

2023

STATE OF THAI AVIATION INDUSTRY

รายงานสภาวะอุตสาหกรรมการบิน
ของประเทศไทย

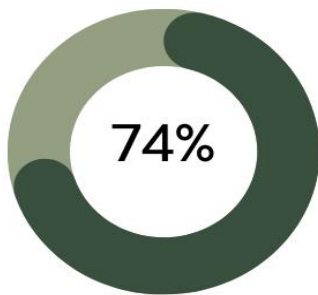
Prepared By:
Aviation Economics Division



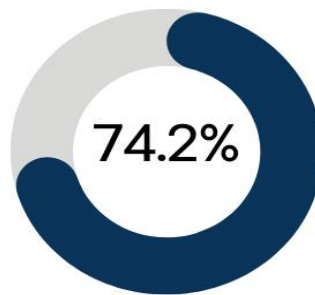
บทสรุปผู้บริหาร



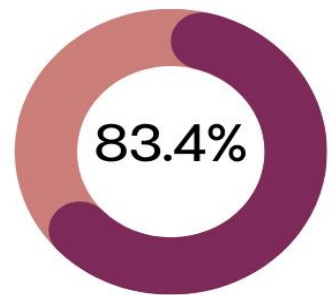
การฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินของไทยปี 2566



ผู้โดยสาร



เที่ยวบิน



การขนส่งสินค้าทางอากาศ

การขนส่งทางอากาศของไทยในปี 2566 พบว่า ภาพรวมมีการฟื้นตัวจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 เป็นอย่างมาก อันเป็นผลต่อเนื่องมาจากปีก่อนหน้าที่สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ในหลายประเทศทั่วโลกมีความคลี่คลาย อีกทั้งมีการดำเนินมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ส่งผลให้การขนส่งทางอากาศเริ่มฟื้นตัวและมีผลต่อเนื่องมาถึงในปี 2566 ประกอบกับนโยบายการเปิดประเทศของประเทศในกลุ่มประเทศนักท่องเที่ยวเป้าหมายหลักของไทยอย่างประเทศจีนในช่วงต้นปี 2566

สถานการณ์ผู้โดยสาร



จำนวนผู้โดยสารทั้งสิ้น 122.1 ล้านคน คิดเป็นการฟื้นตัวร้อยละ 74 เมื่อเทียบกับปี 2562 หรือช่วงก่อนการแพร่ระบาด และเมื่อพิจารณาจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศและระหว่างประเทศพบว่ามีสัดส่วนใกล้เคียงกัน โดยเป็นจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศ 61.4 ล้านคนและผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 60.7 ล้านคน มีการฟื้นตัวจากช่วงก่อนการแพร่ระบาดร้อยละ 80.5 และร้อยละ 68.4 ตามลำดับ



สถานการณ์เที่ยวบิน

การฟื้นตัวปริมาณเที่ยวบิน มีความสอดคล้องกับการฟื้นตัวของจำนวนผู้โดยสาร โดยมีปริมาณเที่ยวบินทั้งสิ้น 792,132 เที่ยวบิน แบ่งเป็นปริมาณเที่ยวบินภายในประเทศ 437,441 เที่ยวบิน เที่ยวบินระหว่างประเทศ 354,691 เที่ยวบิน ภาพรวมปริมาณเที่ยวบินฟื้นตัวร้อยละ 74.2 เมื่อเทียบกับช่วงก่อนการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19

สถานการณ์การขนส่งสินค้าทางอากาศ

ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 เพียงช่วงระยะแรกเท่านั้น ซึ่งมีการเริ่มฟื้นตัวเข้าสู่สถานการณ์ปกติมาตั้งแต่ในช่วงปี 2564 โดยในปี 2566 ปริมาณการขนส่งทางอากาศสในภาพรวมมีปริมาณใกล้เคียงกับปีก่อนหน้า โดยมีจำนวนทั้งสิ้น 1,243,127 ตัน ส่วนใหญ่เป็นการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



ปัจจัยที่มีผลต่ออุตสาหกรรมการบิน

1) ภาพรวมการขนส่งทางอากาศทั่วโลกที่มีการฟื้นตัว

ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสารหรือ RPK ทั่วโลกมีการเติบโตมากขึ้น โดยเฉพาะในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกที่มีอัตราการเติบโตของ RPK มากที่สุดเมื่อเทียบกับภูมิภาคอื่น ๆ

2) มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

ภาครัฐดำเนินมาตรการ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกและกระตุ้นการท่องเที่ยวของประเทศอย่างมาตรการพรีวีซ่า

3) ทิศทางเศรษฐกิจและสถานการณ์ทางภูมิศาสตร์

อาจเป็นอุปสรรคต่อแนวโน้มการเติบโตของภาคอุตสาหกรรมการบินและทั่วโลก

แนวทางการขับเคลื่อนสู่การเป็น ศูนย์กลางทางการบินของภูมิภาค

ระยะกลาง (ปี 69-71)

ระยะสั้น (ปี 67-68)

- ขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบิน 1.2 ล้านเที่ยวบินภายในปี 2568
- ขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร 180 ล้านคนภายในปี 2568
- มีกลยุทธ์ด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ
- ระยะเวลาการต่อเครื่อง MCT (Minimum connecting time) Int to Int = 75 นาที
- การบริหารจัดการอากาศยานให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

- ขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบิน 1.4 ล้านเที่ยวบินภายในปี 2571
- ขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร 210 ล้านคนภายในปี 2568
- มีกลยุทธ์ด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ
- ระยะเวลาการต่อเครื่อง MCT (Minimum connecting time) Int to Int = 60 นาที
- อันดับของประเทศด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกดีขึ้น

ระยะยาว (ปี 72-80)

- ขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบิน 2.1 ล้านเที่ยวบินภายในปี 2580
- ขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร 270 ล้านคนภายในปี 2580
- มีกลยุทธ์ด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ
- ระยะเวลาการต่อเครื่อง MCT (Minimum connecting time) Int to Int = 45 นาที
- อันดับของประเทศด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศติดอันดับ 1 ใน 5 ของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก



ขนาดกิจกรรมในอุตสาหกรรมการบิน ปี 2566 เทียบกับปี 2562

▲ 1



39

สนามบิน

▲ 1



6

ผู้ให้บริการการเดินทาง
อากาศ

▲ 6



49

ผู้ถือใบอนุญาตประกอบ
กิจการการบินพลเรือน

▼ 3



23

ผู้ดำเนินการ
การเดินทางอากาศ

▼ 54



561

อากาศยานจด
ทะเบียน HS

▲ 3



67

อากาศยานเบาพิเศษ
(U)

▲ 74,744



83,288

อากาศยานซึ่งไม่มี
นักบิน

▼ 19



235

หน่วยซ่อมบำรุง
อากาศยาน

=



3

ศูนย์เวชศาสตร์
การบินพลเรือน

▲ 2



6

สถานที่ตรวจเวชศาสตร์
การบินพลเรือน

▲ 3



24

สถาบันฝึกอบรม

=



5

ศูนย์ทดสอบภาษา
ผู้ประจำหน้าที่

TABLE OF CONTENTS



1

สถานการณ์ประกอบกิจการในอุตสาหกรรมการบินของไทย

ผู้ดำเนินงานสนามบิน	1
ผู้ให้บริการการเดินอากาศ	4
ผู้ได้รับอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน	6
ผู้ดำเนินการเดินอากาศ	7
อากาศยานที่จดทะเบียนในประเทศไทย	8
อากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน	10
หน่วยซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO)	11
ผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน (OEM)	12
สถาบันฝึกอบรมและศูนย์ทดสอบภาษาผู้ประจำหน้าที่	13
โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลด้านเวชศาสตร์การบิน	14
ผู้ประจำหน้าที่ด้านการบิน	15

2

สถานการณ์การขนส่งทางอากาศ

สถิติขนส่งทางอากาศ	18
ส่วนแบ่งทางการตลาดของสายการบิน	22
สถานการณ์การแข่งขันราคาค่าโดยสารเส้นทางบินภายในประเทศ	26

3

ปัจจัยและสถานการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อการบินของภาคอุตสาหกรรมการบิน

สถานการณ์เศรษฐกิจโลก	31
สถานการณ์ทางเศรษฐกิจของประเทศไทย	32
ภาพรวมอุตสาหกรรมการบินโลก	34
สถานการณ์การท่องเที่ยว	35
แนวทางขับเคลื่อนสู่การเป็นศูนย์กลางทางการบินของภูมิภาค	41
การคาดการณ์จำนวนผู้โดยสาร	42

4

ภาคผนวก

ดัชนี HHI และ สายการบินที่ให้บริการแยกสายเส้นทางบินภายในประเทศ	55
ปริมาณเที่ยวบินแบบประจำมีกำหนดรายเส้นทางบินแยกสายท่าอากาศยานของประเทศไทยในปี 2566	61
รายชื่อผู้ถือใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน	84

บทที่ 1

สถานการณ์การขนส่ง
ทางอากาศของไทย



บทที่ 1

สถานการณ์การประกอบกิจการในอุตสาหกรรมการบินของไทย

1.1 ผู้ดำเนินงานสนามบิน

ตารางที่ 1 สถิติใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินและใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะที่ได้รับอนุญาตหรือรับรองแล้ว อยู่ในกระบวนการได้รับอนุญาตหรือการรับรอง อยู่ในแผนการอนุญาตหรือการรับรอง และยื่นคำขอ

ลำดับ	ใบอนุญาตฯ/ ใบรับรองฯ	ได้รับใบอนุญาต/ ใบรับรองแล้ว	อยู่ในกระบวนการ อนุญาต/การรับรอง	อยู่ในแผน การอนุญาต/ การรับรอง	ยื่นคำขอ	รวม ทั้งหมด
1	ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบิน สาธารณะ	3	-	-	-	3
2	ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบิน ส่วนบุคคล	3	43	77	17	140
3	ใบรับรองผู้จัดการ สนามบินสาธารณะ	71	-	-	-	71
4	ใบรับรองการดำเนินงาน สนามบินสาธารณะ	9	27	3	-	39
5	ใบรับรองการดำเนินงาน สนามบินสาธารณะ ชั่วคราว	-	-	-	-	-

ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

ในปี 2566 มีจำนวนใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินและใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะที่ได้รับอนุญาตหรือรับรองแล้วจำนวน 86 ใบ อยู่ในกระบวนการได้รับอนุญาตหรือการรับรอง 70 ใบ อยู่ในแผนการอนุญาตหรือการรับรอง 80 ใบ และมีการยื่นคำขอ จำนวน 17 ใบ รวมทั้งหมด 253 ใบ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1) ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสาธารณะ มีสนามบินได้รับอนุญาตหรือรับรองจำนวน จำนวน 3 แห่ง ประกอบด้วย สนามบินสุโขทัย สนามบินตราด และสนามบินสมุย

2) ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินส่วนบุคคล สามารถจำแนกประเภทย่อยได้ดังนี้

2.1) สนามบินสำหรับอากาศยานปีกแข็ง (Surface - level for Aircraft) ในปี 2566 มีสนามบินที่ได้รับอนุญาตหรือรับรองจำนวน 1 แห่ง ได้แก่ สนามบินเกาะไม้ซี้ ทั้งนี้มีสนามบินที่อยู่ในกระบวนการได้รับอนุญาตหรือการรับรอง 4 แห่ง อยู่ในแผนการอนุญาตหรือการรับรองจำนวน 32 แห่ง และมีสนามบินที่คืนคำขอจำนวน 4 คำขอ

2.2) สนามบินเฮลิคอปเตอร์ระดับพื้นผิว (Surface-level Heliport) ซึ่งในปี 2566 ไม่มีสนามบินใดที่ได้รับอนุญาตหรือรับรองและคืนคำขอ แต่มีสนามบินอยู่ในกระบวนการได้รับอนุญาตหรือการรับรอง 4 แห่ง เช่น สนามบินหนองปรือ สนามบินเกาะจันทร์ และมีสนามบินที่อยู่ในแผนการอนุญาตหรือการรับรองจำนวน 20 แห่ง

2.3) สนามบินเฮลิคอปเตอร์ยกระดับ (Elevated Heliport) ซึ่งในปี 2566 ไม่มีสนามบินใดที่ได้รับอนุญาตหรือรับรอง ทั้งนี้มีสนามบินที่อยู่ในกระบวนการได้รับอนุญาตหรือการรับรอง 11 แห่ง อยู่ในแผนการอนุญาตหรือการรับรองจำนวน 14 แห่ง และคืนคำขอจำนวน 6 คำขอ

2.4) สนามบินเฮลิคอปเตอร์นอกชายฝั่ง (Helideck) ในปี 2566 มีสนามบินที่ได้รับอนุญาตหรือรับรองจำนวน 2 แห่ง ได้แก่ สนามบินเฮลิคอปเตอร์ Arthit Quarter Platform (AQP) และสนามบินเฮลิคอปเตอร์ Quarter Platform South (QPS) โดยอยู่ในกระบวนการได้รับอนุญาตหรือการรับรองจำนวน 14 แห่ง และอยู่ในแผนการอนุญาตหรือการรับรองจำนวน 1 แห่ง ทั้งนี้มีการคืนคำขอต้งสิ้น 4 คำขอ

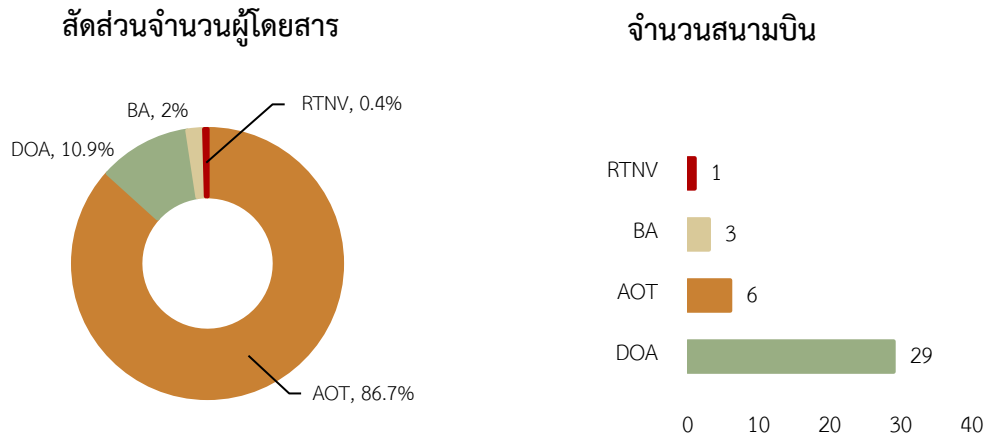
2.5) สนามบินเฮลิคอปเตอร์บนเรือ (Shipboard Heliport) ในปี 2566 ยังไม่มีสนามบินใดที่ได้รับอนุญาตหรือรับรอง แต่ยังมีสนามบินที่อยู่ในกระบวนการได้รับอนุญาตหรือการรับรอง 10 แห่ง และยังคงอยู่ในแผนการอนุญาตหรือการรับรองจำนวน 10 แห่ง ทั้งนี้มีสนามบินที่คืนคำขอจำนวน 3 คำขอ

3) ใบรับรองผู้จัดการสนามบินสาธารณะ ในปี 2566 มีผู้ได้รับอนุญาตหรือรับรองจำนวน 71 ใบ โดยเป็นบุคลากรสังกัดบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน 32 คน สังกัดกรมท่าอากาศยาน จำนวน 33 คน สังกัดบริษัท การท่าอากาศยานอุตะเถา จำกัด จำนวน 1 คน และสังกัดบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวน 5 คน

4) ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ในปี 2566 มีสนามบินที่ได้รับใบรับรองจำนวน 9 แห่ง เช่น สนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินดอนเมือง สนามบินภูเก็ต โดยยังมีสนามบินที่อยู่ในกระบวนการได้รับอนุญาตหรือการรับรอง 27 แห่ง และอยู่ในแผนการอนุญาตหรือการรับรองจำนวน 3 แห่ง

5) ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะชั่วคราว ปี 2566 ไม่มีสนามบินใดที่ได้รับอนุญาตหรืออยู่ในกระบวนการได้รับอนุญาต

ภาพที่ 1 จำนวนสนามบินสาธารณะและสัดส่วนจำนวนผู้ใช้บริการแยกตามผู้ประกอบการสนามบินสาธารณะ



ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน กพท. และ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ,กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเนา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมโดยกองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน

ในปี 2566 ประเทศไทยมีสนามบินสาธารณะ 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

เมื่อพิจารณาสัดส่วนการให้บริการแก่ผู้โดยสารพบว่า ถึงแม้สนามบินภายใต้สังกัดของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) จะมีจำนวนเพียง 6 แห่ง แต่สนามบินภายใต้สังกัดของ ทอท. กลับมีสัดส่วนจำนวนผู้ใช้บริการสูงที่สุดคิดเป็นร้อยละ 86.7 ขณะที่สนามบินภายใต้สังกัดกรมท่าอากาศยานมีจำนวนสนามบินมากถึง 29 สนามบิน มีสัดส่วนจำนวนผู้ใช้บริการร้อยละ 10.9 ทั้งนี้ผู้ให้บริการสนามบินที่มีสัดส่วนจำนวนผู้ใช้บริการรองลงมาได้แก่ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และกองทัพเรือ คิดเป็นร้อยละ 2 และ 0.4 ตามลำดับ

1.2 ผู้ให้บริการการเดินอากาศ

ตารางที่ 2 ผู้ให้บริการการเดินอากาศของไทยที่ได้รับใบอนุญาตจาก กพท.

รายชื่อผู้ให้บริการการเดินอากาศ	ประเภทใบอนุญาตบริการการเดินอากาศ
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	1. ใบรับรองบริการการเดินอากาศ ด้านบริการการจัดการจราจรทางอากาศ <ul style="list-style-type: none"> ● ประเภทบริการจราจรทางอากาศ ● ประเภทการจัดการความคล่องตัวของจราจรทางอากาศ 2. ใบรับรองบริการการเดินอากาศ ด้านบริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน 3. ใบรับรองบริการการเดินอากาศ ด้านบริการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน
ศูนย์บริหารจัดการห้วงอากาศ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	ใบรับรองบริการการเดินอากาศ ด้านบริการการจัดการจราจรทางอากาศ ประเภทการจัดการห้วงอากาศ
การทำอากาศยานอยู่ตะเภา	1. ใบรับรองบริการการเดินอากาศ ด้านบริการการจัดการจราจรทางอากาศ <ul style="list-style-type: none"> ● ประเภทบริการจราจรทางอากาศ 2. ใบรับรองบริการการเดินอากาศ ด้านบริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน 3. ใบรับรองบริการการเดินอากาศ ด้านบริการอนุญาตวิทยุการบิน
กรมอุตุนิยมวิทยา	ใบรับรองบริการการเดินอากาศ ด้านบริการอุตุนิยมวิทยากการบิน
ฝ่ายบริหารข่าวสารการบิน (AIM) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	ใบรับรองบริการการเดินอากาศ ด้านบริการข่าวสารการบิน
สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย	ใบรับรองบริการการเดินอากาศ ด้านบริการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศ กพท.

ผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศไทยที่ได้รับการรับรองจาก กพท. มีทั้งหมด 6 ราย โดยแต่ละรายมีอำนาจหน้าที่ในการให้บริการ ดังต่อไปนี้

1) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มีหน้าที่หลักในการให้บริการจัดการจราจรทางอากาศ บริการจัดการความคล่องตัวของการจราจรทางอากาศ บริการระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ ระบบติดตามอากาศยาน และการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน

2) ศูนย์บริหารจัดการห้วงอากาศ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มีหน้าที่หลักในการจัดการห้วงอากาศ เพื่อให้เกิดการใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด เหมาะสมกับประเภทผู้ใช้ห้วงอากาศ

3) การทำอากาศยานอุตตะเกา มีหน้าที่หลักในการให้บริการการจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานนานาชาติอุตตะเกา ระยอง-พัทยา บริการระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ ระบบติดตามอากาศยาน และให้บริการข่าวพยากรณ์อากาศ

4) กรมอุตุนิยมวิทยา เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่หลักในการให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน เช่น ข่าวพยากรณ์อากาศ ข้อมูลสารสนเทศอุตุนิยมวิทยาและแผ่นดินไหว

5) ฝ่ายบริหารข่าวสารการบิน (AIM) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เป็นศูนย์กลางการบริการข้อมูลข่าวสารการบินของประเทศ (AIS Headquarter) โดยจัดให้มีบริการดังต่อไปนี้

5.1) บริการข้อมูลข่าวสารการบิน

5.2) บริการเอกสารแถลงข่าวการบิน

5.3) บริการแผนภูมิการบิน

5.4) บริการ International NOTAM Office

5.5) บริการ Aerodrome AIS unit เพื่อให้บริการ Pre - flight Information Service ให้แก่สนามบิน

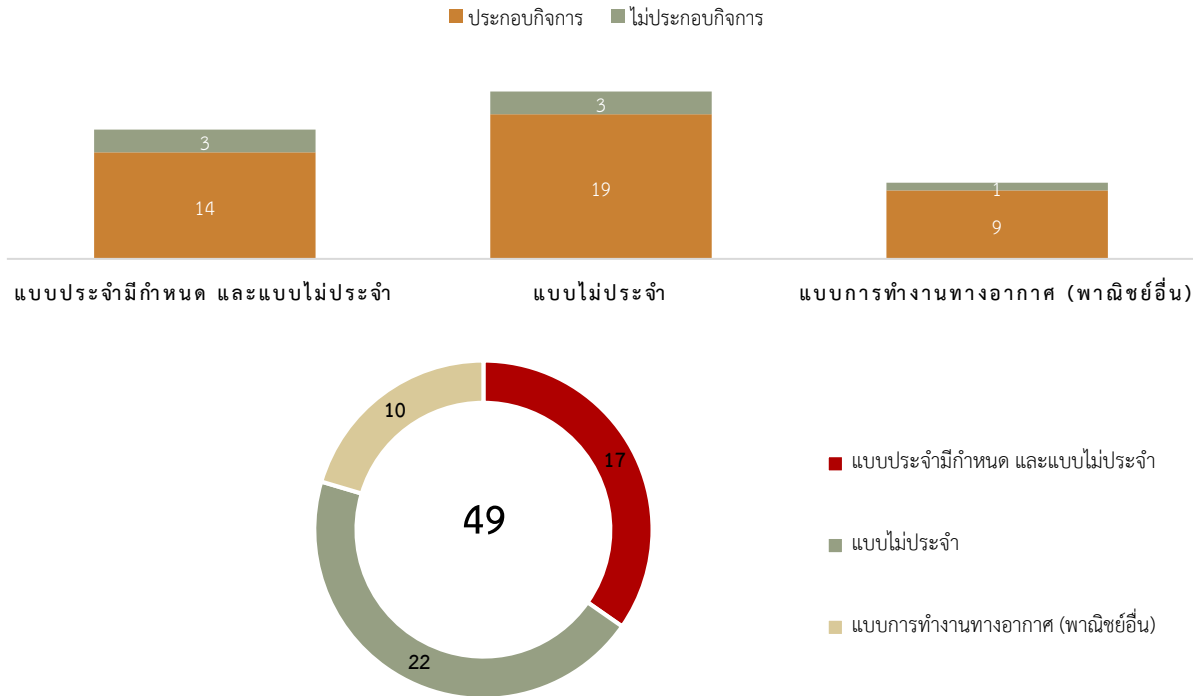
5.6) ศูนย์กลางบริการข้อมูลข่าวสารการบินอัตโนมัติ (Automated Pre - flight Information

Service)

6) สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย เป็นศูนย์รับแจ้งเหตุอากาศยานและเรือที่ประสบภัย และอำนวยความสะดวกและประสานงานปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือ

1.3 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน

ภาพที่ 2 จำนวนผู้ประกอบการที่ถือใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนแยกตามประเภทใบอนุญาต ณ สิ้นสุดปี 2566



ที่มา: ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ กพท.

ในปี 2566 มีจำนวนผู้ถือใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน (Air Operator License – AOL) มีจำนวนสะสมทั้งหมด 49 ราย โดยสามารถจำแนกผู้ถือใบอนุญาตฯเป็น 3 กลุ่มดังนี้

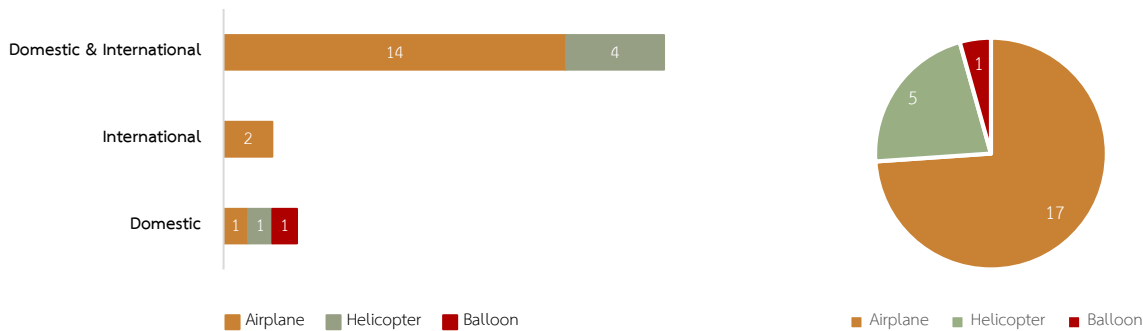
1) ผู้ถือใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนแบบประจำมีกำหนด และแบบไม่ประจำ ในปี 2566 มีผู้ประกอบการที่ถือใบอนุญาตประเภทนี้จำนวน 17 ราย โดยมีผู้ถือใบอนุญาตที่ประกอบกิจการจำนวน 14 ราย ซึ่งเป็นผู้ประกอบการรายใหม่จำนวน 4 ราย ได้แก่ บริษัทพี 80 แอร์ จำกัด บริษัท เอเชีย แอทแลนติก แอร์ไลน์ส จำกัด บริษัทอาร์ ซี แอร์ไลน์ส จำกัด และบริษัทเอ็ม-แลนด์มาร์ช จำกัด ทั้งนี้มีผู้ประกอบการที่ถือใบอนุญาตฯ แต่ไม่ประกอบกิจการ จำนวน 3 ราย ได้แก่ บริษัท ไทย เอ็กซ์เพรส แอร์ จำกัด บริษัท ไทย อีสตาร์เจ็ท จำกัด และบริษัท อาร์พีเอส ซีเอสดีเอ็ม จำกัด

2) ผู้ถือใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนแบบไม่ประจำ ในปี 2566 มีผู้ประกอบการที่ถือใบอนุญาตประเภทนี้จำนวน 22 ราย โดยเป็นผู้ประกอบการที่ประกอบกิจการจำนวน 19 ราย ซึ่งเป็นผู้ประกอบการรายใหม่จำนวน 4 ราย ได้แก่ บริษัท สยาม ซีเฟลน จำกัด บริษัท กรุงเทพเฮลิคอปเตอร์ จำกัด บริษัทพี 80 แอร์ จำกัด และบริษัทพิทยา แอร์เวย์ จำกัด ทั้งนี้มีผู้ประกอบการที่ถือใบอนุญาตฯ แต่ไม่ประกอบกิจการ จำนวน 3 ราย ได้แก่ บริษัท ไทย ซัมเมอร์ แอร์เวย์ จำกัด บริษัท ทีเอสเอสพี แพล็ตฟอรั่ม จำกัด และบริษัท วินเซอ ฟลายอิง จำกัด

3) ผู้ถือใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนแบบการทำงานทางอากาศ (พาณิชย์อื่น) ในปี 2566 มีผู้ประกอบการที่ถือใบอนุญาตประเภทนี้จำนวน 10 ราย แบ่งเป็น ผู้ถือใบอนุญาตที่ประกอบกิจการจำนวน 9 ราย และผู้ถือใบอนุญาตที่ไม่ประกอบกิจการจำนวน 1 ราย ได้แก่ บริษัท โซแลร์ เฮลิคค็อก เอวิเอชั่น เซอร์วิส จำกัด

1.4 ผู้ดำเนินการเดินอากาศ

ภาพที่ 3 จำนวนผู้ประกอบการที่ถือใบรับผู้ดำเนินการเดินอากาศ ณ สิ้นสุดปี 2566



ที่มา: ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน กพท.

