 ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินส่วนบุคคล จำนวน 132 ใบ สามารถจำแนกประเภทย่อยได้ดังนี้

1) สนามบินสำหรับอากาศยานปีกแข็ง (Surface - level for Aircraft) มีสนามบินได้รับอนุญาตหรือรับรองจำนวน 1 ใบ อยู่ในกระบวนการได้รับอนุญาตหรือการรับรอง 4 ใบ อยู่ในแผนการอนุญาตหรือการรับรองจำนวน 30 ใบ และคืบหน้าขอจำนวน 4 ใบ

2) สนามบินเฮลิคอปเตอร์ระดับพื้นผิว (Surface-level Heliport) ไม่มีสนามบินที่ได้รับอนุญาตหรือรับรองและคืนค่าขอ ทั้งนี้อยู่ในกระบวนการได้รับอนุญาตหรือการรับรอง 4 ใบ และอยู่ในแผนการอนุญาตหรือการรับรองจำนวน 20 ใบ

3) สนามบินเฮลิคอปเตอร์ยกระดับ (Elevated Heliport) ไม่มีสนามบินที่ได้รับอนุญาตหรือรับรอง ทั้งนี้อยู่ในกระบวนการได้รับอนุญาตหรือการรับรอง 11 ใบ อยู่ในแผนการอนุญาตหรือการรับรองจำนวน 13 ใบ และคืนค่าขอจำนวน 5 ใบ

4) สนามบินเฮลิคอปเตอร์นอกชายฝั่ง (Helideck) มีสนามบินที่ได้รับอนุญาตหรือรับรองจำนวน 2 ใบ อยู่ในกระบวนการได้รับอนุญาตหรือการรับรอง 14 ใบ อยู่ในแผนการอนุญาตหรือการรับรองจำนวน 1 ใบ และคืนค่าขอจำนวน 4 ใบ

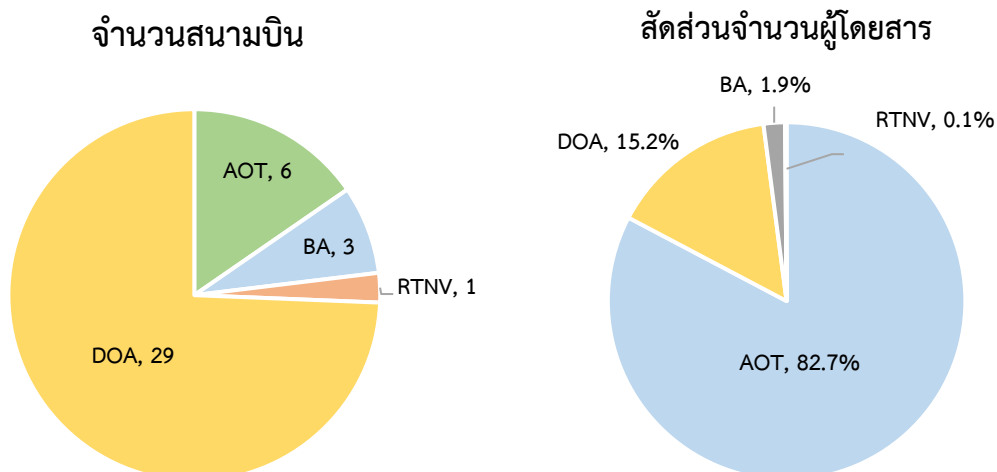
5) สนามบินเฮลิคอปเตอร์บนเรือ (Shipboard Heliport) ไม่มีสนามบินที่ได้รับอนุญาตหรือรับรอง ทั้งนี้อยู่ในกระบวนการได้รับอนุญาตหรือการรับรอง 12 ใบ อยู่ในแผนการอนุญาตหรือการรับรองจำนวน 6 ใบ และคืนค่าขอจำนวน 1 ใบ

1.1.3 ใบรับรองผู้จัดการสนามบินสาธารณะ มีผู้ได้รับอนุญาตหรือรับรองจำนวน 58 ใบ

1.1.4 ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ มีสนามบินที่ได้รับอนุญาตหรือรับรองจำนวน 9 ใบ อยู่ในกระบวนการได้รับอนุญาตหรือการรับรอง 22 ใบ อยู่ในแผนการอนุญาตหรือการรับรองจำนวน 5 ใบ ทั้งนี้ไม่มีสนามบินคืนค่าขอ

1.1.5 ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะชั่วคราว ไม่มีสนามบินที่ได้รับอนุญาตหรืออยู่ในกระบวนการได้รับอนุญาต

ภาพที่ 1 จำนวนสนามบินสาธารณะและสัดส่วนจำนวนผู้ใช้บริการแยกตามผู้ประกอบการสนามบินสาธารณะ



ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน กพท. และ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ,กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมโดย กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน

ประเทศไทยมีสนามบินที่ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะมีจำนวนสะสมจนถึงปี 2565 จำนวน 39 แห่ง แบ่งออกเป็นท่าอากาศยานในสังกัด

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

โดยเมื่อพิจารณาสัดส่วนการให้บริการแก่ผู้โดยสารจะพบว่า สนามบินภายใต้สังกัดของบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. มีสัดส่วนในการให้บริการแก่ผู้โดยสารมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 82.7 ของสนามบินที่ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ทั้งนี้สนามบินที่อยู่ภายใต้สังกัด ทอท. ประกอบด้วย สนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินดอนเมือง สนามบินเชียงใหม่ สนามบินแม่ฟ้าหลวง เชียงราย สนามบินภูเก็ต และสนามบินหาดใหญ่

1.2 ผู้ให้บริการการเดินอากาศ

ตารางที่ 2 ผู้ให้บริการการเดินอากาศของไทยที่ได้รับใบรับรองจาก กพท.

รายชื่อผู้ให้บริการการเดินอากาศ	ประเภทใบรับรองบริการการเดินอากาศ
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	1. ใบรับรองบริการการเดินอากาศ ด้านบริการจัดการจราจรทางอากาศ <ul style="list-style-type: none"> ● ประเภทบริการจราจรทางอากาศ ● ประเภทการจัดการความคล่องตัวของจราจรทางอากาศ ● ประเภทการจัดการห้วงอากาศ 2. ใบรับรองบริการการเดินอากาศ ด้านบริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน 3. ใบรับรองบริการการเดินอากาศ ด้านบริการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน
ศูนย์บริหารจัดการห้วงอากาศ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	ใบรับรองบริการการเดินอากาศ ด้านบริการจัดการจราจรทางอากาศ ประเภทการจัดการห้วงอากาศ
การทำอากาศยานนานาชาติอยู่ตะเภา ระยอง-พัทยา	1. ใบรับรองบริการการเดินอากาศ ด้านบริการจัดการจราจรทางอากาศ <ul style="list-style-type: none"> ● ประเภทบริการจราจรทางอากาศ

รายชื่อผู้ให้บริการการเดินอากาศ	ประเภทใบรับรองบริการการเดินอากาศ
	2. ใบรับรองบริการการเดินอากาศ ด้านบริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน 3. ใบรับรองบริการการเดินอากาศ ด้านบริการอุตุนิยมวิทยาการบิน
กรมอุตุนิยมวิทยา	ใบรับรองบริการการเดินอากาศ ด้านบริการอุตุนิยมวิทยาการบิน
ฝ่ายบริหารข่าวสารการบิน (AIM) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	ใบรับรองบริการการเดินอากาศ ด้านบริการข่าวสารการบิน
สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย	ใบรับรองบริการการเดินอากาศ ด้านบริการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศ กพท.

ผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศไทยมีทั้งหมด 6 ราย โดยแต่ละรายมีอำนาจหน้าที่ในการให้บริการ ดังต่อไปนี้

1.2.1 บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

มีอำนาจหน้าที่ในการให้บริการจัดการจราจรทางอากาศ บริการจัดการความคล่องตัวของ การจราจรทางอากาศ บริการระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ ระบบติดตามอากาศยาน และการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน

1.2.2 ศูนย์บริหารจัดการห้วงอากาศ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

มีหน้าที่หลักในการจัดการห้วงอากาศ เพื่อให้เกิดการใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด เหมาะสมกับประเภทผู้ใช้ห้วงอากาศ

1.2.3 การท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา ระยอง-พัทยา

มีหน้าที่หลักในการให้บริการการจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา บริการระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ ระบบติดตามอากาศยาน และให้บริการข่าวพยากรณ์อากาศ

1.2.4 กรมอุตุนิยมวิทยา

เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่หลักในการให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน อาทิ ข่าวพยากรณ์อากาศ ข้อมูลสารสนเทศอุตุนิยมวิทยาและแผ่นดินไหว

1.2.5 ฝ่ายบริหารข่าวสารการบิน (AIM) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

เป็นศูนย์กลางการบริการข้อมูลข่าวสารการบินของประเทศ (AIS Headquarter) โดยจัดให้มีบริการดังต่อไปนี้

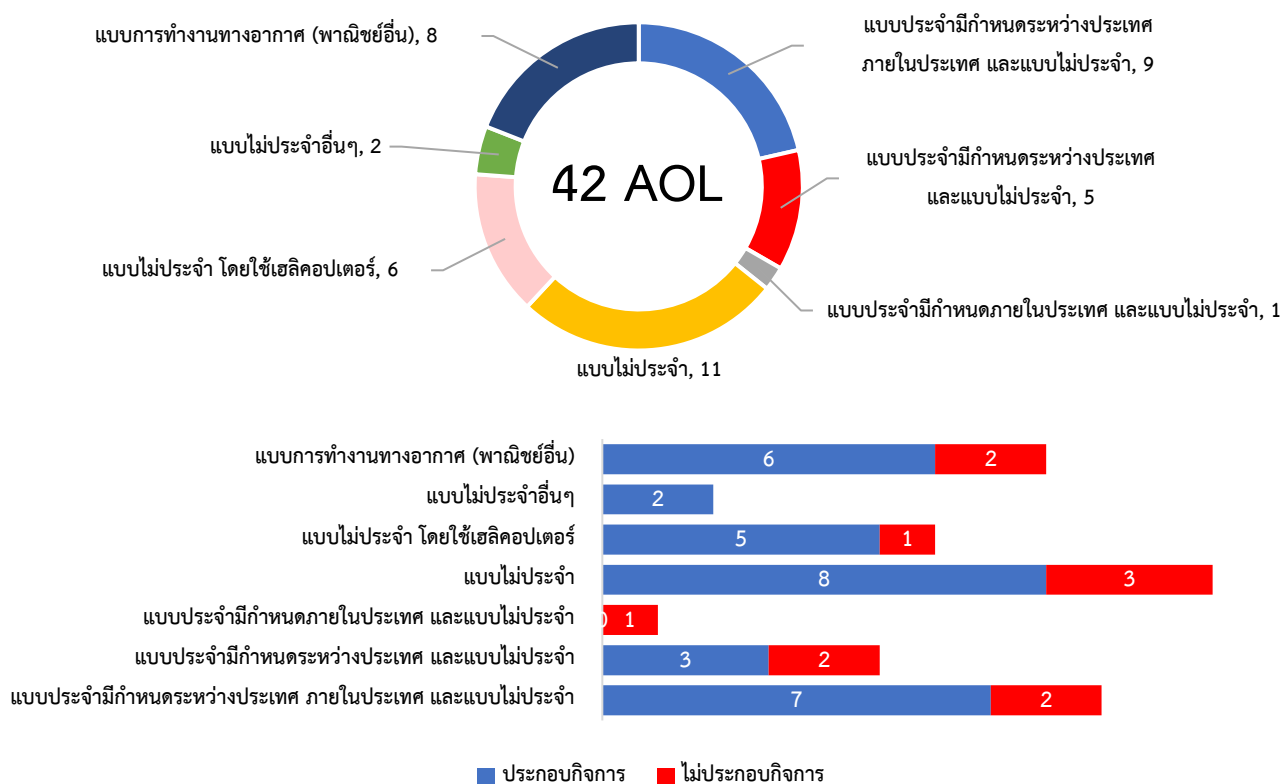
- 1) บริการข้อมูลข่าวสารการบิน
- 2) บริการเอกสารแถลงข่าวการบิน
- 3) บริการแผนภูมิการบิน
- 4) บริการ International NOTAM Office
- 5) บริการ Aerodrome AIS unit เพื่อให้บริการ Pre - flight Information Service ให้แก่ สนามบินต่าง ๆ
- 6) ศูนย์กลางบริการข้อมูลข่าวสารการบินอัตโนมัติ (Automated Pre - flight Information Service)

1.2.6 สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

มีหน้าที่หลักในการเป็นศูนย์รับแจ้งเหตุอากาศยานและเรือที่ประสบภัย พร้อมทั้งอำนวยความสะดวกและประสานงานปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือ รวมถึงมีหน้าที่ในการจัดทำแผนค้นหาและช่วยเหลือแห่งชาติ

1.3 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน

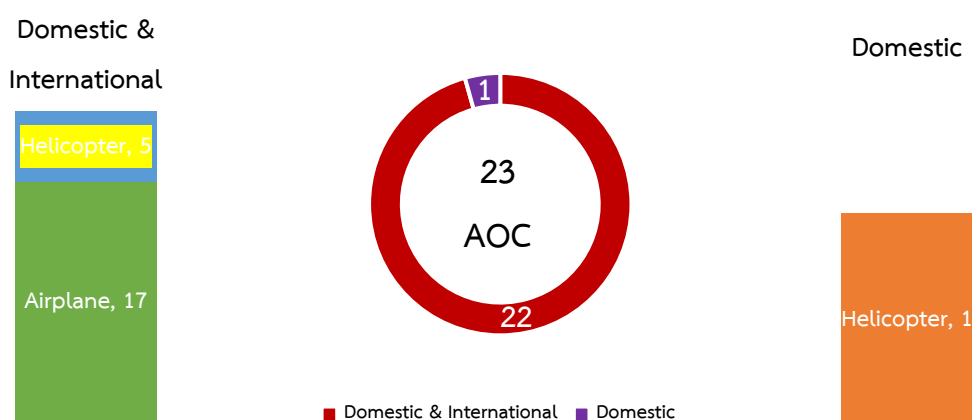
ภาพที่ 2 จำนวนผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนแยกตามประเภทใบอนุญาต



ที่มา: ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ กพท. ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2565

1.4 ผู้ดำเนินการเดินอากาศ

ภาพที่ 3 จำนวนผู้ประกอบการที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ



ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานปฏิบัติการบิน กพท.

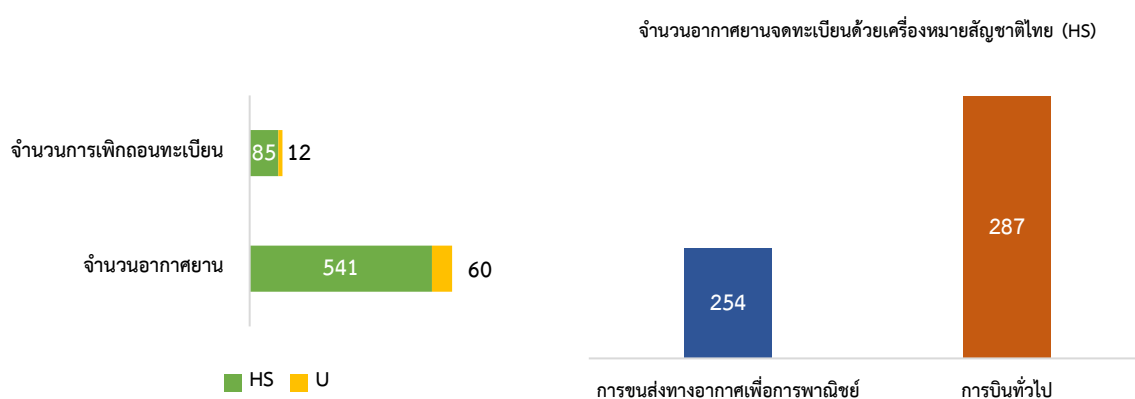
จำนวนผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาตดำเนินการเดินอากาศ (Air Operation Certificate: AOC) ในปี 2565 มีทั้งหมด 23 ราย โดยแบ่งออกเป็น

1.4.1 ผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาตดำเนินการเดินอากาศให้บริการในเส้นทางระหว่างประเทศและภายในประเทศ จำนวน 22 ราย แบ่งเป็นการให้บริการโดยอากาศยานปีกแข็งจำนวน 17 ราย และเฮลิคอปเตอร์จำนวน 5 ราย

1.4.2 ผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาตดำเนินการเดินอากาศให้บริการเฉพาะเส้นทางภายในประเทศ จำนวน 1 ราย ได้แก่ การให้บริการโดยเฮลิคอปเตอร์จำนวน 1 ราย

1.5 อากาศยานที่จดทะเบียนในประเทศไทย

ภาพที่ 4 จำนวนอากาศยานจดทะเบียนด้วยเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS) และจำนวนอากาศยานเบาพิเศษ (U)



ที่มา: ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน กพท.

อากาศยานที่จดทะเบียนและได้รับใบสำคัญสมควรเดินอากาศในปี 2565 มีจำนวนทั้งสิ้น 601 ลำ แบ่งเป็นอากาศยานที่จดทะเบียนด้วยเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS) จำนวน 541 ลำ และอากาศยานเบาพิเศษ (U) จำนวน 60 ลำ โดยในปี 2565 มีอากาศยานที่เพิกถอนทะเบียนจำนวนทั้งสิ้น 97 ลำ แบ่งเป็น อากาศยานที่จดทะเบียนด้วยเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS) จำนวน 85 ลำ และอากาศยานเบาพิเศษ (U) จำนวน 12 ลำ

อากาศยานที่จดทะเบียนด้วยเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS) แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่

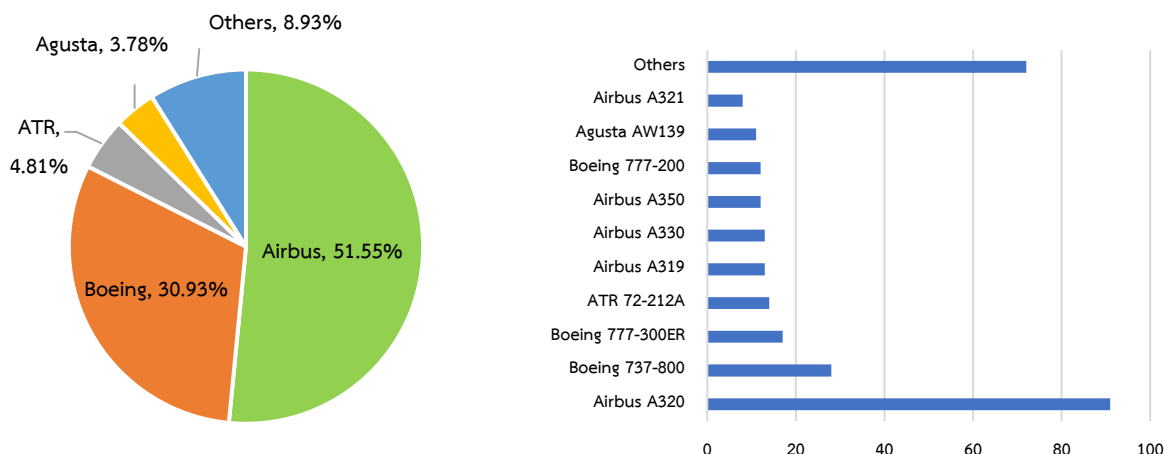
1) การขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ มีจำนวนอากาศยานรวมทั้งสิ้น 254 ลำ ประกอบไปด้วย

- อากาศยานปีกแข็ง จำนวน 219 ลำ
- เฮลิคอปเตอร์ จำนวน 25 ลำ
- บัลลูนหรืออากาศยานประเภทอื่น จำนวน 10 ลำ

2) การบินทั่วไป มีจำนวนอากาศยานรวมทั้งสิ้น 287 ลำ ประกอบไปด้วย

- อากาศยานปีกแข็ง จำนวน 275 ลำ
- เฮลิคอปเตอร์ จำนวน 10 ลำ
- บัลลูนหรืออากาศยานประเภทอื่น จำนวน 2 ลำ

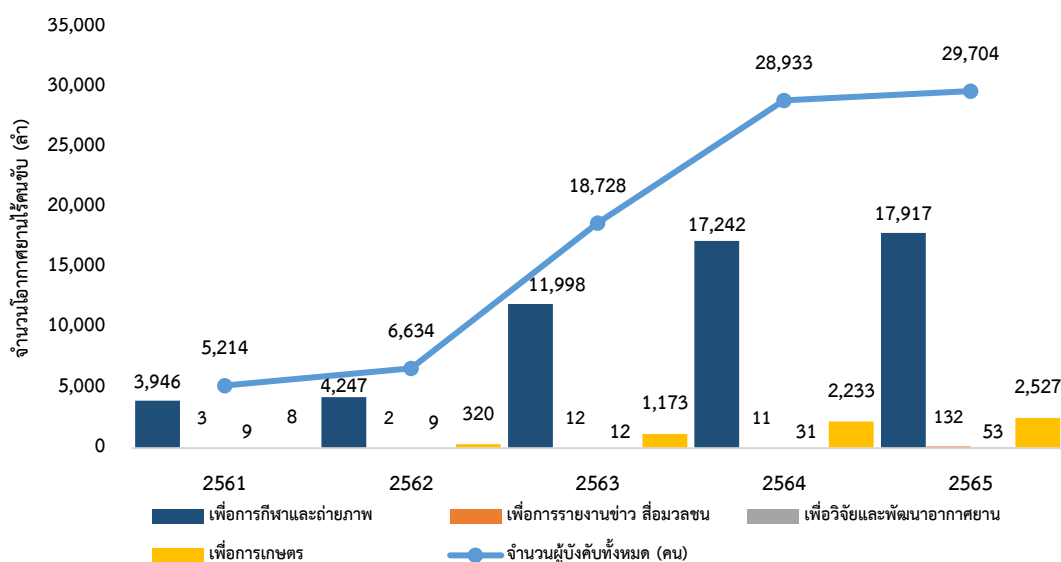
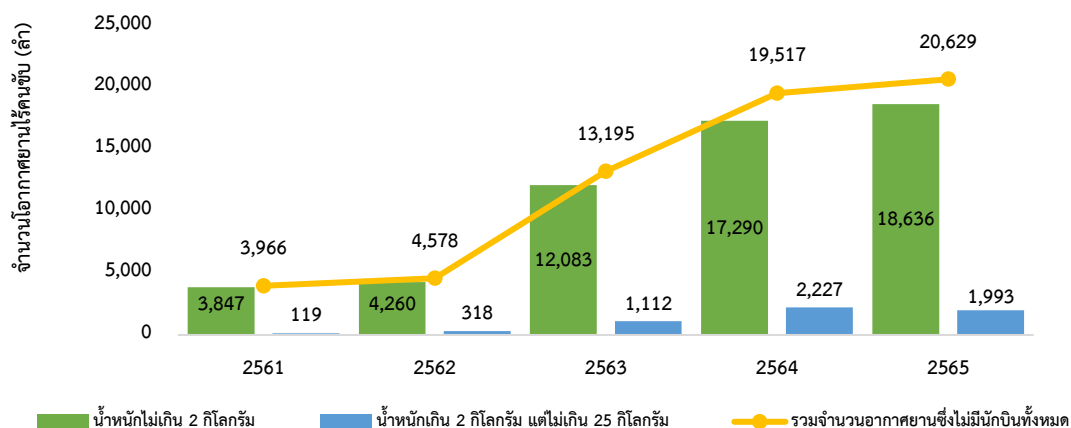
ภาพที่ 5 จำนวนและสัดส่วนอากาศยานเพื่อการพาณิชย์ที่จดทะเบียนเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS)



ที่มา: ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน กพท.