จำนวนผู้ประกอบการที่ถือใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Air Operation Certificate: AOC) ในปี 2566 มีจำนวนสะสมทั้งสิ้น 23 ราย และอยู่ระหว่างการดำเนินการต่อใบอนุญาตจำนวน 1 ราย โดยแบ่งออกเป็น

1) ผู้ประกอบการที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศให้บริการในเส้นทางระหว่างประเทศและภายในประเทศ จำนวน 18 ราย แบ่งเป็นการให้บริการโดยอากาศยานปีกแข็งจำนวน 14 ราย และให้บริการโดยเฮลิคอปเตอร์จำนวน 4 ราย

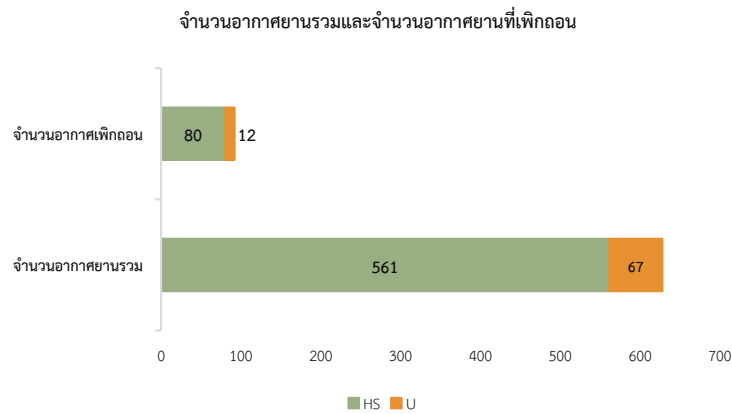
2) ผู้ประกอบการที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศให้บริการเฉพาะเส้นทางระหว่างประเทศ จำนวน 2 ราย ซึ่งเป็นการให้บริการโดยอากาศยานปีกแข็งทั้ง 2 ราย ได้แก่ บริษัท ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ จำกัด และบริษัท แอร์ อินเตอร์ ทรานสปอร์ต จำกัด

3) ผู้ประกอบการที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศให้บริการเฉพาะเส้นทางภายในประเทศ จำนวน 3 ราย แบ่งเป็นการให้บริการโดยอากาศยานปีกแข็ง การให้บริการโดยเฮลิคอปเตอร์และการให้บริการโดยบัลลูน อย่างละ 1 ราย ทั้งนี้มีผู้ประกอบการที่อยู่ระหว่างกระบวนการรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (On process resume to Active) จำนวน 1 ราย ได้แก่ บริษัท กรุงเทพเฮลิคอปเตอร์เซอร์วิสเชส จำกัด

ข้อมูล ณ สิ้นปี 2566 พบว่า มีผู้ดำเนินการเดินอากาศที่อยู่ระหว่างขั้นตอนการขอใบรับรองการเดินอากาศ (On process AOC) จำนวน 9 ราย ได้แก่ บริษัท เอเชีย แอทแลนติก แอร์ไลน์ส จำกัด, บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น แอนด์ เทคโนโลยี จำกัด, บริษัท เอ็ม - แลนด์มาร์ช จำกัด, บริษัท อาร์ ซี แอร์ไลน์ส จำกัด, บริษัท สยาม ซีเพลน จำกัด, บริษัท ไทย ซีเพลน จำกัด, บริษัท พี 80 แอร์ จำกัด, บริษัท พัทยา แอร์เวย์ จำกัด และ บริษัท บีบีเอ็น แอร์ไลน์ (ประเทศไทย) จำกัด

1.5 อากาศยานที่จดทะเบียนในประเทศไทย

ภาพที่ 4 จำนวนอากาศยานจดทะเบียนด้วยเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS) และจำนวนอากาศยานเบาพิเศษ (U)



ที่มา: ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน กพท.

อากาศยานที่มีทะเบียนและได้รับใบสำคัญสมควรเดินอากาศสะสมจนถึงปี 2566 มีจำนวนทั้งสิ้น 628 ลำ แบ่งเป็นอากาศยานที่จดทะเบียนด้วยเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS) จำนวน 561 ลำ และอากาศยานเบาพิเศษ (U) จำนวน 67 ลำ โดยในปี 2566 มีอากาศยานที่เพิกถอนทะเบียนจำนวนทั้งสิ้น 92 ลำ แบ่งเป็น อากาศยานที่จดทะเบียนด้วยเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS) จำนวน 80 ลำ และอากาศยานเบาพิเศษ (U) จำนวน 12 ลำ

อากาศยานที่จดทะเบียนด้วยเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS) แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่

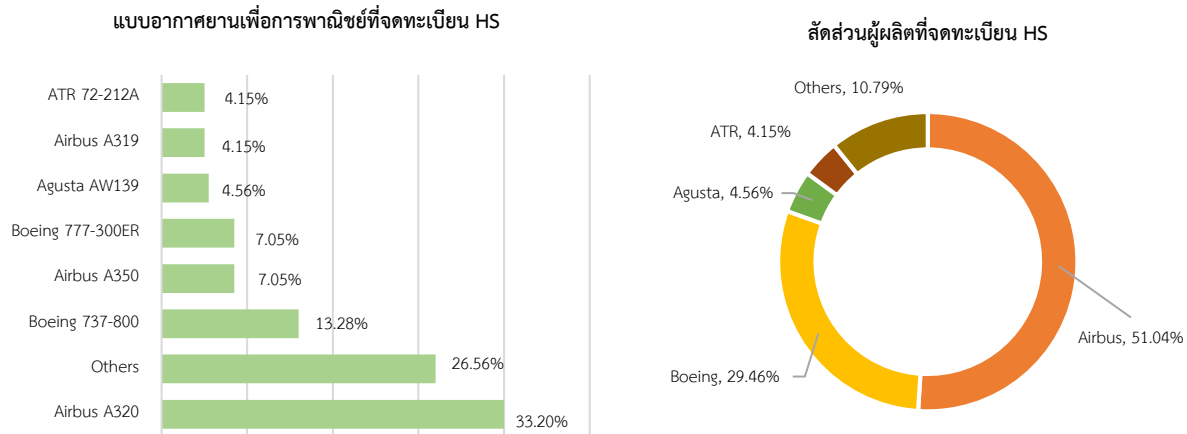
1) การขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ มีจำนวนอากาศยานรวมทั้งสิ้น 269 ลำ ประกอบไปด้วย

- อากาศยานปีกแข็ง จำนวน 233 ลำ
- เฮลิคอปเตอร์ จำนวน 24 ลำ
- บัลลูนหรืออากาศยานประเภทอื่น จำนวน 12 ลำ

2) การบินทั่วไป มีจำนวนอากาศยานรวมทั้งสิ้น 292 ลำ ประกอบไปด้วย

- อากาศยานปีกแข็ง จำนวน 280 ลำ
- เฮลิคอปเตอร์ จำนวน 10 ลำ
- บัลลูนหรืออากาศยานประเภทอื่น จำนวน 2 ลำ

ภาพที่ 5 แบบอากาศยานและสัดส่วนอากาศยานเพื่อการพาณิชย์ที่จดทะเบียนเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS)

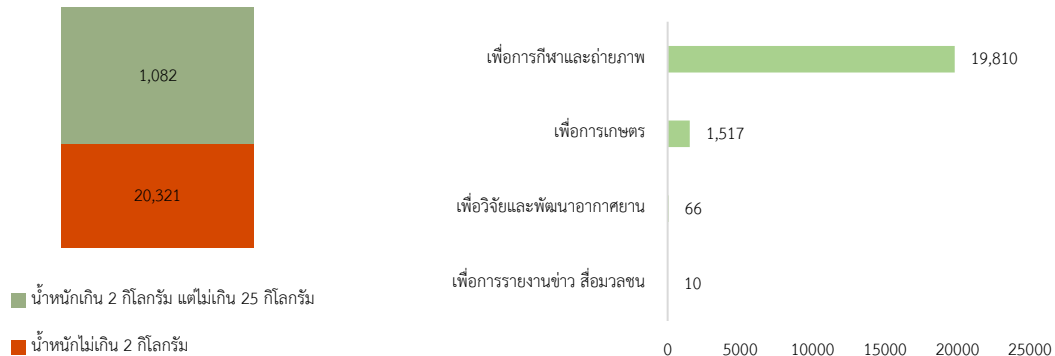


ที่มา: ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน กพท.

จากข้อมูลฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน กพท. พบว่าในปี 2566 มีจำนวนอากาศยานที่จดทะเบียนเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS) ส่วนใหญ่เป็นอากาศยานที่ผลิตโดยแอร์บัส (Airbus) คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 51.04 รองลงมาได้แก่ โบอิง (Boeing) ออกัสตา (Agusta) และเอทีอาร์ (ATR) คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 29.46 4.56 และ 4.15 ตามลำดับ โดยแบบอากาศยานที่จดทะเบียนเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS) มากที่สุด ได้แก่ Airbus A320 คิดเป็นร้อยละ 33.20 รองลงมาได้แก่ Boeing 737-800 Airbus A350 และ Boeing 777-300ER ซึ่งคิดเป็นสัดส่วน 13.28 7.05 และ 7.05 ตามลำดับ

1.6 อากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน

ภาพที่ 6 จำนวนการขึ้นทะเบียนผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินแบ่งตามน้ำหนักและวัตถุประสงค์



ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน กพท.

ปี 2566 จำนวนการขึ้นทะเบียนผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (Drone) จำนวน 21,403 ลำ หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.75 จากปีก่อนหน้า ทั้งนี้เมื่อแยกประเภทของอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินจะสามารถแบ่งได้ 2 รูปแบบดังนี้

1) ประเภทอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินแยกตามน้ำหนัก

1.1) อากาศยานฯ ที่มีน้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม มีผู้ขึ้นทะเบียนอากาศยานฯ จำนวน 20,321 ลำ หรือมีการขึ้นทะเบียนอากาศยานฯ เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.04 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า

1.2) อากาศยานฯ ที่มีน้ำหนักเกิน 2 กิโลกรัม แต่ไม่เกิน 25 กิโลกรัม มีผู้ขึ้นทะเบียนอากาศยานฯ ประเภทนี้ จำนวน 1,082 ลำ หรือมีการขึ้นทะเบียนอากาศยานฯ ประเภทนี้ ลดลงร้อยละ 45.71 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า

2) ประเภทอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินแยกตามวัตถุประสงค์

2.1) อากาศยานฯ เพื่อการกีฬาและถ่ายภาพ มีผู้ขึ้นทะเบียนอากาศยานฯ ประเภทนี้ จำนวน 19,810 ลำ หรือมีการขึ้นทะเบียนอากาศยานฯ ประเภทนี้เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.57 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ทั้งนี้มีการขึ้นทะเบียนอากาศยานฯ ประเภทนี้มากที่สุดโดยมีสัดส่วนมากถึงร้อยละ 92.56 จากการขึ้นทะเบียนอากาศยานฯ

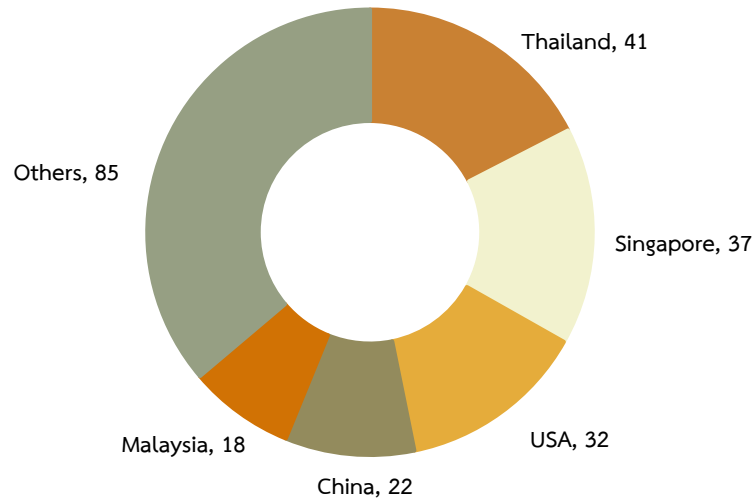
2.2) อากาศยานฯ เพื่อการรายงานข่าว สื่อมวลชน มีผู้ขึ้นทะเบียนอากาศยานฯ ประเภทนี้ จำนวน 10 ลำ หรือมีการขึ้นทะเบียนอากาศยานฯ ประเภทนี้ลดลงร้อยละ 92.42 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า

2.3) อากาศยานฯ เพื่อวิจัยและพัฒนาอากาศยานฯ มีผู้ขึ้นทะเบียนอากาศยานฯ ประเภทนี้ จำนวน 66 ลำ หรือมีการขึ้นทะเบียนอากาศยานฯ ประเภทนี้เพิ่มขึ้นร้อยละ 24.53 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า

2.4) อากาศยานฯ เพื่อการเกษตร มีผู้ขึ้นทะเบียนอากาศยานฯ ประเภทนี้ จำนวน 1,517 ลำ หรือมีการขึ้นทะเบียนอากาศยานฯ ประเภทนี้ลดลงร้อยละ 39.97 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า

1.7 หน่วยซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul: MRO)

ภาพที่ 7 จำนวนผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยานที่ได้รับการรับรองจาก กพท. แยกรายประเทศ



ที่มา: ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน กพท.

ปี 2566 ผู้ประกอบการหน่วยซ่อมที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ให้การรับรอง¹ ทั่วโลกมีจำนวนทั้งหมด 235 ราย ลดลงจากปีก่อนหน้า 15 ราย โดยส่วนมากเป็นผู้ประกอบกิจการหน่วยซ่อมในประเทศไทยจำนวน 41 ราย คิดเป็นร้อยละ 48.24 รองลงมาเป็นผู้ประกอบกิจการหน่วยซ่อมในประเทศสิงคโปร์จำนวน 37 ราย คิดเป็นร้อยละ 43.53 และผู้ประกอบกิจการหน่วยซ่อมในสหรัฐอเมริกา จำนวน 32 ราย คิดเป็นร้อยละ 37.65 ทั้งนี้ผู้ประกอบการหน่วยซ่อมที่ กพท. ให้การรับรองจากประเทศอื่น ๆ เช่น ประเทศฝรั่งเศส ประเทศอินโดนีเซีย และประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น

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

1.8 ผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน (Original Equipment Manufacturer: OEM)

ตารางที่ 3 ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการตามพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 ตั้งแต่ปี 2535 – 2566

ประเภท	ปี 2565		ปี 2566	
	จำนวนโรงงาน	เงินลงทุน (ล้านบาท)	จำนวนโรงงาน	เงินลงทุน (ล้านบาท)
การสร้าง ประกอบ ดัดแปลง ซ่อมแซม หรือเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศยาน	14	10,282.9	13	10,014.07
การทำชิ้นส่วนพิเศษ หรืออุปกรณ์สำหรับอากาศยาน หรือเรือโฮเวอร์คราฟท์	17	4,122.6	15	4,081.36
จำนวนรวม	31	14,405.5	28	14,095.43

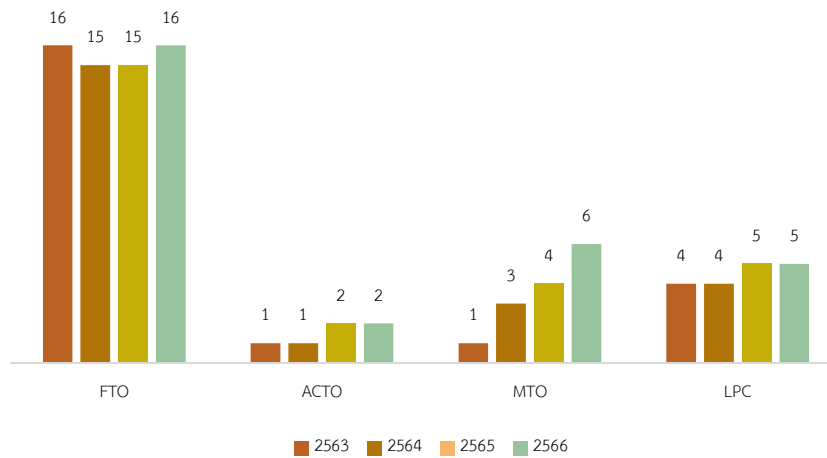
ที่มา: สถิติสะสมจำนวนโรงงานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการ ตามพ.ร.บ. โรงงาน พ.ศ. 2535 กรมโรงงานอุตสาหกรรม

ผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานในประเทศไทยส่วนใหญ่ดำเนินการผลิตอากาศยานในชั้นที่ 2 (Tier 2) และ ชั้นที่ 3 (Tier 3) ที่ต้องใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในการผลิต² โดยผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการตามพระราชบัญญัติโรงงานมีจำนวน (สะสม) ตั้งแต่ปี 2535 – 2566 ทั้งหมด 28 ราย ลดลง 3 ราย จากปีก่อนหน้า และมีเงินลงทุน (สะสม) ตั้งแต่ปี 2535 – 2566 ทั้งสิ้น 14,095.43 ล้านบาท ทั้งนี้สามารถจำแนกประเภทผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานในประเทศไทยได้เป็น 2 ประเภท ได้แก่ 1) การสร้าง ประกอบ ดัดแปลง ซ่อมแซม หรือเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศยาน มีผู้ประกอบการฯ จำนวน 13 ราย มีเงินลงทุน (สะสม) 10,014.07 ล้านบาท และ 2) การทำชิ้นส่วนพิเศษ หรืออุปกรณ์สำหรับอากาศยาน หรือเรือโฮเวอร์คราฟท์ มีผู้ประกอบการฯ จำนวน 15 ราย มีเงินลงทุน (สะสม) 4,081.36 ล้านบาท

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 สถาบันฝึกอบรมและศูนย์ทดสอบภาษาผู้ประจำหน้าที่

ภาพที่ 8 จำนวนใบรับรองสถาบันฝึกอบรมและใบรับรองศูนย์ทดสอบภาษาและผู้ประจำหน้าที่



ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานสถาบันฝึกอบรมและผู้ประจำหน้าที่ กพท.

ปี 2566 มีสถาบันฝึกอบรมและศูนย์ทดสอบภาษาผู้ประจำหน้าที่ที่ได้รับการรับรองสะสมจำนวน 26 ใบ ดังนี้

- 1) ใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน (Flying Training Organization: FTO) จำนวน 16 ใบ โดยมีผู้ได้รับใบรับรองรายใหม่ จำนวน 2 ราย ได้แก่ Coptersafety (Finland) และ Leonardo S.p.A. – Helicopter (Italy)
- 2) ใบรับรองสถาบันอบรมด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Control Training Courses/Organizations: ACTO) จำนวน 2 ใบ
- 3) ใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบินนายช่างภาคพื้น (Maintenance Training Organization: MTO) จำนวน 6 ใบ โดยมีผู้ได้รับใบรับรองรายใหม่ 2 ราย ได้แก่ วิทยาลัยเทคนิคอุบลราชธานี และ วิทยาลัยเทคนิคดอนเมือง
- 4) ใบรับรองศูนย์ทดสอบภาษาผู้ประจำหน้าที่ (Language Proficiency Testing Center: LPC) จำนวน 5 ใบ

1.10 โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลด้านเวชศาสตร์การบิน

ตารางที่ 4 รายชื่อศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนและสถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือนที่ได้รับการแต่งตั้งจาก กพท.

ประเภท	รายชื่อศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือน/สถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือน	ออกไปสำคัญแพทย์โดย SAME ³ ชั้น				ต่อไปสำคัญแพทย์ทุกชั้นโดย SAME และ AME ⁴
		1	2	3	4	
ศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือน (AMC)	สถาบันเวชศาสตร์การบินกองทัพอากาศ	✓	✓	✓	✓	✓
	ศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนกรุงเทพ โรงพยาบาลกรุงเทพ	✓	✓	✓	✓	✓
	โรงพยาบาลสมิติเวช ศรีนครินทร์	✓	✓	✓	✓	✓
สถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือน (AMO)	โรงพยาบาลบำรุงราษฎร์		✓		✓	✓
	โรงพยาบาลเวชธานี		✓		✓	✓
	โรงพยาบาลอภากรเกียรติวงศ์		✓		✓	✓
	โรงพยาบาลกรุงเทพ เชียงใหม่		✓		✓	✓
	โรงพยาบาลพญาไท 2		✓		✓	✓
	โรงพยาบาล บี.แคร์ เมดิคอล เซ็นเตอร์		✓		✓	✓

ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานเวชศาสตร์การบิน กพท.

ในปี 2566 ศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนและสถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือนที่ได้รับการแต่งตั้งจาก กพท. เพื่อทำการตรวจสอบความพร้อมด้านร่างกายและจิตใจของผู้ที่ยื่นขอรับใบอนุญาตประจำหน้าที่ประเภทต่าง ๆ จำนวน 9 แห่ง ดังตารางที่ 4 ทั้งนี้สามารถจำแนกได้เป็น 2 ประเภท ได้แก่

1) ศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือน (Aeromedical Center: AMC) เป็นโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่ได้รับการแต่งตั้งจาก กพท. ในการให้บริการตรวจเพื่อออกหรือเพื่อต่ออายุใบสำคัญแพทย์ชั้น 1 – 4 โดยในปี 2566 มีจำนวนโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือน

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

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

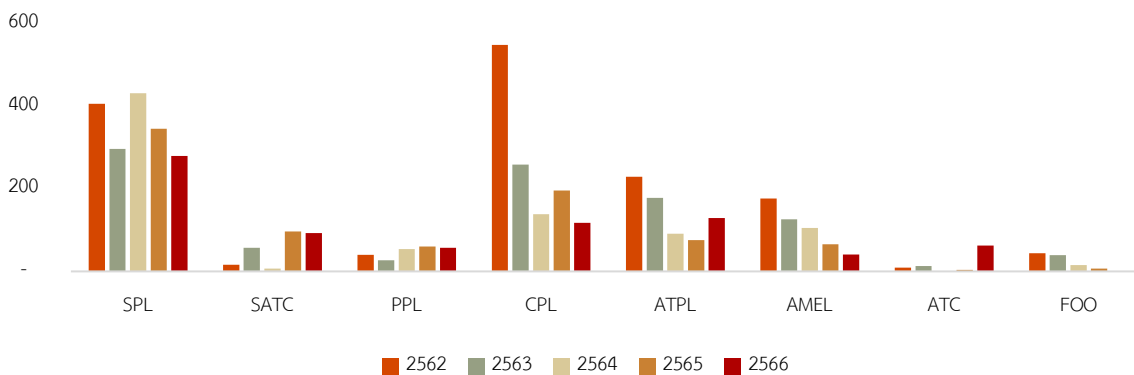
จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ สถาบันเวชศาสตร์การบิน กองทัพอากาศ ศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนกรุงเทพ โรงพยาบาลกรุงเทพ และโรงพยาบาลสมิติเวช ศรีนครินทร์

2) สถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือน (Aeromedical Office: AMO) เป็นโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่ได้รับการแต่งตั้งจาก กพท. ในการให้บริการตรวจเพื่อต่ออายุใบสำคัญแพทย์ชั้น 1 – 4 แต่สามารถทำการตรวจเพื่อออกใบสำคัญแพทย์ได้เฉพาะชั้น 2 และ 4 เท่านั้น โดยในปี 2566 มีจำนวนโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นสถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือน จำนวน 6 แห่ง โดยรายใหม่ ได้แก่ โรงพยาบาล บี.แคร์ เมดิคอลเซ็นเตอร์

ทั้งนี้มีนายแพทย์ผู้ตรวจและนายแพทย์ผู้ตรวจอาวุโสที่ได้รับการแต่งตั้งจาก กพท. ทั้งหมด 46 คน แบ่งออกเป็นนายแพทย์ผู้ตรวจอาวุโส 21 คน และนายแพทย์ผู้ตรวจ 25 คน

1.11 ผู้ประจำหน้าที่ด้านการบิน

ภาพที่ 9 จำนวนใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ประเภทต่าง ๆ ตั้งแต่ปี 2562 – 2566



ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานสถาบันฝึกอบรมและผู้ประจำหน้าที่ กพท.

ในปี 2566 กพท. มีการออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ประเภทต่าง ๆ ทั้งหมด 820 ใบ ลดลง 135 ใบ จากปีก่อนหน้า โดยมีการออกใบอนุญาต ดังนี้

- 1) ใบอนุญาตนักบินศิษย์การบิน (Student pilot license, SPL) จำนวน 280 ใบ
 - 2) ใบอนุญาตศิษย์พนักงานควบคุมจราจรทางอากาศ (Student air traffic control license: SATC) จำนวน 93 ใบ
 - 3) ใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคล (Private pilot license: PPL) จำนวน 57 ใบ
 - 4) ใบอนุญาตนักบินพาณิชย์ตรี (Commercial pilot license: CPL) จำนวน 118 ใบ
 - 5) ใบอนุญาตนักบินพาณิชย์เอก (Air transport pilot license: ATPL) จำนวน 129 ใบ
 - 6) ใบอนุญาตช่างภาคพื้นดิน (Aircraft maintenance engineer license: AMEL) จำนวน 41 ใบ
 - 7) ใบอนุญาตพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศ (Air traffic control license: ATC) จำนวน 63 ใบ
- ทั้งนี้ในปี 2566 ไม่มีการออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่พนักงานอำนวยการบิน

บทที่ 2

สถานการณ์การขนส่ง
ทางอากาศของไทย



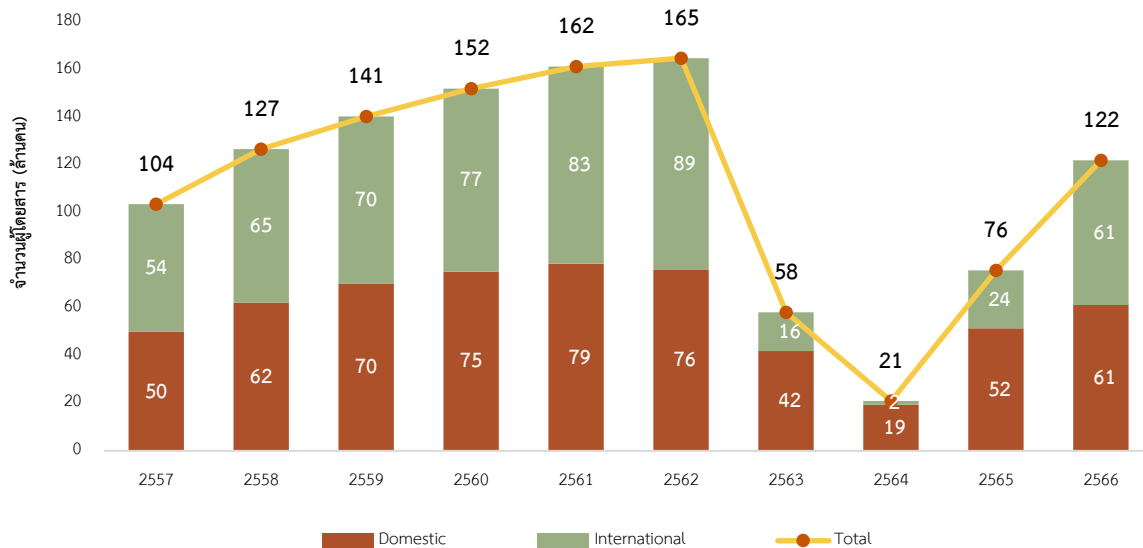
บทที่ 2

สถานการณ์การขนส่งทางอากาศของไทย

2.1 สถิติการขนส่งทางอากาศ

2.1.1 สถิติการขนส่งทางอากาศ

ภาพที่ 10 สถิติจำนวนผู้โดยสารภาพรวม 10 ปี (ปี 2557 - 2566)

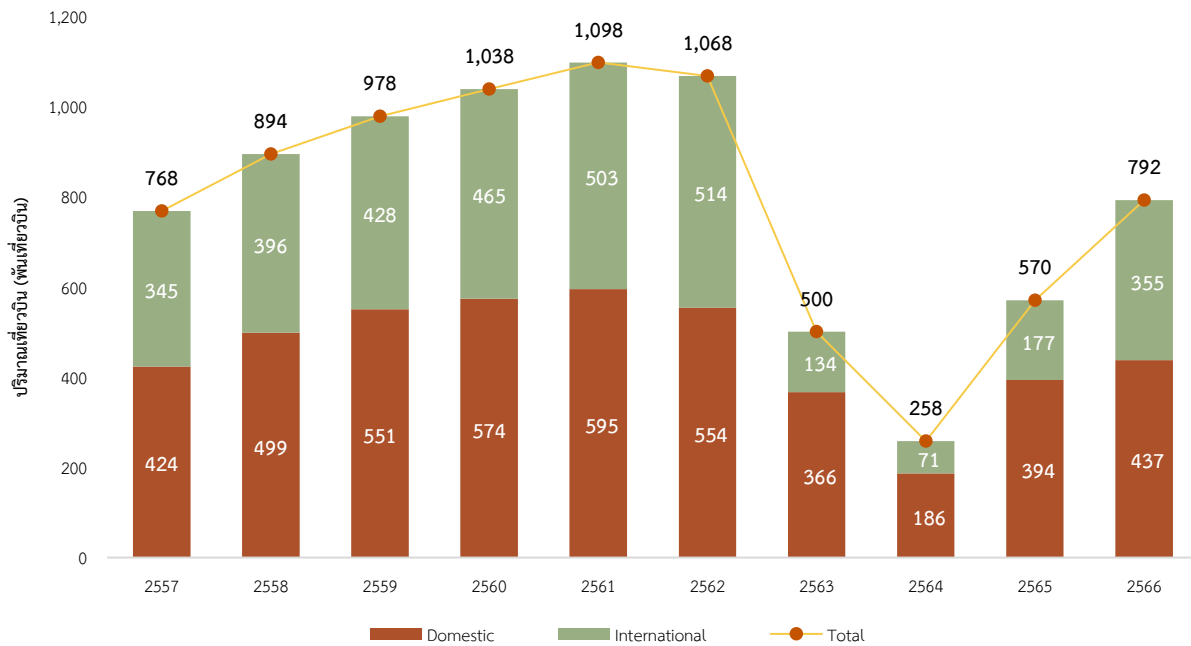


ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ,กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมและวิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

ตั้งแต่ในปี 2565 สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 ในหลายประเทศได้มีความคลี่คลาย และได้เริ่มมีการดำเนินนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจรวมถึงมีการเปิดประเทศรับการท่องเที่ยวมากขึ้น ส่งผลให้การขนส่งทางอากาศเริ่มฟื้นตัวและส่งผลยาวมาจนถึงปี 2566 โดยในปี 2566 ประเทศไทยมีจำนวนผู้โดยสารทั้งสิ้น 122.1 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 61 เป็นจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศ 61.4 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 19 และจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศ 60.7 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้ากว่า 3 เท่า เนื่องจากหลายประเทศทั่วโลก รวมถึงประเทศไทยได้มีการดำเนินนโยบายทางด้านเศรษฐกิจเพื่อกระตุ้นการท่องเที่ยวมากขึ้น ประกอบกับนโยบายการเปิดประเทศของจีน ซึ่งเป็นหนึ่งในกลุ่มประเทศนักท่องเที่ยวหลักของประเทศไทย ส่งผลให้การขนส่งทางอากาศของประเทศไทยกลับมาอยู่ในแนวโน้มที่ดีขึ้นกว่าช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา ทั้งนี้เมื่อพิจารณาการฟื้นตัวของจำนวนผู้โดยสารในปี 2566 เทียบกับปี 2562 หรือช่วงก่อนการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 พบว่า จำนวนผู้โดยสารในภาพรวมฟื้นตัวร้อยละ 74 โดยจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศมีการฟื้นตัวร้อยละ 80.5 และจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศฟื้นตัวร้อยละ 68.4 เมื่อเทียบกับช่วงก่อนการแพร่ระบาด

2.1.2 สถิติจำนวนเที่ยวบิน

ภาพที่ 11 สถิติจำนวนเที่ยวบินภาพรวม 10 ปี (ปี 2557 - 2566)

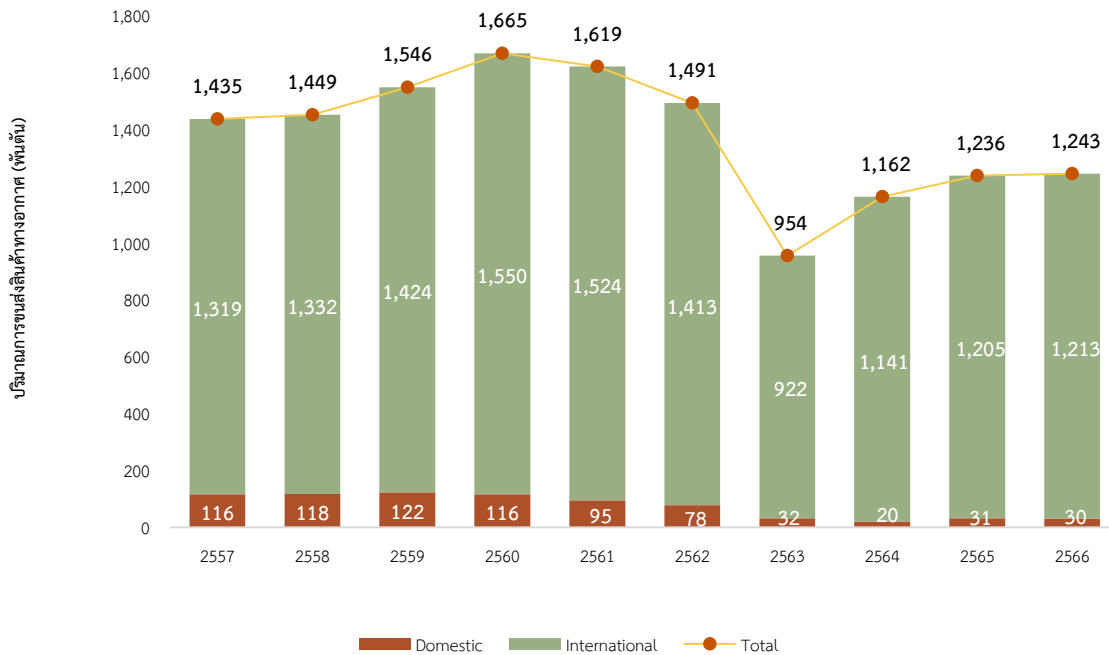


ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ,กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมโดยและวิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

ภาพรวมสถิติปริมาณเที่ยวบิน 10 ปี ตั้งแต่ปี 2556 – 2565 พบว่า ภาพรวมปริมาณเที่ยวบิน มีความสอดคล้องและกับการฟื้นตัวของจำนวนผู้โดยสาร โดยปริมาณเที่ยวบินเริ่มมีแนวโน้มฟื้นตัวจากสถานการณ์การแพร่ระบาดมาตั้งแต่ช่วงปี 2565 และฟื้นตัวมากขึ้นในปี 2566 โดยในปี 2566 มีปริมาณเที่ยวบินทั้งสิ้น 792,132 เที่ยวบิน หรือเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาคิดเป็นร้อยละ 38.9 แบ่งเป็นเที่ยวบินภายในประเทศ 437,441 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.1 จากปีก่อนหน้า เที่ยวบินระหว่างประเทศ 354,691 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นกว่า 2 เท่า หลังจากการที่หลายประเทศได้ดำเนินนโยบายเปิดประเทศและมีมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจการท่องเที่ยว สำหรับการฟื้นตัวของปริมาณเที่ยวบินเมื่อเทียบกับช่วงก่อนการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 พบว่า ปริมาณเที่ยวบินในภาพรวมฟื้นตัวร้อยละ 74.2 โดยเป็นการฟื้นตัวของปริมาณเที่ยวบินภายในประเทศร้อยละ 79 และปริมาณเที่ยวบินระหว่างประเทศมีการฟื้นตัวร้อยละ 69

2.1.3 สถิติปริมาณการขนส่งทางอากาศ

ภาพที่ 12 สถิติปริมาณการขนส่งทางอากาศภาพรวม 10 ปี (ปี 2557 - 2566)

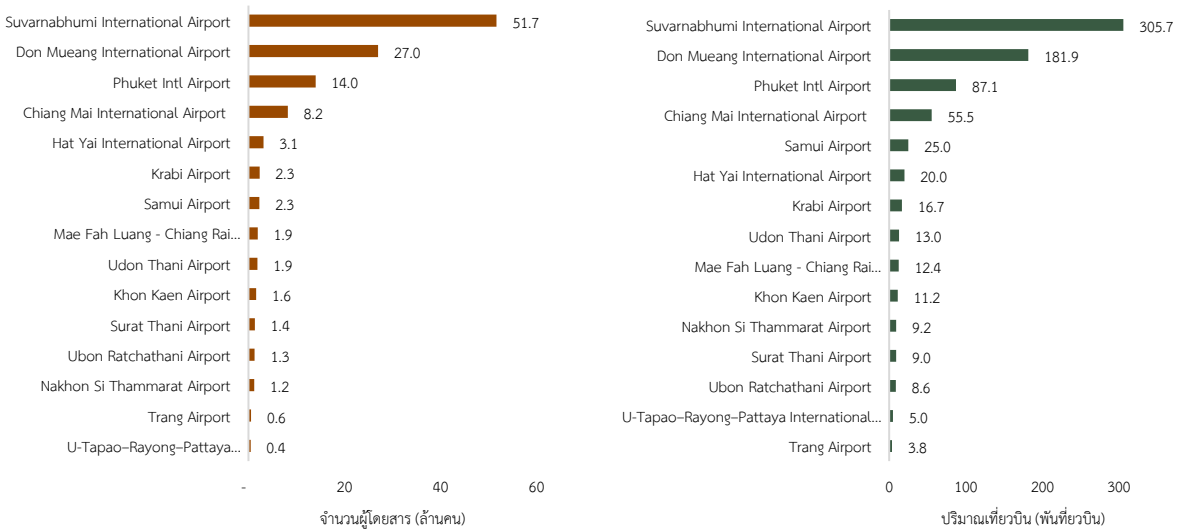


ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ,กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมและวิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

ภาพรวมสถิติปริมาณการขนส่งทางอากาศ 10 ปี ตั้งแต่ปี 2557 – 2566 พบว่า ภาพรวมการขนส่งสินค้าทางอากาศได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 อย่างมีนัยยะสำคัญในช่วงปี 2563 แต่อย่างไรก็ตามผลกระทบดังกล่าวเป็นช่วงระยะเวลาแรกของการแพร่ระบาดเท่านั้น เนื่องจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 การขนส่งสินค้าทางอากาศมีข้อจำกัดในการทำการบินน้อยกว่าการขนส่งผู้โดยสาร จึงเป็นสาเหตุในการขนส่งสินค้าทางอากาศเริ่มมีการฟื้นตัวกลับสู่สภาวะปกติตั้งแต่ในปี 2564 และในปี 2566 ประเทศไทยมีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศมีจำนวน 1,243,127 ตัน ใกล้เคียงกับปีที่ผ่านมา โดยปรับตัวเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 0.5 โดยมีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศมีจำนวน 1,212,663 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.6 และการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศมีจำนวน 30,464.84 ตัน ปรับตัวลดลงเล็กน้อยจากปีที่ผ่านมา

2.1.4 สถิติท่าอากาศยาน

ภาพที่ 13 ท่าอากาศยานที่มีปริมาณเที่ยวบินสูงสุดและจำนวนผู้โดยสาร 15 อันดับ



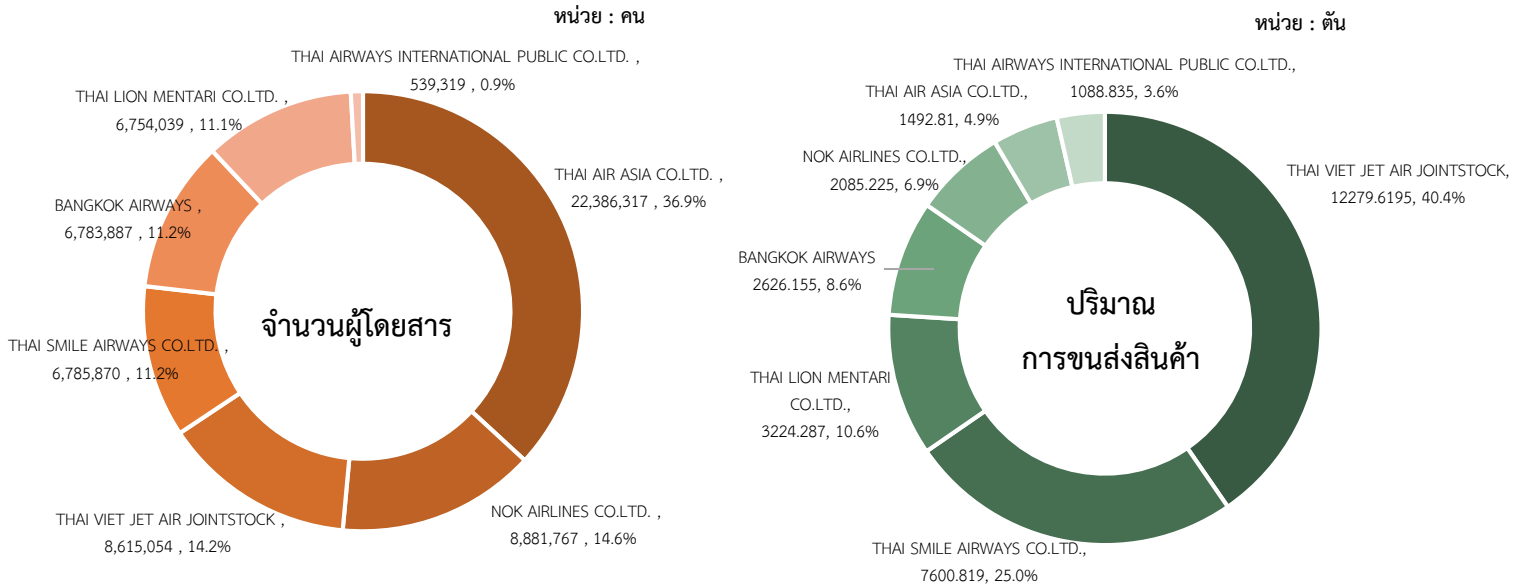
ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ,กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมและวิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

เมื่อพิจารณาท่าอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินมากที่สุด 15 อันดับแรก พบว่าในปี 2566 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินรวมสูงสุด โดยมีจำนวนผู้โดยสารทั้งสิ้น 51.7 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 80.0 และมีปริมาณเที่ยวบิน 305,677 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 41.2 รองลงมา ได้แก่ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานเชียงใหม่ ตามลำดับ โดยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีสัดส่วนจำนวนผู้โดยสารสูงถึงร้อยละ 42.3 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดในปี 2566 และมีปริมาณเที่ยวบินคิดเป็นร้อยละ 38.6 ของปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดในปี 2566 ทั้งนี้จากข้อมูลสถิติ พบว่า โดยภาพรวมแต่ละท่าอากาศยานมีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินเพิ่มมากขึ้นจากปีก่อนหน้าเนื่องจากสถานการณ์การขนส่งทางอากาศที่ฟื้นตัวจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 ยกเว้นเพียงท่าอากาศยานเบตง ท่าอากาศยานนครราชสีมา ท่าอากาศยานแพร่ ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอนและท่าอากาศยานน่านนคร ที่มีจำนวนผู้โดยสารลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า มีความต้องการในการเดินทางต่ำและสายการบินไม่สามารถนำอากาศยานกลับเข้าฝูงบินได้ทันความต้องการที่เพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้ต้องทำการยกเลิกหรือปรับลดการทำการบินในเส้นทางนั้น

2.2 ส่วนแบ่งทางการตลาดของสายการบิน

2.2.1 ส่วนแบ่งทางการตลาดในเส้นทางบินภายในประเทศ

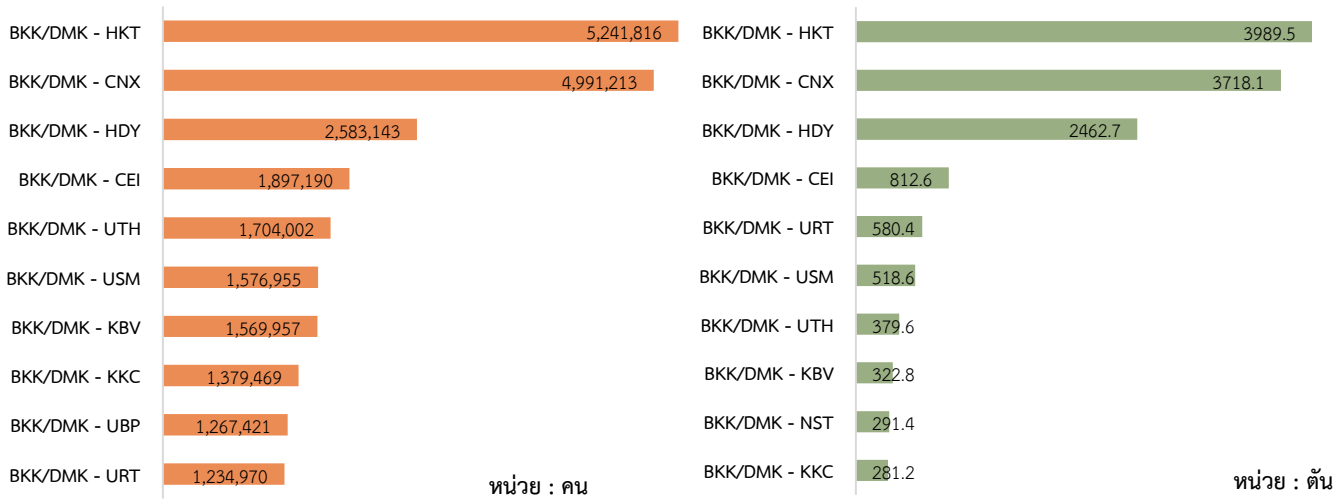
ภาพที่ 14 ส่วนแบ่งทางการตลาดของสายการบินในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศในเส้นทางบินภายในประเทศแบบประจำมีกำหนด



ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ,กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมและวิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

สายการบินที่มีสัดส่วนการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินภายในประเทศมากที่สุด ได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชีย โดยมีการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศทั้งสิ้น 22.4 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 36.9 รองลงมาได้แก่ สายการบินนกแอร์ มีการขนส่งผู้โดยสารจำนวน 8.9 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 14.6 และสายการบินไทยเว็ทเจ็ท แอร์ มีการขนส่งผู้โดยสารจำนวน 8.6 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 14.2 เมื่อพิจารณาปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศ พบว่า สายการบินไทยเว็ทเจ็ท แอร์ มีการขนส่งสินค้าทางอากาศมากที่สุดจำนวน 12,279.6 ตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 40.4 รองลงมาได้แก่สายการบินไทยสมายล์แอร์เวย์ มีการขนส่งสินค้าทางอากาศจำนวน 7,600.8 ตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 25.0 และสายการบินไทยไลอ้อนเมนทารี มีการขนส่งสินค้าทางอากาศจำนวน 3,224.3 ตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10.6

ภาพที่ 15 ภาพรวมเส้นทางบินภายในประเทศที่มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศสูงสุด 10 อันดับแบบประจำมีกำหนด

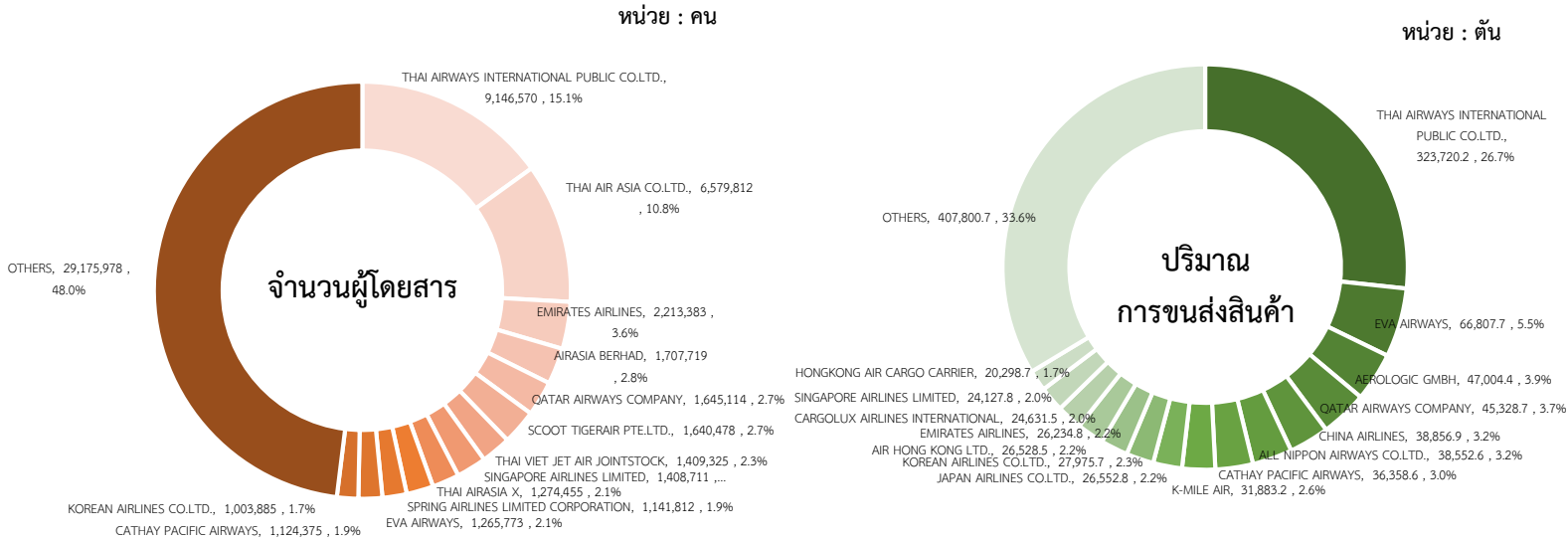


ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ,กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวม และ วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

จากสถิติการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าทางอากาศแบบประจำมีกำหนดปี 2566 พบว่า เส้นทางสุวรรณภูมิ/ดอนเมืองไปยังท่าอากาศยานภูเก็ต โดยมีจำนวนการขนส่งผู้โดยสารในปี 2566 มากถึง 5.2 ล้านคน และมีการขนส่งสินค้าทางอากาศมากถึง 3,989.5 ตัน รองลงมาได้แก่การขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าทางอากาศในเส้นทางบินจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ/ดอนเมืองไปยังท่าอากาศยานเชียงใหม่ เส้นทางบินจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ/ดอนเมืองไปยังท่าอากาศยานหาดใหญ่ และเส้นทางบินจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ/ดอนเมืองไปยังท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ตามลำดับ ทั้งนี้จากสถิติการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าทางอากาศแบบประจำมีกำหนดปี 2566 พบว่า เส้นทางการบินทั้ง 4 เส้นทางนี้มีจำนวนการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าเป็นไปในทิศทางเดียวกัน จึงเป็นไปได้ว่าประเทศไทยมีการขนส่งสินค้าทางอากาศส่วนใหญ่ผ่านใต้ท้องอากาศยานโดยสาร ดังนั้นหากมีจำนวนเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น จะทำให้สามารถกระตุ้นการขนส่งสินค้าทางอากาศได้เช่นกัน