อากาศยานเพื่อการพาณิชย์ที่จดทะเบียนเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS) ส่วนใหญ่เป็นอากาศยานที่ผลิตโดย บริษัท แอร์บัส จำกัด ซึ่งมีสัดส่วนมากถึงร้อยละ 51.55 ของจำนวนอากาศยานเพื่อการพาณิชย์ที่จดทะเบียนเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS) ทั้งหมด รองลงมาเป็นบริษัท โบอิง จำกัด ซึ่งมีสัดส่วนร้อยละ 30.93 ของจำนวนอากาศยานเพื่อการพาณิชย์ที่จดทะเบียนเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS) ทั้งหมด ทั้งนี้พบว่าแบบอากาศยานเพื่อการพาณิชย์ที่จดทะเบียนเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS) ที่เป็นที่นิยมใช้ในประเทศไทย ได้แก่ แบบอากาศยาน Airbus A320 ซึ่งมีสัดส่วนการใช้แบบอากาศยานร้อยละ 31.27 รองลงมาได้แก่แบบอากาศยาน Boeing 737 - 800 มีสัดส่วนการใช้แบบอากาศยานร้อยละ 9.62

ภาพที่ 6 จำนวนการขึ้นทะเบียนผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (Drone) แบ่งตามน้ำหนักและวัตถุประสงค์

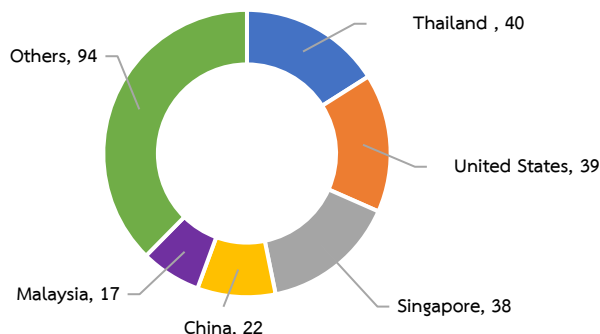


ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน กพท.

ปี 2565 จำนวนการขึ้นทะเบียนผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (Drone) รวม (สะสม)ทั้งสิ้น 20,629 ลำ หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.70 จากปีก่อนหน้า โดยแบ่งเป็นอากาศยานฯ ที่น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัมมีจำนวน (สะสม) 18,636 ลำ หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.78 และอากาศยานฯ น้ำหนักเกิน 2 กิโลกรัม แต่ไม่เกิน 25 กิโลกรัมมีจำนวน (สะสม) 1,993 ลำ หรือลดลงร้อยละ 10.51 โดยเมื่อแยกตามวัตถุประสงค์ของการใช้งานอากาศยานฯ จะพบว่ามีการขึ้นทะเบียนอากาศยานเพื่อการกีฬาและการถ่ายภาพมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 86.85 ของทั้งหมด รองลงมาคือการขึ้นทะเบียนอากาศยานเพื่อการเกษตร คิดเป็นร้อยละ 12.25 ของทั้งหมด ทั้งนี้ในปี 2565 จำนวนการขึ้นทะเบียนผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (Drone) รวม (สะสม) 29,704 คน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.70 จากปีก่อนหน้า

1.6 หน่วยซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul: MRO)

ภาพที่ 7 จำนวนผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยานที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยแยกรายประเทศ



ที่มา: ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน กพท.

ปี 2565 ผู้ประกอบการหน่วยซ่อมที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ให้การรับรอง¹ ทั่วโลกมีจำนวนทั้งหมด 250 ราย ลดลงจากปีก่อนหน้า 14 ราย โดยส่วนมากเป็นผู้ประกอบกิจการหน่วยซ่อมในประเทศไทยจำนวน 40 ราย คิดเป็นร้อยละ 42.55 รองลงมาเป็นผู้ประกอบกิจการหน่วยซ่อมในประเทศสหรัฐอเมริกาจำนวน 39 ราย คิดเป็นร้อยละ 49.49 และผู้ประกอบกิจการหน่วยซ่อมในประเทศสิงคโปร์จำนวน 38 ราย คิดเป็นร้อยละ 40.43 ทั้งนี้ผู้ประกอบการหน่วยซ่อมที่ กพท. ให้การรับรองจากประเทศอื่น ๆ เช่น ประเทศฝรั่งเศส ประเทศออสเตรเลีย และประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น

1.7 ผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน (Original Equipment Manufacturer: OEM)

ตารางที่ 3 ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการตามพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 ตั้งแต่ปี 2535 - 2565

ประเภท	จำนวนโรงงาน	เงินลงทุน (ล้านบาท)
การสร้าง ประกอบ ดัดแปลง ซ่อมแซม หรือเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศยาน	14	10,282.87
การทำชิ้นส่วนพิเศษ หรืออุปกรณ์สำหรับอากาศยาน หรือเรือไฮเวอร์คราฟท์	17	4,122.59
รวม	31	14,405.46

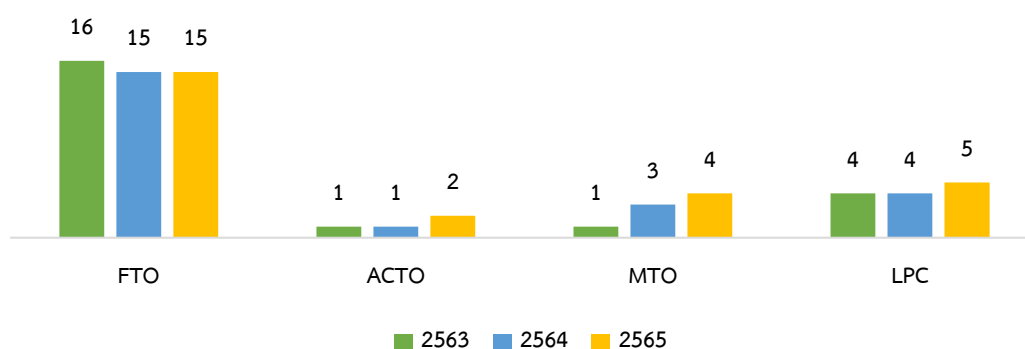
ที่มา: สถิติสะสมจำนวนโรงงานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการ ตามพ.ร.บ. โรงงาน พ.ศ. 2535 กรมโรงงานอุตสาหกรรม

¹ มาตรา 41/94 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ระบุว่า ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบกิจการหน่วยซ่อม เว้นแต่จะได้รับใบรับรองหน่วยซ่อมจากผู้อำนวยการ การขอรับใบรับรองและการออกใบรับรองตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในข้อกำหนด และให้ผู้อำนวยการกำหนดแบบอากาศยาน ส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน บริษัทฯ หรือชิ้นส่วนอากาศยาน ที่หน่วยซ่อมมีสิทธิ์ทำการบำรุงรักษาได้ในใบรับรองหน่วยซ่อมด้วย

ผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานในประเทศไทยส่วนใหญ่ดำเนินการผลิตอากาศยานในชั้นที่ 2 (Tier 2) และ ชั้นที่ 3 (Tier 3) ที่ต้องใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในการผลิต² โดยผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการตามพระราชบัญญัติโรงงานมีจำนวน (สะสม) ตั้งแต่ปี 2535 – 2565 ทั้งหมด 31 ราย ลดลง 1 ราย จากปีก่อนหน้า และมีเงินลงทุน (สะสม) ตั้งแต่ปี 2535 – 2565 ทั้งสิ้น 14,405.46 ล้านบาท ทั้งนี้สามารถจำแนกประเภทผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานในประเทศไทยได้เป็น 2 ประเภท ได้แก่ 1) การสร้าง ประกอบ ดัดแปลง ซ่อมแซม หรือเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศยาน มีผู้ประกอบการจำนวน 14 ราย มีเงินลงทุน (สะสม) 10,282.87 ล้านบาท และ 2) การทำชิ้นส่วนพิเศษ หรืออุปกรณ์สำหรับอากาศยาน หรือเรือไฮเวอร์คราฟท์ มีผู้ประกอบการจำนวน 17 ราย มีเงินลงทุน (สะสม) 4,122.59 ล้านบาท

1.8 สถาบันฝึกอบรมและศูนย์ทดสอบภาษาผู้ประจำหน้าที่

ภาพที่ 8 จำนวนใบรับรองโรงเรียนการบินและศูนย์ทดสอบภาษาผู้ประจำหน้าที่ ปี 2563 – 2565



ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานสถาบันฝึกอบรมและผู้ประจำหน้าที่ กพท.

ปี 2565 มีสถาบันฝึกอบรมและศูนย์ทดสอบภาษาผู้ประจำหน้าที่ที่ได้รับการรับรองสะสม 26 ใบ ดังนี้

1.8.1 ใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน (Flying Training Organization: FTO) จำนวน 15 ใบ โดยมีผู้ได้รับใบรับรองรายใหม่ จำนวน 3 ราย ได้แก่ CAE SimuFlite (USA) Airbus Helicopter Malaysia และ Airbus Asia Training Centre (Singapore)

1.8.2 ใบรับรองสถาบันอบรมด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Control Training Courses/Organizations: ACTO) จำนวน 2 ใบ โดยมีผู้ได้รับใบรับรองรายใหม่ 1 ราย ได้แก่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

1.8.3 ใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบินนายช่างภาคพื้น (Maintenance Training Organization: MTO) จำนวน 4 ใบ โดยมีผู้ได้รับใบรับรองรายใหม่ 1 ราย ได้แก่ วิทยาลัยการอาชีพขอนแก่น

1.8.4 ใบรับรองศูนย์ทดสอบภาษาผู้ประจำหน้าที่ (Language Proficiency Testing Center: LPC) จำนวน 5 ใบ โดยมีผู้ได้รับใบรับรองรายใหม่ 2 ราย ได้แก่ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง และบริษัท ไทยฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด

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

1.9 โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลด้านเวชศาสตร์การบิน

ตารางที่ 4 รายชื่อศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนและสถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือน ที่ได้รับการแต่งตั้งจาก กพท.

ประเภท	รายชื่อศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือน/สถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือน	ออกใบสำคัญแพทย์โดย SAME ³ ชั้น				ต่อใบสำคัญแพทย์ทุกชั้นโดย SAME และ AME ⁴
		1	2	3	4	
ศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือน (AMC)	สถาบันเวชศาสตร์การบิน กองทัพอากาศ	✓	✓	✓	✓	✓
	ศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือน กรุงเทพฯ โรงพยาบาลกรุงเทพ	✓	✓	✓	✓	✓
	โรงพยาบาลสมิติเวช ศรีนครินทร์	✓	✓	✓	✓	✓
สถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือน (AMO)	โรงพยาบาลบำรุงราษฎร์		✓		✓	✓
	โรงพยาบาลเวชธานี		✓		✓	✓
	โรงพยาบาลอภากรเกียรติวงศ์		✓		✓	✓
	โรงพยาบาลกรุงเทพ เชียงใหม่		✓		✓	✓
	โรงพยาบาลพญาไท 2		✓		✓	✓

ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานเวชศาสตร์การบิน กพท.

ในปี 2565 ศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนและสถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือนที่ได้รับการแต่งตั้งจาก กพท. เพื่อทำการตรวจสอบความพร้อมด้านร่างกายและจิตใจของผู้ที่ยื่นขอรับใบอนุญาตประจำหน้าที่ประเภทต่าง ๆ จำนวน 8 แห่ง ดังตารางที่ 4 ทั้งนี้สามารถจำแนกได้เป็น 2 ประเภท ได้แก่

1) ศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือน (Aeromedical Center: AMC) เป็นโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่ได้รับการแต่งตั้งจาก กพท. ในการให้บริการตรวจเพื่อออกหรือต่ออายุใบสำคัญแพทย์ชั้น 1 – 4 โดยในปี 2565 มีจำนวนโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือน จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ สถาบันเวชศาสตร์การบิน กองทัพอากาศ ศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนกรุงเทพ โรงพยาบาลกรุงเทพ และโรงพยาบาลสมิติเวช ศรีนครินทร์

2) สถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือน (Aeromedical Office: AMC) เป็นโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่ได้รับการแต่งตั้งจาก กพท. ในการให้บริการตรวจเพื่อต่ออายุใบสำคัญแพทย์ชั้น 1 – 4 แต่สามารถทำการตรวจเพื่อออกใบสำคัญแพทย์ได้เฉพาะชั้น 2 และ 4 เท่านั้น โดยในปี 2565 มีจำนวน

³ “นายแพทย์ผู้ตรวจอาวุโส” (Senior Authorized Medical Examiner – SAME) หมายความว่า นายแพทย์เวชศาสตร์การบินที่ผู้อำนวยการแต่งตั้งให้มีสิทธิตรวจทางแพทย์แก่ผู้ขอรับหรือต่ออายุใบสำคัญแพทย์ทุกชั้น

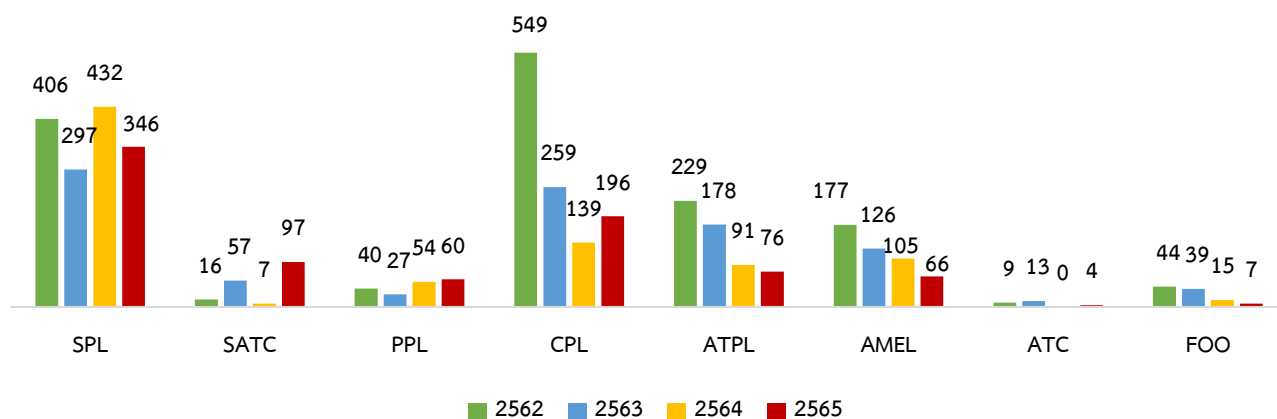
⁴ “นายแพทย์ผู้ตรวจ” (Authorized Medical Examiner – AME) หมายความว่า นายแพทย์เวชศาสตร์การบินที่ผู้อำนวยการแต่งตั้งให้มีสิทธิตรวจทางแพทย์แก่ผู้ขอต่ออายุใบสำคัญแพทย์ทุกชั้น

โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นสถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือน จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลบำรุงราษฎร์ โรงพยาบาลเวชธานี โรงพยาบาลอภากรเกียรติวงศ์ โรงพยาบาลกรุงเทพ เชียงใหม่ และโรงพยาบาลพญาไท 2

ทั้งนี้ มีนายแพทย์ผู้ตรวจและนายแพทย์ผู้ตรวจอาวุโสที่ได้รับการแต่งตั้งจาก กพท. ทั้งหมด 43 คน แบ่งออกเป็นนายแพทย์ผู้ตรวจอาวุโส 21 คน และนายแพทย์ผู้ตรวจ 22 คน

1.10 ผู้ประจำหน้าที่ด้านการบิน

ภาพที่ 9 การออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ประเภทต่าง ๆ ปี 2562 - 2565



ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานสถาบันฝึกอบรมและผู้ประจำหน้าที่ กพท.