2.2.2 ส่วนแบ่งทางการตลาดในเส้นทางบินระหว่างประเทศ

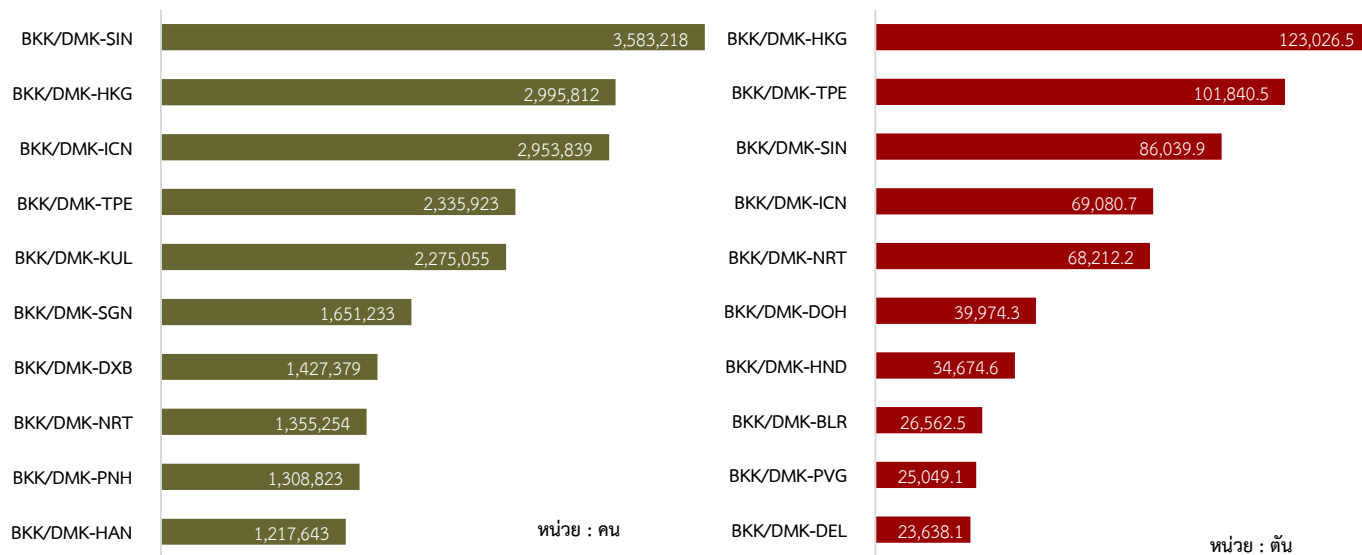
ภาพที่ 16 ส่วนแบ่งทางการตลาดของสายการบินในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศในเส้นทางบินระหว่างประเทศ



ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ,กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมและวิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

ภายหลังจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 อุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยเริ่มมีการฟื้นตัวจากสถานการณ์ดังกล่าวมากขึ้น หากเปรียบเทียบสถิติปี 2566 กับปี 2562 ซึ่งเป็นช่วงเวลาก่อนมีการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 พบว่า การขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศมีการฟื้นตัวกลับมาร้อยละ 68.38 ขณะที่การขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศฟื้นตัวกลับมาร้อยละ 85.82 จากข้อมูลสถิติดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงการกลับมาของอุตสาหกรรมการบินระหว่างประเทศของประเทศไทยทั้งนี้ปี 2566 พบว่า สายการบินไทยมีส่วนแบ่งทางการตลาดการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศมากที่สุดโดยมากถึงร้อยละ 15.1 และการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศมากถึง 9.14 ล้านคน รองลงมาได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชีย มีการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 6.57 ล้านคนคิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาดเท่ากับร้อยละ 10.8 ลำดับสามได้แก่ สายการบินสายการบินเอมิเรตส์ มีการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 2.21 ล้านคน คิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาดเท่ากับร้อยละ 3.6 และอันดับ 4 ได้แก่ สายการบินแอร์เอเชีย เบอร์ฮัด มีการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 1.70 ล้านคนคิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาดเท่ากับร้อยละ 2.8 ทั้งนี้หากพิจารณาส่วนแบ่งทางการตลาดการขนส่งสินค้าทางอากาศ พบว่าสายการบินที่มีส่วนแบ่งทางการตลาดมากที่สุด ได้แก่สายการบินไทย โดยสายการบินไทยได้ขนส่งสินค้าทางอากาศในเส้นทางระหว่างประเทศมากถึง 323,720.2 ตัน และมีส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 26.7 รองลงมาได้แก่ สายการบินอีวีเอแอร์ สายการบินแอร์โลจิก และสายการบินกาตาร์แอร์เวย์ คิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาดเท่ากับร้อยละ 5.5 3.9 และ 3.7 ตามลำดับ

ภาพที่ 17 ภาพรวมเส้นทางบินระหว่างประเทศที่มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศสูงสุด 10 อันดับ



ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ,กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมและวิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

ในปี 2566 เส้นทางบินที่มีการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศมากที่สุด ได้แก่ เส้นทางบินจาก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ/ดอนเมืองไปยังท่าอากาศยานชางจี มีการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 3.58 ล้านคน รองลงมาได้แก่ เส้นทางบินจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ/ดอนเมืองไปยังท่าอากาศยานฮ่องกง มีการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 2.99 ล้านคน ลำดับ 3 ได้แก่ เส้นทางบินจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ/ดอนเมืองไปยังท่าอากาศยานอินช็อน มีการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 2.95 ล้านคน ขณะที่เส้นทางบินที่มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศในเส้นทางระหว่างประเทศสูงสุด ได้แก่ เส้นทางบินจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ/ดอนเมืองไปยังท่าอากาศยานฮ่องกง ซึ่งมีการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศมากถึง 123,026.5 ตัน รองลงมาได้แก่ เส้นทางบินจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ/ดอนเมืองไปยังท่าอากาศยานไต้หวันเถาหยวน เส้นทางบินจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ/ดอนเมืองไปยังท่าอากาศยานชางจี และเส้นทางบินจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ/ดอนเมืองไปยังท่าอากาศยานอินช็อน ตามลำดับ โดยมีการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ 101,840.5 86,039.9 และ 69,080.7 ตัน ตามลำดับ

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
ตลาดแข่งขันสมบูรณ์	0	-
ตลาดกึ่งแข่งขัน กึ่งผูกขาด	0.1 - 0.50	13
ตลาดผู้ขายน้อยราย	0.51 - 0.80	5
ตลาดที่มีการผูกขาด	0.81 - 1.00	32
รวม		50

ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ,กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมและวิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

ในปี 2566 ประเทศไทยมีเส้นทางบินภายในประเทศแบบประจำมีกำหนดทั้งหมด 50 เส้นทางบิน โดยมีรายละเอียดที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ แสดงดังภาคผนวก 1 ทั้งนี้สามารถแบ่งกลุ่มของเส้นทางบินตามลักษณะการแข่งขันของตลาดโดยใช้ดัชนี HHI ดังนี้

- **ตลาดแข่งขันสมบูรณ์** ไม่พบเส้นทางบินที่มีการแข่งขันสมบูรณ์
- **ตลาดกึ่งแข่งขันกึ่งผูกขาด** เส้นทางบินในตลาดกึ่งแข่งขันกึ่งผูกขาดมีจำนวน 16 เส้นทางบิน โดยเป็นเส้นทางบินที่มีสายการบินให้บริการจำนวนมากหรือมีจำนวนสายการบินเฉลี่ยที่ให้บริการประมาณ 4 สายการบินต่อ 1 เส้นทางบิน ส่งผลให้สายการบินแต่ละรายมีส่วนแบ่งตลาดที่ไม่สูงมาก เช่น กรุงเทพฯ – ภูเก็ต กรุงเทพฯ – เชียงใหม่ และ กรุงเทพฯ – กระบี่ เป็นต้น ซึ่งเส้นทางบินที่อยู่ในกลุ่มนี้ส่วนใหญ่จะเป็นเส้นทางบินในเส้นทางสายหลักและมีจำนวนผู้โดยสารมากกว่า 1 ล้านคนขึ้นไปต่อปี
- **ตลาดผู้ขายน้อยราย** เส้นทางบินในตลาดผู้ขายน้อยรายมีจำนวน 5 เส้นทางบิน โดยเป็นเส้นทางบินที่มีสายการบินให้บริการจำนวนค่อนข้างน้อยในการให้บริการต่อ 1 เส้นทางบิน เช่น กรุงเทพฯ – เลย์ กรุงเทพฯ – ลำปาง ซึ่งเส้นทางบินที่อยู่ในกลุ่มนี้ส่วนใหญ่เป็นเส้นทางสายรอง (ผู้ให้บริการมากกว่า 1 แคนแต่ไม่ถึง 1 ล้านคน

ต่อปี)⁵ ซึ่งถูกจำกัดด้วยขีดความสามารถของการเพิ่มเที่ยวบินของสนามบินในประเทศไทยโดยเฉพาะในสนามบินหลัก ส่งผลให้สายการบินไม่สามารถเพิ่มความถี่และความจุในเส้นทางนั้น เนื่องจากเมื่อสายการบินได้รับการจัดสรรเวลาการบินแล้วมักจะนำเวลาที่ได้รับการจัดสรรนั้นไปใช้กับเส้นทางบินที่มีความต้องการในการเดินทางที่สูงมากกว่า

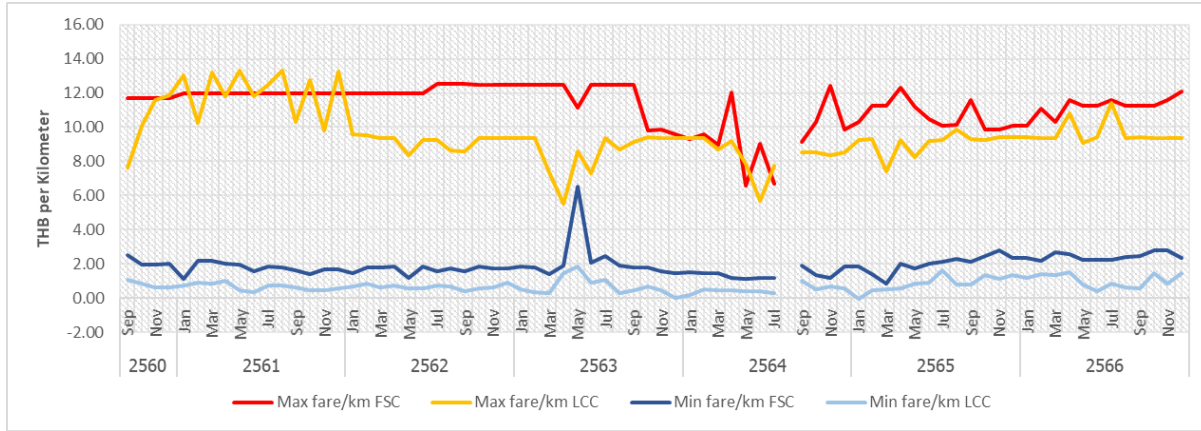
- **ตลาดที่มีการผูกขาด** เส้นทางบินที่มีโครงสร้างตลาดที่มีการผูกขาดมีจำนวน 32 เส้นทาง โดยเส้นทางบินที่มีโครงสร้างตลาดนี้ มักจะมีผู้ให้บริการหลักเพียงหนึ่งราย โดยผู้ประกอบการที่เหลือจะมีสัดส่วนในการให้บริการน้อยกว่าผู้ประกอบการหลักมาก เนื่องจากการยกเลิกเส้นทางบินในช่วงระหว่างปี หรือได้รับการจัดสรรเวลาการบินที่ไม่ใช่ช่วงเวลาที่เป็นที่นิยมทำการบิน (Peak Hour) ทั้งนี้เส้นทางบินที่มีโครงสร้างตลาดมีการผูกขาดมักจะเป็นเส้นทางบินสายย่อย กล่าวคือเป็นเส้นทางบินที่มีผู้โดยสารใช้บริการไม่ถึงหนึ่งแสนคนต่อปี และมีการจำกัดผู้ให้บริการในเส้นทางย่อยแต่ละเส้นทางไม่เกิน 3 ราย โดยเส้นทางบินที่มีโครงสร้างตลาดนี้ เช่น กรุงเทพฯ - ชุมพร กรุงเทพฯ - แพร่

2.3.2 สถานการณ์ค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศ ปี 2566

สถานการณ์ของธุรกิจสายการบินที่ให้บริการเส้นทางภายในประเทศของไทยในปี 2566 มีแนวโน้มที่ดีขึ้นจากปริมาณความต้องการการเดินทางของคนในประเทศที่เริ่มกลับเข้าสู่ภาวะปกติ และนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เริ่มเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยมากขึ้น จากความคลี่คลายลงของสถานการณ์การระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 ทำให้ประชาชนมีความมั่นใจและกลับมาใช้บริการการเดินทางทางอากาศเพิ่มขึ้น ในขณะเดียวกัน สายการบินต่าง ๆ ก็มีความพยายามในการเพิ่มอุปทานทั้งในส่วนของเที่ยวบินและจำนวนที่นั่ง แต่ยังคงประสบปัญหาจากจำนวนฝูงบินที่มีอย่างจำกัดของบางสายการบิน ทำให้ไม่สามารถเพิ่มจำนวนเที่ยวบินให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทางได้ และบางส่วนต้องลดจำนวนเที่ยวบินและจำนวนที่นั่งลงสำหรับในด้านของต้นทุนของสายการบิน พบว่า สายการบินต้องเผชิญปัญหาราคาน้ำมันในตลาดโลกยังคงมีระดับราคาที่สูง และผันผวนตลอดปี ซึ่งแม้ว่าระดับราคาจะไม่สูงเท่ากับปี 2565 แต่เมื่อประกอบกับภาวะเงินเฟ้อทั่วโลก รวมทั้งการที่มาตรการช่วยเหลือต่าง ๆ ในช่วงสถานการณ์โควิด - 19 ที่สิ้นสุดลง ทั้งมาตรการขยายระยะเวลาการชำระหนี้ของ กพท. และมาตรการปรับลดค่าบริการสนามบินที่สิ้นสุดในเดือนมีนาคม 2566 รวมทั้งมาตรการลดอัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมันเชื้อเพลิงที่สิ้นสุดในเดือนมิถุนายน 2566 จึงส่งผลให้สายการบินมีต้นทุนเพิ่มสูงขึ้นสำหรับแนวโน้มค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศแสดงตามภาพที่ 18 - 19

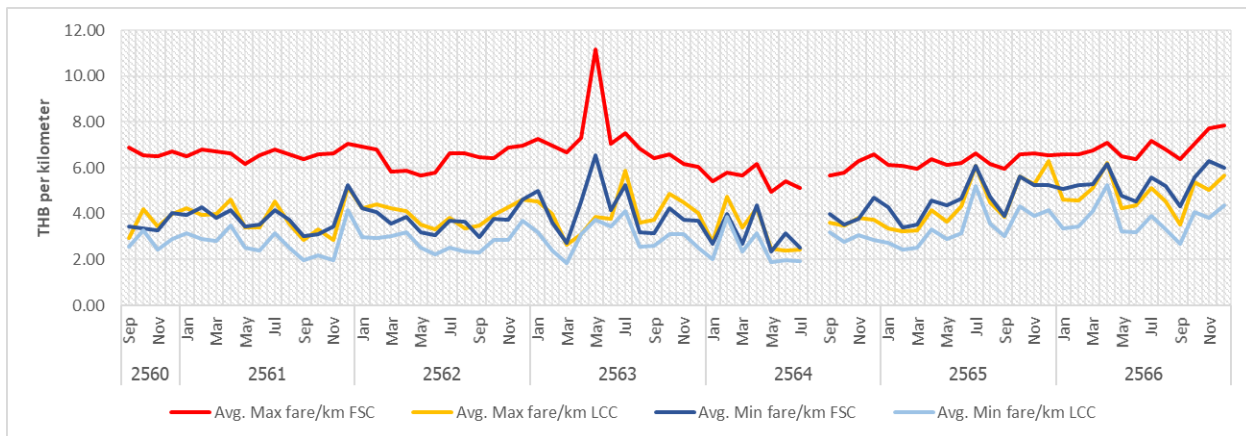
⁵ ประกาศ กพท. หลักเกณฑ์การจัดสรรเส้นทางบินกับผู้ได้รับใบอนุญาต 2560

ภาพที่ 18 เปรียบเทียบค่าโดยสารสูงสุดและค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรต่อที่นั่งของสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินที่ให้บริการต้นทุนต่ำซึ่งควบคุมค่าเพดานค่าโดยสารไว้ที่ 13 บาท และ 9.40 บาท ตามลำดับ



ที่มา : กองกำกับนโยบายและมาตรฐานทางเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ กพท.
 หมายเหตุ: FSC = สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ, LCC = สายการบินที่ให้บริการต้นทุนต่ำ

ภาพที่ 19 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยค่าโดยสารสูงสุดและค่าเฉลี่ยค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรต่อที่นั่งของสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินที่ให้บริการต้นทุนต่ำซึ่งควบคุมค่าเพดานค่าโดยสารไว้ที่ 13 บาท และ 9.40 บาท ตามลำดับ



ที่มา : กองกำกับนโยบายและมาตรฐานทางเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ กพท.
 หมายเหตุ: FSC = สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ, LCC = สายการบินที่ให้บริการต้นทุนต่ำ

จากการติดตามตรวจสอบข้อมูลค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศในปี 2566 สำหรับเส้นทางที่มีระยะทางบินเกินกว่า 300 กิโลเมตร ซึ่งส่วนใหญ่มีการแข่งขันระหว่างสายการบิน โดยแบ่งเป็นค่าโดยสารสำหรับเส้นทางที่ให้บริการเต็มรูปแบบ (Full Service) ซึ่งสายการบินสามารถกำหนดค่าโดยสารขั้นต่ำได้ไม่เกิน 13 บาทต่อกิโลเมตร และเส้นทางที่ให้บริการแบบต้นทุนต่ำ (Low Cost) ซึ่งสายการบินสามารถกำหนดค่าโดยสารขั้นต่ำได้ไม่เกิน 9.40 บาทต่อกิโลเมตร สรุปได้ดังนี้

เมื่อพิจารณาค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรสำหรับเส้นทางที่ให้บริการเต็มรูปแบบและบริการแบบต้นทุนต่ำ ตามภาพที่ 18 จะเห็นได้ว่า ค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรของบริการเต็มรูปแบบและบริการต้นทุนต่ำ ในปี 2566 ปรับเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปี 2565 แต่หากเปรียบเทียบกับช่วงก่อนการระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 พบว่า ค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรของบริการเต็มรูปแบบและบริการต้นทุนต่ำในปี 2566 มีแนวโน้มลดลง และเมื่อพิจารณาค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรพบว่า มีการปรับเพิ่มขึ้นเฉพาะการให้บริการเต็มรูปแบบ ส่วนค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรของบริการต้นทุนต่ำซึ่งมีแนวโน้มลดลงจากปี 2565

เมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยของค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรและค่าเฉลี่ยของค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตร สำหรับเส้นทางที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบและบริการแบบต้นทุนต่ำ ตามภาพ 19 จะเห็นได้ว่าทั้งค่าเฉลี่ยค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรและค่าเฉลี่ยของค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรสำหรับบริการทุกรูปแบบมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากปี 2565

ดังนั้น ในภาพรวมจะเห็นว่า ค่าโดยสารของปี 2566 มีทิศทางปรับตัวเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาซึ่งสาเหตุหลัก คาดว่ามาจากการประสบปัญหาขาดทุนในช่วงสถานการณ์โควิด - 19 ที่ผ่านมา ประกอบกับสายการบินมีต้นทุนค่าใช้จ่ายสูงขึ้น จากราคาน้ำมันอากาศยาน สถานการณ์เงินเฟ้อ ต้นทุนแรงงานที่เพิ่มขึ้น และมาตรการช่วยเหลือในช่วงสถานการณ์โควิด - 19 ที่สิ้นสุดลง ทำให้ต้นทุนการดำเนินงานของสายการบินเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมากส่งผลให้สายการบินต้องรักษาเสถียรภาพในการดำเนินธุรกิจให้ได้มากที่สุด อย่างไรก็ตาม กพท. ได้มีการตรวจสอบติดตามการจำหน่ายบัตรโดยสารเพื่อให้ราคาเป็นไปตามเพดานที่กำหนด ซึ่งในปี 2566 ที่ผ่านมาพบว่า มีการจำหน่ายบัตรโดยสารเกินกว่าเพดานราคาที่กำหนดจำนวน 1 เส้นทาง ซึ่ง กพท. ได้สั่งการให้สายการบินคืนเงินส่วนต่างให้กับผู้โดยสาร และดำเนินการตามกฎหมายต่อไป

บทที่ 3

ปัจจัยและสถานการณ์
ที่ส่งผลกระทบต่อ
การเติบโตของภาค
อุตสาหกรรมการบิน



บทที่ 3

ปัจจัยและสถานการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อการบินของภาคอุตสาหกรรมการบิน

ภาพรวมภาคอุตสาหกรรมการบินทั่วโลกและประเทศไทย สามารถฟื้นตัวกลับมาอยู่ในระดับที่ใกล้เคียงกับช่วงก่อนการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 โดยในปี 2566 สถานการณ์การขนส่งทางอากาศทั่วโลกและของประเทศไทยมีสัญญาณการฟื้นตัวอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ปีก่อนหน้า จากปัจจัยและสถานการณ์ต่าง ๆ ที่เข้ามากระทบ อาทิ การดำเนินนโยบายผ่อนคลายมาตรการเดินทางและดำเนินมาตรการเปิดประเทศของประเทศที่เป็นกลุ่มเป้าหมายหลักด้านการท่องเที่ยวอย่างประเทศจีน ส่งผลให้ความต้องการเดินทางทางอากาศทั่วโลกเพิ่มมากขึ้น การดำเนินนโยบายต่าง ๆ ของภาครัฐ ทั้งในส่วนของนโยบายทางเศรษฐกิจและการส่งเสริมการท่องเที่ยว ที่เข้ามาเป็นปัจจัยกระตุ้นให้เกิดการฟื้นตัวของภาคอุตสาหกรรมการบิน อย่างไรก็ตามการฟื้นตัวของสถานการณ์การขนส่งทางอากาศยังคงมีปัจจัยและสถานการณ์อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

3.1 สถานการณ์เศรษฐกิจโลก

จากรายงานภาพรวมเศรษฐกิจโลก (World Economic Outlook)⁶ โดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund: IMF) ระบุว่า ภาพรวมเศรษฐกิจโลกมีการฟื้นตัวจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 สงครามภูมิรัฐศาสตร์ระหว่างรัสเซียและยูเครน และวิกฤตค่าครองชีพ อัตราเงินเฟ้อที่ลดลงเร็วกว่าที่คาดการณ์จากจุดสูงสุดในปี 2565 โดยในปี พ.ศ. 2566 มีการคาดการณ์ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเฉลี่ยทั่วโลก (World Output) มีการเติบโตร้อยละ 3.1 ขยายตัวลดลงร้อยละ 0.4 จากปีที่ผ่านมา

ตารางที่ 6 ภาพรวมการคาดการณ์แนวโน้มทางเศรษฐกิจโลก

ประเทศ/กลุ่มประเทศ	2565	2566e	2567P
ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเฉลี่ยทั่วโลก	3.5	3.1	3.1
กลุ่มประเทศพัฒนาแล้ว	2.6	1.6	1.5
กลุ่มตลาดเกิดใหม่และประเทศกำลังพัฒนา	4.1	4.1	4.1
กลุ่มตลาดเกิดใหม่และประเทศกำลังพัฒนาในภูมิภาคเอเชีย จีน	4.5	5.4	5.2
อินเดีย	3.0	5.2	4.6
กลุ่มประเทศอาเซียน 5 ประเทศ	7.2	6.7	6.5
ไทย	5.5	4.2	4.7
	2.6	2.5	4.4

ที่มา : World Economic Outlook, January 2024 IMF

ในปี 2566 แม้ว่าจะมีการเติบโตทางเศรษฐกิจมากกว่าการคาดการณ์ เนื่องจากในช่วงครึ่งหลังของปีประเทศสหรัฐอเมริกา กลุ่มประเทศเกิดใหม่และประเทศกำลังพัฒนา มีความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจมากกว่าที่คาดการณ์

⁶ World Economic Outlook Update, January 2024

รวมถึงการใช้จ่ายของภาครัฐและเอกชนที่มีส่วนช่วยในการรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ ทั้งนี้เมื่อพิจารณาตามกลุ่มประเทศ พบว่า

1) **กลุ่มประเทศพัฒนาแล้ว (Advanced Economies)** มีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอยู่ที่ 1.6 ในปี 2566 และคาดว่าจะลดลงเล็กน้อยเหลือร้อยละ 1.5 ในปี 2567 เนื่องจากการเติบโตและการฟื้นตัวในกลุ่มสหภาพยุโรป ไม่เป็นไปตามคาดและผลกระทบจากเรื่องราคาราคาพลังงาน

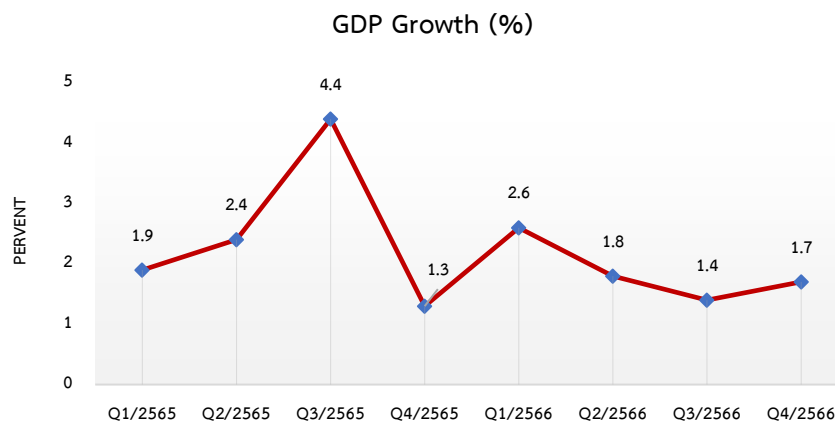
2) **กลุ่มตลาดเกิดใหม่และประเทศกำลังพัฒนา** ในปี 2566 มีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอยู่ที่ร้อยละ 4.1 ค่อนข้างคงที่เมื่อเทียบกับช่วงปีก่อนหน้า โดยเมื่อพิจารณากลุ่มตลาดเกิดใหม่และประเทศกำลังพัฒนาในภูมิภาคเอเชีย (Emerging Market and Developing Asia) พบว่า มีอัตราการเจริญเติบโตที่ร้อยละ 5.4 มากกว่าปีที่ผ่านมาร้อยละ 0.9 โดยเฉพาะการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของจีนที่ในปี 2566 มีการเจริญเติบโตถึงร้อยละ 5.2 มากกว่าปีก่อนหน้าถึงร้อยละ 2.2 เนื่องจากการความสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 ที่คลี่คลายและการดำเนินนโยบายเปิดประเทศ รวมถึงการดำเนินนโยบายทางเศรษฐกิจต่าง ๆ ของรัฐบาลที่มีส่วนช่วยผลักดันให้เศรษฐกิจจีนมีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ดีขึ้นจากปีก่อนหน้า

3) **กลุ่มประเทศอาเซียน 5 ประเทศ⁷** มีอัตราการเจริญเติบโตเพียงร้อยละ 4.2 ในปี 2566 ลดลงจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 1.0 เนื่องจากเศรษฐกิจโลกที่ขยายตัวลดลง การส่งออกที่ชะลอตัวลง ความเข้มงวดของการดำเนินนโยบายการเงินการคลัง ส่งผลให้เกิดการชะลอตัวของอุปสงค์ภายในประเทศ

3.2 สถานการณ์ทางเศรษฐกิจของประเทศไทย

3.2.1 ภาพรวมเศรษฐกิจไทยปี 2566

ภาพที่ 20 อัตราขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของไทย



ที่มา : ภาพเศรษฐกิจไทยไตรมาสที่สี่ของปี 2566 ทั้งปี 2566 และแนวโน้มปี 2567, สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

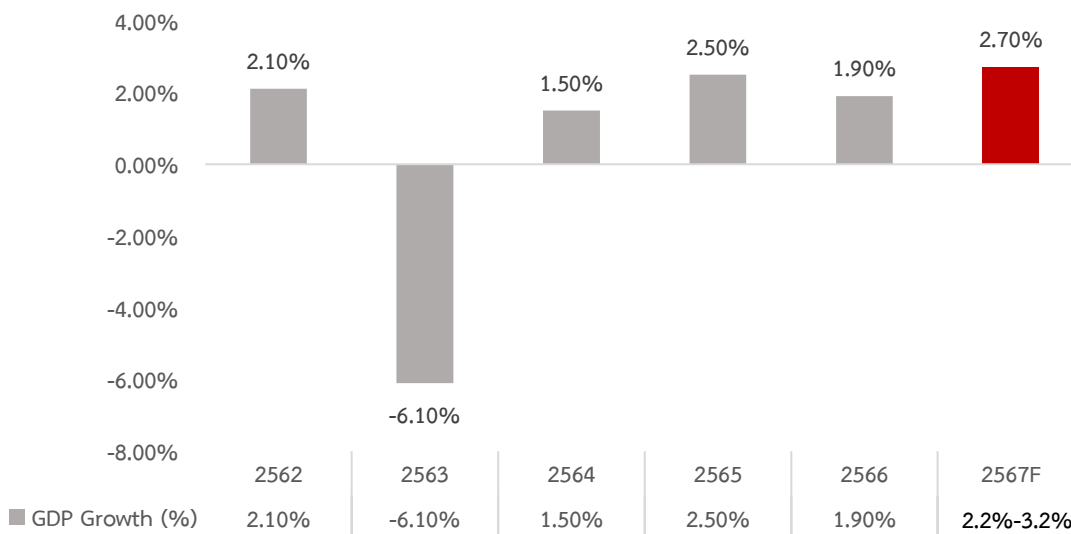
⁷ ASEAN-5 หมายถึงกลุ่มประเทศกำลังพัฒนาในภูมิภาคอาเซียน ได้แก่ อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์และไทย

สถานการณ์ทางเศรษฐกิจไทยในปี 2566 สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้รายงานเศรษฐกิจไทยในปี 2566 ว่ามีการขยายตัวร้อยละ 1.9 ซึ่งเป็นอัตราการขยายตัวที่ต่ำกว่าการขยายตัวในปี 2565 สอดคล้องกับ สำนักงานเศรษฐกิจการคลังที่คาดการณ์ว่าในปี 2566 เศรษฐกิจไทยขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 1.8 (ช่วงคาดการณ์ที่ร้อยละ 1.8 ถึง 2.0) เนื่องจากการส่งออกและการผลิตชะลอตัวตามอุปสงค์ของประเทศคู่ค้าสำคัญของประเทศไทยหดตัวลง ขณะที่สถานการณ์ค่าเงินบาทในปี 2566 มีความผันผวนโดยในช่วงไตรมาสที่ 1 - 3 สถานการณ์ทางเงินบาทมีความผันผวนอ่อนค่า และแข็งค่าขึ้นในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี ประกอบกับรายได้จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ต่ำกว่าที่คาดการณ์ไว้

ปี 2566 ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของไทย อยู่ที่ 17.9 ล้านล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2565 ประมาณ 0.5 ล้านล้านบาท ขณะที่อัตราการว่างงานอยู่ที่ร้อยละ 0.8 อัตราเงินเฟ้อเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 1.2

3.2.2 แนวโน้มเศรษฐกิจไทยปี 2567

ภาพที่ 21 การคาดการณ์แนวโน้มเศรษฐกิจไทย



ที่มา : ภาวะเศรษฐกิจไทยไตรมาสที่สี่ของปี 2566 ทั้งปี 2566 และแนวโน้มปี 2567, สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

IMF ได้คาดการณ์ว่า เศรษฐกิจไทยจะมีการขยายตัวเพิ่มมากขึ้นถึงร้อยละ 4.4 ขณะที่กระทรวงการคลัง คาดว่าเศรษฐกิจไทยจะเร่งขยายตัวขึ้นที่ร้อยละ 2.8 ต่อปี (ช่วงคาดการณ์ที่ร้อยละ 2.3 ถึง 3.3) ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกับสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่คาดว่าเศรษฐกิจไทยจะขยายตัวอยู่ในช่วงร้อยละ 2.2 - 3.2 โดยมีปัจจัยสนับสนุนสำคัญจากปริมาณการส่งออกสินค้าและบริการตามการฟื้นตัวของโลก การขยายตัวของการอุปโภคบริโภคและการลงทุนภาคเอกชน รวมถึงการฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยว โดยคาดว่าในปี 2567 จะมีจำนวนนักท่องเที่ยวมากถึง 33.5 ล้านคน โดยเป็นนักท่องเที่ยวจากประเทศจีนและมาเลเซียเป็นหลัก ทั้งนี้คาดการณ์ว่าจะมีรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติสูงถึง 1.48 ล้านบาท โดยการฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยวนี้จะส่งผลโดยตรงต่อธุรกิจการท่องเที่ยวและสาขาธุรกิจที่เกี่ยวข้อง

3.3 ภาพรวมอุตสาหกรรมการบินโลก

ภาพที่ 22 ภาพรวมการขนส่งทางอากาศทั่วโลกปี 2566



ที่มา : สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA)

IATA ได้รายงานภาพรวมการขนส่งทางอากาศทั่วโลกปี 2566⁸ ว่ามีปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers : RPK) ทั่วโลกเติบโตเพิ่มขึ้นร้อยละ 36.9 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา โดยเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณการขนส่งผู้โดยสารในปี 2562 พบว่า มีการฟื้นตัวคิดเป็นร้อยละ 94.1 โดยภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก มีอัตราการเติบโตของ RPK ร้อยละ 96.3 สูงสุดเมื่อเทียบกับภูมิภาคอื่น ๆ รองลงมาได้แก่ภูมิภาคแอฟริกาและเอเชียกลางมีอัตราการเติบโตร้อยละ 36.9 และร้อยละ 32.3 ตามลำดับ

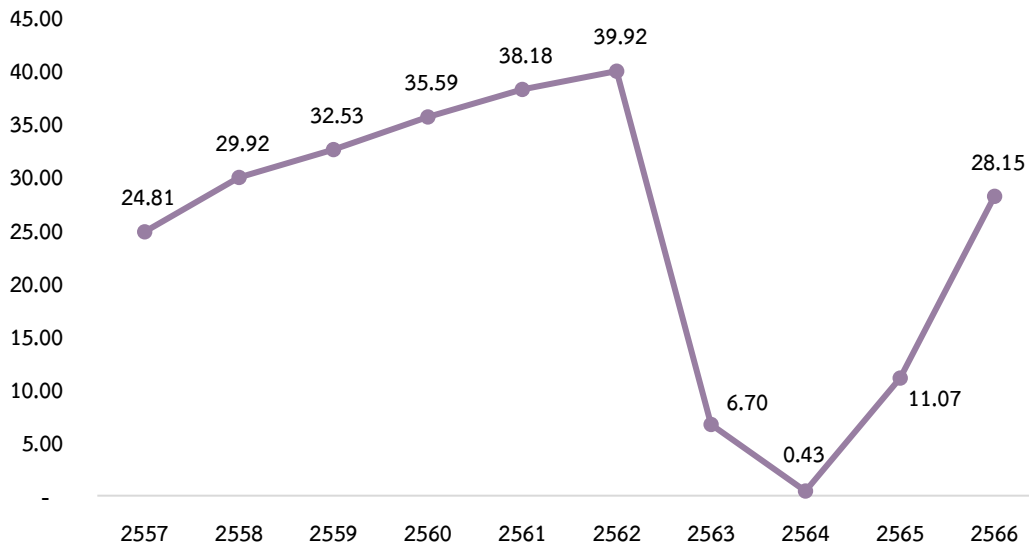
ปริมาณการที่นั่งขาย (Available Seat Kilometers : ASK) ภาพรวมทั่วโลกมีการเติบโตเพิ่มขึ้นร้อยละ 31 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า โดยมีเพียงภูมิภาคเอเชียและแอฟริกามีอัตราการเติบโตสูงกว่าค่าเฉลี่ยของ ASK ทั่วโลก โดยภูมิภาคเอเชียอัตราการเติบโตสูงสุดคิดเป็นร้อยละ 75.1 จากปีที่ผ่านมาสอดคล้องกับการเติบโตของ RPK และภูมิภาคแอฟริกามีอัตราการเติบโตร้อยละ 35.5

ภาพรวมอัตราการบรรทุกผู้โดยสาร (Passenger Load Factor : PLF) ในปี 2566 ทั่วโลกมี PLF เฉลี่ยร้อยละ 82.3 ต่ำกว่า PLF ช่วงก่อนสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 เพียงร้อยละ 0.3 โดยภูมิภาคที่มี PLF สูงที่สุดได้แก่ยุโรปและอเมริกาเหนือ มี PLF คิดเป็นร้อยละ 84.4

⁸ Air passenger market analysis December 2023, International Air Transport Association (IATA)

3.4 สถานการณ์การท่องเที่ยว

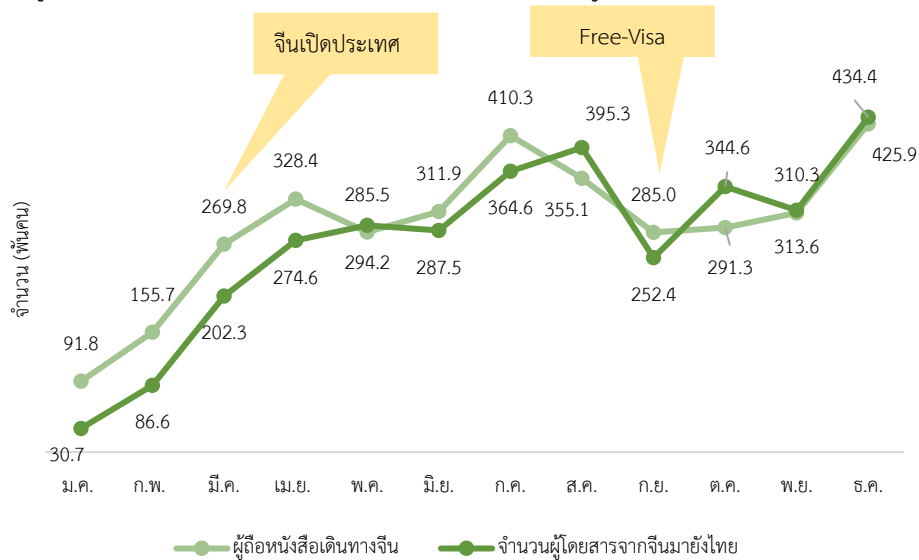
ภาพที่ 23 สถิติผู้ถือหนังสือเดินทางต่างชาติที่เดินทางมายังประเทศไทย 10 ปี (ปี 2557 – 2566)



ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา รวบรวมและวิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

จากภาพรวมสถิติผู้ถือหนังสือเดินทางต่างชาติที่เดินทางมายังประเทศไทย 10 ปี พบว่า เมื่อมีการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 ส่งผลทำให้สถิติผู้ถือหนังสือเดินทางต่างชาติที่เดินทางมายังประเทศไทยลดลง โดยปี 2566 มีผู้ถือหนังสือเดินทางต่างชาติที่เดินทางมายังประเทศไทยจำนวน 28.15 ล้านคน สามารถสร้างรายได้ 1.2 ล้านล้านบาท (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา) โดยเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้ามากถึงร้อยละ 154.40 ทั้งนี้หากเทียบกับจำนวนผู้ถือหนังสือเดินทางต่างชาติที่เดินทางมายังประเทศไทยในปี 2562 พบว่ามีการกลับมาร้อยละ 70.52 โดยผู้ถือหนังสือเดินทางต่างชาติที่เดินทางมายังประเทศไทยมากที่สุด ได้แก่ ผู้ถือหนังสือเดินทางมาเลเซีย จีน เกาหลีใต้ อินเดีย และรัสเซีย ซึ่งมีปัจจัยสนับสนุนหลายอย่างเข้ามาเป็นปัจจัยที่ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มสูงขึ้นแทน เช่น มาตรการยกเว้นการตรวจลงตราให้กับผู้ถือหนังสือเดินทางจีน อินเดีย ได้วีซ่าและค่าชดเชยสถาน การขยายวันพำนักให้นักท่องเที่ยวรัสเซีย การอำนวยความสะดวกการผ่านแดนผู้ถือหนังสือเดินทางมาเลเซีย ซึ่งหากวิเคราะห์ข้อมูลสถิติผู้ถือหนังสือเดินทางต่างชาติร่วมกับข้อมูลสถิติผู้โดยสารปี 2566 จะสามารถวิเคราะห์ ดังนี้

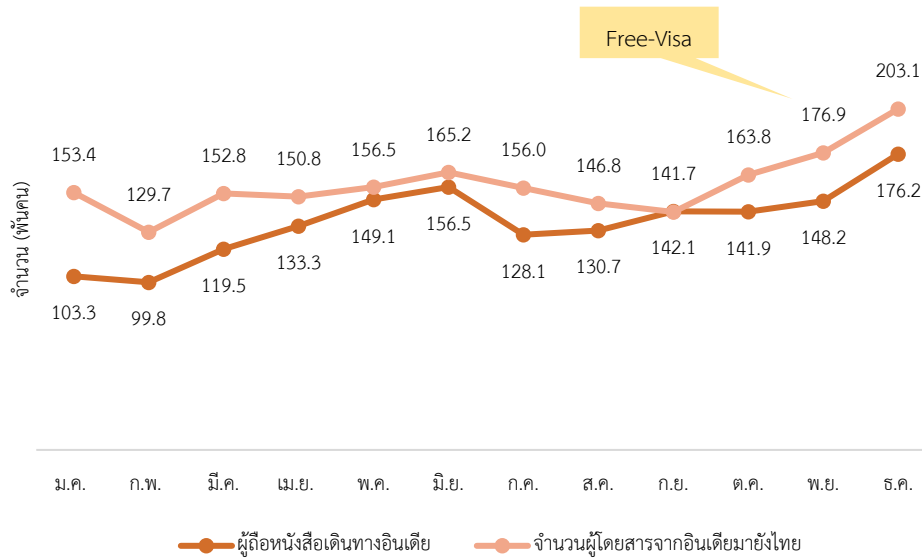
ภาพที่ 24 จำนวนผู้ถือหนังสือเดินทางจีนที่เดินทางมายังไทยเทียบกับผู้โดยสารจากจีนมายังไทย



ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ผู้ประกอบการท่าอากาศยานในประเทศไทย รวบรวมและวิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

สถานการณ์การเดินทางจากประเทศจีนมายังประเทศไทย พบว่า ภายหลังจากรัฐบาลจีนอนุญาตให้นักท่องเที่ยวต่างชาติสามารถเดินทางเข้าจีนได้ ตั้งแต่วันที่ 15 มีนาคม 2566 ส่งผลทำให้ความต้องการการเดินทางระหว่างจีน - ไทยเพิ่มมากขึ้น โดยในเดือนเมษายนมีจำนวนผู้ถือหนังสือเดินทางจีนเดินทางจากประเทศจีนเดินทางเข้ามายังประเทศไทยเพิ่มขึ้นมากกว่า 5 หมื่นคนเมื่อเทียบกับเดือนก่อนหน้า อีกทั้งในวันที่ 25 กันยายน 2566 มาตรการการยกเว้นการตรวจลงตราให้กับผู้ถือหนังสือเดินทางจีนมีผลบังคับใช้ ทำให้ผู้ถือหนังสือเดินทางจีนสามารถเดินทางเข้าประเทศไทยได้โดยไม่ต้องขอวีซ่าและสามารถพำนักในไทยได้ไม่เกิน 30 วัน ทำให้ภาพรวมของปี 2566 มีผู้ถือหนังสือเดินทางจีนเดินทางมายังไทยจำนวน 3.5 ล้านคน สอดคล้องกับสถิติการขนส่งผู้โดยสารที่พบว่า มีจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศจากประเทศจีนมายังประเทศไทย 3.2 ล้านคน

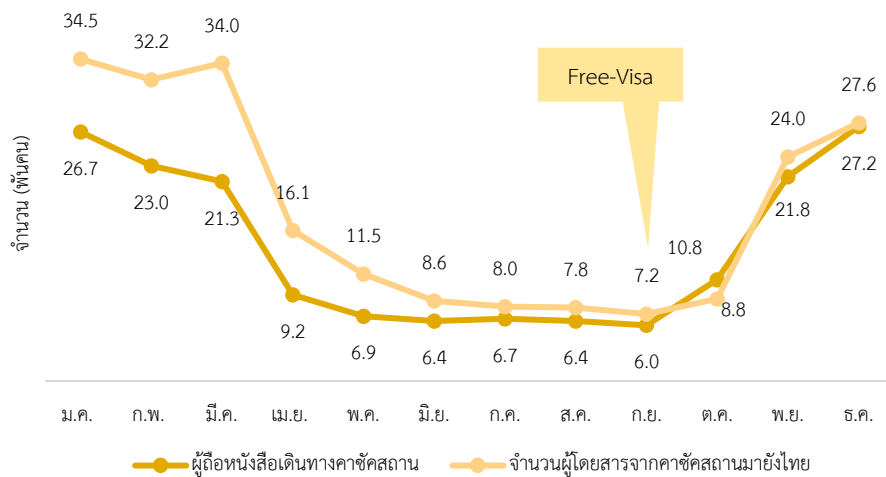
ภาพที่ 25 จำนวนผู้ถือหนังสือเดินทางอินเดียที่เดินทางมายังไทยเทียบกับผู้โดยสารจากอินเดียมายังไทย



ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ผู้ประกอบการท่าอากาศยานในประเทศไทย รวบรวมและวิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางจากประเทศอินเดียมายังประเทศไทย ถือเป็นหนึ่งในกลุ่มผู้เดินทางหลักของไทย และจากข้อมูล พบว่า ปี 2566 มีจำนวนผู้ถือหนังสือเดินทางอินเดียเดินทางมายังประเทศไทยเฉลี่ยเดือนละ 1.3 แสนคน สอดคล้องกับสถิติจำนวนผู้โดยสารทางอากาศจากประเทศอินเดียมายังประเทศไทยที่มีจำนวนเฉลี่ยเดือนละ 1.5 แสนคน ภายหลังจากอนุมัติมาตรการยกเว้นการตรวจลงตราให้กับผู้ถือหนังสือเดินทางอินเดียของรัฐบาลไทย ตั้งแต่วันที่ 10 พฤศจิกายน 2566 ถึง 10 พฤษภาคม 2567 เป็นระยะเวลา 6 เดือน โดยในช่วงระยะเวลาถือเป็นช่วงฤดูการท่องเที่ยวของประเทศอินเดีย ทำให้ปี 2566 จำนวนผู้ถือหนังสือเดินทางอินเดียที่เดินทางมายังประเทศไทย 1.6 ล้านคนเพิ่มขึ้นร้อยละ 66.13 เมื่อเทียบกับปีก่อน

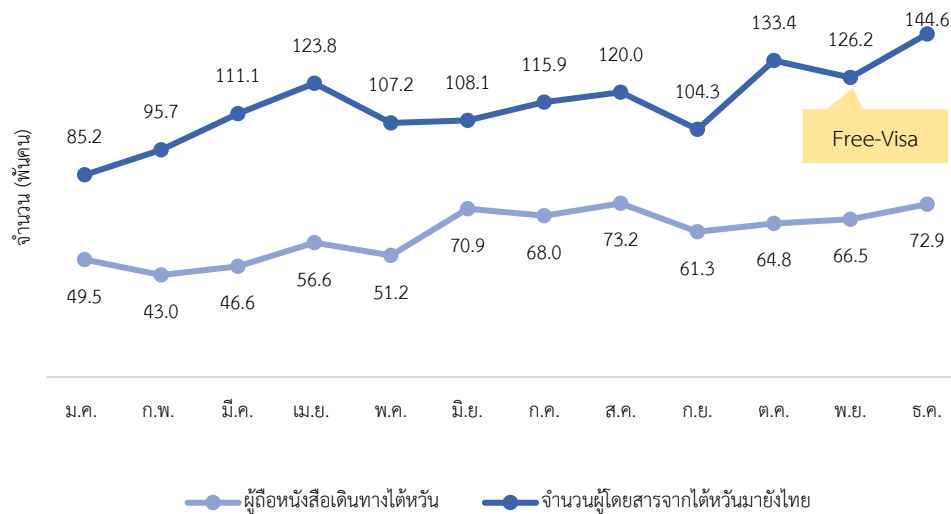
ภาพที่ 26 จำนวนผู้ถือหนังสือเดินทางจากต่างประเทศที่เดินทางมายังไทยเทียบกับผู้โดยสารจากต่างประเทศมายังไทย



ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ผู้ประกอบการท่าอากาศยานในประเทศไทย รวบรวมและวิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

สถานการณ์การเดินทางจากประเทศต่างชาติมายังประเทศไทย พบว่า มีผู้ถือหนังสือเดินทางจากต่างชาติที่เดินทางมายังประเทศไทย มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในอัตราสูง ตั้งแต่ปี 2563 – 2565 โดยมีผู้ถือหนังสือเดินทางจากต่างชาติเฉลี่ยปีละ 50,000 – 60,000 คน โดยภายหลังจากที่มีการยกเลิกการตรวจลงตราให้กับผู้ถือหนังสือเดินทางจากต่างชาติ ในช่วงไตรมาส 3 ของปี 2566 ส่งผลให้ในไตรมาสที่ 3 ของปี 2566 มีจำนวนผู้ถือหนังสือเดินทางจากต่างชาติเฉลี่ย 20,000 คนต่อเดือน สอดคล้องกับจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศจากประเทศต่างชาติมายังประเทศไทยที่มีแนวโน้มการเพิ่มขึ้นจากการเพิ่มความถี่ของปริมาณเที่ยวบิน ทั้งนี้ปี 2566 มีจำนวนผู้ถือหนังสือเดินทางจากต่างชาติที่เดินทางมายังประเทศไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 190.05 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า โดยมีจำนวนผู้ถือหนังสือเดินทางจากต่างชาติที่เดินทางมายังประเทศไทย 1.7 แสนคน ขณะที่ผู้โดยสารที่เดินทางจากประเทศต่างชาติมายังประเทศไทยจำนวน 2.2 แสนคน

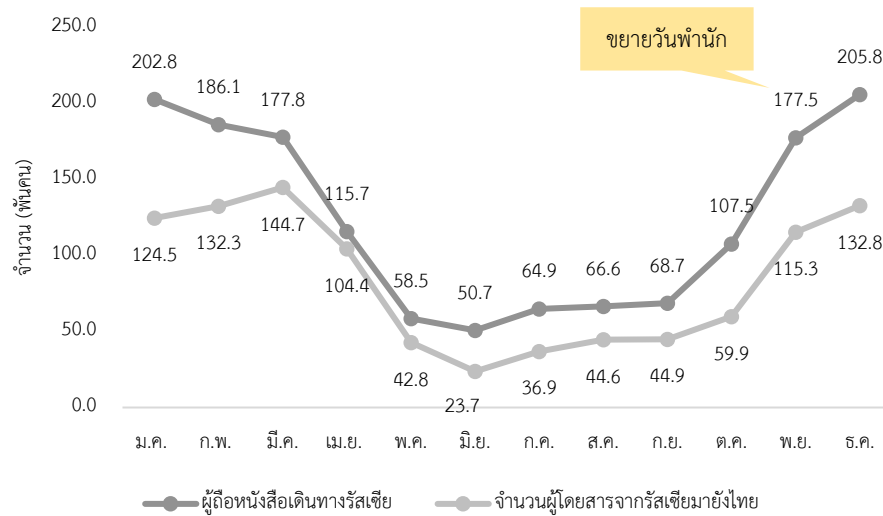
ภาพที่ 27 จำนวนผู้ถือหนังสือเดินทางไต้หวันที่เดินทางมายังไทยเทียบกับผู้โดยสารจากไต้หวันมายังไทย



ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ผู้ประกอบการท่าอากาศยานในประเทศไทย รวบรวมและวิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

จากสถิติพบว่า มีจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางจากไต้หวันมายังไทยมากกว่าจำนวนผู้ถือหนังสือเดินทางไต้หวันที่เดินทางมายังไทยโดยในปี 2566 โดยมากกว่าถึงร้อยละ 89.84 ซึ่งเป็นผลมาจากไต้หวันเป็นจุดหมายปลายทางยอดนิยมของนักท่องเที่ยวชาวไทย ประกอบกับการดำเนินมาตรการส่งเสริมการท่องเที่ยวของไต้หวัน ทำให้มีนักท่องเที่ยวสนใจเดินทางไปไต้หวันเป็นจำนวนมาก โดยต่อมารัฐบาลไทยยกเว้นการตรวจลงตราให้กับผู้ถือหนังสือเดินทางไต้หวัน เป็นระยะเวลา 6 เดือน ตั้งแต่วันที่ 10 พฤศจิกายน 2566 ทำให้ในภาพรวมมีผู้ถือหนังสือเดินทางไต้หวันเพิ่มขึ้นร้อยละ 708.20 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า

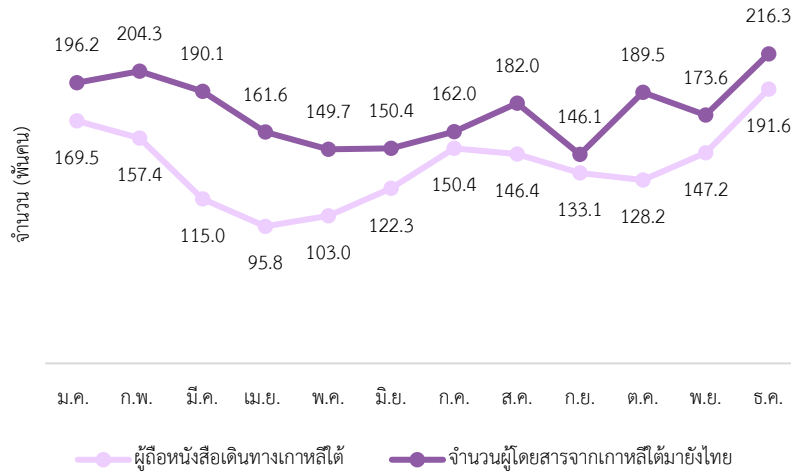
ภาพที่ 28 จำนวนผู้ถือหนังสือเดินทางรัสเซียที่เดินทางมายังไทยเทียบกับผู้โดยสารจากรัสเซียมายังไทย



ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ผู้ประกอบการท่าอากาศยานในประเทศไทย รวบรวมและวิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

สถานการณ์การเดินทางจากประเทศรัสเซียมายังประเทศไทย พบว่า ภายหลังจากการอนุมัติขยายเวลาการพำนักของผู้ถือหนังสือเดินทางรัสเซีย จาก 30 วันเป็น 90 วัน ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2566 ถึงวันที่ 30 เมษายน 2567 เพื่อเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวระหว่างรัสเซีย - ไทย เนื่องจากช่วงเวลาดังกล่าวเป็นช่วงฤดูหนาวของประเทศรัสเซียและเป็นช่วงเวลาที่ชาวรัสเซียนิยมไปพักผ่อน ณ ต่างประเทศ การขยายเวลาการพำนักของผู้ถือหนังสือเดินทางรัสเซียให้สามารถอยู่ประเทศไทยได้ยาวนานขึ้น จึงเป็นปัจจัยสนับสนุนที่จะช่วยดึงดูดให้ผู้ถือหนังสือเดินทางรัสเซียเดินทางมายังประเทศไทยมากขึ้น ทั้งนี้ภาพรวมของปี 2566 มีผู้ถือหนังสือเดินทางรัสเซียที่เดินทางมายังประเทศไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 245.31 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า โดยมีจำนวนผู้ถือหนังสือเดินทางรัสเซียเดินทางมายังประเทศไทยจำนวน 1.4 ล้านคน ขณะที่มีจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางจากประเทศรัสเซียมายังประเทศไทยจำนวน 1.0 ล้านคน

ภาพที่ 29 จำนวนผู้ถือหนังสือเดินทางเกาหลีใต้ที่เดินทางมายังไทยเทียบกับผู้โดยสารจากเกาหลีใต้มายังไทย



ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ผู้ประกอบการท่าอากาศยานในประเทศไทย รวบรวมและวิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

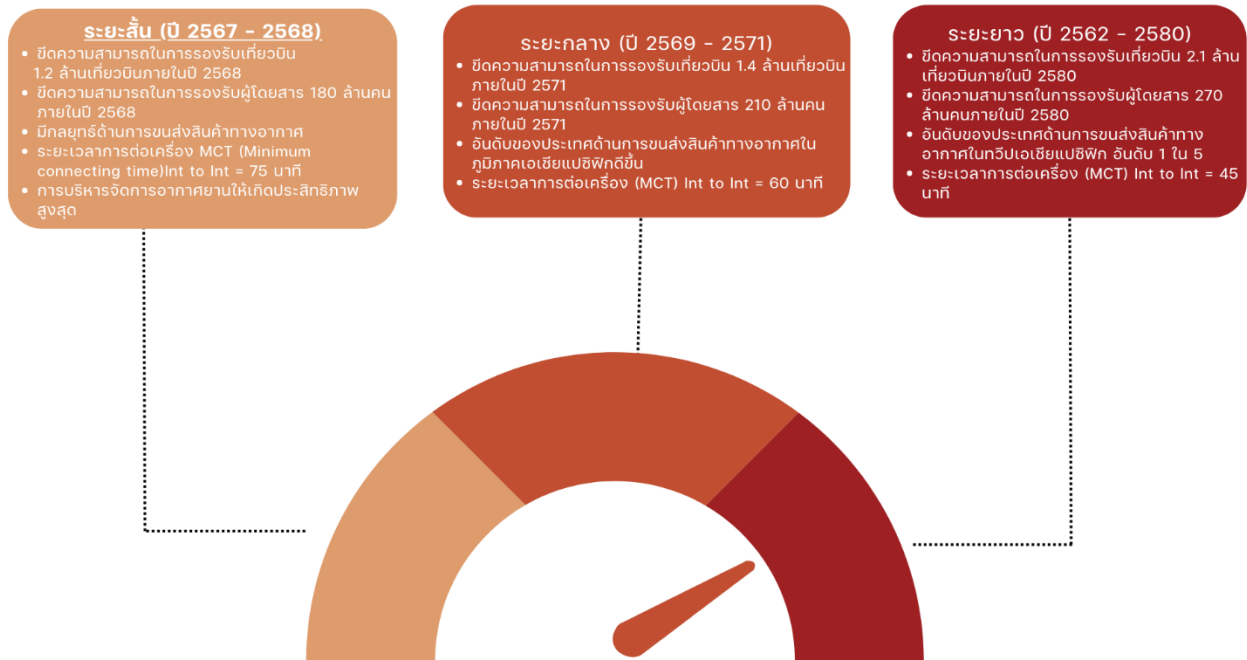
ในปี 2566 มีจำนวนผู้ถือหนังสือเดินทางเกาหลีใต้เดินทางมายังประเทศไทยมากเป็นอันดับ 3 โดยมีจำนวนผู้ถือหนังสือเดินทางเกาหลีใต้เดินทางมายังไทยจำนวน 1.6 ล้านคน ขณะที่จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางจากเกาหลีใต้มายังประเทศไทยมากถึง 2.1 ล้านคน ซึ่งอาจเป็นผู้ถือหนังสือเดินทางไทย หรือประเทศอื่น ๆ ที่มีความต้องการเดินทางจากเกาหลีใต้มายังไทย อย่างไรก็ตามจากสถิติจำนวนผู้โดยสารและผู้ถือหนังสือเดินทางเกาหลีใต้พบว่าสถานการณ์การเดินทางจากเกาหลีใต้มาไทยในปัจจุบันมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงก่อนโควิด

3.5 แนวทางขับเคลื่อนสู่การเป็นศูนย์กลางทางการบินของภูมิภาค

ตามที่ นายเศรษฐา ทวีสิน นายกรัฐมนตรี ได้ประกาศวิสัยทัศน์ Thailand Vision “IGNITE THAILAND : จุดพลัง รวมใจ ไทยต้องเป็นหนึ่ง” โดยจะมุ่งพัฒนาประเทศไทยให้กลายเป็นศูนย์กลางเมืองแห่งอุตสาหกรรมระดับโลก ขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยสู่อนาคตที่ยั่งยืน ซึ่งครอบคลุมถึงอุตสาหกรรมการบินผ่านวิสัยทัศน์ที่ 4 ศูนย์กลางการบิน (Aviation Hub) ที่ถือเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ ซึ่งประเทศไทยมีความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์จากการที่มีระยะทางไปยังศูนย์กลางทางเศรษฐกิจได้ทั่วโลกไกลกว่าประเทศเพื่อนบ้าน (สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี, 2567) ประกอบกับท่าอากาศยาน ที่มีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินเพียงพอ และมีแผนการพัฒนาศักยภาพท่าอากาศยาน รวมถึงมีการเตรียมการเพิ่มศักยภาพและปริมาณของบุคลากรในอุตสาหกรรมการบินให้เพียงพอต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินในอนาคต

ข้อมูลจากนโยบายการบินพลเรือน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบิน พบว่า กพท. และหน่วยงานด้านการบิน ได้แก่ กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด สถาบันการบินพลเรือน และบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด มีการเตรียมความพร้อมเพื่อให้ประเทศไทยมีโครงสร้างพื้นฐานที่พร้อมรับการเติบโตทางเศรษฐกิจที่จะเป็นปัจจัยเสริมสำหรับ

การเชื่อมโยงเส้นทางการขนส่ง และการท่องเที่ยวในเส้นทางภายในประเทศและเส้นทางระหว่างประเทศ
หน่วยงานด้านการบินของไทยจึงจำเป็นต้องมีการปรับปรุงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน สำหรับ
การเตรียมการรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต ทั้งนี้เพื่อผลักดันในประเทศไทย
เป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค ได้แบ่งเป้าหมายออกเป็น 3 ระยะ ดังภาพ
ภาพที่ 30 แนวทางขับเคลื่อนสู่การเป็นศูนย์กลางทางการบินของภูมิภาค



3.6 การคาดการณ์จำนวนผู้โดยสาร

กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน ได้คาดการณ์การฟื้นตัวของ
อุตสาหกรรมการบินโดยได้นำข้อมูลพื้นฐานจากหน่วยงานต่าง ๆ ในภาคอุตสาหกรรมการบิน และปัจจัยอื่น ๆ
ที่ส่งผลกระทบต่อสถานการณ์การขนส่งทางอากาศทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศทั้งปัจจัยสนับสนุน
ข้อจำกัดและความเสี่ยงต่าง ๆ มาประกอบการพิจารณา โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) การคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศ

➤ ข้อมูลสถิติ

- ข้อมูลสถิติและการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งทางอากาศ ของ กรมท่าอากาศยาน บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
- จำนวนความจุที่นั่งโดยสาร (Seat Capacity) ของเที่ยวบินที่เปิดขายในเส้นทางบินระหว่างประเทศ 2567 จากระบบฐานข้อมูล OAG
- ข้อมูลตารางการบินฤดูร้อน ปี 2567 จากฝ่ายบริหารงานปฏิบัติการการเดินอากาศ กพท.

➤ ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อสถานการณ์การขนส่งทางอากาศเส้นทางบินระหว่างประเทศ

ปัจจัยสนับสนุน

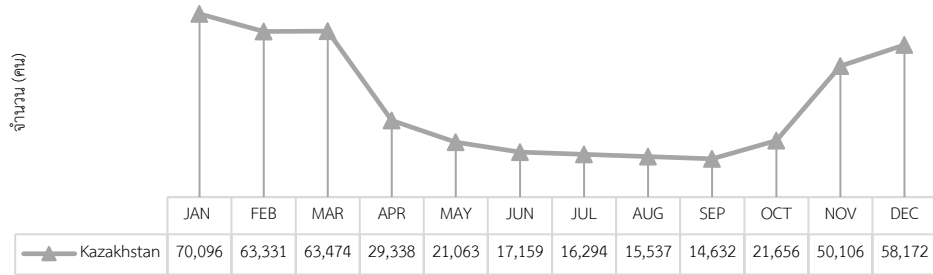
1. มาตรการยกเว้นการตรวจลงตรา (Visa Exemption) หรือ “ฟรีวีซ่า” เพื่อการท่องเที่ยวเป็นกรณีพิเศษ สำหรับผู้ถือหนังสือเดินทางจีน คาซัคสถาน อินเดีย และไต้หวัน เพื่ออำนวยความสะดวกและกระตุ้นการท่องเที่ยว รายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 7 มาตรการยกเว้นการตรวจลงตรา (Visa Exemption)

สัญชาติ	ช่วงเวลาและรายละเอียด																										
จีน	<p>ช่วงเวลาการยกเว้นการตรวจลงตรา 25 กันยายน 2566 – 29 กุมภาพันธ์ 2567 และความตกลงไทยและจีนในการยกเว้นการตรวจลงตราระหว่างกัน ตั้งแต่ 1 มีนาคม 2567 เป็นต้นไป จากมาตรการการยกเว้นการตรวจลงตราให้กับผู้ถือหนังสือเดินทางจากจีน ภาพรวม พบว่าผู้โดยสารที่เดินทางเข้าออกจากประเทศจีนนับตั้งแต่มีการดำเนินมาตรการยกเว้นการตรวจลงตราหรือตั้งแต่ไตรมาสสุดท้ายของปี 2566 มีจำนวนผู้โดยสารเดินทางเข้าออกจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.4 เมื่อเทียบกับช่วงไตรมาสก่อนหน้าที่ยังไม่มีมาตรการการยกเว้นฟรีวีซ่า</p> <p style="text-align: center;">จำนวนผู้โดยสารจีน - ไทย</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th></th> <th>JAN</th> <th>FEB</th> <th>MAR</th> <th>APR</th> <th>MAY</th> <th>JUN</th> <th>JUL</th> <th>AUG</th> <th>SEP</th> <th>OCT</th> <th>NOV</th> <th>DEC</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>China</td> <td>81,891</td> <td>197,798</td> <td>420,035</td> <td>563,988</td> <td>567,352</td> <td>600,137</td> <td>777,929</td> <td>750,908</td> <td>546,130</td> <td>671,646</td> <td>666,975</td> <td>910,155</td> </tr> </tbody> </table> <p>ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ,กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมและวิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.</p>		JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	China	81,891	197,798	420,035	563,988	567,352	600,137	777,929	750,908	546,130	671,646	666,975	910,155
	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC															
China	81,891	197,798	420,035	563,988	567,352	600,137	777,929	750,908	546,130	671,646	666,975	910,155															
คาซัคสถาน	<p>ช่วงเวลาการยกเว้นการตรวจลงตรา 25 กันยายน 2566 – 31 สิงหาคม 2567</p> <p>ภาพรวมหลังจากมาตรการการยกเว้นการตรวจลงตราให้กับผู้ถือหนังสือเดินทางคาซัคสถาน พบว่า มีจำนวนผู้โดยสารเดินทางเข้าออกไทยและคาซัคสถานเพิ่มมากขึ้น โดยในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2566 ที่เป็นช่วงเริ่มมาตรการมีจำนวนผู้โดยสารเดินทางเข้าออกจากคาซัคสถาน เพิ่มมากขึ้นร้อยละ 176.65 เมื่อเทียบกับช่วงก่อนการเริ่มดำเนินมาตรการในไตรมาสก่อนหน้า เนื่องจากแนวโน้มผลตอบรับที่ดีการดำเนินมาตรการดังกล่าว ส่งผลให้คณะรัฐมนตรีมีมติขยายระยะเวลาการยกเว้นการตรวจลงตราสำหรับคาซัคสถานออกไปอีก 6 เดือนจากเดิมที่สิ้นสุดในวันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2567 เป็นวันที่ 31 สิงหาคม 2567 โดยในปี 2567 การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) ได้ตั้งเป้าจะมีจำนวนนักท่องเที่ยวคาซัคสถานกว่า 240,000 คน</p>																										

สัญชาติ ช่วงเวลาและรายละเอียด

จำนวนผู้โดยสารค่าชั่งสถานี - ไทย

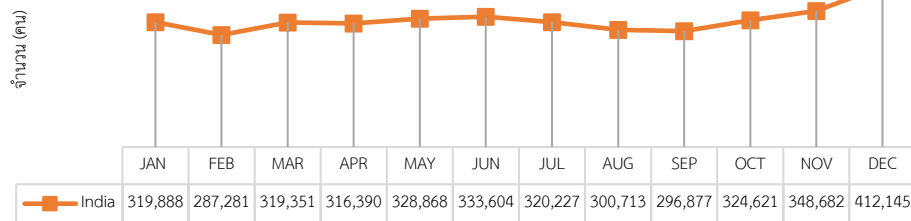


ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ,กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวม และ วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

อินเดีย

ช่วงเวลาการยกเว้นการตรวจลงตรา 10 พฤศจิกายน 2566 - 10 พฤษภาคม 2567 ภาพรวมหลังจากมาตรการยกเว้นการตรวจลงตราให้กับผู้ถือหนังสือเดินทางอินเดีย พบว่า จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้าออกจกอินเดียในเดือนธันวาคม 2566 **เพิ่มขึ้นร้อยละ 27 เมื่อเทียบกับช่วงก่อนมีมาตรการ** ทั้งนี้ในปี 2567 ทพท. ได้ผลักดันทิศทางการขับเคลื่อนตลาดอินเดียทั้งในเรื่องของการขยายวีซ่านักท่องเที่ยวจาก 6 เดือนเป็น 2 ปี การอำนวยความสะดวกเรื่องการท่องเที่ยว ทั้งนี้คาดว่าจะสามารถผลักดันนักท่องเที่ยวอินเดียในเดินทางเข้าประเทศไทยได้มากถึง **2 ล้านคนในปี 2567**

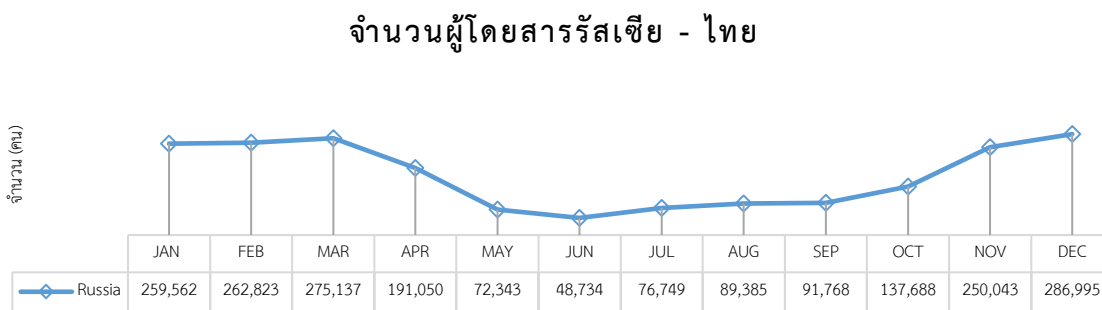
จำนวนผู้โดยสารอินเดีย - ไทย



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

สัญชาติ	ช่วงเวลาและรายละเอียด																										
ไต้หวัน	<p>ช่วงเวลาการยกเว้นการตรวจลงตรา 10 พฤศจิกายน 2566 - 10 พฤษภาคม 2567 หลังจากมีการยกเว้นการตรวจลงตราสำหรับผู้ถือหนังสือเดินทางไต้หวัน พบว่า มีจำนวนผู้โดยสารเข้าออกจากไต้หวันเพิ่มขึ้น สอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกับประเทศอื่น ๆ ที่ได้รับผลจากมาตรการตรวจลงตรา โดยในเดือนธันวาคม 2566 พบว่ามีจำนวนผู้โดยสารเดินทางเข้าออกจากไต้หวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.9 เมื่อเทียบกับช่วงก่อนมีมาตรการ ในเดือนตุลาคม</p> <p style="text-align: center;">จำนวนผู้โดยสารไต้หวัน - ไทย</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th></th> <th>JAN</th> <th>FEB</th> <th>MAR</th> <th>APR</th> <th>MAY</th> <th>JUN</th> <th>JUL</th> <th>AUG</th> <th>SEP</th> <th>OCT</th> <th>NOV</th> <th>DEC</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Taiwan</td> <td>185,943</td> <td>183,741</td> <td>214,515</td> <td>244,512</td> <td>213,966</td> <td>230,702</td> <td>232,824</td> <td>242,862</td> <td>214,346</td> <td>270,603</td> <td>262,232</td> <td>289,339</td> </tr> </tbody> </table> <p>ที่มา : บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ,กรมทำอากาศยาน, การทำอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมและ วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.</p>		JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	Taiwan	185,943	183,741	214,515	244,512	213,966	230,702	232,824	242,862	214,346	270,603	262,232	289,339
	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC															
Taiwan	185,943	183,741	214,515	244,512	213,966	230,702	232,824	242,862	214,346	270,603	262,232	289,339															

2. มาตรการขยายระยะเวลายกเว้นการตรวจลงตราให้นักท่องเที่ยวรัสเซียสามารถพำนักในประเทศไทยได้สูงสุดจากเดิม 30 วัน เป็น 90 วัน ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2566 - 30 เมษายน 2567 เพื่อกระตุ้นการเดินทางจากนักท่องเที่ยวชาวรัสเซียเนื่องจากเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีกำลังซื้อสูง เนื่องจากในช่วงเวลาดังกล่าวเป็นช่วงฤดูหนาวของรัสเซียที่มีระยะเวลายาวนานทำให้นักท่องเที่ยวรัสเซียส่วนมากนิยมพำนักในประเทศไทยมากกว่า 1 เดือน และเมื่อพิจารณาจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้าออกจากรัสเซีย พบว่า ในเดือนพฤศจิกายน 2566 ซึ่งเป็นเดือนแรกที่มีการขยายระยะเวลายกเว้นการตรวจลงตรามีจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้าออกจากรัสเซีย **เพิ่มขึ้นร้อยละ 81.6 เมื่อเทียบกับช่วงก่อนมีมาตรการ**หรือในเดือนตุลาคม ทั้งนี้ได้มีการคาดการณ์ว่าในปี **2567 จะมีนักท่องเที่ยวรัสเซียต้องการเดินทางเข้าประเทศไทยกว่า 1 ล้านคน** **ภาพที่ 31** จำนวนผู้โดยสารชาวรัสเซียปี 2566



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

3. การคาดการณ์จำนวนนักท่องเที่ยวจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ตารางที่ 8 การคาดการณ์จำนวนนักท่องเที่ยวจากหน่วยงานต่าง ๆ

หน่วยงาน	การคาดการณ์
กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา	คาดการณ์ว่าในปี 2567 คาดว่าจะมี <u>นักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้าประเทศไทยจำนวน 30-35 ล้าน</u> และสามารถสร้างรายได้จากภาคการท่องเที่ยวได้มากกว่า 3.5 ล้านล้านบาท
สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง	คาดว่าในปี 2567 ประเทศไทยจะมีการฟื้นตัวอย่างต่อเนื่องของภาคการท่องเที่ยว ที่คาดว่าจะกลับเข้าสู่สภาวะปกติมากขึ้นสะท้อนจากข้อมูลจำนวนนักท่องเที่ยวจากประเทศต้นทางส่วนใหญ่ที่มีจำนวนใกล้เคียงกับช่วงก่อนการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ทั้งนี้คาดว่าจะมีรายรับจากนักท่องเที่ยวต่างประเทศที่ 1.22 ล้านล้านบาท และ <u>คาดว่าจะมีจำนวนนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาทั้งสิ้น 35 ล้านคน</u> ซึ่งทั้งนี้การฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยวยังมีข้อจำกัดจากจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศที่ยังคงมีการฟื้นตัวอย่างล่าช้าในเที่ยวบินจากประเทศจีนและญี่ปุ่น ส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวจากทั้งสองประเทศยังคงฟื้นตัวได้ล่าช้า
ธนาคารแห่งประเทศไทย	คาดว่าในปี 2567 ภาคการท่องเที่ยวจะมีการฟื้นตัวอย่างชัดเจน เห็นได้จากจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดย <u>คาดว่าจะมีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเพิ่มขึ้นต่อเนื่องจนถึง 31.5 ล้านคน หรือฟื้นตัวร้อยละ 79 เมื่อเทียบกับปี 2562</u>
ศูนย์วิเคราะห์เศรษฐกิจ ทีทีบี	คาดการณ์ว่าในปี 2567 <u>ตลาดนักท่องเที่ยวต่างชาติจะอยู่ที่ 33.1 ล้านคน</u> โดยกลุ่มนักท่องเที่ยวไม่นับรวมนักท่องเที่ยวชาวจีน คาดว่าจะกลับมาอยู่ในระดับใกล้เคียงกับช่วงก่อนการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 ขณะที่กลุ่มนักท่องเที่ยวชาวจีนนั้นคาดว่าจะยังไม่ฟื้นตัวเท่ากับช่วงก่อนการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 เนื่องจากแรงกดดันจากเศรษฐกิจภายในประเทศ
ศูนย์วิจัยกรุงไทยคอมพาส	ในปี 2567 ภาคการท่องเที่ยวไทยยังคงฟื้นตัวต่อเนื่อง โดย <u>จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติจะอยู่ที่ 34 ล้านคน หรือฟื้นตัวร้อยละ 85</u> เมื่อเทียบกับก่อนเกิดการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 (ปี 2562) โดยนักท่องเที่ยวหลัก เช่น กลุ่มอาเซียน อินเดีย รัสเซีย รวมถึงกลุ่มยุโรป จะฟื้นตัวได้ในระดับใกล้เคียงช่วงปี 2562 และนักท่องเที่ยวจีนจะฟื้นตัวได้เพียงร้อยละ 63 เมื่อเทียบกับช่วงก่อนการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 เนื่องจากสถานะเศรษฐกิจภายในประเทศ นอกจากนี้ยังมีการประเมินว่า <u>จำนวนเที่ยวบินโดยรวมในปี 2567 - 2568 ฟื้นตัวได้ร้อยละ 90 - 101</u>

4. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบิน ในภาคอุตสาหกรรมการบิน เพื่อการพัฒนาประเทศให้กลายเป็นศูนย์กลางการบิน (Aviation Hub) ตามนโยบาย ของรัฐบาล ซึ่งได้แบ่งเป้าหมายออกเป็น 3 ระยะ ดังนี้

ตารางที่ 9 การพัฒนาประเทศให้กลายเป็นศูนย์กลางการบิน

เป้าหมาย	การพัฒนา
เป้าหมายระยะสั้น (ปี 2567 – 2568)	<ul style="list-style-type: none"> ● เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินให้สามารถรองรับได้ <u>1.2 ล้านเที่ยวบินภายในปี 2568</u> ● เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารให้สามารถรองรับได้ <u>180 ล้านคน ภายในปี 2568</u> ● มีกลยุทธ์ด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ ● ลดระยะเวลาในการต่อเครื่อง โดยกำหนดให้มี MCT (Minimum Connecting time) สำหรับผู้ที่ต่อเครื่องระหว่างเส้นทางบินระหว่างประเทศและระหว่างประเทศ (International to International) ไม่เกิน 75 นาที ● การบริหารจัดการอากาศยานให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด
เป้าหมายระยะกลาง (ปี 2569 – 2571)	<ul style="list-style-type: none"> ● เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินให้สามารถรองรับได้ <u>1.4 ล้านเที่ยวบิน ภายในปี 2571</u> ● เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารให้สามารถรองรับได้ <u>210 ล้านคน ภายในปี 2571</u> ● ได้รับการจัดลำดับของประเทศด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศดีขึ้น เมื่อเทียบกับประเทศอื่นในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ● ลดระยะเวลาในการต่อเครื่อง โดยกำหนดให้มี MCT (Minimum Connecting time) สำหรับผู้ที่ต่อเครื่องระหว่างเส้นทางบินระหว่างประเทศและระหว่างประเทศ (International to International) ไม่เกิน 60 นาที
เป้าหมายระยะยาว (ปี 2572 – 2580)	<ul style="list-style-type: none"> ● เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินให้สามารถรองรับได้ <u>2.1 ล้านเที่ยวบิน ภายในปี 2580</u> ● เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารให้สามารถรองรับได้ <u>270 ล้านคน ภายในปี 2580</u>

เป้าหมาย	การพัฒนา
	<ul style="list-style-type: none"> ● ได้รับการจัดลำดับของประเทศด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศเมื่อเทียบกับประเทศอื่นในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ในลำดับ 1 ใน 5 ● ลดระยะเวลาในการต่อเครื่อง โดยกำหนดให้มี MCT (Minimum Connecting time) สำหรับผู้ที่ต่อเครื่องระหว่างเส้นทางบินระหว่างประเทศและระหว่างประเทศ (International to International) ไม่เกิน 45 นาที

ข้อจำกัดและปัจจัยเสี่ยง

1. สถานการณ์แนวโน้มการเติบโตทางเศรษฐกิจโลกและกลุ่มประเทศนักท่องเที่ยวเป้าหมายในปี 2567 ภาพรวมเศรษฐกิจโลกมีแนวโน้มชะลอลงตัวลงจากปี 2566 โดยคาดว่าเศรษฐกิจโลกในปี 2567 มีแนวโน้มที่จะขยายตัวเพียงร้อยละ 2.7 ชะลอลงจากร้อยละ 3.0 ในปี 2566 และเมื่อพิจารณาเศรษฐกิจประเทศกลุ่มนักท่องเที่ยวเป้าหมายหลักของไทยอย่างประเทศจีน พบว่า เศรษฐกิจจีนคาดว่าจะขยายตัวร้อยละ 4.3 ในปี 2567 ชะลอลงจากร้อยละ 5.2 ในปี 2566 แม้ว่า เศรษฐกิจจีนยังได้รับแรงสนับสนุนจากภาคการผลิตที่เริ่มฟื้นตัวและแรงสนับสนุนด้านการคลัง แต่ภาพรวมอุปสงค์ภายในประเทศยังมีแนวโน้มชะลอลงอย่างมาก รวมถึงข้อจำกัดทางการค้าจากประเทศเศรษฐกิจหลักและภาระหนี้ครัวเรือนที่ยังอยู่ในระดับสูง จึงอาจกระทบต่อภาพรวมการใช้จ่ายใช้สอยของประชาชนและความต้องการเดินทางทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ
2. ความเสี่ยงจากสถานการณ์ความขัดแย้งทางภูมิศาสตร์ ทั้งสถานการณ์ระหว่างรัสเซีย-ยูเครนที่ยังคงมีความตึงเครียดและยืดเยื้อ สถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลางระหว่างอิสราเอลและกลุ่มฮามาสที่มีความไม่แน่นอนสูง ส่งผลกระทบต่อการบินและความสะดวกในการเดินทางระหว่างประเทศ ซึ่งอาจเป็นอุปสรรคต่อการฟื้นตัวของการขนส่งทางอากาศ
3. สถานการณ์การเลือกตั้งในหลายประเทศทั่วโลกเช่น สหรัฐอเมริกา อินเดีย ใต้หวัน สหราชอาณาจักร สหภาพยุโรป และอินโดนีเซีย เป็นต้น ที่จะเกิดขึ้นในปี 2567 ซึ่งการเลือกตั้งดังกล่าวล้วนมีนัยสำคัญต่อภาพรวมเศรษฐกิจและการดำเนินนโยบายต่าง ๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อสถานการณ์การขนส่งทางอากาศ

➤ ผลการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศ

ตารางที่ 10 ผลการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศ กรณีดีที่สุด (Best Case)

หน่วย:คน

ปี	2566	2567	2568	2569	2570	2571
จำนวนผู้โดยสาร	60,737,390	91,106,085	99,305,633	108,243,140	114,737,728	119,327,237
Growth YoY (%)	150.3%	30.0%	9.7%	5.0%	3.0%	2.0%

ตารางที่ 11 ผลการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศ กรณีปกติ (Base Case)

หน่วย:คน

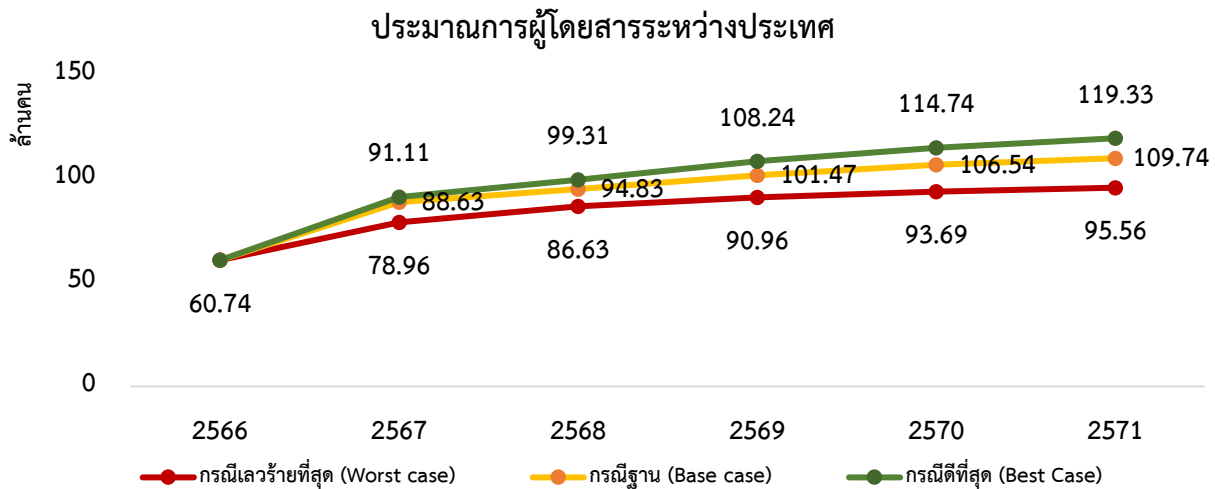
ปี	2566	2567	2568	2569	2570	2571
จำนวนผู้โดยสาร	60,737,390	88,627,971	94,831,929	101,470,164	106,543,672	109,739,982
Growth YoY (%)	150.3%	45.9%	7.0%	7.0%	5.0%	3.0%

ตารางที่ 12 ผลการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศ กรณีเลวร้ายที่สุด (Worst case)

หน่วย:คน

ปี	2566	2567	2568	2569	2570	2571
จำนวนผู้โดยสาร	60,737,390	78,958,607	86,626,139	90,957,446	93,686,169	95,559,893
Growth YoY (%)	150.3%	30.0%	9.7%	5.0%	3.0%	2.0%

ภาพที่ 32 ผลการประมาณการจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศ



ประมาณการโดยกองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กพท.

2) การคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารภายในประเทศ

➤ ข้อมูลพื้นฐาน

- ข้อมูลสถิติและการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งทางอากาศ ของ กรมท่าอากาศยาน บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
- จำนวนความจุที่นั่งโดยสาร (Seat Capacity) ของเที่ยวบินที่เปิดขายในเส้นทางบินระหว่างประเทศ 2567 จากระบบฐานข้อมูล OAG
- ข้อมูลตารางการบินฤดูร้อน ปี 2567 จากฝ่ายบริหารงานปฏิบัติการการเดินอากาศ กพท.

➤ ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อสถานการณ์การขนส่งทางอากาศเส้นทางบินภายในประเทศ

- มาตรการส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ เพื่อเป็นการดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ รวมถึงกระตุ้นการเดินทางภายในประเทศ เช่น โครงการ 365 วัน มหัศจรรย์เที่ยวเมืองรอง ภายใต้แคมเปญ “สุขทันทีที่เที่ยวไทย” ส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรองตลอดปี 2567 ของ ททท. โดยคาดการณ์ว่าในปี 2567 รายได้จากการท่องเที่ยวเมืองรองจะเติบโตขึ้นร้อยละ 10 -15 จากปีก่อนหน้า
- มาตรการซื้อสินค้าหรือบริการกับร้านค้าที่จดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจในประเทศ (Easy E-receipt) ที่ช่วยกระตุ้นการเกิดการค้าปลีกและการใช้จ่ายใช้สอยที่มากขึ้น รวมถึงกระตุ้นให้เกิดการท่องเที่ยวภายในประเทศ เนื่องจากสามารถนำค่าใช้จ่ายอาทิ ค่าโรงแรมที่พัก ค่าแพ็คเกจทัวร์ท่องเที่ยวภายในประเทศ มาหักลดหย่อนภาษีได้ในปีภาษี 2567
- การคาดการณ์การท่องเที่ยวภายในประเทศจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ตารางที่ 13 การคาดการณ์การท่องเที่ยวภายในประเทศจากหน่วยงานต่าง ๆ

หน่วยงาน	การคาดการณ์
กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา	ในปี 2566 จำนวนผู้เยี่ยมชมเยือนทั้งหมด 315,550,167 คน หรือ เพิ่มขึ้นร้อยละ 40.34 จากปีก่อนหน้า โดยแบ่งเป็นผู้เยี่ยมชมเยือนชาวไทยจำนวน 249,081,328 คน และผู้เยี่ยมชมเยือนต่างชาติจำนวน 66,468,839 คน สัดส่วนของจำนวน ผู้เยี่ยมชมเยือนคนไทย มีการฟื้นตัวดีขึ้น โดย มีสัดส่วนของจำนวนผู้เยี่ยมชมเยือนคนไทยเมื่อเทียบกับปี 2562 มากกว่าร้อยละ 100 และเมื่อพิจารณา จังหวัดเมืองท่องเที่ยวรอง พบว่า มีการฟื้นตัวของทั้งจำนวนผู้เยี่ยมชมเยือนคนไทยและรายได้จากผู้เยี่ยมชมเยือนคนไทยที่กลับมา มากกว่า ร้อยละ 100 ข้อมูลดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงความสนใจของผู้เยี่ยมชมเยือนคนไทยที่มีต่อจังหวัดเมืองท่องเที่ยวรองในทิศทางที่ดีขึ้น ทั้งนี้คาดว่า การท่องเที่ยวภายในประเทศของปี 2567 จะมีการเติบโตได้ดีทั้งในด้านจำนวนนักท่องเที่ยวและด้านรายได้
ศูนย์วิเคราะห์เศรษฐกิจ ทีทีบี	คาดการณ์ว่าในปี 2567 การท่องเที่ยวภายในประเทศยังคงมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดย คาดการณ์ว่าตัวเลขการท่องเที่ยวภายในประเทศจะสูงถึง 292.1 ล้านคนต่อครั้ง ทั้งนี้ยังมีความคาดการณ์ว่านักท่องเที่ยวคนไทยมีแนวโน้มท่องเที่ยวในเมืองรองเพิ่มมากขึ้น

ข้อจำกัดและปัจจัยเสี่ยง

1. สถานการณ์ความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจไทย เนื่องจากแม้จะมีการคาดการณ์ว่าภาคการส่งออกและอุปสงค์ภายในประเทศจะมีการฟื้นตัว แต่อย่างไรก็ตามการฟื้นตัวของเศรษฐกิจไทยยังคงมีความเสี่ยงและข้อจำกัดทางการคลัง ภาระหนี้สินต่อครัวเรือนและภาคธุรกิจที่อยู่ในระดับสูงที่ยังเป็นปัจจัยกดดันการฟื้นตัวของเศรษฐกิจไทย ส่งผลให้การใช้จ่ายเพื่อการท่องเที่ยวในประเทศยังคงอยู่ในระดับต่ำกว่าช่วงก่อนการเกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19

ตารางที่ 14 การคาดการณ์ GDP และอัตราเงินเฟ้อของไทย

ปี	2562	2566	2567
อัตราการขยายตัว GDP	2.4	1.9	2.2 -3.2
อัตราเงินเฟ้อ	0.7	1.2	0.9-1.9

ที่มา: สภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2567

➤ ผลการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารภายในประเทศ

ตารางที่ 15 ผลการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารภายในประเทศ กรณีดีที่สุด (Best Case)

หน่วย:คน

ปี	2566	2567	2568	2569	2570	2571
จำนวนผู้โดยสาร	61,351,109	79,756,442	83,744,264	87,094,034	89,706,855	91,500,992
Growth YoY (%)	19.0%	30.0%	5.0%	4.0%	3.0%	2.0%

ตารางที่ 16 ผลการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารภายในประเทศ กรณีปกติ (Base Case)

หน่วย:คน

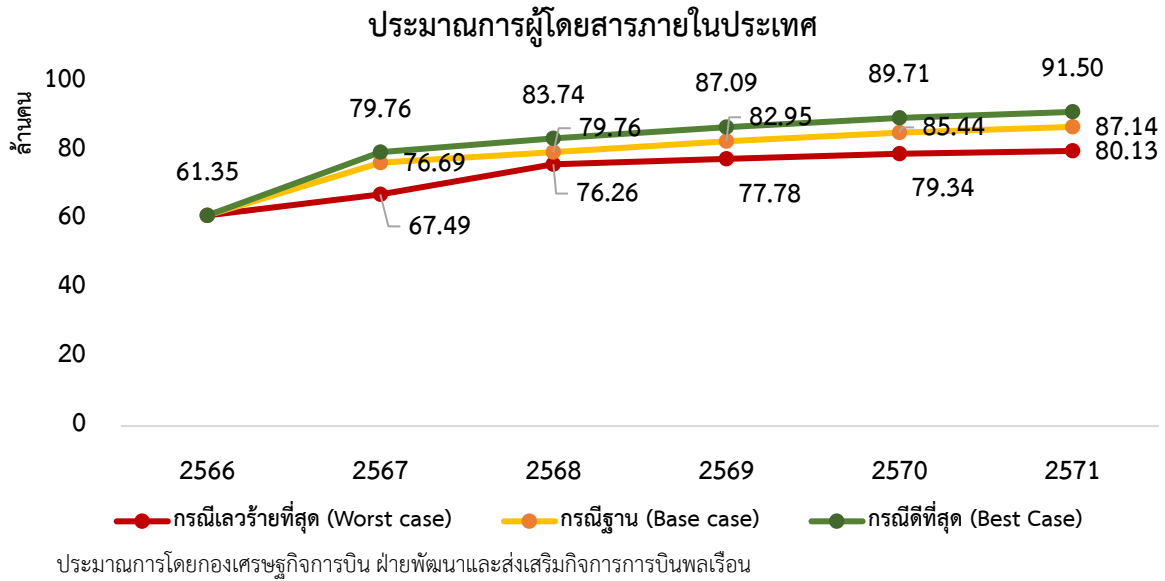
ปี	2566	2567	2568	2569	2570	2571
จำนวนผู้โดยสาร	61,351,109	76,688,886	79,756,442	82,946,699	85,435,100	87,143,802
Growth YoY (%)	19.0%	25.0%	4.0%	4.0%	3.0%	2.0%

ตารางที่ 17 ผลการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารภายในประเทศ กรณีเลวร้ายที่สุด (Worst case)

หน่วย:คน

ปี	2566	2567	2568	2569	2570	2571
จำนวนผู้โดยสาร	61,351,109	67,486,220	76,259,428	77,784,617	79,340,309	80,133,712
Growth YoY (%)	19.0%	10.0%	13.0%	2.0%	2.0%	1.0%

ภาพที่ 33 ผลการประมาณการจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศ



ภาคผนวก



ดัชนี HHI และ สายการบินที่ให้บริการแยกรายเส้นทางบินภายในประเทศ

เส้นทาง	สายการบิน	ดัชนี HHI
BKK - BFV	NOK AIRLINES CO.LTD.	0.56
	THAI AIR ASIA CO.LTD.	
BKK - CNX	BANGKOK AIRWAYS	0.22
	NOK AIRLINES CO.LTD.	
	THAI AIR ASIA CO.LTD.	
	THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO.LTD.	
	THAI LION MENTARI CO.LTD.	
	THAI SMILE AIRWAYS CO.LTD.	
	THAI VIET JET AIR JOINTSTOCK	
BKK - CJM	NOK AIRLINES CO.LTD.	0.89
	THAI AIR ASIA CO.LTD.	
BKK - HDY	BANGKOK AIRWAYS	0.23
	NOK AIRLINES CO.LTD.	
	THAI AIR ASIA CO.LTD.	
	THAI LION MENTARI CO.LTD.	
	THAI SMILE AIRWAYS CO.LTD.	
	THAI VIET JET AIR JOINTSTOCK	
BKK - KKC	THAI AIR ASIA CO.LTD.	0.29
	THAI LION MENTARI CO.LTD.	
	THAI SMILE AIRWAYS CO.LTD.	
	THAI VIET JET AIR JOINTSTOCK	
BKK - KBV	BANGKOK AIRWAYS	0.30
	THAI AIR ASIA CO.LTD.	
	THAI LION MENTARI CO.LTD.	
	THAI SMILE AIRWAYS CO.LTD.	
	THAI VIET JET AIR JOINTSTOCK	
BKK - LPT	BANGKOK AIRWAYS	0.80
	NOK AIRLINES CO.LTD.	
BKK - LOE	NOK AIRLINES CO.LTD.	1.00
	THAI AIR ASIA CO.LTD.	

เส้นทาง	สายการบิน	ดัชนี HHI
BKK - CEI	NOK AIRLINES CO.LTD.	0.21
	THAI AIR ASIA CO.LTD.	
	THAI LION MENTARI CO.LTD.	
	THAI SMILE AIRWAYS CO.LTD.	
	THAI VIET JET AIR JOINTSTOCK	
BKK - HGN	NOK AIRLINES CO.LTD.	1.00
BKK - MAQ	NOK AIRLINES CO.LTD.	1.00
BKK - KOP	NOK AIRLINES CO.LTD.	1.00
	THAI AIR ASIA CO.LTD.	
BKK - NST	NOK AIRLINES CO.LTD.	0.31
	THAI AIR ASIA CO.LTD.	
	THAI LION MENTARI CO.LTD.	
	THAI VIET JET AIR JOINTSTOCK	
BKK - NNT	NOK AIRLINES CO.LTD.	0.66
	THAI AIR ASIA CO.LTD.	
	THAI LION MENTARI CO.LTD.	
BKK - NAW	NOK AIRLINES CO.LTD.	0.50
	THAI AIR ASIA CO.LTD.	
	THAI SMILE AIRWAYS CO.LTD.	
BKK - PHS	NOK AIRLINES CO.LTD.	0.41
	THAI AIR ASIA CO.LTD.	
	THAI LION MENTARI CO.LTD.	
BKK - PRH	NOK AIRLINES CO.LTD.	1.00
BKK - HKT	BANGKOK AIRWAYS	0.20
	NOK AIRLINES CO.LTD.	
	THAI AIR ASIA CO.LTD.	
	THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO.LTD.	
	THAI LION MENTARI CO.LTD.	
	THAI SMILE AIRWAYS CO.LTD.	
	THAI VIET JET AIR JOINTSTOCK	
BKK - UNN	NOK AIRLINES CO.LTD.	0.81
	THAI AIR ASIA CO.LTD.	

เส้นทาง	สายการบิน	ดัชนี HHI
BKK - ROI	THAI AIR ASIA CO.LTD.	1.00
BKK - SNO	NOK AIRLINES CO.LTD.	0.57
	THAI AIR ASIA CO.LTD.	
BKK - USM	BANGKOK AIRWAYS	1.00
BKK - THS	BANGKOK AIRWAYS	1.00
BKK - URT	NOK AIRLINES CO.LTD.	0.24
	THAI AIR ASIA CO.LTD.	
	THAI LION MENTARI CO.LTD.	
	THAI SMILE AIRWAYS CO.LTD.	
	THAI VIET JET AIR JOINTSTOCK	
BKK - TST	NOK AIRLINES CO.LTD.	0.36
	THAI AIR ASIA CO.LTD.	
	THAI LION MENTARI CO.LTD.	
BKK - TDX	BANGKOK AIRWAYS	1.00
BKK - UBP	NOK AIRLINES CO.LTD.	0.21
	THAI AIR ASIA CO.LTD.	
	THAI LION MENTARI CO.LTD.	
	THAI SMILE AIRWAYS CO.LTD.	
	THAI VIET JET AIR JOINTSTOCK	
BKK - UTH	NOK AIRLINES CO.LTD.	0.20
	THAI AIR ASIA CO.LTD.	
	THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO.LTD.	
	THAI LION MENTARI CO.LTD.	
	THAI SMILE AIRWAYS CO.LTD.	
	THAI VIET JET AIR JOINTSTOCK	
UTP - CNX	THAI LION MENTARI CO.LTD.	1.00
UTP - HKT	BANGKOK AIRWAYS	1.00
UTP - USM	BANGKOK AIRWAYS	1.00
CNX - HDY	THAI AIR ASIA CO.LTD.	1.00
CNX - HHQ	THAI AIR ASIA CO.LTD.	1.00
CNX - KKC	THAI AIR ASIA CO.LTD.	1.00

เส้นทาง	สายการบิน	ดัชนี HHI
CNX - KBV	BANGKOK AIRWAYS	0.84
	THAI AIR ASIA CO.LTD.	
CNX - HKT	BANGKOK AIRWAYS	0.52
	THAI AIR ASIA CO.LTD.	
	THAI VIET JET AIR JOINTSTOCK	
CNX - USM	BANGKOK AIRWAYS	1.00
CNX - URT	THAI AIR ASIA CO.LTD.	1.00
CNX - UBP	NOK AIRLINES CO.LTD.	1.00
CNX - UTH	NOK AIRLINES CO.LTD.	1.00
HDY - KKC	THAI AIR ASIA CO.LTD.	1.00
HDY - HKT	BANGKOK AIRWAYS	1.00
HDY - USM	BANGKOK AIRWAYS	1.00
HDY - UTH	THAI LION MENTARI CO.LTD.	1.00
HKT - KKC	THAI AIR ASIA CO.LTD.	1.00
HKT - CEI	THAI VIET JET AIR JOINTSTOCK	1.00
HKT - USM	BANGKOK AIRWAYS	1.00
HKT - UTH	THAI AIR ASIA CO.LTD.	1.00
KBV - USM	BANGKOK AIRWAYS	1.00
LPT - HGN	BANGKOK AIRWAYS	1.00

ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ,กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมและวิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

รหัสสนามบินภายในประเทศ (IATA Airport Code)

IATA Code	ชื่อท่าอากาศยาน
BFV	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
BKK	ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
BTZ	ท่าอากาศยานเบตง
CEI	ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย
CJM	ท่าอากาศยานชุมพร
CNX	ท่าอากาศยานเชียงใหม่

IATA Code	ชื่อท่าอากาศยาน
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
NNT	ท่าอากาศยานน่านนคร
NST	ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช
PHS	ท่าอากาศยานพิษณุโลก
PRH	ท่าอากาศยานแพร่
PYY	ท่าอากาศยานปาย
ROI	ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
SNO	ท่าอากาศยานสกลนคร
URT	ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี
TDX	ท่าอากาศยานตราด

IATA Code	ชื่อท่าอากาศยาน
THS	ท่าอากาศยานสุโขทัย
TST	ท่าอากาศยานตรัง
UBP	ท่าอากาศยานอุบลราชธานี
UNN	ท่าอากาศยานระนอง
USM	ท่าอากาศยานสมุย
UTH	ท่าอากาศยานอุดรธานี
UTP	ท่าอากาศยานอุตะเภา ระยอง - พัทยา

ปริมาณเที่ยวบินแบบประจำมีกำหนดรายเส้นทางบินแยกรายท่าอากาศยานของประเทศไทยในปี 2566

1. ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
China	Shanghai	4837
	Guangzhou	3306
	Beijing	2074
	Shenzhen	1905
	Chengdu	1709
	Kunming	1625
	Xiamen	853
	Hangzhou	852
	Nanning	769
	Nanjing	597
	Xi'an	400
	Haikou	365
	Fujian	315
	Qingdao	286
	Changzhou	216
	Chongqing	206
	Ningbo	195
	Lijiang	138
Wenzhou	136	
Chaoshan	134	

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
China	Zhengzhou	120
	Taiyuan	74
	Lanzhou	66
	Nanchang	26
	Wuhan	25
	Tianjin	24
	Changzhutan	24
	Shijiazhuang	22
	Hefei	20
	Hohhot	12
	Sanya	1
	Hong Kong	14135
Macau	487	
Vietnam	Ho Chi Minh	8712
	Ha Noi	7469
	Da Nang	2499
	Kien Giang	436
	Lam Dong	96
India	Delhi	5873
	Mumbai	3398
	Kolkata	2962
	Bangalore	1771