ในปี 2565 กพท. มีการออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ประเภทต่าง ๆ ทั้งหมด 955 ใบ เพิ่มขึ้น 112 ใบ จากปีก่อนหน้า โดยมีการออกใบอนุญาต ดังนี้

- 1) ใบอนุญาตนักบินศิษย์การบิน (Student pilot license, SPL) จำนวน 346 ใบ
- 2) ใบอนุญาตศิษย์พนักงานควบคุมจราจรทางอากาศ (Student air traffic control license: SATC) จำนวน 97 ใบ
- 3) ใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคล (Private pilot license: PPL) จำนวน 60 ใบ
- 4) ใบอนุญาตนักบินพาณิชย์ตรี (Commercial pilot license: CPL) จำนวน 196 ใบ
- 5) ใบอนุญาตนักบินพาณิชย์เอก (Air transport pilot license: ATPL) จำนวน 76 ใบ
- 6) ใบอนุญาตช่างภาคพื้นดิน (Aircraft maintenance engineer license: AMEL) จำนวน 66 ใบ
- 7) ใบอนุญาตพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศ (Air traffic control license: ATC) จำนวน 4 ใบ
- 8) ใบอนุญาตพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน (Flight operation officer license: FOO) จำนวน 7 ใบ
- 9) ใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคลประเภทอากาศยานเบาพิเศษ (Ultralight aircraft pilot license: UPL) จำนวน 17 ใบ
- 10) ใบรับรองใบอนุญาตจากรัฐภาคี จำนวน 86 ใบ



สถานการณ์การขนส่ง ทางอากาศของไทย

2565 / 2022

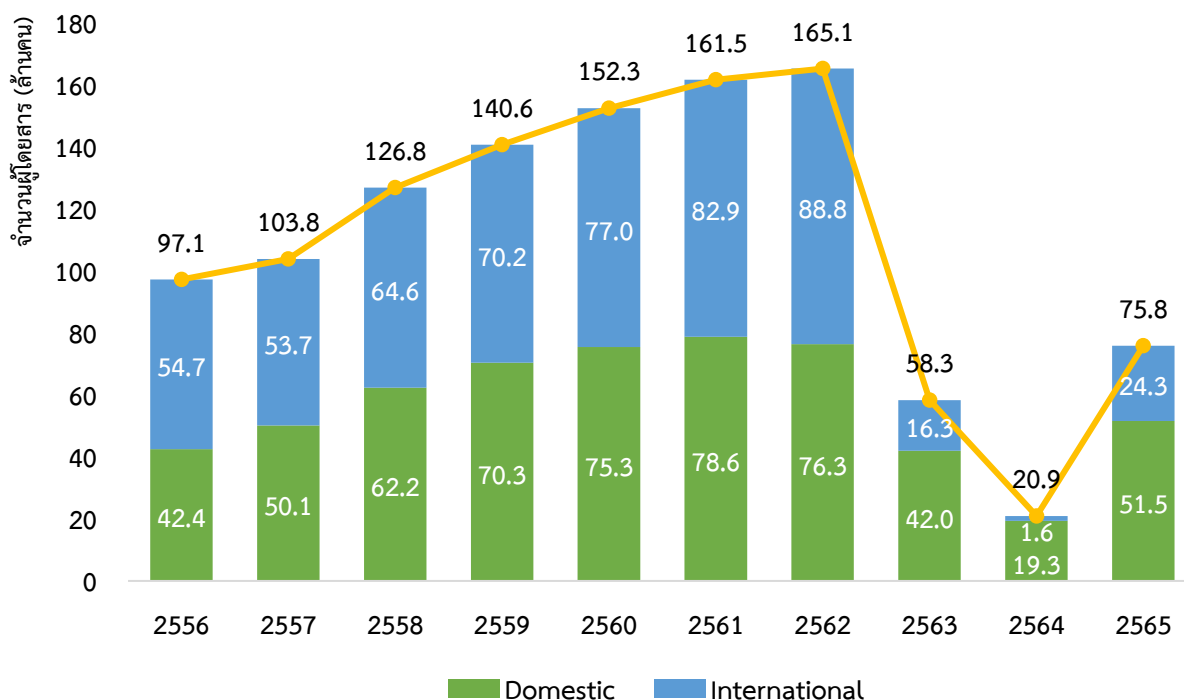
บทที่ 2

สถานการณ์การขนส่งทางอากาศของไทย

2.1 สถิติการขนส่งทางอากาศ

2.1.1 สถิติจำนวนผู้โดยสาร

ภาพที่ 10 สถิติจำนวนผู้โดยสารภาพรวม 10 ปี (ปี 2556 - 2565)

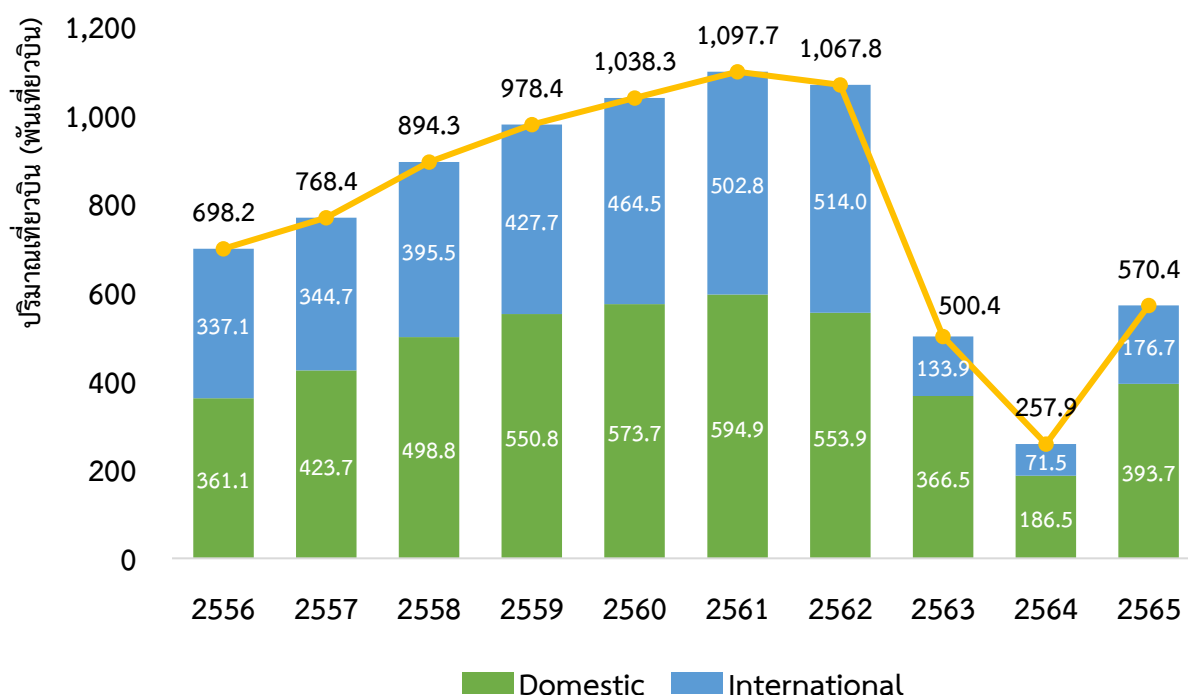


ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ,กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเภา และ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมโดยศูนย์บริการทางการบิน กพท. วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

ภาพรวมสถิติจำนวนผู้โดยสาร 10 ปี ตั้งแต่ปี 2556 – 2565 พบว่าการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด – 19 ส่งผลทำให้จำนวนผู้โดยสารลดลงอย่างมีนัยสำคัญ แต่เมื่อผู้โดยสารเริ่มมีความเชื่อมั่นที่จะเดินทางทางอากาศเพิ่มขึ้นจากความสามารถในการกระจายวัคซีนป้องกันไวรัสโควิด – 19 รวมไปถึงมาตรการการเปิดประเทศของรัฐบาลและการผ่อนคลายมาตรการด้านสาธารณสุขของประเทศไทยและต่างประเทศ ส่งผลทำให้ในปี 2565 นี้จำนวนผู้โดยสารมีการฟื้นตัวขึ้นจากปีก่อนหน้ามากถึงร้อยละ 262.3 หรือเพิ่มขึ้น 54.8 ล้านคน โดยจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 166.6 หรือเพิ่มขึ้น 32.2 ล้านคน และจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 1424.8 หรือเพิ่มขึ้น 22.6 ล้านคน และเมื่อพิจารณาสัดส่วนจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศและระหว่างประเทศ พบว่า สัดส่วนผู้โดยสารภายในประเทศเป็นร้อยละ 68.0 ขณะที่ผู้โดยสารระหว่างประเทศมีร้อยละ 32.0

2.1.2 สถิติจำนวนเที่ยวบิน

ภาพที่ 11 สถิติจำนวนเที่ยวบินภาพรวม 10 ปี (ปี 2556 - 2565)

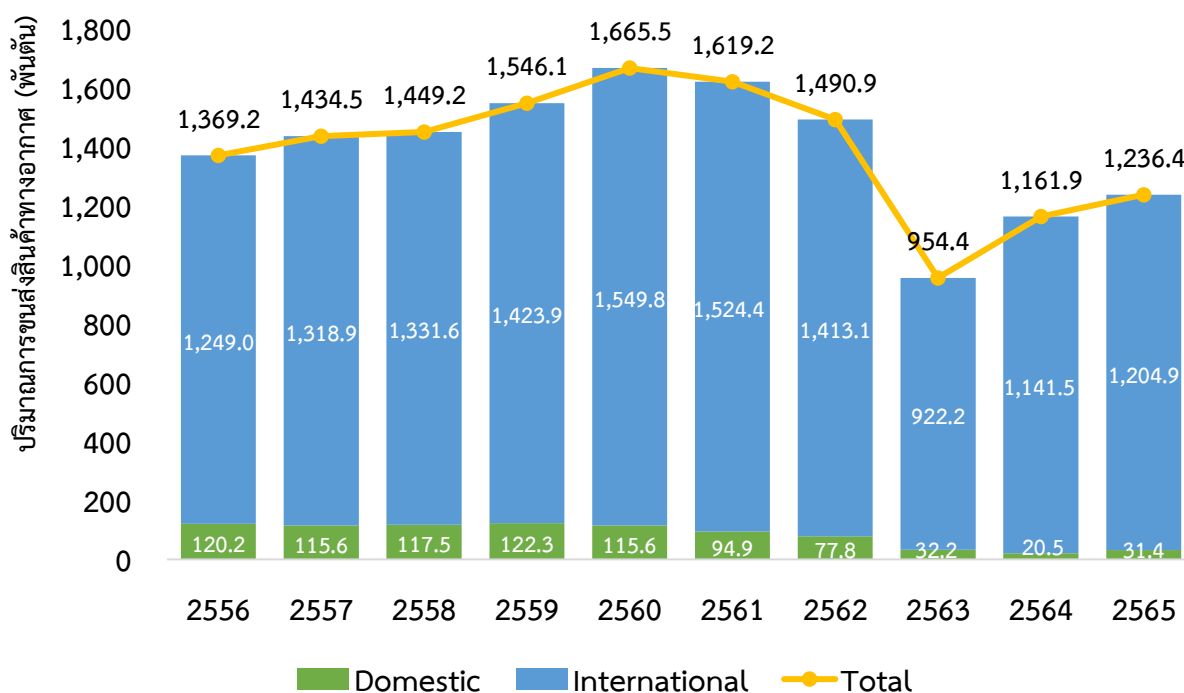


ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ,กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเถา และ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมโดยศูนย์บริการทางการบิน กพท. วิเคราะห์โดย กองเศรษฐกิจการบิน กพท.

ภาพรวมสถิติปริมาณเที่ยวบิน 10 ปี ตั้งแต่ปี 2556 – 2565 พบว่าเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับการเติบโตของจำนวนผู้โดยสาร โดยในปี 2565 สถานการณ์การแพร่ระบาดมีความคลี่คลายและในแต่ละประเทศมีนโยบายการเปิดประเทศมากขึ้นส่งผลให้สายการบินสามารถเพิ่มเที่ยวบินไปยังจุดหมายปลายทางต่างๆได้มากขึ้น โดยทำให้มีปริมาณเที่ยวบินเพิ่มขึ้น 312,411 เที่ยวบิน หรือเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาคิดเป็นร้อยละ 121.1 แบ่งเป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศมีปริมาณ 176,651 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 147.1 และเที่ยวบินภายในประเทศมีปริมาณ 393,708 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 111.1 โดยในเดือนกรกฎาคม 2565 รัฐบาลได้ยกเลิกนโยบาย Thailand pass ของคนไทยและต่างชาติจึงทำให้ในช่วงไตรมาสที่ 3 และ 4 ของปี มีเที่ยวบินระหว่างประเทศรวมถึงเที่ยวบินภายในประเทศเพิ่มขึ้นต่อเนื่องไปจนถึงปี 2566

2.1.3 สถิติปริมาณการขนส่งทางอากาศ

ภาพที่ 12 สถิติปริมาณการขนส่งทางอากาศภาพรวม 10 ปี (ปี 2556 - 2565)

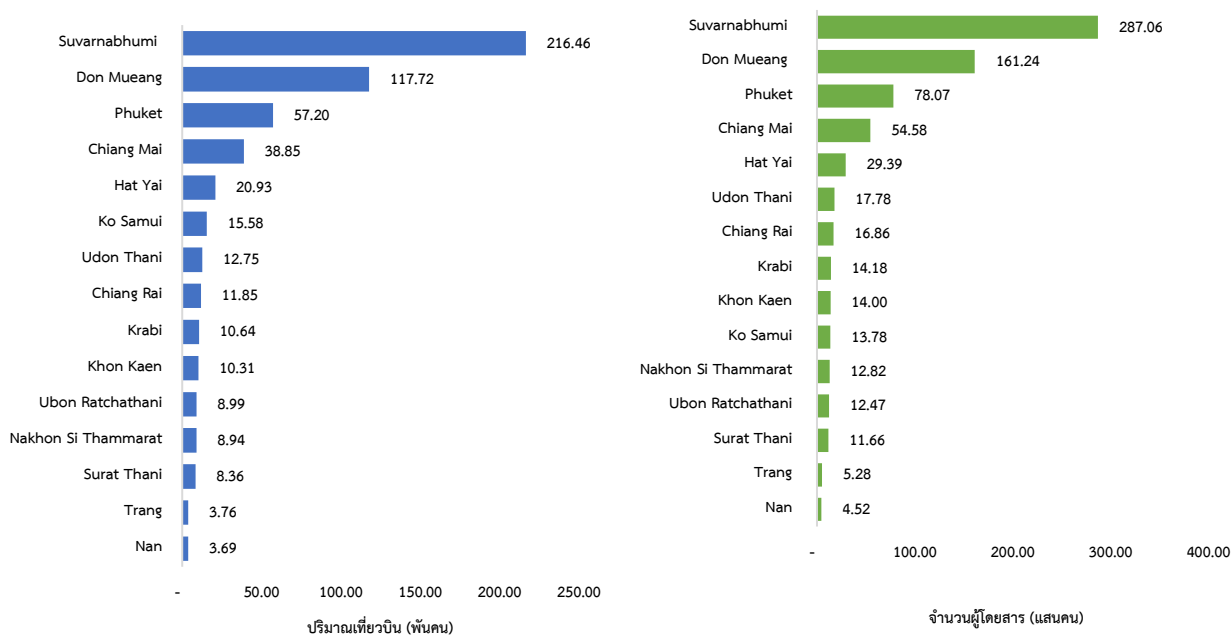


ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ,กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเถา และ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมโดยศูนย์บริการทางการบิน กพท. วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

ภาพรวมสถิติปริมาณการขนส่งทางอากาศ 10 ปี ตั้งแต่ปี 2556 – 2565 พบว่าการฟื้นตัวเริ่มกลับสู่สภาวะปกติตั้งแต่ในปี 2564 โดยในปี 2565 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศมีจำนวน 1,236,375 ตัน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 6.4 โดยเป็นการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศมีจำนวน 1,204,946 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.6 และการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศมีจำนวน 31,429 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 53.5 จากปีที่ผ่านมา โดยพบว่าปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญและเข้าสู่สภาวะฟื้นตัวเร็วกว่าการขนส่งผู้โดยสาร เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางอากาศยังมีความต้องการอยู่เป็นจำนวนมากในตลาดโลกและมีข้อจำกัดในการทำการบินน้อยกว่าการขนส่งผู้โดยสาร ดังนั้นจึงสามารถฟื้นตัวได้เร็วกว่าการขนส่งผู้โดยสาร

2.1.4 สถิติท่าอากาศยาน

ภาพที่ 13 ท่าอากาศยานที่มีปริมาณเที่ยวบินสูงสุดและจำนวนผู้โดยสาร 15 อันดับ



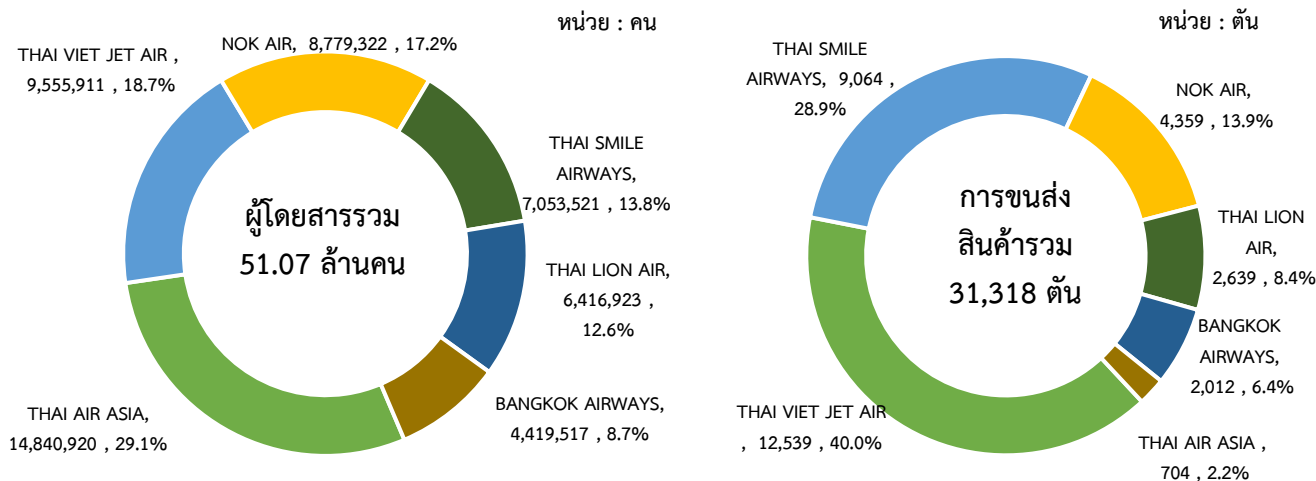
ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ,กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเถา และ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมโดยศูนย์บริการทางการบิน กพท. วิเคราะห์โดย กองเศรษฐกิจการบิน กพท.

เมื่อพิจารณาท่าอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินมากที่สุด 10 อันดับแรก พบว่า ในปี 2565 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินรวมมากที่สุด โดยมีจำนวนผู้โดยสาร 28.7 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 410.2 และมีปริมาณเที่ยวบิน 216,462 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 99.2 รองลงมา ได้แก่ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานเชียงใหม่ ตามลำดับ จากสถิติพบว่า ท่าอากาศยานที่มีสัดส่วนการเดินทางระหว่างประเทศมากที่สุด ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานกระบี่ ท่าอากาศยานสมุย จะเป็นท่าอากาศยานที่มีการฟื้นตัวจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 มากกว่าท่าอากาศยานที่มีการเดินทางภายในประเทศเป็นหลัก เช่น ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย ท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชและท่าอากาศยานขอนแก่น เป็นต้น ทั้งนี้เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดเริ่มคลี่คลาย ประกอบกับแต่ละประเทศมีนโยบายเปิดประเทศมากขึ้นส่งผลให้ท่าอากาศยานที่มีสัดส่วนจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศฟื้นตัวเร็วกว่าท่าอากาศยานที่ให้บริการผู้โดยสารภายในประเทศเป็นหลัก

2.2 ส่วนแบ่งทางการตลาดของสายการบิน

2.2.1 ส่วนแบ่งทางการตลาดในเส้นทางบินภายในประเทศ

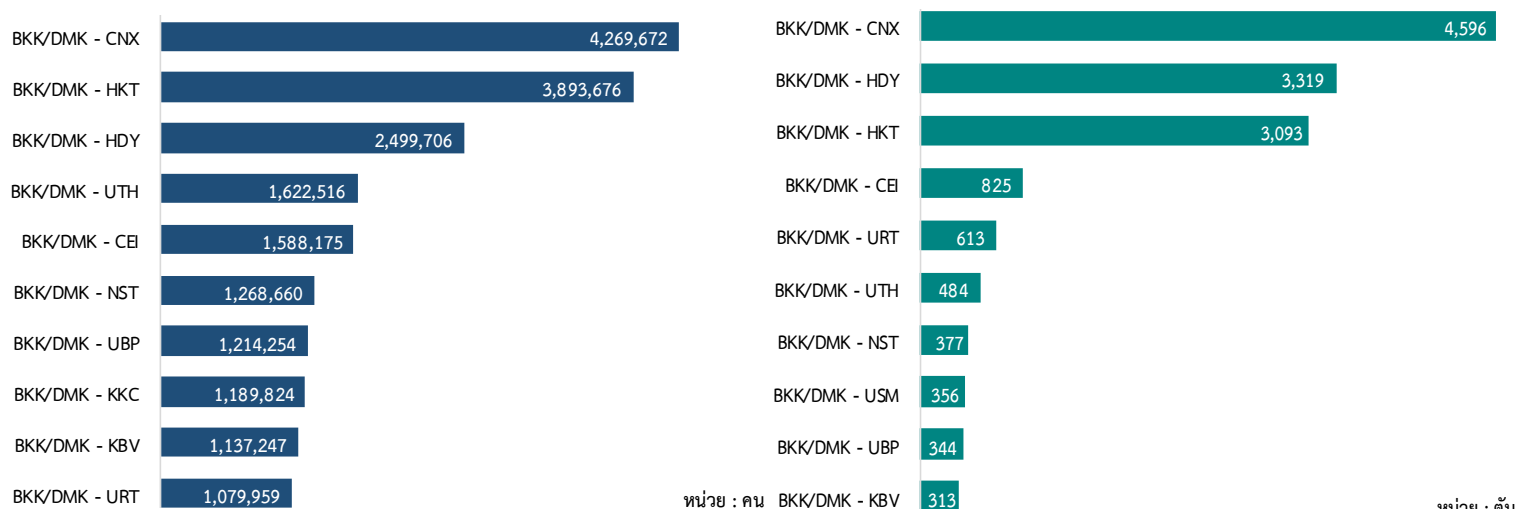
ภาพที่ 14 ส่วนแบ่งทางการตลาดของสายการบินในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศในเส้นทางบินภายในประเทศ



ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ,กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเภา และ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมโดยศูนย์บริการทางการบิน กพท. วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

สายการบินสัญชาติไทยที่มีการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินภายในประเทศมากที่สุด ได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชีย มีการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศจำนวน 14.84 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 29.1 รองลงมา ได้แก่ สายการบินไทยเวียดเจ็ทแอร์ มีการขนส่งผู้โดยสารจำนวน 9.56 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 18.7 และสายการบินนกแอร์ มีการขนส่งผู้โดยสารจำนวน 8.78 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 17.2 เมื่อพิจารณาปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศ พบว่า สายการบินไทยเวียดเจ็ทแอร์ มีการขนส่งสินค้าทางอากาศมากที่สุดจำนวน 12,539 ตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 40.0 รองลงมา ได้แก่ สายการบินไทยสมายล์แอร์เวย์ มีการขนส่งสินค้าทางอากาศจำนวน 9,064 ตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 28.9 และสายการบินนกแอร์ มีการขนส่งสินค้าทางอากาศจำนวน 4,359 ตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.9

ภาพที่ 15 ภาพรวมเส้นทางบินภายในประเทศที่มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศสูงสุด 10 อันดับ

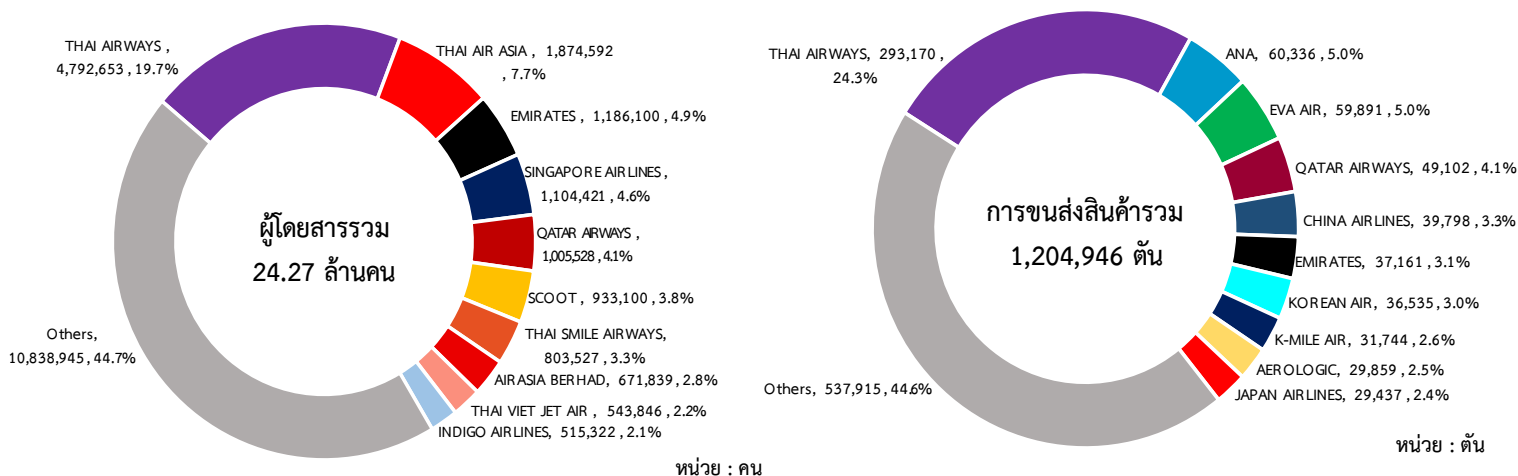


ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ,กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเถา และ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมโดยศูนย์บริการทางการบิน กพท. วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

จำนวนผู้โดยสารภายในประเทศแยกตามเส้นทางบิน 10 อันดับแรกของปี 2565 พบว่า เส้นทางบิน กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิและดอนเมือง) – เชียงใหม่ มีจำนวนผู้โดยสารรวมมากที่สุดจำนวน 4.27 ล้านคน รองลงมา ได้แก่ เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิและดอนเมือง) – ภูเก็ต มีผู้โดยสารจำนวน 3.89 ล้านคน และ เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิและดอนเมือง) – หาดใหญ่ มีผู้โดยสารจำนวน 2.50 ล้านคน สำหรับปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศแยกตามเส้นทางบิน 10 อันดับแรกของปี 2565 พบว่า เส้นทางบิน กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิและดอนเมือง) – เชียงใหม่ มีจำนวนการขนส่งสินค้ามากที่สุดจำนวน 4,596 ตัน รองลงมา ได้แก่ เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิและดอนเมือง) – หาดใหญ่ มีการขนส่งสินค้าจำนวน 3,319 ตัน และเส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิและดอนเมือง) – ภูเก็ต มีการขนส่งสินค้าจำนวน 3,093 ตัน

2.2.2 ส่วนแบ่งทางการตลาดในเส้นทางบินระหว่างประเทศ

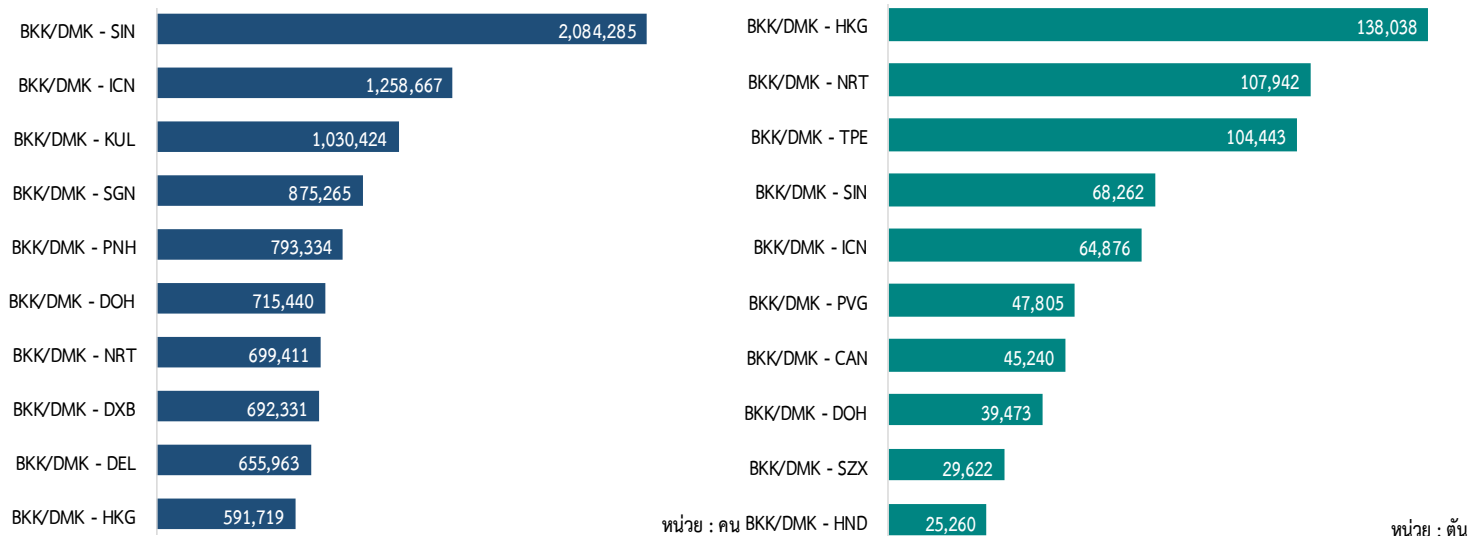
ภาพที่ 16 ส่วนแบ่งทางการตลาดของสายการบินในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศในเส้นทางบินระหว่างประเทศ



ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ,กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเถา และ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมโดยศูนย์บริการทางการบิน กพท. วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด - 19 ต่อเนื่องจากปี 2563 ส่งผลให้มีจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศลดลงอย่างมีนัยสำคัญ อย่างไรก็ตามในปี 2565 สถานการณ์การแพร่ระบาดมีความคลี่คลายมากขึ้น รวมถึงแต่ละประเทศได้มีนโยบายเปิดประเทศอย่างเต็มรูปแบบจึงทำให้มีจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยสายการบินที่มีการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศมากที่สุด ได้แก่ การบินไทยมีการขนส่งผู้โดยสารจำนวน 4.79 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 19.7 รองลงมา ได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชียมีการขนส่งผู้โดยสารจำนวน 1.87 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 7.7 และสายการบินเอมิเรตส์มีการขนส่งผู้โดยสารจำนวน 1.18 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 4.9 เมื่อพิจารณาปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ พบว่า การบินไทยมีการขนส่งสินค้าทางอากาศมากที่สุดจำนวน 293,170 ตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 24.3 รองลงมา ได้แก่ สายการบินอลนิปอนแอร์เวย์ มีการขนส่งสินค้าทางอากาศจำนวน 60,336 ตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 5.0 และสายการบินอีวีเอที่มีการขนส่งสินค้าทางอากาศจำนวน 59,891 ตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 5.0

ภาพที่ 17 ภาพรวมเส้นทางบินระหว่างประเทศที่มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศสูงสุด 10 อันดับ



หน่วย : ตัน

ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ,กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเถา และ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมโดยศูนย์บริการทางการบิน กพท. วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศแยกตามเส้นทางบิน 10 อันดับแรกของปี 2565 พบว่า เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิและดอนเมือง) – สิงคโปร์ มีจำนวนผู้โดยสารรวมมากที่สุดจำนวน 2.08 ล้านคน รองลงมา ได้แก่ เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิและดอนเมือง) – อินชอน มีผู้โดยสารจำนวน 1.26 ล้านคน และ เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิและดอนเมือง) – กัวลาลัมเปอร์ มีผู้โดยสารจำนวน 1.03 ล้านคน สำหรับปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศแยกตามเส้นทางบิน 10 อันดับแรกของปี 2565 พบว่าเส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิและดอนเมือง) – ฮองกง มีการขนส่งสินค้ามากที่สุดจำนวน 138,038 ตัน รองลงมา ได้แก่ เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิและดอนเมือง) – นะริตะ มีการขนส่งสินค้าจำนวน 107,942 ตัน และ เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิและดอนเมือง) – ไทเป มีการขนส่งสินค้าจำนวน 104,443 ตัน

2.3 สถานการณ์การแข่งขันราคาค่าโดยสารเส้นทางบินภายในประเทศ

2.3.1 การแข่งขันของเส้นทางบินภายในประเทศ

การวิเคราะห์ระดับการแข่งขันของสายการบินที่ให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศ โดยใช้ดัชนีการชี้วัดการกระจุกตัวของตลาด (Herfindahl-Hirschman index: HHI) ที่คำนวณจากจำนวนผู้โดยสารรายสายการบินของทุกเส้นทางบิน มีหลักเกณฑ์การพิจารณาค่าดัชนี HHI ของสมาคมท่าอากาศยานระหว่างประเทศ (Airport council international, ACI) และได้ผลการศึกษา ดังนี้

ตารางที่ 5 ข้อมูลจำนวนเส้นทางบินภายในประเทศตามลักษณะการแข่งขันของตลาด

ลักษณะการแข่งขัน	HHI	จำนวนเส้นทางบิน	จำนวนสายการบินเฉลี่ยที่ให้บริการ	จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อปี
ตลาดแข่งขันสมบูรณ์	0%	-	-	-
ตลาดกึ่งแข่งขันกึ่งผูกขาด	1%-50%	16	4	1,353,815
ตลาดผู้ขายน้อยราย	51%-80%	7	2	185,431
ตลาดผู้ขายน้อยรายและตลาดที่มีการผูกขาด	81%-100%	32	1	76,241
รวม		55		

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

ในปี 2565 ประเทศไทยมีเส้นทางบินภายในประเทศแบบประจำมีกำหนดทั้งหมด 55 เส้นทางบิน โดยมีรายละเอียดที่เกี่ยวข้องต่างๆ แสดงดังภาคผนวก 1 ทั้งนี้สามารถแบ่งกลุ่มของเส้นทางบินตามลักษณะการแข่งขันของตลาดโดยใช้ดัชนี HHI ดังนี้

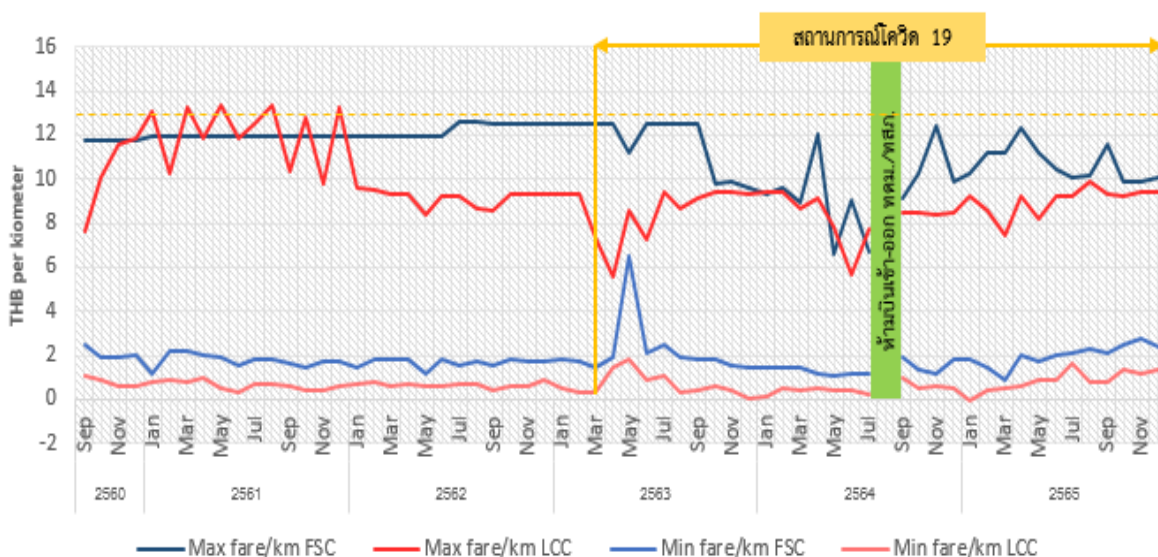
- ตลาดแข่งขันสมบูรณ์ ไม่พบเส้นทางบินที่มีการแข่งขันสมบูรณ์
- ตลาดกึ่งแข่งขันกึ่งผูกขาด เส้นทางบินในตลาดกึ่งแข่งขันกึ่งผูกขาดมีจำนวน 16 เส้นทางบิน โดยเป็นเส้นทางบินที่มีสายการบินให้บริการจำนวนมากหรือมีจำนวนสายการบินเฉลี่ยที่ให้บริการประมาณ 4 สายการบินต่อ 1 เส้นทางบิน ส่งผลให้สายการบินแต่ละรายมีส่วนแบ่งตลาดที่ไม่สูงมาก เช่น กรุงเทพฯ – ภูเก็ต กรุงเทพฯ – เชียงใหม่ และ กรุงเทพฯ – หาดใหญ่ เป็นต้น ซึ่งเส้นทางบินที่อยู่ในกลุ่มนี้ส่วนใหญ่จะเป็นเส้นทางบินในเส้นทางสายหลักและมีจำนวนผู้โดยสารมาก (มีผู้ใช้บริการมากกว่า 1 ล้านคนขึ้นไปต่อปี)
- ตลาดผู้ขายน้อยราย เส้นทางบินในตลาดผู้ขายน้อยรายมีจำนวน 7 เส้นทางบิน โดยเป็นเส้นทางบินที่มีสายการบินให้บริการจำนวนค่อนข้างน้อยหรือมีจำนวนสายการบินเฉลี่ยที่ให้บริการประมาณ 2 สายการบิน

ต่อ 1 เส้นทางบิน เช่น กรุงเทพฯ – บุรีรัมย์ กรุงเทพฯ – ลำปาง และ กรุงเทพฯ – ระนอง เป็นต้น ซึ่งเส้นทางบินที่อยู่ในกลุ่มนี้ส่วนใหญ่เป็นเส้นทางสายรอง (ผู้ใช้บริการมากกว่า 1 แสนคนแต่ไม่ถึง 1 ล้านคนต่อปี)⁵ ซึ่งถูกจำกัดด้วยขีดความสามารถของการเพิ่มเที่ยวบินของสนามบินในประเทศไทยโดยเฉพาะในสนามบินหลัก ส่งผลให้สายการบินไม่สามารถเพิ่มความถี่และความจุในเส้นทางนั้น เนื่องจากเมื่อสายการบินได้รับการจัดสรรเวลาการบินแล้วมักจะนำเวลาที่ได้รับการจัดสรรนั้นไปใช้กับเส้นทางบินที่มีความต้องการในการเดินทางที่สูงมากกว่า

2.3.2 สถานการณ์ค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศ ปี 2565

ธุรกิจการบินของไทยและทั่วโลกในปี 2565 เริ่มฟื้นตัวจากสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อโควิด 19 เนื่องจากสถานการณ์การระบาดของโรครดงกล่าวมีแนวโน้มดีขึ้นจากความรุนแรงของเชื้อที่ลดลง ประกอบกับประชาชนได้รับวัคซีนอย่างทั่วถึงมากขึ้น ทำให้รัฐบาลมีมาตรการผ่อนคลายทางสาธารณสุขมากขึ้น โดยมีการยกเลิกประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินทุกเขตท้องที่ทั่วราชอาณาจักร รวมทั้งบรรดาข้อกำหนด ประกาศ และคำสั่งที่นายกรัฐมนตรีและคณะรัฐมนตรีใช้อำนาจตามพระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2548 รวมทั้งมีการออกประกาศยกเลิกโรคติดเชื้อโควิด 19 จากโรคติดต่ออันตราย แล้วกำหนดให้เป็นโรคติดต่อที่ต้องเฝ้าระวัง โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2565 ที่ผ่านมา ทำให้การเดินทางเข้าประเทศไทยไม่ต้องมีการแสดงเอกสารที่เกี่ยวข้องกับวัคซีนหรือผลการตรวจ ATK ส่งผลให้ผู้โดยสารกลับมามีความเชื่อมั่นในการเดินทางทางอากาศมากขึ้น สายการบินต่าง ๆ จึงเริ่มกลับมาให้บริการ โดยเพิ่มเที่ยวบิน และเพิ่มเส้นทางบินเพื่อรองรับความต้องการการเดินทางของผู้โดยสารที่เพิ่มสูงขึ้น ส่งผลต่อจำนวนเส้นทางภายในประเทศที่สายการบินให้บริการในปี 2565 มีจำนวนเพิ่มสูงขึ้นตามลำดับ

ภาพที่ 18 เปรียบเทียบค่าโดยสารสูงสุดและค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรต่อที่นั่งของสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินที่ให้บริการต้นทุนต่ำซึ่งควบคุมค่าเพดานค่าโดยสารไว้ที่ 13 บาท และ 9.40 บาท ตามลำดับ

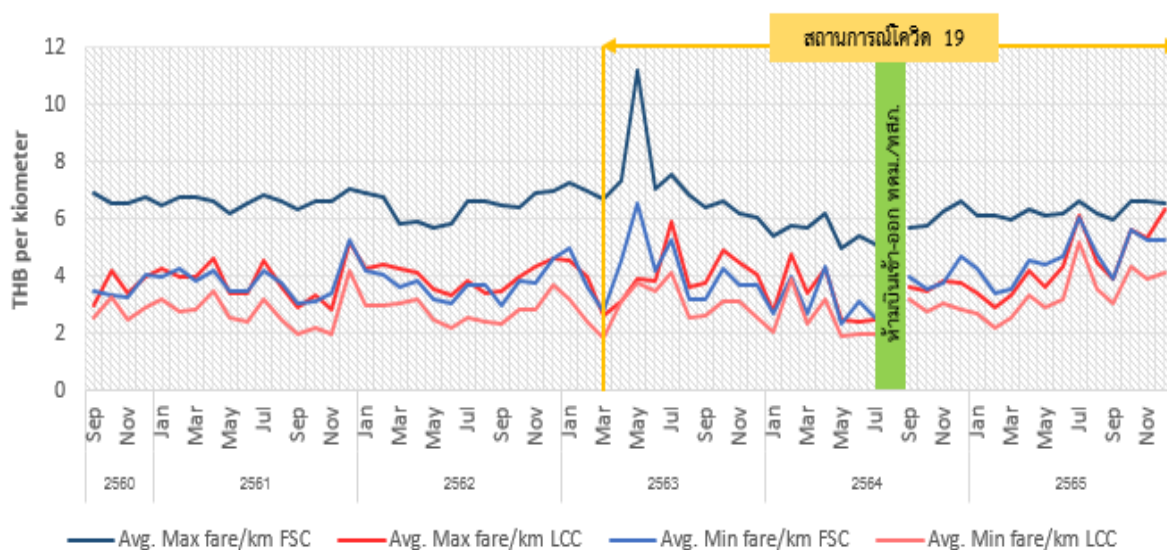


ที่มา : กองกำกับนโยบายและมาตรฐานทางเศรษฐกิจการเดิน ฝ้ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ กพท.

หมายเหตุ: FSC = สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ, LCC = สายการบินที่ให้บริการต้นทุนต่ำ

⁵ ประกาศ กพท. หลักเกณฑ์การจัดสรรเส้นทางบินกับผู้ใช้รับใบอนุญาต 2560

ภาพที่ 19 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยค่าโดยสารสูงสุดและค่าเฉลี่ยค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรต่อที่นั่งของสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินที่ให้บริการต้นทุนต่ำซึ่งควบคุมค่าเพดานค่าโดยสารไว้ที่ 13 บาท และ 9.40 บาท ตามลำดับ



จากการติดตามตรวจสอบข้อมูลค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศในปี 2565 สำหรับเส้นทางที่มีระยะทางบินเกินกว่า 300 กิโลเมตร ซึ่งส่วนใหญ่มีการแข่งขันระหว่างสายการบิน โดยแบ่งเป็นค่าโดยสารสำหรับเส้นทางที่ให้บริการเต็มรูปแบบ (Full Service) ซึ่งสายการบินสามารถกำหนดค่าโดยสารชั้นประหยัดได้ไม่เกิน 13 บาทต่อกิโลเมตร และเส้นทางที่ให้บริการแบบต้นทุนต่ำ (Low Cost) ซึ่งสายการบินสามารถกำหนดค่าโดยสารชั้นประหยัดได้ไม่เกิน 9.40 บาทต่อกิโลเมตร สรุปได้ดังนี้

เมื่อพิจารณาค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรสำหรับเส้นทางที่ให้บริการเต็มรูปแบบและบริการแบบต้นทุนต่ำ ตามภาพที่ 19 จะเห็นได้ว่า ค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรของบริการเต็มรูปแบบและบริการต้นทุนต่ำในปี 2565 ปรับเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปี 2564 ซึ่งสอดคล้องกับค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรของบริการเต็มรูปแบบและบริการต้นทุนต่ำซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากปี 2564 เช่นเดียวกัน

เมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยของค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรและค่าเฉลี่ยของค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรสำหรับเส้นทางที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบและบริการแบบต้นทุนต่ำ ตามภาพที่ 20 จะเห็นได้ว่า ทั้งค่าเฉลี่ยค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรและค่าเฉลี่ยของค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรสำหรับบริการทุกรูปแบบมีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้นดังนั้น ในภาพรวมจะเห็นว่า ค่าโดยสารของปี 2565 มีทิศทางปรับตัวเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาเนื่องมาจากสถานะทางการเงินของแต่ละสายการบินที่มีผลกระทบจากโควิดที่ผ่านมา ประกอบกับสายการบินมีต้นทุนค่าใช้จ่ายสูงขึ้น โดยเฉพาะจากราคาน้ำมันอากาศยานที่ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่วิกฤตการณ์รัสเซีย – ยูเครน รวมทั้งค่าเงินบาทที่อ่อนค่า และต้นทุนแรงงานที่เพิ่มขึ้น ทำให้ต้นทุนการดำเนินงานของสายการบินเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก อย่างไรก็ตาม ความต้องการการเดินทางทางอากาศของประชาชนเพิ่มสูงขึ้นตามลำดับจากสถานการณ์โควิดมีแนวโน้มคลี่คลายลง การได้รับวัคซีนอย่างทั่วถึงของประชาชน ประกอบกับนโยบายการเปิดประเทศของไทย และการผ่อนคลายมาตรการด้านสาธารณสุขของต่างประเทศ จะทำให้ประชาชนมีความมั่นใจและกลับมาใช้บริการการเดินทางทางอากาศเพิ่มขึ้น และทำให้ธุรกิจสายการบินเริ่มฟื้นกลับเข้าสู่ภาวะปกติได้ต่อไป



การฟื้นตัวจากสถานการณ์ การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด – 19

บทที่ 3

การฟื้นตัวจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด - 19

จากการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด - 19 ตั้งแต่ช่วงปลายปี 2562 นั้นได้ส่งผลกระทบต่อหลายภาคส่วน ทั้งภาคสังคม เศรษฐกิจและการเมือง โดยเฉพาะภาคการขนส่งทางอากาศที่ได้รับผลกระทบเป็นอย่างมาก ในระยะแรกของการแพร่ระบาดหลายประเทศได้มีการมาตรการจำกัดการเดินทาง เพื่อเป็นการป้องกันการแพร่ระบาดภายในประเทศ ทำให้การขนส่งทางอากาศทั่วโลกเกิดการหยุดชะงักลงซึ่งในระยะต่อมาหลายประเทศได้มีการดำเนินการด้านมาตรการทางสาธารณสุข มีการพัฒนาและกระจายวัคซีนทำให้เริ่มมีมาตรการผ่อนปรนด้านการเดินทางมากขึ้น สถานการณ์ของการขนส่งทางอากาศและภาคอุตสาหกรรมการบินทั่วโลกจึงเริ่มฟื้นตัวรวมถึงประเทศไทย โดยในปี 2565 หลังจากที่ประเทศไทยได้มีการประกาศสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 สู่วิถีประจำถิ่น (Endemic Approach to COVID-19) นั้นภาคอุตสาหกรรมการบินของไทยนั้นก็ได้รับสัญญาณของการฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง โดยมีปัจจัยที่ส่งผลต่อการฟื้นตัวจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ดังนี้

3.1 การฟื้นตัวทางด้านเศรษฐกิจ

ภาพรวมการฟื้นตัวทางด้านเศรษฐกิจโลก (World Economic Outlook)⁶ ปี 2565 พบว่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเฉลี่ยทั่วโลกอยู่ที่ร้อยละ 3.4 โดยมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเจริญเติบโต อาทิ การปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยของธนาคารกลางจากปัญหาเงินเฟ้อ ผลกระทบจากภาวะสงครามระหว่างรัสเซียและยูเครน การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ระลอกใหม่ในหลายประเทศโดยเฉพาะในประเทศจีน ซึ่งปัญหาอัตราเงินเฟ้อและผลกระทบจากภาวะสงครามระหว่างรัสเซียและยูเครน นั้นก็จะเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อเนื่องจนถึงปี 2566

ตารางที่ 6 อัตราการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศปี 2564 - 2566

ประเทศ/กลุ่มประเทศ	2564	2565E	2566P
ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเฉลี่ยทั่วโลก	6.2	3.4	2.9
กลุ่มประเทศพัฒนาแล้ว	5.4	2.7	1.2
กลุ่มตลาดเกิดใหม่และประเทศกำลังพัฒนา	6.7	3.9	4.0
กลุ่มตลาดเกิดใหม่และประเทศกำลังพัฒนาในภูมิภาคเอเชีย	7.4	4.3	5.3
กลุ่มประเทศอาเซียน 5 ประเทศ	3.8	5.2	4.3

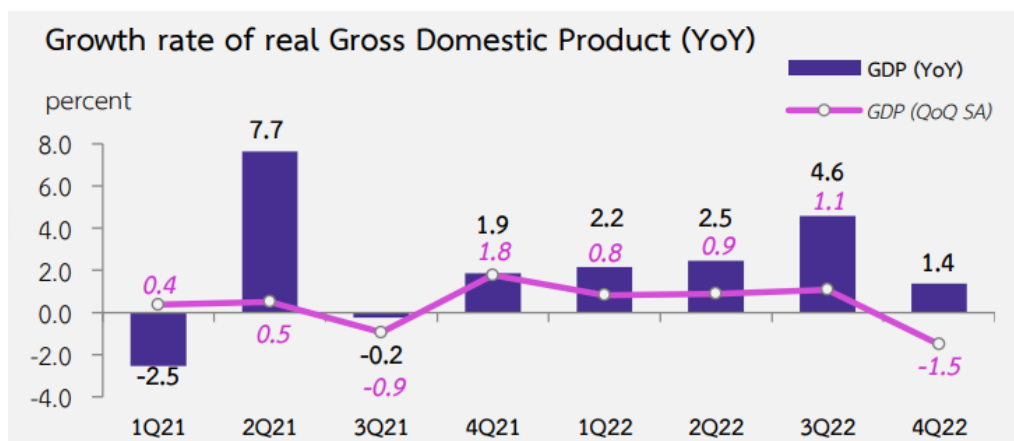
ที่มา : World Economic Outlook, January 2023 IMF

ภาพรวมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ค่อนข้างต่ำในปี 2565 จากการปัญหาอัตราเงินเฟ้อในหลายประเทศทั่วโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มประเทศพัฒนาแล้ว นอกจากนี้จากปัญหาความขัดแย้งระหว่างรัสเซียและยูเครน ที่ถือเป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อภาพรวมทางเศรษฐกิจโลกเป็นในปี 2565 เป็นอย่างมาก ถึงอย่างไรก็ตามในบางประเทศกลับมีสัญญาณการฟื้นตัวและการเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศมากกว่าการคาดการณ์ เช่น การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศอาเซียน

⁶ World Economic Outlook Update, January 2023

5 ประเทศ (อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ และไทย) ที่มีการคาดการณ์การของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศปี 2565 ที่ร้อยละ 5.2 ซึ่งสูงกว่าภาพรวมการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ในหลายประเทศที่มีการผ่อนคลายมาตรการทางสาธารณสุขและมาตรการด้านการเดินทางมากขึ้น

ภาพที่ 20 อัตราขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของไทย ณ มูลค่าแท้จริง (Real Gross Domestic Product)



ที่มา: สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

การฟื้นตัวทางเศรษฐกิจของประเทศไทยปี 2565 สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้รายงานว่า อัตราขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ณ มูลค่าแท้จริงของปี 2565 อยู่ที่ร้อยละ 2.6 โดยในไตรมาสที่ 4 มีการชะลอตัวลงเมื่อเทียบกับการขยายตัวในไตรมาสที่ 3 เนื่องจากการผลิตในภาคอุตสาหกรรมมีการผลิตที่ลดลงในทุกกลุ่มอุตสาหกรรม ทั้งนี้มีปัจจัยสนับสนุนมาจากการปรับเพิ่มของต้นทุนการผลิต ความต้องการในประเทศที่ลดต่ำลง และความต้องการของประเทศคู่ค้าที่มีการแปรผันไปตามสภาพเศรษฐกิจของประเทศนั้น ๆ ซึ่งอัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศสาขาการบริการขนส่งทางอากาศมีการขยายตัวในปี 2565 อยู่ที่ร้อยละ 51.7 ซึ่งมีอัตราการขยายตัวรายไตรมาสร้อยละ 19.9 56.8 72.0 และ 60.2 ตามลำดับ

3.2 ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการฟื้นตัวของเศรษฐกิจไทย

ตารางที่ 7 ตารางแสดงปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการฟื้นตัวของเศรษฐกิจไทยและปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ

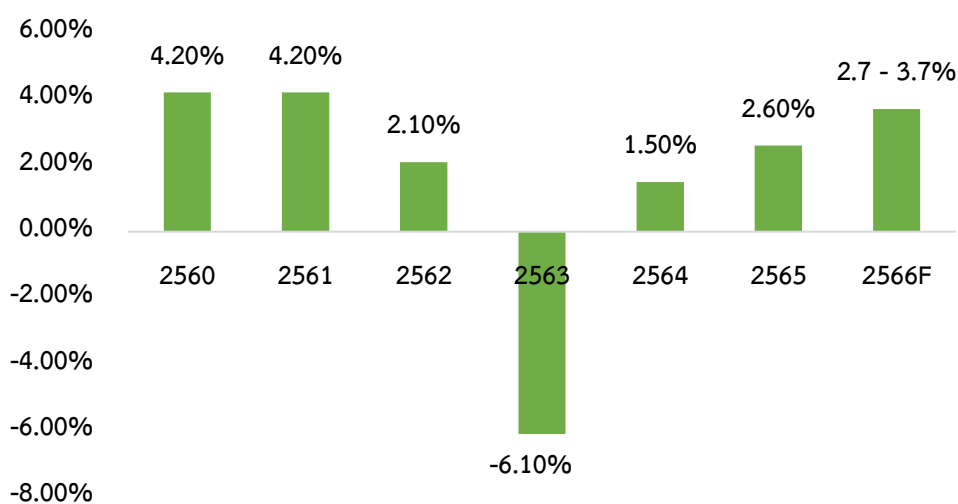
ปัจจัยสนับสนุน/อุปสรรคต่อการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ	ปัจจัยที่ส่งผลกระทบ
ปัจจัยสนับสนุนการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ	<p>1) มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจและลดค่าใช้จ่ายให้กับประชาชนจากรัฐบาล</p> <p>ปี 2565 รัฐบาลไทยได้ออกมาตรการเพื่อเยียวยาผลกระทบทางเศรษฐกิจที่เกิดจากการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด - 19 เช่น มาตรการช้อปดีมีคืน มาตรการบรรเทาภาระค่าไฟ</p> <p>2) การพัฒนาเศรษฐกิจศาสตร์มหภาคของโลก (Global Mega Trends)</p> <p>การพัฒนาเศรษฐกิจศาสตร์มหภาคของโลก ส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม รวมไปถึงการดำรงชีวิตของมนุษย์ เช่น การเติบโตของชนชั้นกลางที่ทำให้เกิดการขยายตัวของเมืองอย่างรวดเร็ว</p> <p>3) อุปสงค์ภายในประเทศ</p> <p>จากความสามารถในการควบคุมการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด - 19 และกระจายวัคซีนอย่างทั่วถึงของไทยส่งผลทำให้ประชาชนในประเทศมีความเชื่อมั่นเพิ่มมากขึ้น จึงทำให้เกิดการใช้จ่ายใช้สอยมากขึ้น เช่น การบริโภค การลงทุน</p> <p>4) มาตรการกระตุ้นการท่องเที่ยวของรัฐบาล</p> <p>มีการยกเลิกลงทะเบียน Thailand Pass สำหรับคนไทยและต่างชาติที่เดินทางเข้าราชอาณาจักรไทย จึงทำให้การนักท่องเที่ยวเดินทางเข้าประเทศไทยเพิ่มขึ้น อีกทั้งมี มาตรการเราเที่ยวด้วยกันเฟส 4 และเฟส 4 ส่วนขยาย</p>

ปัจจัยสนับสนุน/อุปสรรคต่อการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ	ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อ
<p>ปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ</p>	<p>ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อ</p> <p>1) การชะลอตัวของเศรษฐกิจโลกโดยเฉพาะเศรษฐกิจสหรัฐอเมริกา</p> <p>2) ความผันผวนของตลาดเงินโลก</p> <p>จากเศรษฐกิจของแต่ละประเทศที่เริ่มฟื้นตัวประกอบกับราคาสินค้าโภคภัณฑ์โลกที่ปรับสูงขึ้นทำให้อัตราเงินเฟ้อในหลายประเทศสูงกว่ากรอบเป้าหมายนโยบายการเงิน ดังนั้นธนาคารกลางแต่ละประเทศทยอยปรับลดการผ่อนคลายนโยบายการเงินเพื่อเข้าสู่ภาวะปกติ โดยผลจากนโยบายการเงินแบบเข้มงวดจึงทำให้ตลาดเงินของโลกมีความผันผวน</p> <p>3) สถานการณ์สู้รบรัสเซีย ยูเครน</p> <p>จากสถานการณ์สู้รบของประเทศดังกล่าวส่งผลต่อราคาน้ำมันดิบและราคาก๊าซธรรมชาติในตลาดโลกเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งอาจปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อต้นทุนการผลิตที่อาจเพิ่มสูงขึ้น</p> <p>4) อัตราเงินเฟ้อ</p> <p>ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า รายงานถึงอัตราเงินเฟ้อเฉลี่ยของปี 2565 ว่าสูงขึ้นร้อยละ 6.08 ซึ่งมีสาเหตุหลักมาจากราคาของกลุ่มสินค้าพลังงานที่เพิ่มสูงขึ้น จากการที่ประเทศผู้ผลิตน้ำมันลดปริมาณการผลิต และปัญหาทางภูมิรัฐศาสตร์ระหว่างรัสเซีย-ยูเครน ส่งผลให้อุปทานการผลิตพลังงานตั้งตัวมากขึ้น</p> <p>5) ปัญหาการหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทาน (Global Supply Disruption)</p> <p>ปัญหาการขาดแคลนเซมิคอนดักเตอร์ที่เป็นส่วนประกอบสำคัญสำหรับการผลิตและการพัฒนาเทคโนโลยีและตู้คอนเทนเนอร์ในภาคการขนส่งส่งผลทำให้ผลิตภัณฑ์ในอุตสาหกรรมปรับตัวสูงขึ้น เช่น รถยนต์ เครื่องใช้ไฟฟ้า สมาร์ทโฟน</p>

ปัจจัยสนับสนุน/อุปสรรคต่อการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ	ปัจจัยที่ส่งผลกระทบ
ปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ	<p>6) ปัญหาค่าครองชีพที่เพิ่มสูงขึ้นและหนี้ครัวเรือนที่สูงขึ้น</p> <p>ปัญหาภาคครัวเรือนมีรายได้ไม่เพียงพอจากรายจ่ายและต้องมีการกู้ยืมเงินเพื่อบริโภค ทำให้ไทยมีสัดส่วนหนี้เพื่อการบริโภคระยะสั้นเมื่อเทียบกับหนี้ครัวเรือนทั้งหมดมากกว่าประเทศพัฒนาแล้ว ในขณะที่รายได้ต่อหัวของไทยยังอยู่ในระดับต่ำมากเมื่อเทียบกับประเทศที่มีการก่อกำหนดในระดับใกล้เคียงกัน</p>

3.3 การคาดการณ์เศรษฐกิจ

ภาพที่ 21 ประมาณเศรษฐกิจไทยปี 2566



ที่มา: กองยุทธศาสตร์และการวางแผนเศรษฐกิจมหภาค สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ประมาณการเศรษฐกิจไทยในปี 2566 ว่าจะขยายตัวได้ร้อยละ 2.7-3.7 โดยมีค่ากลางอยู่ที่ร้อยละ 3.2 สำหรับภาพรวมในปี 2565 พบว่าเศรษฐกิจขยายตัวร้อยละ 2.6 ซึ่งได้รับผลกระทบทางบวกจากการปรับตัวดีขึ้นอย่างต่อเนื่องของอุปสงค์ภายในประเทศ และการบริโภคและการลงทุนภาคเอกชน รวมไปถึงการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจากการคาดการณ์แนวโน้มเศรษฐกิจปี 2566 นั้นมีปัจจัยสนับสนุนมาจาก 4 ปัจจัยหลัก ได้แก่ 1) การฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยว 2) การขยายตัวของการลงทุนทั้งภาคเอกชนและภาครัฐ 3) การขยายตัวในเกณฑ์ดีต่อเนื่องของการอุปโภคบริโภคภาคเอกชน และ 4) การขยายตัวในเกณฑ์ดีของภาคเกษตร

3.4 การฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินทั่วโลก

ภาพรวมการขนส่งทางอากาศทั่วโลกปี 2565⁷ ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers : RPK) ทั่วโลกเติบโตเพิ่มขึ้นร้อยละ 64.4 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา โดยภาพรวมปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสารระหว่างประเทศในปี 2565 เพิ่มขึ้นร้อยละ 152.7 และปริมาณการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.9 เมื่อเทียบกับปี ก่อนหน้า โดยเมื่อพิจารณาตามภูมิภาคพบว่า ภูมิภาคเอเชียกลางมีอัตราการเติบโตสูงที่สุดคิดเป็นร้อยละ 144.4 จากปีที่ผ่านมา ลำดับต่อมาได้แก่ภูมิภาคยุโรปเติบโตร้อยละ 100.2 จากปีที่ผ่านมา โดยภูมิภาคลาตินอเมริกา อเมริกาเหนือ และเอเชียแปซิฟิก นั้นมีอัตราการเติบโตของ RPK ในปี 2565 ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของโลกโดยมีอัตราการเติบโตร้อยละ 62.7 45.5 และ 34 ตามลำดับ

ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers : ASK) ภาพรวมทั่วโลกมีการเติบโตเพิ่มขึ้นร้อยละ 39.8 โดยภูมิภาคเอเชียกลางมีอัตราการเติบโตสูงที่สุดคิดเป็นร้อยละ 67 จากปีที่ผ่านมาสอดคล้องกับการเจริญเติบโตของ RPK โดยภูมิภาคยุโรป ลาตินอเมริกา และแอฟริกา มีอัตราการเติบโตสูงกว่าค่าเฉลี่ยของ ASK ทั่วโลก และภูมิภาคที่มีการเติบโตของ ASK ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยทั่วโลกได้แก่ อเมริกาเหนือ และเอเชียแปซิฟิก ที่มีอัตราการเติบโตคิดเป็นร้อยละ 28.5 และ 16.8 ตามลำดับ

ภาพรวมอัตราการบรรทุกผู้โดยสาร (Passenger Load Factor : PLF) ในปี 2565 สูงขึ้นร้อยละ 11.8 จากปีที่ผ่านมา โดยทั่วโลกมี PLF เฉลี่ยร้อยละ 78.7 โดยภูมิภาคที่มี PLF สูงที่สุดได้แก่อเมริกาเหนือมี PLF คิดเป็นร้อยละ 83.5 ลำดับต่อมาได้แก่ ลาตินอเมริการ้อยละ 81.3 และยุโรปมี PLF ที่ร้อยละ 81.2 โดยทั้งสามภูมิภาคนี้มี PLF สูงกว่าค่าเฉลี่ยของ PLF ทั่วโลก ในขณะที่ภูมิภาคเอเชียกลาง แอฟริกา และเอเชียแปซิฟิก มี PLF เพียงร้อยละ 75.4 72.3 และ 71.8 ตามลำดับ ต่ำกว่า PLF โดยเฉลี่ยทั่วโลก

ตารางที่ 8 ภาพรวมการขนส่งทางอากาศทั่วโลกปี 2565

2022 (% Year-On-Year)	World share	RPK	ASK	PLF (Level)	PLF (%-PT)
Africa	2.1%	84.9%	51.8%	72.3%	12.9%
Asia Pacific	22.4%	34.0%	16.8%	71.8%	9.2%
Europe	30.4%	100.2%	66.8%	81.2%	13.5%
Latin America	6.4%	62.7%	54.6%	81.3%	4.0%
Middle East	9.8%	144.4%	67.0%	75.4%	23.9%
North America	28.8%	45.5%	28.5%	83.5%	9.8%
Total market	100.0%	64.4%	39.8%	78.7%	11.8%

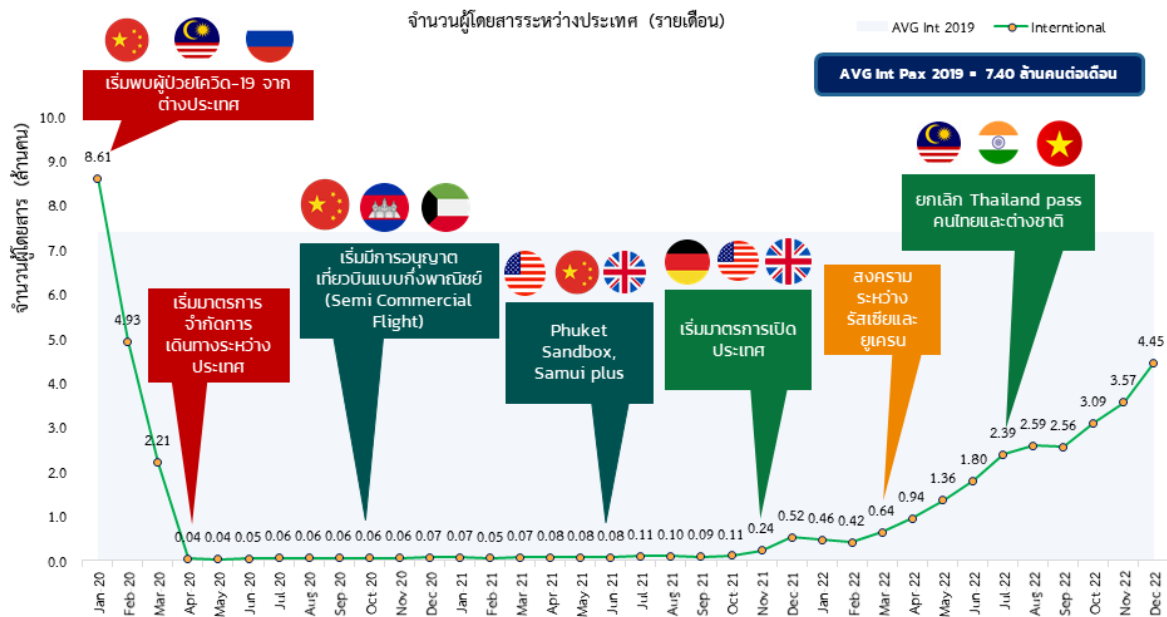
ที่มา : Air passenger market analysis December 2022, International Air Transport Association (IATA)

จากสถานการณ์การบินโลกที่ส่งผลกระทบต่อประเทศไทยทำให้ในปีที่ผ่านมาอุตสาหกรรมการบินของไทยได้รับผลกระทบไปในทิศทางที่เป็นบวกต่อการฟื้นตัว โดยพบว่า ปริมาณเที่ยวบิน และจำนวนผู้โดยสารมีการฟื้นตัวเมื่อเทียบกับปี 2019 ซึ่งเป็นปีก่อนเกิดการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด - 19

⁷ Air passenger market analysis December 2022, International Air Transport Association (IATA)

3.5 การฟื้นตัวของอุตสาหกรรมไทย

ภาพที่ 22 ภาพรวมผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศปี 2563 – 2565

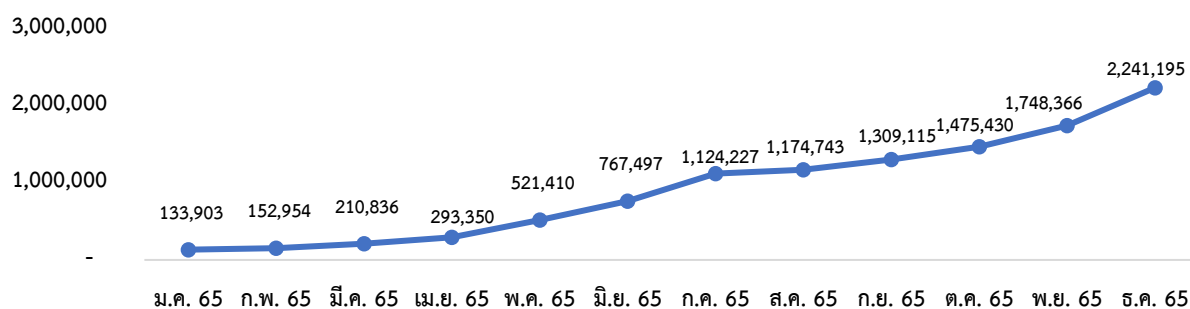


ที่มา: บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุತ್ತระเอก บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

จากการวิเคราะห์จำนวนผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศพบว่า ปี 2562 ซึ่งเป็นปีที่มีการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศมากที่สุดนั้น มีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 7.4 ล้านคนต่อเดือน โดยในช่วงเดือนมกราคม 2563 เริ่มมีการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด – 19 เข้าสู่ประเทศไทย พบว่ามีจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางในเส้นทางบินระหว่างประเทศของไทยจำนวน 8.61 ล้านคน สามารถจำแนกเป็นผู้โดยสารที่มีสัญชาติจีนมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ ผู้โดยสารสัญชาติมาเลเซีย และรัสเซียตามลำดับ ต่อมาเมื่อมีการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด – 19 จำนวนผู้โดยสารมีการปรับตัวลดลงอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้เมื่อประเทศไทยเริ่มมีการผ่อนคลายมาตรการด้านสาธารณสุขมากขึ้นทำให้มีจำนวนผู้โดยสารเดินทางมายังประเทศไทยมากขึ้น โดยปี 2565 แม้ว่าจะมีสงครามด้านภูมิรัฐศาสตร์เกิดขึ้นแต่ก็ไม่ส่งผลกระทบต่อความต้องการการเดินทางของจำนวนผู้โดยสารที่มีความต้องการเดินทางมายังประเทศไทยมากนัก โดยพบว่าจำนวนผู้โดยสารค่อย ๆ เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าอย่างค่อยเป็นค่อยไป ประกอบกับปี 2565 ประเทศไทยได้ยกเลิกการลงทะเบียน Thailand Pass สำหรับคนไทยและคนต่างชาติที่มีความประสงค์เดินทางเข้ามายังประเทศไทย ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2565 โดยในเดือนดังกล่าวมีผู้โดยสารสัญชาติมาเลเซีย อินเดีย และจีนเดินทางเข้ามายังประเทศไทยมากที่สุดตามลำดับ ทั้งนี้ในปี 2565 มีจำนวนผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศจำนวน 24.27 ล้านคน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 27.3 และมีปริมาณเที่ยวบินระหว่างประเทศทั้งสิ้น 176,652 เที่ยวบินหรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 34.4 จากปีก่อนหน้า

3.6 การฟื้นตัวของการท่องเที่ยวของไทย

ภาพที่ 23 จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ ตั้งแต่เดือนมกราคม - ธันวาคม 2565

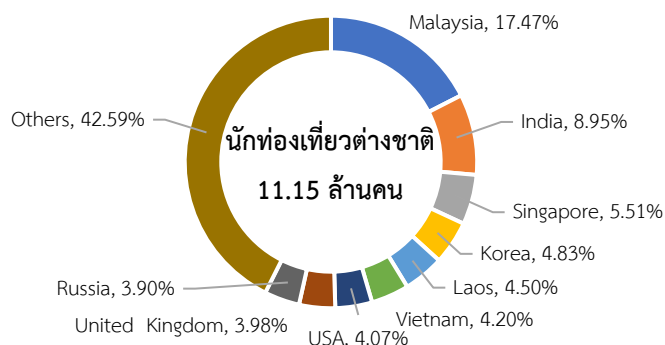


ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

จากข้อมูลของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา พบว่าในเดือนมกราคม - ธันวาคม ปี 2565 มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางมายังประเทศไทยเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และมีจำนวนนักท่องเที่ยวสะสมตลอดปี อยู่ที่ 11.15 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าเฉลี่ยถึง 20 เท่า

ไตรมาสแรกของปี 2565 จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยลดลงจากเดือนธันวาคม ปี 2564 ซึ่งเป็นผลมาจากการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 เชื้อสายพันธุ์ใหม่โอมิครอน ทำให้มีนักท่องเที่ยวลดลงในเดือนมกราคมและกุมภาพันธ์ ในส่วนของเดือนมีนาคมมีปริมาณนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง และต่อมาตั้งแต่วันที่ 1 ก.ค.2565 โดยศูนย์บริหารสถานการณ์โควิด-19 (ศบค.) ได้มีมติให้ “ยกเลิกระบบ Thailand Pass” ได้มีการประกาศราชกิจจานุเบกษาให้ยกเลิกมาตรการการเดินทางเข้าราชอาณาจักรไทย ในช่วงไตรมาสที่ 2 มีผลทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 2.76 แสนคนต่อเดือน รวมถึงปัจจัยจากการเปิดประเทศของอีกหลายประเทศทั่วโลก ทำให้มีปริมาณนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยช่วงไตรมาส 3 และ 4 มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางมายังประเทศไทย 3.60 และ 5.46 ล้านคนตามลำดับ

ภาพที่ 24 10 อันดับนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าประเทศไทยปี 2565



ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

จากการรายงานอันดับนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าประเทศไทยปี 2565 พบว่ามีนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทยเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยมีจำนวนมากถึง 11.15 ล้านคน เป็นนักท่องเที่ยวจากประเทศมาเลเซียเป็นอันดับหนึ่งคิดเป็นร้อยละ 17.47 รองลงมาได้แก่ประเทศอินเดีย สิงคโปร์ และเกาหลีใต้อีกร้อยละ 8.95 5.51 และ 4.83 ตามลำดับ ซึ่งจะเห็นได้ว่าเป็นนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้าประเทศไทยมากเป็นอันดับต้น ส่วนมากเป็นนักท่องเที่ยวจากภายในภูมิภาคเอเชีย ซึ่งนอกจากนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคเอเชียแล้วนั้น ยังมีนักท่องเที่ยวจากประเทศสหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักรและรัสเซียเดินทางเข้าประเทศไทยเป็นสัดส่วนที่ค่อนข้างมากรองจากนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคเอเชีย

3.7 การคาดการณ์การฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินไทย

กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน ได้คาดการณ์การฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินโดยพิจารณาจากหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยมีผลการคาดการณ์ ดังนี้

3.7.1 ผลการคาดการณ์การฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินในเส้นทางภายในประเทศ

- กรณีฐาน (Base case)

1) จำนวนความจุที่นั่งโดยสาร (Seat Capacity) ของเที่ยวบินที่เปิดขายให้แก่ ผู้เดินทางภายในประเทศ 2566 จากระบบฐานข้อมูล OAG

2) อัตราการเจริญเติบโตของจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศในช่วงปี 2565 -2570

3) มาตรการส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศไทย ปัจจุบันประเทศไทยดำเนินการออกมาตรการส่งเสริมการท่องเที่ยวเพื่อเป็นการดึงดูดนักท่องเที่ยว รวมถึงกระตุ้นการเดินทางภายในประเทศ เช่น การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) มีการขับเคลื่อนการท่องเที่ยวผ่านแคมเปญ “ปีท่องเที่ยวไทย 2566” และ “Visit Thailand Year 2023 : Amazing New Chapters” ผ่านทาง Soft Power และการท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์ (Experience-based-Tourism) ซึ่งผลจากการดำเนินมาตรการส่งเสริมการท่องเที่ยวนี้ อาจส่งผลต่อความต้องการเดินทางภายในประเทศ

4) การคาดการณ์และข้อมูลสถิติสถานการณ์การท่องเที่ยวภายในประเทศ จากหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้อง

- ข้อมูลจากกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาพบว่าในปี ในปี 2565 จำนวนผู้เยี่ยมชมเยือนทั้งหมด 224,841,768 คน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 182.37 จากปีก่อนหน้า โดยแบ่งเป็นผู้เยี่ยมชมเยือนชาวไทยจำนวน 202,972,521 คน และผู้เยี่ยมชมเยือนต่างชาติจำนวน 21,869,247 คน และคาดว่าจะมีจำนวนมากขึ้นในปี 2566

- ศูนย์วิเคราะห์เศรษฐกิจ ทีทีบี คาดการณ์ว่าในปี 2566 การท่องเที่ยวของคนไทยยังคงมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยคาดการณ์ว่าตัวเลขการท่องเที่ยวของคนไทยจะอยู่ที่ 226 ล้านคนต่อครั้ง ประเมินการเริ่มกลับมาของนักท่องเที่ยวต่างชาติในปี 2566 ช่วยเพิ่มความคึกคักให้กับภูมิภาคปลายทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติในพื้นที่ กทม.และ ปริมณฑล ภาคใต้ และภาคตะวันออก พื้นที่ในเชิงปริมาณที่ร้อยละ 80, 84, และ 104 ตามลำดับ

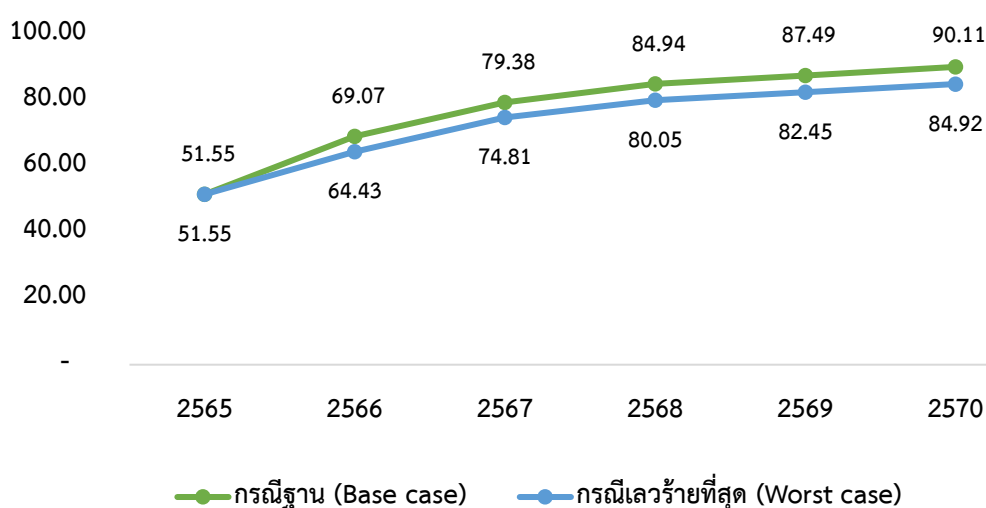
● กรณีเลวร้ายที่สุด (Worst case)

1) จำนวนความจุที่นั่งโดยสาร (Seat Capacity) ของเที่ยวบินที่เปิดขายให้แก่ ผู้เดินทางภายในประเทศ 2566 จากกระบวนข้อมูล OAG

2) ข้อมูลจากฝ่ายบริหารงานปฏิบัติการการเดินทางอากาศ เรื่องการขอยกเลิกการทำการบินและการทำการบินทดแทนในเส้นทางที่ทำการบินด้วยอากาศยานแบบ Q400

3) มาตรการส่งเสริมการท่องเที่ยวของต่างประเทศ เนื่องจากปัจจุบันเนื่องจากมีหลายประเทศเริ่มดำเนินมาตรการกระตุ้นการท่องเที่ยวหลังการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 เช่น ไต้หวัน ฮองกง ซึ่งนโยบายดังกล่าวได้รับความสนใจจากนักท่องเที่ยวในหลายประเทศทั่วโลก รวมถึงนักท่องเที่ยวจากประเทศไทย ซึ่งอาจส่งผลให้นักท่องเที่ยวชาวไทยเดินทางออกนอกประเทศมากขึ้น

ภาพที่ 25 ผลการคาดการณ์การฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินในเส้นทางภายในประเทศ



ที่มา: ประมาณการโดยกองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กพท.

3.7.2 ผลการคาดการณ์การฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินในเส้นทางระหว่างประเทศ

● กรณีที่ดีที่สุด (Best Case)

1) ท่าอากาศยานและสายการบินสามารถเพิ่มความสามารถในการให้บริการภาคพื้นส่งผลให้สายการบินได้รับการจัดสรรการบินเพิ่มเติมภายในเดือนมิถุนายน 2566 ถึงเดือนตุลาคม 2566 ตามความต้องการ โดยจากข้อมูลของฝ่ายบริหารงานปฏิบัติการการเดินทางอากาศพบว่าสายการบินสัญชาติจีนมีความต้องการการเพิ่มการทำการบินเพิ่มจากปกติ ประมาณ 262 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

2) การคาดการณ์จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ

- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) คาดการณ์ว่าในปี 2566 จะมีนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้าประเทศไทยประมาณ 25 ล้านคน โดยมีนักท่องเที่ยวจีนมากเป็นอันดับหนึ่ง จำนวนไม่น้อยกว่า 5 ล้านคน และคาดว่าจะมีแนวโน้มสูงถึง 7 - 8 ล้านคน ขึ้นอยู่กับปริมาณเที่ยวบินในช่วงตารางบินฤดูหนาว รองลงมาได้แก่มาเลเซีย อินเดีย ตามลำดับ

- สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง คาดว่าในปี 2566 ประเทศไทยจะมีจำนวนนักท่องเที่ยวเดินทางเข้าประเทศไทยจำนวน 29.5 ล้านคน ทำให้เศรษฐกิจไทยสามารถขยายตัวได้ที่ร้อยละ 3.6 โดยได้แรงสนับสนุนจากภาคการท่องเที่ยวที่ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะกลุ่มนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคเอเชียและยุโรป และคาดว่าจะมีรายได้จากภาคการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติจำนวน 1.3 ล้านล้านบาท ส่งผลให้รายได้จากภาคการท่องเที่ยวและธุรกิจที่เกี่ยวข้องเพิ่มสูงขึ้น และคาดว่าจะมีรายได้จากภาคการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติจำนวน 1.3 ล้านล้านบาท ส่งผลให้รายได้จากภาคการท่องเที่ยวและธุรกิจที่เกี่ยวข้องเพิ่มสูงขึ้น

3) จำนวนความจุที่นั่งโดยสาร (Seat Capacity) ของเที่ยวบินที่เปิดขายให้แก่ผู้เดินทางเข้าออกประเทศไทยในปี 2566 จากระบบฐานข้อมูล OAG

4) มาตรการส่งเสริมการท่องเที่ยวในต่างประเทศ ปัจจุบันเนื่องจากมีหลายประเทศเริ่มดำเนินมาตรการกระตุ้นการท่องเที่ยวหลังการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด - 19 เช่น ฮองกงได้มีมาตรการแจกตั๋วเครื่องบินฟรีสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติจำนวน 500,000 ใบ ได้หวั่นดำเนินนโยบายแจกเงินให้กับนักท่องเที่ยวต่างชาติรายละ 5,000 ดอลลาร์ไต้หวัน จำนวน 500,000 ราย เพื่อเป็นการกระตุ้นและดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติให้เดินทางเข้าประเทศมากขึ้น ซึ่งนโยบายดังกล่าวได้รับความสนใจจากนักท่องเที่ยวในหลายประเทศทั่วโลก รวมถึงนักท่องเที่ยวจากประเทศไทย ซึ่งมาตรการดังกล่าว อาจส่งผลให้เกิดความต้องการเดินทางระหว่างประเทศไทยและประเทศที่มีการดำเนินนโยบายกระตุ้นการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น

● กรณีฐาน (Base case)

1) ท่าอากาศยานและสายการบินสามารถเพิ่มความสามารถในการให้บริการภาคพื้นและได้รับการจัดสรรการบินเพิ่มเติมในช่วงการทำการบินประจำฤดูหนาวแต่ไม่สามารถให้บริการได้หมดตามความต้องการของสายการบิน

2) จำนวนความจุที่นั่งโดยสาร (Seat Capacity) ของเที่ยวบินที่เปิดขายให้แก่ผู้เดินทางเข้าออกประเทศไทยในปี 2566 จากระบบฐานข้อมูล OAG

3) มาตรการส่งเสริมการท่องเที่ยวในต่างประเทศ ปัจจุบันเนื่องจากมีหลายประเทศเริ่มดำเนิน มาตรการกระตุ้นการท่องเที่ยวหลังการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 เช่น ฮองกงได้มีมาตรการแจกตั๋วเครื่องบินฟรีสำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติจำนวน 500,000 ใบ ได้วันดำเนินนโยบายแจกเงินให้กับ นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติรายละ 5,000 ดอลลาร์ไต้หวัน จำนวน 500,000 ราย เพื่อเป็นการกระตุ้นและดึงดูด นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติให้เดินทางเข้าประเทศมากขึ้น ซึ่งนโยบายดังกล่าวได้รับความสนใจจากนักท่องเที่ยว ในหลายประเทศทั่วโลก รวมถึงนักท่องเที่ยวจากประเทศไทย ซึ่งมาตรการดังกล่าว อาจส่งผลให้เกิด ความต้องการเดินทางระหว่างประเทศไทยและประเทศที่มีการดำเนินนโยบายกระตุ้นการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น

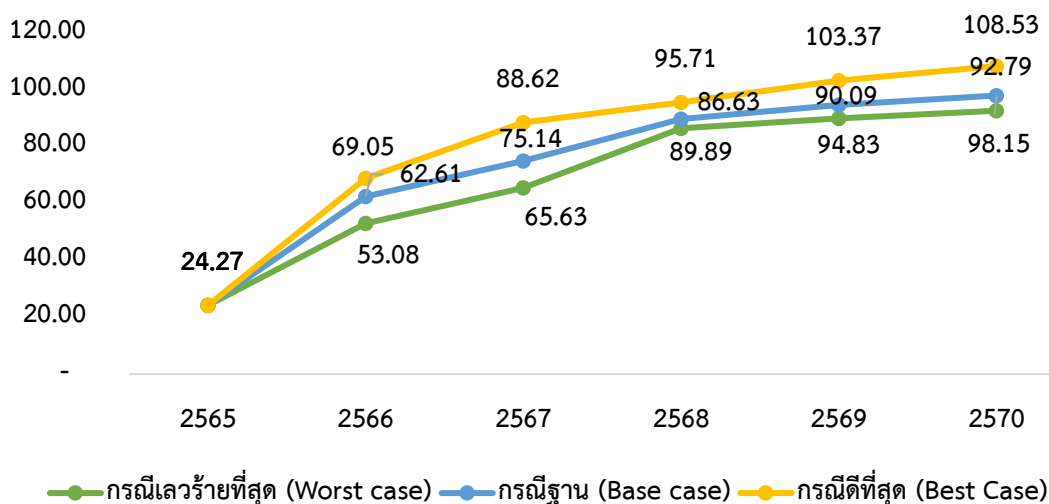
● กรณีเลวร้ายที่สุด (Worst case)

1) ท่าอากาศยานและสายการบินไม่สามารถเพิ่มความสามารถในการให้บริการภาคพื้นและ ได้รับการจัดสรรการบินเพิ่มเติมได้ภายในเดือนมิถุนายน 2566 จนเป็นเหตุให้สายการบินต่างชาติพิจารณา ไม่เพิ่มเที่ยวบิน รวมถึงยกเลิกการทำการบิน

2) สายการบินสัญชาติไทยถูกดำเนินมาตรการโต้ตอบ กีดกัน และยกเลิก ในการขอสิทธิ การทำการบินระหว่างประเทศ เช่น การพิจารณาขอสิทธิการบินในเส้นทางไทย-จีน เพิ่มเติม ซึ่งในเส้นทาง การบินดังกล่าวถือเป็นหนึ่งในเส้นทางหลักที่สายการบินสัญชาติไทยหลายสายมีการทำการบิน

3) สถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างรัสเซีย-ยูเครน ยังคงมีความตึงเครียดและมีแนวโน้ม ขยายตัว ส่งผลกระทบต่อความต้องการการเดินทางระหว่างประเทศ ทำให้ประเทศไทยได้รับผลกระทบ เนื่องจากนักท่องเที่ยวรัสเซียถือเป็นหนึ่งในนักท่องเที่ยวกลุ่มหลักที่เดินทางเข้าประเทศไทย โดยการท่องเที่ยว แห่งประเทศไทยคาดว่าในปี 2566 จะมีจำนวนนักท่องเที่ยวรัสเซียไม่ต่ำกว่า 1 ล้านคน

ภาพที่ 26 ผลการคาดการณ์การฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินในเส้นทางระหว่างประเทศ



ที่มา: ประมาณการโดยกองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กพท.

ภาคผนวก 1

สายการบินที่ให้บริการแยกสายการบินภายในประเทศและรายละเอียดที่เกี่ยวข้อง

ลำดับ	เส้นทางบิน	สายการบิน	จำนวน ผู้โดยสารต่อปี	ดัชนี HHI	ลักษณะ การแข่งขัน
1	BKK/DMK - BFV	THAI AIR ASIA NOK AIR	190,238	50.5%	ตลาดผู้ขาย น้อยราย
2	BKK/DMK - BTZ	NOK AIR	12,518	100.0%	ตลาดผู้ขายน้อย รายและตลาดที่มี การผูกขาด
3	BKK/DMK - CEI	THAI VIET JET AIR THAI AIR ASIA NOK AIR THAI LION AIR THAI SMILE AIRWAYS	1,588,175	21.0%	ตลาดกึ่งแข่งขัน กึ่งผูกขาด
4	BKK/DMK - CJM	NOK AIR THAI AIR ASIA	92,024	50.0%	ตลาดกึ่งแข่งขัน กึ่งผูกขาด
5	BKK/DMK - CNX	THAI AIR ASIA THAI SMILE AIRWAYS THAI VIET JET AIR NOK AIR THAI LION AIR BANGKOK AIRWAYS	4,269,672	20.5%	ตลาดกึ่งแข่งขัน กึ่งผูกขาด
6	BKK/DMK - HDY	THAI AIR ASIA THAI VIET JET AIR THAI LION AIR NOK AIR THAI SMILE AIRWAYS BANGKOK AIRWAYS	2,499,706	19.6%	ตลาดกึ่งแข่งขัน กึ่งผูกขาด

ลำดับ	เส้นทางบิน	สายการบิน	จำนวน ผู้โดยสารต่อปี	ดัชนี HHI	ลักษณะ การแข่งขัน
7	BKK/DMK - HGN	NOK AIR	23,202	100.0%	ตลาดผู้ขายน้อย รายและตลาดที่มี การผูกขาด
8	BKK/DMK - HKT	THAI AIR ASIA THAI SMILE AIRWAYS THAI VIET JET AIR NOK AIR BANGKOK AIRWAYS THAI LION AIR	3,893,676	20.8%	ตลาดกึ่งแข่งขัน กึ่งผูกขาด
9	BKK/DMK - KBV	THAI AIR ASIA THAI VIET JET AIR THAI SMILE AIRWAYS THAI LION AIR BANGKOK AIRWAYS	1,137,247	26.0%	ตลาดกึ่งแข่งขัน กึ่งผูกขาด
10	BKK/DMK - KKC	THAI SMILE AIRWAYS THAI AIR ASIA THAI VIET JET AIR THAI LION AIR	1,189,824	26.5%	ตลาดกึ่งแข่งขัน กึ่งผูกขาด
11	BKK/DMK - KOP	THAI AIR ASIA NOK AIR THAI SMILE AIRWAYS	337,358	66.0%	ตลาดผู้ขาย น้อยราย
12	BKK/DMK - LOE	THAI AIR ASIA NOK AIR	168,773	58.0%	ตลาดผู้ขาย น้อยราย
13	BKK/DMK - LPT	BANGKOK AIRWAYS NOK AIR	111,934	65.2%	ตลาดผู้ขาย น้อยราย

ลำดับ	เส้นทางบิน	สายการบิน	จำนวน ผู้โดยสารต่อปี	ดัชนี HHI	ลักษณะ การแข่งขัน
14	BKK/DMK – MAQ	NOK AIR	48,677	100.0%	ตลาดผู้ขายน้อย รายและตลาดที่มี การผูกขาด
15	BKK/DMK - NAW	THAI SMILE AIRWAYS THAI AIR ASIA	192,104	50.1%	ตลาดกึ่งแข่งขัน กึ่งผูกขาด
16	BKK/DMK - NNT	THAI AIR ASIA NOK AIR THAI LION AIR THAI SMILE AIRWAYS	451,048	39.4%	ตลาดกึ่งแข่งขัน กึ่งผูกขาด
17	BKK/DMK - NST	NOK AIR THAI LION AIR THAI VIET JET AIR THAI AIR ASIA THAI SMILE AIRWAYS	1,268,660	25.8%	ตลาดกึ่งแข่งขัน กึ่งผูกขาด
18	BKK/DMK - PHS	THAI AIR ASIA NOK AIR THAI LION AIR	341,912	33.9%	ตลาดกึ่งแข่งขัน กึ่งผูกขาด
19	BKK/DMK - PRH	NOK AIR	15,107	100.0%	ตลาดผู้ขายน้อย รายและตลาดที่มี การผูกขาด

ลำดับ	เส้นทางบิน	สายการบิน	จำนวน ผู้โดยสารต่อปี	ดัชนี HHI	ลักษณะ การแข่งขัน
20	BKK/DMK - ROI	THAI AIR ASIA THAI SMILE AIRWAYS	266,238	82.5%	ตลาดผู้ขายน้อย รายและตลาดที่มี การผูกขาด
21	BKK/DMK - SNO	NOK AIR THAI AIR ASIA	308,143	66.5%	ตลาดผู้ขาย น้อยราย
22	BKK/DMK - TDX	BANGKOK AIRWAYS	41,539	100.0%	ตลาดผู้ขายน้อย รายและตลาดที่มี การผูกขาด
23	BKK/DMK - THS	BANGKOK AIRWAYS	45,897	100.0%	ตลาดผู้ขายน้อย รายและตลาดที่มี การผูกขาด
24	BKK/DMK - TST	THAI LION AIR THAI AIR ASIA NOK AIR THAI SMILE AIRWAYS	526,956	33.2%	ตลาดกึ่งแข่งขัน กึ่งผูกขาด
25	BKK/DMK - UBP	NOK AIR THAI LION AIR THAI VIET JET AIR THAI AIR ASIA THAI SMILE AIRWAYS	1,214,254	21.1%	ตลาดกึ่งแข่งขัน กึ่งผูกขาด
26	BKK/DMK - UNN	THAI AIR ASIA NOK AIR	99,510	57.3%	ตลาดผู้ขาย น้อยราย
27	BKK/DMK - URT	THAI AIR ASIA THAI LION AIR NOK AIR THAI VIET JET AIR THAI SMILE AIRWAYS	1,079,959	21.5%	ตลาดกึ่งแข่งขัน กึ่งผูกขาด

ลำดับ	เส้นทางบิน	สายการบิน	จำนวน ผู้โดยสารต่อปี	ดัชนี HHI	ลักษณะ การแข่งขัน
28	BKK/DMK - USM	BANGKOK AIRWAYS	947,946	100.0%	ตลาดผู้ขายน้อย รายและตลาดที่มี การผูกขาด
29	BKK/DMK - UTH	NOK AIR THAI VIET JET AIR THAI SMILE AIRWAYS THAI LION AIR THAI AIR ASIA	1,622,516	21.0%	ตลาดกึ่งแข่งขัน กึ่งผูกขาด
30	HKT - CNX	THAI AIR ASIA THAI VIET JET AIR THAI SMILE AIRWAYS BANGKOK AIRWAYS	293,307	47.1%	ตลาดกึ่งแข่งขัน กึ่งผูกขาด
31	HKT - UTP	BANGKOK AIRWAYS	22,616	100.0%	ตลาดผู้ขายน้อย รายและตลาดที่มี การผูกขาด
32	HKT - USM	BANGKOK AIRWAYS	124,297	100.0%	ตลาดผู้ขายน้อย รายและตลาดที่มี การผูกขาด
33	HKT - CEI	THAI VIET JET AIR	57,945	100.0%	ตลาดผู้ขายน้อย รายและตลาดที่มี การผูกขาด
34	HKT - UTH	THAI AIR ASIA THAI VIET JET AIR	82,060	62.7%	ตลาดผู้ขาย น้อยราย
35	HKT - KKC	THAI AIR ASIA	54,874	100.0%	ตลาดผู้ขายน้อย รายและตลาดที่มี การผูกขาด
36	HKT - HDY	BANGKOK AIRWAYS	33,107	100.0%	ตลาดผู้ขายน้อย รายและตลาดที่มี การผูกขาด

ลำดับ	เส้นทางบิน	สายการบิน	จำนวน ผู้โดยสารต่อปี	ดัชนี HHI	ลักษณะ การแข่งขัน
37	HKT - UBP	NOK AIR	10,566	100.0%	ตลาดผู้ขายน้อย รายและตลาดที่มี การผูกขาด
38	CNX - UTP	THAI LION AIR	36,922	100.0%	ตลาดผู้ขายน้อย รายและตลาดที่มี การผูกขาด
39	CNX - KBV	THAI AIR ASIA BANGKOK AIRWAYS	116,223	94.4%	ตลาดผู้ขายน้อย รายและตลาดที่มี การผูกขาด
40	CNX - HDY	THAI AIR ASIA	118,762	100.0%	ตลาดผู้ขายน้อย รายและตลาดที่มี การผูกขาด
41	CNX - KKC	THAI AIR ASIA NOK AIR	118,841	84.8%	ตลาดผู้ขายน้อย รายและตลาดที่มี การผูกขาด
42	CNX - UTH	NOK AIR	30,978	100.0%	ตลาดผู้ขายน้อย รายและตลาดที่มี การผูกขาด
43	CNX - URT	THAI AIR ASIA	81,396	100.0%	ตลาดผู้ขายน้อย รายและตลาดที่มี การผูกขาด
44	CNX - USM	BANGKOK AIRWAYS	42,160	100.0%	ตลาดผู้ขายน้อย รายและตลาดที่มี การผูกขาด
45	CNX - HGN	NOK AIR	1,601	100.0%	ตลาดผู้ขายน้อย รายและตลาดที่มี การผูกขาด

ลำดับ	เส้นทางบิน	สายการบิน	จำนวน ผู้โดยสารต่อปี	ดัชนี HHI	ลักษณะ การแข่งขัน
46	CNX - UBP	NOK AIR	18,317	100.0%	ตลาดผู้ขายน้อย รายและตลาดที่มี การผูกขาด
47	CNX - HHQ	THAI AIR ASIA	32,526	100.0%	ตลาดผู้ขายน้อย รายและตลาดที่มี การผูกขาด
48	CNX - NAK	NOK AIR	1,757	100.0%	ตลาดผู้ขายน้อย รายและตลาดที่มี การผูกขาด
49	HDY - CEI	THAI VIET JET AIR	33,287	100.0%	ตลาดผู้ขายน้อย รายและตลาดที่มี การผูกขาด
50	HDY - UTH	THAI LION AIR	38,045	100.0%	ตลาดผู้ขายน้อย รายและตลาดที่มี การผูกขาด
51	HDY - KKC	THAI AIR ASIA	34,698	100.0%	ตลาดผู้ขายน้อย รายและตลาดที่มี การผูกขาด
52	HDY - UBP	NOK AIR	1,511	100.0%	ตลาดผู้ขายน้อย รายและตลาดที่มี การผูกขาด
53	HDY - USM	BANGKOK AIRWAYS	4,590	100.0%	ตลาดผู้ขายน้อย รายและตลาดที่มี การผูกขาด
54	KBV - USM	BANGKOK AIRWAYS	7,146	100.0%	ตลาดผู้ขายน้อย รายและตลาดที่มี การผูกขาด

ลำดับ	เส้นทางบิน	สายการบิน	จำนวนผู้โดยสารต่อปี	ดัชนี HHI	ลักษณะการแข่งขัน
55	USM - UTP	BANGKOK AIRWAYS	16,423	100.0%	ตลาดผู้ขายน้อยรายและตลาดที่มีการผูกขาด

ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ,กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเถา และ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กพท.

รหัสสนามบินภายในประเทศ (IATA Airport Code)

IATA Code	ชื่อท่าอากาศยาน
BFV	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
BKK	ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
BTZ	ท่าอากาศยานเบตง
CEI	ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย
CJM	ท่าอากาศยานชุมพร
CNX	ท่าอากาศยานเชียงใหม่
DMK	ท่าอากาศยานดอนเมือง
HDY	ท่าอากาศยานหาดใหญ่
HGN	ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน
HHQ	ท่าอากาศยานหัวหิน
HKT	ท่าอากาศยานภูเก็ต
KBV	ท่าอากาศยานกระบี่
KKC	ท่าอากาศยานขอนแก่น
KOP	ท่าอากาศยานนครพนม
LOE	ท่าอากาศยานเลย
LPT	ท่าอากาศยานลำปาง
MAQ	ท่าอากาศยานแม่สอด
NAK	ท่าอากาศยานนครราชสีมา
NAW	ท่าอากาศยานนราธิวาส

IATA Code	ชื่อท่าอากาศยาน
NNT	ท่าอากาศยานน่านนคร
NST	ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช
PHS	ท่าอากาศยานพิษณุโลก
PRH	ท่าอากาศยานแพร่
PYY	ท่าอากาศยานปาย
ROI	ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
SNO	ท่าอากาศยานสกลนคร
URT	ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี
TDX	ท่าอากาศยานตราด
THS	ท่าอากาศยานสุโขทัย
TST	ท่าอากาศยานตรัง
UBP	ท่าอากาศยานอุบลราชธานี
UNN	ท่าอากาศยานระนอง
USM	ท่าอากาศยานสมุย
UTH	ท่าอากาศยานอุดรธานี
UTP	ท่าอากาศยานอุตะเถา

ภาคผนวก 2

ปริมาณเที่ยวบินแบบประจำมีกำหนดรายเส้นทางบินแยกรายท่าอากาศยานของประเทศไทยในปี 2565

1. ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Australia	Sydney	1,084
	Melbourne	931
	Perth	103
Austria	Vienna	849
Bahrain	Bahrain	385
Bangladesh	Dhaka	1,488
	Chittagong	4
Belgium	Brussels	121
Bhutan	Paro	324
Brunei	Bandar Seri Begawan	262
Cambodia	Phnom Penh	5,802
	Siem Reap	575
	Sihanoukville	2
China	Hong Kong	7,206
	Shanghai Pudong	2,545
	Guangzhou	2,171
	Shenzhen	507
	Kunming	312
	Beijing Capital	173
	Xiamen	172
	Chengdu	46
	Hangzhou	32
	Chongqing	28
	Tianjin	20

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
China	Wuhan	18
	Nanning	18
	Macau	16
	Nanjing	14
	Nanchang	10
	Changsha	4
	Fuzhou	2
	Zhengzhou	2
Denmark	Copenhagen	517
Egypt	Cairo	175
Ethiopia	Addis Ababa	510
Finland	Helsinki	798
France	Paris Charles de Gaulle	1,082
Georgia	Tbilisi	17
Germany	Frankfurt	1,357
	Munich	1,066
	Cologne	115
	Leipzig	3
India	Delhi	3,831
	Mumbai	1,952
	Kolkata	1,805
	Bengaluru	1,317
	Chennai	649
	Hyderabad	365
	Gaya	122
	Bagdogra	88
	Pune	36

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
India	Ahmedabad	33
Indonesia	Jakarta	1,196
	Denpasar Bali	448
Iran	Tehran	136
Israel	Tel Aviv	363
Japan	Narita	4,997
	Haneda	2,352
	Kansai	1,028
	Nagoya	534
	Fukuoka	362
	Chitose	88
Jordan	Amman	149
Kazakhstan	Almaty	106
Kenya	Nairobi	102
Kuwait	Kuwait	315
Laos	Vientiane	1,175
	Luang Prabang	396
Luxembourg	Luxembourg	91
Malaysia	Kuala Lumpur	3,479
	Penang	791
Maldives	Maldives	220
Mongolia	Ulaanbaatar	39
Myanmar	Yangon	3,611
	Mandalay	401
Nepal	Kathmandu	580
Netherlands	Amsterdam	1,021
New Zealand	Auckland	31

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Oman	Muscat	798
Pakistan	Lahore	377
	Karachi	288
	Islamabad	273
Philippines	Manila	3,486
	Cebu	14
Reunion	Saint-Denis	90
Saudi Arabia	Jeddah	446
	Riyadh	376
Singapore	Singapore Changi	10,098
South Korea	Incheon	5,510
	Pusan	540
	Jeju	184
	Daegu	53
	Muan	31
Sri Lanka	Colombo	627
Sweden	Stockholm Arlanda	467
Switzerland	Zurich	1,110
Taiwan	Taipei Taoyuan	5,983
	Kaohsiung	62
Thailand	Phuket	19,760
	Chiang Mai	15,559
	Samui	9,245
	Hat Yai	7,355
	Khon Kaen	5,029
	Krabi	4,804
	Udon Thani	4,793

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Chiang Rai	4,602
	Ubon Ratchathani	3,007
	Surat Thani	2,529
	Nakhon Si Thammarat	2,358
	Lampang	1,766
	Sukhothai	1,036
	Trat	856
	Narathiwat	748
	Nan	446
	Roi Et	252
	Trang	196
	Nakhon Phanom	184
Russia	Sheremetyevo	207
	Irkutsk	139
	Krasnoyarsk	57
	Novosibirsk	55
	Vladivostok	27
	Khabarovsk	10
	Abakan	6
The State of Qatar	Doha	2,555
Turkey	Istanbul	898
	Atatürk	6
Turkmenistan	Turkmenabat	2
	Ashgabat	2
United Arab Emirates	Dubai	1,935
	Abu Dhabi	612
	Al Maktoum	218

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
United Arab Emirates	Sharjah	51
United Kingdom	London Heathrow	1,533
	London Gatwick	92
Viet Nam	Ho Chi Minh	5,644
	Hanoi	3,134
	Da Nang	1,538
	Phu Quoc	92
	Da Lat	34
Canada	Vancouver	32

2. ท่าอากาศยานตอนเมือง

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Bangladesh	Dhaka	43
Cambodia	Phnom Penh	776
	Siem Reap	596
China	Hong Kong	56
	Nanning	30
	Hangzhou	22
	Shenzhen	20
	Zhengzhou	18
	Changsha	16
	Guangzhou	8
	Chongqing	6
	Kunming	2
India	Kolkata	445
	Chennai	441
	Bengaluru	409

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
India	Mumbai	321
	Kochi	298
	Jaipur	296
	Gaya	54
	Lucknow	24
Indonesia	Jakarta	954
	Denpasar Bali	905
	Medan	274
Japan	Fukuoka	102
Laos	Vientiane	378
	Luang Prabang	282
Malaysia	Kuala Lumpur	3,260
	Penang	758
	Johor Bahru	496
	Kota Kinabalu	140
Maldives	Maldives	389
Myanmar	Yangon	784
	Mandalay	120
Nepal	Kathmandu	36
Philippines	Manila	308
Singapore	Singapore Changi	1,645
Taiwan	Taipei Taoyuan	129
Thailand	Chiang Mai	13,806
	Phuket	10,204
	Hat Yai	9,678
	Nakhon Si Thammarat	6,421
	Udon Thani	6,394

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Chiang Rai	6,301
	Ubon Ratchathani	5,535
	Surat Thani	5,210
	Krabi	3,564
	Trang	3,542
	Khon Kaen	3,489
	Nan	3,220
	Phitsanulok	2,555
	Sakon Nakhon	2,276
	Nakhon Phanom	2,142
	Roi Et	1,696
	Buriram	1,598
	Loei	1,304
	Ranong	892
	Chumphon	830
	Mae Sot	680
	Narathiwat	613
	Lampang	452
	Mae Hong Son	337
	Phrae	288
Betong	162	
Viet Nam	Ho Chi Minh	1,468
	Da Nang	798
	Hanoi	724
	Cam Ranh	106

3. ท่าอากาศยานภูเก็ต

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Australia	Sydney	421
	Melbourne	244
China	Hong Kong	123
Denmark	Copenhagen	65
Finland	Helsinki	146
France	Paris Charles de Gaulle	9
Germany	Frankfurt	204
	Munich	2
India	Delhi	1,074
	Mumbai	1,027
	Bengaluru	519
	Kolkata	143
Israel	Tel Aviv	148
Kazakhstan	Almaty	417
	Nursultan	5
Malaysia	Kuala Lumpur	2,292
	Penang	148
Mongolia	Ulaanbaatar	6
Myanmar	Yangon	34
Oman	Muscat	230
Singapore	Singapore Changi	4,892
South Korea	Incheon	318
Sweden	Stockholm Arlanda	160
Switzerland	Zurich	97
Thailand	Bangkok Suvarnabhumi	19,800
	Bangkok Don Mueang	10,210

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Chiang Mai	2,131
	Samui	2,073
	Hat Yai	730
	Udon Thani	618
	Chiang Rai	435
	Khon Kaen	408
	U-Tapao	385
	Ubon Ratchathani	79
Russia	Sheremetyevo	342
	Vladivostok	77
	Novosibirsk	57
	Irkutsk	55
	Krasnoyarsk	31
	Baikal	18
The State of Qatar	Doha	1,223
Turkey	Istanbul	211
United Arab Emirates	Dubai	960
	Abu Dhabi	624
United Kingdom	London Heathrow	135
Viet Nam	Ho Chi Minh	282

4. ท่าอากาศยานเชียงใหม่

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
China	Hong Kong	32
	Guangzhou	10
Laos	Luang Prabang	52
Malaysia	Kuala Lumpur	292
Myanmar	Yangon	18
Singapore	Singapore Changi	654
South Korea	Incheon	320
	Pusan	116
Taiwan	Taipei Taoyuan	16
Thailand	Bangkok Suvarnabhumi	15,558
	Bangkok Don Mueang	13,857
	Phuket	2,131
	Khon Kaen	965
	Krabi	861
	Hat Yai	797
	Surat Thani	560
	Udon Thani	476
	Samui	398
	Ubon Ratchathani	288
	U-Tapao	258
	Hua Hin	250
	Mae Hong Son	36
	Nakhon Ratchasima	34
Viet Nam	Ho Chi Minh	120
	Hanoi	72
	Da Nang	54

5. ท่าอากาศยานขนาดใหญ่

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Malaysia	Kuala Lumpur	222
Singapore	Singapore Changi	474
Thailand	Bangkok Don Mueang	9,846
	Bangkok Suvarnabhumi	7,356
	Chiang Mai	800
	Phuket	730
	Khon Kaen	289
Thailand	Udon Thani	250
	Chiang Rai	244
	Samui	147
	Ubon Ratchathani	18

6. ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang	6,320
	Bangkok Suvarnabhumi	4,602
	Phuket	436
	Hat Yai	244

7. ท่าอากาศยานเลย

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang	1,302

8. ท่าอากาศยานแพร์

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang	288

9. ท่าอากาศยานแม่สอด

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang	679

10. ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang	351
	Chiang Mai	37

11. ท่าอากาศยานกระบี่

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Suvarnabhumi	4,803
	Bangkok Don Mueang	3,613
Thailand	Chiang Mai	861
	Samui	126
Singapore	Singapore Changi	630
Malaysia	Kuala Lumpur	335
Finland	Helsinki	8

12. ท่าอากาศยานขอนแก่น

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Suvarnabhumi	5,029
	Bangkok Don Mueang	3,494
	Chiang Mai	966

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Phuket	408
	Hat Yai	288

13. ท่าอากาศยานชุมพร

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang	771

14. ท่าอากาศยานตรัง

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang	3,267
	Bangkok Suvarnabhumi	196

15. ท่าอากาศยานนครพนม

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang	2,138
	Bangkok Suvarnabhumi	184

16. ท่าอากาศยานนครราชสีมา

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Chiang Mai	34

17. ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang	6,506
	Bangkok Suvarnabhumi	2,359

18. ท่าอากาศยานนราธิวาส

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Suvarnabhumi	748
	Bangkok Don Mueang	614

19. ท่าอากาศยานน่านนคร

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang	3,226
	Bangkok Suvarnabhumi	446

20. ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang	1,603

21. ท่าอากาศยานพิษณุโลก

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang	2,558

22. ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang	1,695
	Bangkok Suvarnabhumi	252

23. ท่าอากาศยานระนอง

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang	892

24. ท่าอากาศยานลำปาง

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Suvarnabhumi	1,768
	Bangkok Don Mueang	456

25. ท่าอากาศยานสกลนคร

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang	2,280

26. ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang	5,230
	Bangkok Suvarnabhumi	2,530
	Chiang Mai	560

27. ท่าอากาศยานหัวหิน

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Chiang Mai	250

28. ท่าอากาศยานอุดรธานี

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang	6,412
	Bangkok Suvarnabhumi	4,794
	Phuket	618
	Chiang Mai	476
	Hat Yai	250

29. ท่าอากาศยานอุบลราชธานี

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang	5,550
	Bangkok Suvarnabhumi	3,012
	Chiang Mai	288
	Phuket	79
	Hat Yai	18

30. ท่าอากาศยานเบตง

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang	162

31. ท่าอากาศยานสุโขทัย

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Suvarnabhumi	1,048

32. ท่าอากาศยานตราด

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Suvarnabhumi	856

33. ท่าอากาศยานสมุย

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Suvarnabhumi	11,054
	Phuket	2,424
	Chiang Mai	405
	U-Tapao	384
	Hat Yai	147
	Krabi	126

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Singapore	Singapore Changi	586

34. ท่าอากาศยานอุตะเภา

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Phuket	377
	Samui	384
	Chiang Mai	258

ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ,กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเภา และ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กพท.

ภาคผนวก 3

รายชื่อผู้ถือใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน (Air Operator License – AOL)

ลำดับ	ชื่อผู้ได้รับใบอนุญาตฯ	ใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน (CAOL)					หมายเหตุ
		สถานะการประกอบกิจการ ปี 64		สถานะการประกอบกิจการ ปี 65			
		ประกอบกิจการ	ไม่ประกอบกิจการ	ประกอบกิจการ	ไม่ประกอบกิจการ		
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)	✓		✓			

ลำดับ	ชื่อผู้ได้รับใบอนุญาตฯ	ใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน (CAOL)					หมายเหตุ
		สถานะการประกอบกิจการ ปี 64		สถานะการประกอบกิจการ ปี 65			
		ประกอบกิจการ	ไม่ประกอบกิจการ	ประกอบกิจการ	ไม่ประกอบกิจการ		
5	บริษัท ไทย โลอ้อน 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 สตีค 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)		✓		✓	อยู่ระหว่าง รวค. พิจารณาไม่อนุญาต ให้บริษัทฯ ได้รับการยกเว้น การเริ่มประกอบกิจการ	
9	บริษัท นิวเจน แอร์เวย์ส จำกัด (เลขที่ 5/2560 ตั้งแต่ 4 ต.ค. 60 – 3 ต.ค. 65)		✓		✓	ถูกเพิกถอนใบอนุญาตแล้ว	

ลำดับ	ชื่อผู้ได้รับใบอนุญาตฯ	ใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน (CAOL)					หมายเหตุ
		สถานะการประกอบกิจการ ปี 64		สถานะการประกอบกิจการ ปี 65			
		ประกอบกิจการ	ไม่ประกอบกิจการ	ประกอบกิจการ	ไม่ประกอบกิจการ		
กลุ่มที่ 2 แบบประจำมีกำหนดระหว่างประเทศ 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 แอท์แลนด์ก แอร์ไลน์ส จำกัด (เลขที่ 18/2562 ตั้งแต่วันที่ 25 เม.ย. 61 – 24 เม.ย. 66)		✓		✓	อยู่ระหว่างยื่นขอใบอนุญาตฯ ฉบับใหม่	
13	บริษัท ไทย อีสตาร์เจ็ท จำกัด (เลขที่ 9/2561 ตั้งแต่วันที่ 2 พ.ย. 61 – 1 พ.ย. 66)		✓		✓	อยู่ระหว่างปรับแก้ไขแผนธุรกิจให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน	
14	บริษัท แอร์ อินเตอร์ ทรานสปอร์ต จำกัด (เลขที่ 1/2565 ตั้งแต่วันที่ 20 ก.ย. 65 - 19 ก.ย. 70)		✓	✓		บริษัทฯ เปลี่ยนแปลงรูปแบบการประกอบกิจการจากเดิมในปี 64 บริษัทฯ ประกอบกิจการแบบไม่ประจำ โดยปี 65	

ลำดับ	ชื่อผู้ได้รับใบอนุญาตฯ	ใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน (CAOL)					หมายเหตุ
		สถานะการประกอบกิจการ ปี 64		สถานะการประกอบกิจการ ปี 65			
		ประกอบกิจการ	ไม่ประกอบกิจการ	ประกอบกิจการ	ไม่ประกอบกิจการ		
						บริษัทฯ ประกอบกิจการแบบประจำมีกำหนดระหว่างประเทศ และแบบไม่ประจำ	
กลุ่มที่ 3 แบบประจำมีกำหนดภายในประเทศ และแบบไม่ประจำ							
15	บริษัท อาร์พีเอส ซีสเต็ม จำกัด (เลขที่ 8/2561 ตั้งแต่ 19 ก.ค. 61 – 10 ม.ค. 66)		✓		✓	ขออนุญาตพักการประกอบกิจการ 1 ปี	
กลุ่มที่ 4 แบบไม่ประจำ							
16	บริษัท สยามแลนด์ ฟลายอิง จำกัด (เลขที่ 6/2564 ตั้งแต่ 12 พ.ค. 63 – 11 พ.ค. 68)	✓		✓			
17	บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (เลขที่ 2/2565 ตั้งแต่ 21 ธ.ค. 63 - 20 ธ.ค. 68)	✓		✓			

ลำดับ	ชื่อผู้ได้รับใบอนุญาตฯ	ใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน (CAOL)					หมายเหตุ
		สถานะการประกอบกิจการ ปี 64		สถานะการประกอบกิจการ ปี 65			
		ประกอบกิจการ	ไม่ประกอบกิจการ	ประกอบกิจการ	ไม่ประกอบกิจการ		
18	บริษัท แอ็ดวานซ์ เอวิเอชัน เจ็ท จำกัด (เลขที่ 7/2559 ตั้งแต่ 26 ส.ค. 59 – 25 ส.ค. 64)	✓		✓		อยู่ระหว่างต่ออายุใบอนุญาตฯ	
19	บริษัท เอเชียน แอร์โรสเปซเซอร์วิส จำกัด (เลขที่ 8/2559 ตั้งแต่ 16 ต.ค. 59 – 15 ต.ค. 64)	✓		✓		อยู่ระหว่างต่ออายุใบอนุญาตฯ	
20	บริษัท ศรียาชา เอวิเอชัน จำกัด (เลขที่ 9/2559 ตั้งแต่ 29 พ.ย. 59 – 28 พ.ย. 64)	✓			✓	ใบอนุญาตฯ สิ้นอายุและบริษัทไม่ต่ออายุใบอนุญาตฯ	
21	บริษัท เอ็มเจ็ท จำกัด (เลขที่ 10/2559 ตั้งแต่ 6 พ.ย. 59 – 5 พ.ย. 64)	✓		✓		อยู่ระหว่างต่ออายุใบอนุญาตฯ	
22	บริษัท วีไอพี เจ็ทส์ จำกัด (เลขที่ 8/2562 ตั้งแต่ 9 ส.ค. 61 – 8 ส.ค. 66)	✓		✓			
23	บริษัท เอช เอส เอวิเอชัน จำกัด (เลขที่ 10/2562 ตั้งแต่ 25 มี.ค. 62 – 24 มี.ค. 67)	✓		✓			

ลำดับ	ชื่อผู้ได้รับใบอนุญาตฯ	ใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน (CAOL)					หมายเหตุ
		สถานะการประกอบกิจการ ปี 64		สถานะการประกอบกิจการ ปี 65			
		ประกอบกิจการ	ไม่ประกอบกิจการ	ประกอบกิจการ	ไม่ประกอบกิจการ		
24	บริษัท ไทย ฟลายอิง เซอร์วิส จำกัด (เลขที่ 19/2562 ตั้งแต่ 11 ก.ค. 62 – 10 ก.ค. 67)	✓		✓			
25	บริษัท ไทย ซัมเมอร์ แอร์เวย์ จำกัด (เลขที่ 16/2562 ตั้งแต่ 21 พ.ค. 62 – 20 พ.ค. 67)		✓		✓	ขอขยายระยะเวลาเริ่มทำการบินจริง	
26	บริษัท ทีเอสเอสพี แพลตฟอร์ม จำกัด (เลขที่ 4/2563 ตั้งแต่ 14 ธ.ค. 63 – 13 ธ.ค. 66)		✓		✓	อยู่ระหว่าง รวค. พิจารณาไม่อนุญาต ให้บริษัทฯ ได้รับการยกเว้นการเริ่มประกอบกิจการ	
กลุ่มที่ 5 แบบไม่ประจำ โดยใช้เฮลิคอปเตอร์							
27	บริษัท กรุงเทพเฮลิคอปเตอร์ จำกัด (เลขที่ 3/2560 ตั้งแต่ 8 พ.ค. 60 – 7 พ.ค. 65)	✓		✓		บริษัทฯ ยื่นต่ออายุใบอนุญาตฯไม่ทันตามกำหนด จึงสามารถประกอบกิจการได้ถึง 7 พ.ค. 65	

ลำดับ	ชื่อผู้ได้รับใบอนุญาตฯ	ใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน (CAOL)					หมายเหตุ
		สถานะการประกอบกิจการ ปี 64		สถานะการประกอบกิจการ ปี 65			
		ประกอบกิจการ	ไม่ประกอบกิจการ	ประกอบกิจการ	ไม่ประกอบกิจการ		
28	บริษัท ไทยเอเวอชั่น 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)	✓		✓			
30	บริษัท ยูไนเต็ต ออฟซอร์ เอวิเอชั่น จำกัด (เลขที่ 5/2561 ตั้งแต่ 5 เม.ย. 61 – 4 เม.ย. 66)	✓		✓		ยื่นขอต่ออายุใบอนุญาตฯ มาแล้ว	
31	บริษัท เอสเอฟเอส เอวิเอชั่น 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)		✓		✓	อยู่ระหว่าง รวค. พิจารณาไม่อนุญาต ให้บริษัทฯ ได้รับการยกเว้นการเริ่มประกอบกิจการ	

ลำดับ	ชื่อผู้ได้รับใบอนุญาตฯ	ใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน (CAOL)					
		สถานะการประกอบกิจการ ปี 64		สถานะการประกอบกิจการ ปี 65		หมายเหตุ	
		ประกอบ กิจการ	ไม่ประกอบ กิจการ	ประกอบ กิจการ	ไม่ประกอบ กิจการ		
กลุ่มที่ 6 แบบไม่ประจำอื่นๆ							
33	บริษัท ฟลายอิง มีเดีย จำกัด (เลขที่ 1/2559 ตั้งแต่ 10 ม.ค. 59 – 6 ม.ค. 64)	✓		✓		อยู่ระหว่างต่ออายุใบอนุญาตฯ	
34	บริษัท วิหยาการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (เลขที่ 3/2565 ตั้งแต่ 11 มิ.ย. 65 – 10 มิ.ย. 68)	✓		✓			
กลุ่มที่ 7 แบบการทำงานทางอากาศ (พาณิชย์อื่น)							
35	บริษัท โซแลร์ เฮลิคอปเตอร์ เอวิเอชั่น 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)	✓		✓		อยู่ระหว่างต่ออายุใบอนุญาตฯ	

ลำดับ	ชื่อผู้ได้รับใบอนุญาตฯ	ใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน (CAOL)					หมายเหตุ
		สถานะการประกอบกิจการ ปี 64		สถานะการประกอบกิจการ ปี 65			
		ประกอบกิจการ	ไม่ประกอบกิจการ	ประกอบกิจการ	ไม่ประกอบกิจการ		
38	บริษัท สยามยามาฮ่ามอเตอร์โรโบติกส์ จำกัด (เลขที่ 1/2563 ตั้งแต่วันที่ 22 ก.ค. 63 – 21 ก.ค. 66)	✓		✓			
39	บริษัท อวานติ แอร์ ชาร์เตอร์ จำกัด (เลขที่ 3/2562 ตั้งแต่วันที่ 20 มี.ค. 62 – 19 มี.ค. 65)		✓		✓	อยู่ระหว่างยื่นคำขอใบอนุญาตฯ แบบไม่ประจำและแบบทำงานทางอากาศ	
40	บริษัท ดรอปโซน (ไทยแลนด์) จำกัด (เลขที่ 3/2563 ตั้งแต่วันที่ 7 ธ.ค. 63 – 6 ธ.ค. 66)		✓	✓			
41	บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น แอนด์ เทคโนโลยี จำกัด (เลขที่ 5/2563 ตั้งแต่วันที่ 14 ธ.ค. 63 – 13 ธ.ค. 66)		✓		✓	อยู่ระหว่างการขอใบอนุญาตฯ แบบไม่ประจำ	
42	บริษัท สกาย เอกซ์ทรีม จำกัด (เลขที่ 3/2564 ตั้งแต่วันที่ 2 ก.ค. 64 – 1 ก.ค. 67)			✓ (รายใหม่)			

ที่มา : ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ กพท.

จัดทำโดย :

กองเศรษฐกิจการบิน

ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

333/105 อาคารหลักสี่พลาซ่า ถนนกำแพงเพชร 6 แขวงตลาด

บางเขน เขตหลักสี่ กรุงเทพฯ 10210