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
India	Ahmedabad	730
	Chennai	730
	Hyderabad	730
	Gaya	301
	Siliguri	204
	Jaipur	135
	Bhubaneswar	121
	Pune	8
	Guwahati	5
Japan	Tokyo	10058
	Osaka	3399
	Fukuoka	1387
	Aichi	730
	Hokkaido	694
Singapore	Singapore	14647
South Korea	Seoul	11097
	Gimhae	2148
	Daegu	728
	Jeju	216
	Muan	160
Cambodia	Phnom Penh	9530
	Siem Reap	2319

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Taiwan	Taipei	9633
	Kaohsiung	1351
Malaysia	Kuala Lumpur	6432
	George Town	1288
Myanmar	Yangon	5990
	Mandalay	734
Philippines	Manila	4713
	Pampanga	369
	Cebu	226
United Arab Emirates	Dubai	3503
	Abu Dhabi	1219
	Sharjah	393
Australia	Melbourne	1917
	Sydney	1865
	Perth	4
	Geelong	2
Laos	Vientiane	2551
	Luang Prabang	1041
Qatar	Doha	3454
Germany	Frankfurt	1591
	Munich	1437
	Leipzig	201

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Germany	Cologne	101
Indonesia	Jakarta	2361
	Bali	729
	Surabaya	2
	Lombok	1
Bangladesh	Dhaka	2675
Russia	Irkutsk	953
	Moscow	711
	Krasnoyarsk	175
	Novosibirsk	174
	Vladivostok	147
	Khabarovsk	52
	Yekaterinburg	51
	Abakan	2
United Kingdom	England	2187
Oman	Muscat	2087
Turkey	Istanbul	1705
Switzerland	Zurich	1451
Pakistan	Lahore	522
	Karachi	506
	Islamabad	417
France	Paris	1182

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
France	Reunion	210
Saudi Arabia	Jeddah	938
	Riyadh	319
	Medina	4
Netherlands	Amsterdam	1153
Austria	Vienna	1140
Nepal	Kathmandu	1047
Finland	Helsinki	960
Sri Lanka	Colombo	924
Denmark	Copenhagen	785
Kuwait	Kuwait city	730
Sweden	Stockholm	729
Israel	Tel Aviv	727
Ethiopia	Addis Ababa	725
Bahrain	Al Muharraq	624
Kazakhstan	Almaty	492
Brunei Darussalam	Bandar Seri Begawan	416
Jordan	Amman	398
Bhutan	Paro	334
Maldives	Male	302
Iran	Tehran	216
Canada	Vancouver	132

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Mongolia	Ulaanbaatar	110
Uzbekistan	Tashkent	104
Egypt	Cairo	91
Kenya	Nairobi	75
Luxembourg	Luxembourg	49
Norway	Oslo	40
Turkmenistan	Ashgabat	8
Romania	Bucharest	1
Azerbaijan	Baku	1
Thailand	Phuket	18540
	Chiang Mai	15755
	Samui	14631
	Krabi	5736
	Khon Kaen	5081
	Hat Yai	5028
	Chiang Rai	4547
	Udon Thani	4444
	Ubon Ratchathani	2913
	Surat Thani	2095
	Lampang	1710
	Trat	1460
Sukhothai	1460	

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Narathiwat	725
	Nakhon Si Thammarat	462

2. ท่าอากาศยานดอนเมือง

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
China	Guangzhou	2561
	Shanghai	1586
	Shenzhen	1429
	Chongqing	1064
	Changzhutan	1043
	Wuhan	954
	Hangzhou	903
	Chengdu	861
	Nanjing	752
	Xi'an	592
	Kunming	556
	Zhengzhou	425
	Ningbo	399
	Chaoshan	350
	Nanning	309
	Nanchang	294
Jinan	220	
Xiamen	208	

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
China	Tianjin	186
	Yichang	154
	Hefei	132
	Guiyang	118
	Changzhou	84
	Lanzhou	48
	Fujian	38
	Dalian	10
	Macau	1727
	Hong Kong	1701
Malaysia	Kuala Lumpur	8814
	George Town	1572
	Johore Bahru	1142
	Kota Kinabalu	48
Indonesia	Jakarta	3833
	Bali	2774
	Medan	802
Vietnam	Ho Chi Minh	2354
	Da Nang	2250
	Ha Noi	1554
	Khanh Hoa	392
India	Bangalore	943

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
India	Kolkata	730
	Chennai	724
	Mumbai	660
	Kochi	621
	Jaipur	437
	Lucknow	316
	Hyderabad	246
	Gaya	126
	Ahmedabad	72
	Guwahati	27
Singapore	Singapore	4671
Cambodia	Siem Reap	1755
	Phnom Penh	1555
Taiwan	Taipei	2245
Myanmar	Yangon	1583
	Mandalay	641
Laos	Vientiane	1266
	Luang Prabang	840
Philippines	Manila	923
South Korea	Cheongju	428
	Seoul	372
Japan	Fukuoka	728

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Maldives	Male	709
Bangladesh	Dhaka	423
Nepal	Kathmandu	283
Sri Lanka	Colombo	227
Spain	Malaga	1
Thailand	Chiang Mai	16046
	Phuket	14331
	Hat Yai	10865
	Chiang Rai	7443
	Udon Thani	6835
	Nakhon Si Thammarat	6758
	Surat Thani	5949
	Ubon	5292
	Krabi	4917
	Khon Kaen	4296
	Trang	3682
	Phitsanulok	2970
	Nan	2511
	Sakon Nakhon	2390
	Nakhon Phanom	2241
Roi Et	2168	
Buriram	1936	

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Loei	1312
	Mae Sot	1089
	Ranong	936
	Chumphon	828
	Narathiwat	734
	Samui	383
	Lampang	181
	Mae Hong Son	174
	Phrae	98

3. ท่าอากาศยานภูเก็ต

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
China	Shanghai	2932
	Chengdu	1348
	Guangzhou	849
	Beijing	613
	Nanjing	553
	Xi'an	338
	Kunming	306
	Chongqing	296
	Hangzhou	236
	Shenzhen	144
	Taiyuan	70

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
China	Guiyang	66
	Zhengzhou	19
	Hong Kong	2553
Singapore	Singapore	6545
Malaysia	Kuala Lumpur	5420
	George Town	798
	Langkawi	4
India	Delhi	960
	Mumbai	942
	Bangalore	238
	Kolkata	102
	Jaipur	2
	Chennai	1
United Arab Emirates	Dubai	1457
	Abu Dhabi	751
	Sharjah	18
Qatar	Doha	1793
Russia	Moscow	1088
	Novosibirsk	170
	Krasnoyarsk	158
	Vladivostok	119
	Khabarovsk	98

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Russia	Yekaterinburg	36
	Saint Petersburg	36
	Irkutsk	4
South Korea	Seoul	1239
Oman	Muscat	1173
Vietnam	Ho Chi Minh	730
	Ha Noi	219
Australia	Melbourne	328
	Sydney	298
Kazakhstan	Almaty	562
Turkey	Istanbul	364
Israel	Tel Aviv	193
Myanmar	Yangon	146
Finland	Helsinki	116
Switzerland	Zurich	110
Taiwan	Taipei	100
Iran	Tehran	68
Mongolia	Ulaanbaatar	46
Uzbekistan	Tashkent	18
Czechia	Brno	3
Greece	Athens	2
Sweden	Stockholm	2

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Italy	Milan	1
Thailand	Bangkok Suvarnabhumi	18,680
	Bangkok Don Mueang	14,378
	Samui	3,916
	Chiang Mai	2,965
	Hat Yai	731
	U-Tapao	727
	Udon Thani	713
	Khon Kaen	404
	Chiang Rai	110

4. ท่าอากาศยานเชียงใหม่

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
China	Shanghai	1191
	Beijing	480
	Kunming	448
	Guangzhou	352
	Jinghong	218
	Hangzhou	203
	Chengdu	182
	Changzhutan	66
South Korea	Seoul	1868
	Gimhae	248

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
	Jeju	2
Taiwan	Taipei	1766
Vietnam	Ha Noi	658
	Ho Chi Minh	580
	Da Nang	458
Hong Kong	Hong Kong	1250
Macau	Macau	104
Singapore	Singapore	1189
Malaysia	Kuala Lumpur	1058
Japan	Osaka	350
Laos	Luang Prabang	330
Myanmar	Yangon	288
	Mandalay	10
Thailand	Bangkok Don Mueang	16,082
	Bangkok Suvarnabhumi	15,831
	Phuket	2,971
	Krabi	1,429
	Khon Kaen	1,062
	Hat Yai	943
	Samui	730
	Surat Thani	712
	Udon Thani	432
	Hua Hin	390
	U-Tapao	312

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Ubon Ratchathani	244

5. ท่าอากาศยานขนาดใหญ่

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Singapore	Singapore	730
Malaysia	Kuala Lumpur	718
Saudi Arabia	Medina	5
Thailand	Bangkok Don Mueang	10,863
	Bangkok Suvarnabhumi	5,029
	Chiang Mai	944
	Phuket	728
	Udon Thani	312
	Khon Kaen	102
	Samui	26

6. ท่าอากาศยานกระบี่

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Malaysia	Kuala Lumpur	1,604
United Arab Emirates	Dubai	785
Singapore	Singapore	730
China	Chengdu	6
Pakistan	Karachi	1
Thailand	Bangkok Suvarnabhumi	5,739

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don	4,918
	Mueang	
	Chiang Mai	1,439
	Samui	732

7. ท่าอากาศยานสมุย

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Singapore	Singapore	1,458
Hong Kong	Chek Lap Kok	232
China	Chengdu	4
Thailand	Bangkok Suvarnabhumi	15,732
	Phuket	4,321
	Chiang Mai	743
	U-Tapao	730
	Krabi	730
	Bangkok Don Mueang	386
	Hat Yai	26

8. ท่าอากาศยานอุ้งตะเภา ระยอง - พัทยา

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
United Arab Emirates	Dubai	613
Pakistan	Karachi	1
Russia	Novosibirsk	1
Thailand	Samui	732
	Phuket	728

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Chiang Mai	314

9. ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang	1,942

10. ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang	7,445
	Bangkok Suvarnabhumi	4,538
	Phuket	110

11. ท่าอากาศยานเลย

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

12. ท่าอากาศยานแพร่

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang	98

13. ท่าอากาศยานชุมพร

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang	826

14. ท่าอากาศยานหัวหิน

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Chiang Mai	390

15. ท่าอากาศยานขอนแก่น

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Suvarnabhumi	5,091
	Bangkok Don Mueang	4,302
	Chiang Mai	1,062
	Phuket	404
	Hat Yai	102

16. ท่าอากาศยานลำปาง

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Suvarnabhumi	1,712
	Bangkok Don Mueang	181
	Mae Hong Son Airport	166

17. ท่าอากาศยานเลย

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

18. ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang	172
	Bangkok Suvarnabhumi	164
	Lampang	164

19. ท่าอากาศยานแม่สอด

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang	1,090

20. ท่าอากาศยานนครพนม

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang	2,242

21. ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang	6,816
	Bangkok Suvarnabhumi	462

22. ท่าอากาศยานน่านนคร

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang	2,386

23. ท่าอากาศยานนราธิวาส

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang	738
	Bangkok Suvarnabhumi	726

24. ท่าอากาศยานพิษณุโลก

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang	2,976

25. ท่าอากาศยานแพร์

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang	98

26. ท่าอากาศยานระนอง

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang	935

27. ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang	2,166

28. ท่าอากาศยานสกลนคร

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang	2,262

29. ท่าอากาศยานสุโขทัย

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok	1,467
	Suvarnabhumi	

30. ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang	5,982
	Bangkok	2,128
	Suvarnabhumi	
	Chiang Mai	712

31. ท่าอากาศยานต้ง

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang	3,682

32. ท่าอากาศยานตราด

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Suvarnabhumi	1,460

33. ท่าอากาศยานอุบลราชธานี

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang	5,294
	Bangkok Suvarnabhumi	2,920
	Chiang Mai	244

34. ท่าอากาศยานอุดรธานี

Country	Airport	Frequency (Flight per year)
Thailand	Bangkok Don Mueang	6,840
	Bangkok Suvarnabhumi	4,472
	Phuket	714
	Chiang Mai	432
	Hat Yai	312

รายชื่อผู้ถือใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน (Air Operator License – AOL)

ลำดับ	ชื่อผู้ได้รับใบอนุญาตฯ	ใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน (CAOL)					
		สถานะการประกอบกิจการ ปี 65			สถานะการประกอบกิจการ ปี 66		หมายเหตุ
		ประกอบ กิจการ	ไม่ประกอบ กิจการ		ประกอบ กิจการ	ไม่ประกอบ กิจการ	
กลุ่มที่ 1 แบบประจำมีกำหนด 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)	✓			✓		ใบอนุญาตฯ สิ้นอายุ
4	บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด (เลขที่ 4/2562 ตั้งแต่ 6 พ.ย. 61 – 5 พ.ย. 71)	✓			✓		
5	บริษัท ไทยไลอ้อน เมนทารี จำกัด (เลขที่ 20/2566 ตั้งแต่ 27 ก.ย. 66 – 26 ก.ย. 71)	✓			✓		
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 14/2566 ตั้งแต่ 2 ธ.ค. 66 – 1 ธ.ค. 71)	✓			✓		
8	บริษัท ไทย เอ็กซ์เพรส แอร์ จำกัด (ขนส่งสินค้า) (เลขที่ 15/2562 ตั้งแต่ 21 พ.ค. 62 – 20 พ.ค. 67)		✓			✓	รวค. ไม่อนุญาตให้บริษัทฯ ได้รับการ ยกเว้นการเริ่มทำการบินจริง
9	บริษัท พี 80 แอร์ จำกัด (เลขที่ 18/2566 ตั้งแต่ 31 ส.ค. 66 - 30 ส.ค. 71)		✓		✓ (รายใหม่)		อยู่ระหว่างยื่นขอใบรับรองผู้ดำเนินการ เดินอากาศ
10	บริษัท เค-ไมล์ แอร์ จำกัด (เลขที่ 5/2564 ตั้งแต่ 24 มิ.ย. 63 – 23 มิ.ย. 68)	✓			✓		

ลำดับ	ชื่อผู้ได้รับใบอนุญาตฯ	ใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน (CAOL)					
		สถานะการประกอบกิจการ ปี 65		สถานะการประกอบกิจการ ปี 66		หมายเหตุ	
		ประกอบ กิจการ	ไม่ประกอบ กิจการ	ประกอบ กิจการ	ไม่ประกอบ กิจการ		
11	บริษัท ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ จำกัด (เลขที่ 6/2562 ตั้งแต่ 8 ต.ค. 61 – 7 ต.ค. 66)	✓		✓		อยู่ระหว่างการต่ออายุใบอนุญาตฯ	
12	บริษัท เอเชีย แอทแลนติก แอร์ไลน์ส จำกัด (เลขที่ 16/2566 ตั้งแต่ 29 ส.ค. 66 - 28 ส.ค. 71)		✓	✓ (รายใหม่)		อยู่ระหว่างยื่นขอใบรับรองผู้ดำเนินการ เดินอากาศ	
13	บริษัท ไทย อีสตาร์เจ็ท จำกัด (เลขที่ 9/2561 ตั้งแต่ 2 พ.ย. 61 – 1 พ.ย. 66)		✓		✓		
14	บริษัท แอร์ อินเตอร์ ทรานสปอร์ต จำกัด (เลขที่ 1/2565 ตั้งแต่ 20 ก.ย. 65 - 19 ก.ย. 70)	✓ (รายใหม่)		✓			
15	บริษัท ทาร์ ซี แอร์ไลน์ส จำกัด (เลขที่ 6/2566 ตั้งแต่ 18 ก.ค. 66 - 17 ก.ค. 71)		✓	✓ (รายใหม่)		อยู่ระหว่างยื่นขอใบรับรองผู้ดำเนินการ เดินอากาศ	
16	บริษัท อาร์พีเอส ซิสเต็ม จำกัด (เลขที่ 8/2561 ตั้งแต่ 19 ก.ค. 61 – 10 ม.ค. 66)		✓		✓	ขออนุญาตพักการประกอบกิจการ 1 ปี	
17	บริษัท เอ็ม-แลนดาร์ช จำกัด (เลขที่ 10/2566 ตั้งแต่ 27 ก.ค. 66 - 26 ก.ค. 71)		✓	✓ (รายใหม่)		อยู่ระหว่างยื่นขอใบรับรองผู้ดำเนินการ เดินอากาศ	
กลุ่มที่ 2 แบบไม่ประจำ							
18	บริษัท สยามแลนด์ ฟลายอิง จำกัด (เลขที่ 6/2564 ตั้งแต่ 12 พ.ค. 63 – 11 พ.ค. 68)	✓		✓			
19	บริษัท เอซี เอวิเอชัน จำกัด (เลขที่ 2/2565 ตั้งแต่ 21 ธ.ค. 63 - 20 ธ.ค. 68)	✓		✓			
20	บริษัท แอ็ดวานซ์ เอวิเอชัน เจ็ท จำกัด (เลขที่ 25/2566 ตั้งแต่ 26 ส.ค. 64 – 25 ส.ค. 69)	✓		✓			
21	บริษัท เอเชียน แอร์โรสเปซเซอร์วิส จำกัด (เลขที่ 2/2566 ตั้งแต่ 16 ต.ค. 64 – 15 ต.ค. 69)	✓		✓			

ลำดับ	ชื่อผู้ได้รับใบอนุญาตฯ	ใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน (CAOL)				หมายเหตุ
		สถานะการประกอบกิจการ ปี 65		สถานะการประกอบกิจการ ปี 66		
		ประกอบ กิจการ	ไม่ประกอบ กิจการ	ประกอบ กิจการ	ไม่ประกอบ กิจการ	
22	บริษัท เอ็มเจ็ท จำกัด (เลขที่ 7/2566 ตั้งแต่ 6 พ.ย. 64 – 5 พ.ย. 69)	✓		✓		อยู่ระหว่างต่ออายุใบอนุญาตฯ
23	บริษัท วีไอพี เจ็ทส์ จำกัด (เลขที่ 21/2566 ตั้งแต่ 9 ส.ค. 66 - 8 ส.ค. 71)	✓		✓		
24	บริษัท เอช เอส เอวิเอชั่น จำกัด (เลขที่ 10/2562 ตั้งแต่ 25 มี.ค. 62 – 24 มี.ค. 67)	✓		✓		บริษัทฯ ยื่นคำขอต่ออายุใบอนุญาตฯ แล้ว
25	บริษัท ไทย ฟลายอิง เซอร์วิส จำกัด (เลขที่ 19/2562 ตั้งแต่ 11 ก.ค. 62 – 10 ก.ค. 67)	✓		✓		
26	บริษัท ไทย ซัมเมอร์ แอร์เวย์ จำกัด (เลขที่ 16/2562 ตั้งแต่ 21 พ.ค. 62 – 20 พ.ค. 67)		✓		✓	บริษัทฯ ได้รับอนุญาตให้ขยาย ระยะเวลาเริ่มทำการบินจริง
27	บริษัท ทีเอสเอสพี แพล็ตฟอรม์ จำกัด (เลขที่ 5/2563 ตั้งแต่ 14 ธ.ค. 63 – 13 ธ.ค. 66)		✓		✓	รวค. ไม่อนุญาตให้บริษัทฯ ได้รับการ ยกเว้นการเริ่มทำการบินจริง
28	บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น แอนด์ เทคโนโลยี จำกัด (เลขที่ 1/2566 ตั้งแต่ 21 เม.ย. 66 – 20 เม.ย. 71)		✓	✓		บริษัทฯ เพิ่งได้รับใบอนุญาตแบบไม่ ประจำเมื่อปี 66
29	บริษัท สยาม ซีเพลน จำกัด (เลขที่ 4/2566 ตั้งแต่ 3 พ.ค. 2566 – 2 พ.ค. 2571)		✓	✓ (รายใหม่)		อยู่ระหว่างยื่นขอใบรับรองผู้ดำเนินการ เดินอากาศ
30	บริษัท กรุงเทพเฮลิคอปเตอร์เซอร์วิสเชส จำกัด (เลขที่ 11/2566 ตั้งแต่ 23 ส.ค. 66 – 22 ส.ค. 71)		✓	✓ (รายใหม่)		อยู่ระหว่างยื่นขอใบรับรองผู้ดำเนินการ เดินอากาศ
31	บริษัท ไทยเอเวชั่น เซอร์วิส จำกัด (เลขที่ 12/2566 ตั้งแต่ 16 พ.ย. 65 – 15 พ.ย. 70)	✓		✓		
32	บริษัท แอ็ดวานซ์ เอวิเอชั่น จำกัด (เลขที่ 17/2566 ตั้งแต่ 2 ต.ค. 65 – 1 ต.ค. 70)	✓		✓		

ลำดับ	ชื่อผู้ได้รับใบอนุญาตฯ	ใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน (CAOL)					
		สถานะการประกอบกิจการ ปี 65		สถานะการประกอบกิจการ ปี 66		หมายเหตุ	
		ประกอบ กิจการ	ไม่ประกอบ กิจการ	ประกอบ กิจการ	ไม่ประกอบ กิจการ		
33	บริษัท พี 80 แอร์ จำกัด (เลขที่ 19/2566 ตั้งแต่วันที่ 31 ส.ค. 66 - 30 ส.ค. 71)		✓	✓ (รายใหม่)		อยู่ระหว่างยื่นขอใบรับรองผู้ดำเนินการ เดินอากาศ	
34	บริษัท ยูไนเต็ด ออฟซอร์ เอวิเอชัน จำกัด (เลขที่ 7/2561 ตั้งแต่วันที่ 5 เม.ย. 61 - 4 เม.ย. 66)	✓		✓		อยู่ระหว่างการต่ออายุใบอนุญาตฯ	
35	บริษัท เอสเอฟเอส เอวิเอชัน จำกัด (เลขที่ 22/2566 ตั้งแต่วันที่ 24 พ.ค. 66 - 23 พ.ค. 71)	✓		✓			
36	บริษัท วินเซอ ฟลายอิง จำกัด (เลขที่ 7/2563 ตั้งแต่วันที่ 17 ธ.ค. 63 - 16 ธ.ค. 66)		✓		✓	อยู่ระหว่าง รวค. พิจารณาไม่อนุญาตให้ บริษัทฯ ได้รับการยกเว้นการเริ่ม ประกอบกิจการ	
37	บริษัท อวานติ แอร์ ชาร์เตอร์ จำกัด (เลขที่ 8/2566 ตั้งแต่วันที่ 27 ก.ค. 66 - 26 ก.ค. 71)		✓	✓		บริษัทฯ เพิ่งได้รับใบอนุญาตแบบไม่ ประจำเมื่อปี 66	
38	บริษัท แพทย์แอร์เวย์ จำกัด (เลขที่ 13/2566 ตั้งแต่วันที่ 28 ส.ค. 66 - 27 ส.ค. 71)		✓	✓ (รายใหม่)		บริษัทฯ เพิ่งได้รับใบอนุญาตแบบไม่ ประจำเมื่อปี 66	
39	บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (เลขที่ 3/2565 ตั้งแต่วันที่ 11 มิ.ย. 65 - 10 มิ.ย. 68)	✓		✓			
กลุ่มที่ 3 แบบการทำงานทางอากาศ (พาณิชย์อื่น)							
40	บริษัท โซลาร์ เฮลิคค็อก เอวิเอชัน เซอร์วิส จำกัด (เลขที่ 4/2564 ตั้งแต่วันที่ 23 ม.ค. 64 - 22 ม.ค. 67)		✓		✓	บริษัทฯ ยื่นคำขอต่ออายุไม่ทันภายใน	
41	บริษัท ไทย สกาย แอ็ดแวนเจอร์ จำกัด (เลขที่ 15/2566 ตั้งแต่วันที่ 16 มิ.ย. 66 - 15 มิ.ย. 69)	✓		✓			
42	บริษัท แอ็ก โกลบอล จำกัด (เลขที่ 23/2566 ตั้งแต่วันที่ 21 พ.ค. 65 - 20 พ.ค. 68)	✓		✓		อยู่ระหว่างต่ออายุใบอนุญาตฯ	

ลำดับ	ชื่อผู้ได้รับใบอนุญาตฯ	ใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน (CAOL)				หมายเหตุ
		สถานะการประกอบกิจการ ปี 65		สถานะการประกอบกิจการ ปี 66		
		ประกอบ กิจการ	ไม่ประกอบ กิจการ	ประกอบ กิจการ	ไม่ประกอบ กิจการ	
43	บริษัท สยามยามาฮ่ามอเตอร์โรบोटิกส์ จำกัด (เลขที่ 1/2563 ตั้งแต่ 22 ก.ค. 63 – 21 ก.ค. 66)	✓		✓		อยู่ระหว่างการต่ออายุใบอนุญาตฯ
44	บริษัท อวานติ แอร์ ชาร์เตอร์ จำกัด (เลขที่ 9/2566 ตั้งแต่ 27 ก.ค. 66 – 26 ก.ค. 69)	✓		✓		
45	บริษัท ดรอปโซน (ไทยแลนด์) จำกัด (เลขที่ 3/2563 ตั้งแต่ 7 ธ.ค. 63 – 6 ธ.ค. 66)	✓		✓		บริษัทฯ ยื่นคำขอต่ออายุใบอนุญาตฯ แล้ว
46	บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น แอนด์ เทคโนโลยี จำกัด (เลขที่ 5/2563 ตั้งแต่ 14 ธ.ค. 63 – 13 ธ.ค. 66)	✓		✓		
47	บริษัท สกาย เอกซ์ทรีม จำกัด (เลขที่ 3/2564 ตั้งแต่ 2 ก.ค. 64 – 1 ก.ค. 67)	✓		✓		
48	บริษัท เอเชียแอร์โรสเปซเซอร์วิส จำกัด (เลขที่ 3/2566 ตั้งแต่ 16 ต.ค. 64 – 15 ต.ค. 67)	✓		✓		
49	บริษัท ฟลายอิง มีเดีย จำกัด (เลขที่ 1/2559 ตั้งแต่ 10 ม.ค. 59 – 6 ม.ค. 64)	✓		✓		อยู่ระหว่างการต่ออายุใบอนุญาตฯ

ที่มา : ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย