



2024

# STATE OF THAI AVIATION INDUSTRY

รายงานสภาวะอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย  
ประจำปี 2567

Prepared by : Aviation Economics Division



# บทสรุปผู้บริหาร

## ภาพรวมอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย

ในปี 2567 ประเทศไทยมีการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ รวมทั้งสิ้น 140.55 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 15.12 คิดเป็นการฟื้นตัวจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 ร้อยละ 85.14 จากความร่วมมือของทุกภาคส่วนและนโยบายการกระตุ้นเศรษฐกิจและสนับสนุนการท่องเที่ยวจากภาครัฐที่ช่วยส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยว

## เป้าหมายการพัฒนาด้านการขนส่งทางอากาศ ผ่านการดำเนินงาน 3 ระยะ



### ระยะเร่งด่วน

- เร่งการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการให้บริการอัตโนมัติ
- ปรับปรุงอาคารสถานที่ของท่าอากาศยาน
- เตรียมความพร้อมรับการตรวจประเมินจากสำนักงานบริหารองค์การการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration: FAA) เพื่อให้ไทยกลับเข้าสู่ Category 1 (CAT1) และเตรียมความพร้อมในการเข้าตรวจจาก ICAO



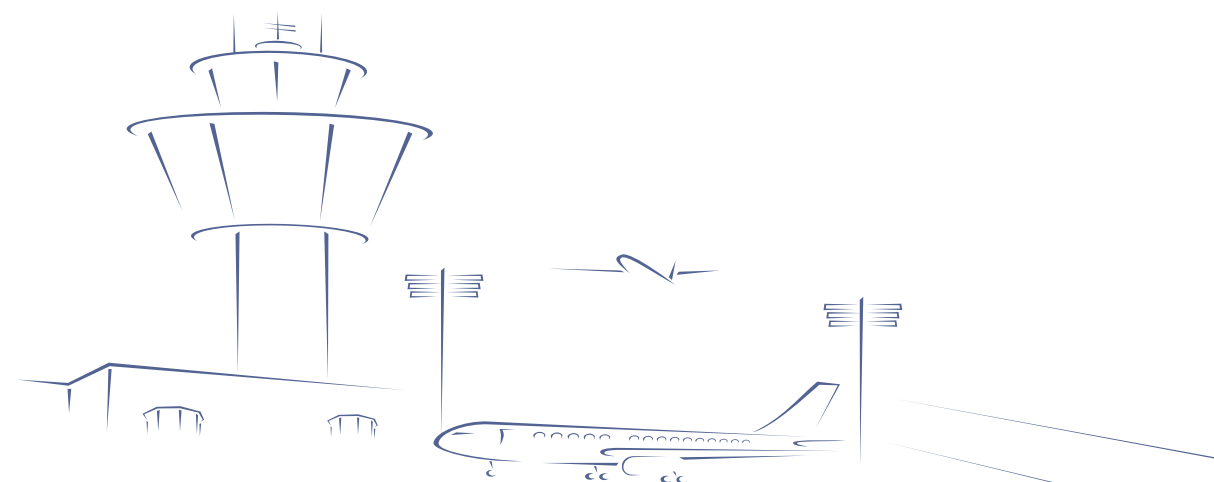
### ระยะกลาง

- เร่งรัดการดำเนินการก่อสร้างส่วนต่อขยายของท่าอากาศยาน ภายใต้สังกัด ทอท.
- ส่งเสริมให้เกิดเส้นทางบินเชื่อมต่อเมืองนำเที่ยว



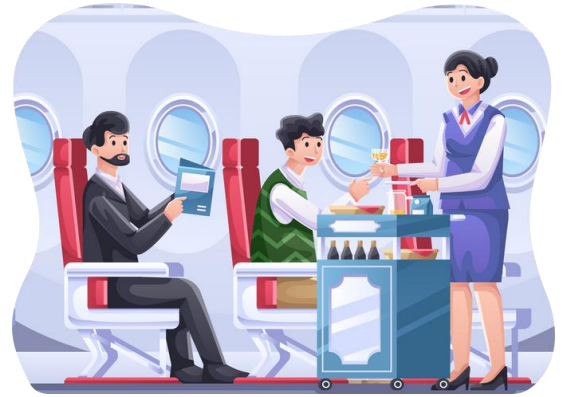
### ระยะยาว

- การก่อสร้างโครงการอาคารผู้โดยสารด้านใต้ (South Terminal) ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เริ่มดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยานล้านนา และท่าอากาศยานอันดามัน
- ส่งเสริมแนวทางการส่งเสริมอุตสาหกรรมการบินโดยเฉพาะอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO)



## สถานการณ์ผู้โดยสาร

ในปี 2567 มีจำนวนผู้โดยสารทั้งสิ้น 140.55 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 15.12 แบ่งออกเป็นจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศ 62.85 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 2.44 จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศ 77.70 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 27.93 ซึ่งเป็นผลจากการดำเนินนโยบายด้านเศรษฐกิจเพื่อกระตุ้นการท่องเที่ยวและผลต่อเนื่องจากมาตรการยกเว้นการตรวจลงตราระหว่างประเทศไทย - จีน ทั้งนี้ในปี 2567 มีการฟื้นตัวอยู่ที่ร้อยละ 85.14 จากช่วงก่อนการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19



85.14%

## สถานการณ์เที่ยวบิน

ปริมาณเที่ยวบินมีทิศทางสอดคล้องกับจำนวนผู้โดยสาร โดยในปี 2567 มีปริมาณเที่ยวบินทั้งสิ้น 886,431 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 11.90 แบ่งออกเป็นปริมาณเที่ยวบินภายในประเทศจำนวน 441,736 เที่ยวบิน ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.98 ในขณะที่ปริมาณเที่ยวบินระหว่างประเทศมีจำนวน 444,695 เที่ยวบิน คิดเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 25.38 ส่งผลให้ปริมาณเที่ยวบินในภาพรวมฟื้นตัวร้อยละ 83.01 เมื่อเทียบกับปี 2562



83.01%

## สถานการณ์การขนส่งสินค้าทางอากาศ

ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศในปี 2567 มีอัตราการเติบโตเข้าสู่สถานการณ์ปกติ โดยในปี 2567 ประเทศไทยมีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศในภาพรวมสูงถึง 1,515,243.63 ตัน หรือเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 21.89 หรือฟื้นตัวเท่ากับร้อยละ 101.63 เมื่อเทียบกับปี 2562

101.63%



# ปัจจัยที่มีผลต่อ

## อุตสาหกรรมการบินของไทยปี 2568

### สถานการณ์ภาพรวมของอุตสาหกรรม

ภาพรวมอุตสาหกรรมการบินทั่วโลกส่วนใหญ่มีการฟื้นตัวกลับเข้าสู่ระดับก่อนเกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด - 19 เรียบร้อยแล้ว จากปัจจัยและสถานการณ์ต่าง ๆ ที่ช่วยขับเคลื่อนการฟื้นตัวการเติบโต โดยเฉพาะการกลับมาให้บริการเต็มรูปแบบของสายการบินต่าง ๆ ทั่วโลก ด้วยการเพิ่มความถี่ของเที่ยวบิน การขยายเส้นทางบินไปยังจุดหมายปลายทางใหม่ และการขยายจำนวนอากาศยานเพื่อตอบสนองความต้องการเดินทางที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้ภาคการท่องเที่ยวทั่วโลกฟื้นตัวอย่างรวดเร็วและสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจในระดับสูง

### ปัจจัยสนับสนุนและปัจจัยเสี่ยง



#### ปัจจัยสนับสนุน

- การเพิ่มความถี่และขยายเส้นทางการบิน
- การเข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบการใหม่
- การเปิดใช้ทางวิ่งที่ 3 ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- ความสามารถในการจัดหาอากาศยานเข้าสู่ฝูงบินในระยะสั้น
- นโยบายและมาตรการการสนับสนุนการท่องเที่ยวของประเทศไทย
- มาตรการการสนับสนุนการท่องเที่ยวของต่างประเทศ เช่น การยกเว้นการตรวจลงตราและการยกเว้นค่าธรรมเนียมการตรวจลงตรา



#### ปัจจัยเสี่ยง

- สถานการณ์ทางเศรษฐกิจโลกและไทย
- ความผันผวนของตลาดพลังงาน
- เสถียรภาพระบบการเงิน
- สถานการณ์ด้านภูมิรัฐศาสตร์



# ขนาดกิจกรรม ในอุตสาหกรรมการบิน ปี 2567 เทียบกับ ปี 2562

▲ 1

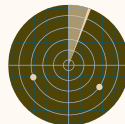


(ข้อมูลสะสม)

**39**

สนามบิน

▲ 1



(ข้อมูลสะสม)

**6**

ใบรับรองผู้ให้บริการ  
 การเดินอากาศ

▼ 2



(ข้อมูลสะสม)

**41**

ใบอนุญาตประกอบกิจการ  
 การบินพลเรือน

=



(ข้อมูลสะสม)

**26**

ใบรับรองดำเนินการ  
 การเดินอากาศ

▼ 43



(ข้อมูลสะสม)

**508**

อากาศยานจดทะเบียน  
 (HS)

▲ 10



(ข้อมูลสะสม)

**74**

อากาศยานเบาพิเศษ (U)

▲ 23,244



(จำนวนการขึ้นทะเบียน ณ ปี 2567)

**27,822**

อากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน

▼ 22



(ข้อมูลสะสม)

**232**

หน่วยซ่อมบำรุง  
 อากาศยาน

=



(ข้อมูลสะสม)

**3**

ศูนย์เวชศาสตร์  
 การบินพลเรือน

▲ 2



(ข้อมูลสะสม)

**6**

สถานที่ตรวจเวชศาสตร์  
 การบินพลเรือน

▲ 15



(ข้อมูลสะสม)

**32**

สถาบันฝึกอบรม

▲ 1



(ข้อมูลสะสม)

**5**

ศูนย์ทดสอบภาษา  
 ผู้ประจำหน้าที่

▲ 5,841



(จำนวนการออกใบอนุญาต ณ ปี 2567)

**472**

ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่  
 ด้านการบิน

▲ 138



(ข้อมูลสะสม)

**13,089**

ใบรับรองพนักงาน  
 ตรวจค้น



(ข้อมูลสะสม)

**227**

ใบรับรองครูผู้สอน  
 ด้านความปลอดภัย



# สารบัญ

<b>1</b>	<b>สถานการณ์การประกอบกิจการในอุตสาหกรรมการบินของไทย</b> _____	<b>1</b>
1.1	ผู้ดำเนินงานสนามบิน _____	2
1.2	บริการการเดินทางอากาศ _____	4
1.3	ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน _____	7
1.4	ผู้ดำเนินการเดินอากาศ _____	8
1.5	อากาศยานที่จดทะเบียนในประเทศไทย _____	9
1.6	อากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน _____	11
1.7	หน่วยซ่อมบำรุงอากาศยาน _____	12
1.8	ผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน _____	13
1.9	สถาบันฝึกอบรมและศูนย์ทดสอบภาษาผู้ประจำหน้าที่ _____	14
1.10	โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลด้านเวชศาสตร์การบิน _____	15
1.11	ผู้ประจำหน้าที่ด้านการบิน _____	16
1.12	มาตรฐานการรักษาความปลอดภัย _____	17
<b>2</b>	<b>สถานการณ์การขนส่งทางอากาศของไทย</b> _____	<b>20</b>
2.1	สถิติขนส่งทางอากาศ _____	21
2.2	ส่วนแบ่งทางการตลาดของสายการบิน _____	25
2.3	สถานการณ์การแข่งขันราคาค่าโดยสารเส้นทางบินภายในประเทศ _____	30
<b>3</b>	<b>ปัจจัยและสถานการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อการบินของอุตสาหกรรมการบิน</b> _____	<b>34</b>
3.1	สถานการณ์เศรษฐกิจโลก _____	35
3.2	สถานการณ์เศรษฐกิจของประเทศไทย _____	38
3.3	ภาพรวมอุตสาหกรรมการบินโลก _____	40
3.4	สถานการณ์การท่องเที่ยว _____	42
3.5	นโยบายของรัฐบาลและแนวทางการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมการบิน _____	47
3.6	การคาดการณ์แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินปี 2568 _____	49
<b>4</b>	<b>ภาคผนวก</b> _____	<b>59</b>



# บทที่ 1

## สถานการณ์การประกอบ กิจการในอุตสาหกรรม การบินของไทย

- ผู้ดำเนินงานสนามบิน
- บริการการเดินทางอากาศ
- ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน
- ผู้ดำเนินการเดินทางอากาศ
- อากาศยานที่จดทะเบียนในประเทศไทย
- อากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน
- หน่วยซ่อมบำรุงอากาศยาน
- ผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน
- สถาบันฝึกอบรมและศูนย์ทดสอบภาษาผู้ประจำหน้าที่
- โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลด้านเวชศาสตร์การบิน
- ผู้ประจำหน้าที่ด้านการบิน
- มาตรฐานการรักษาความปลอดภัย



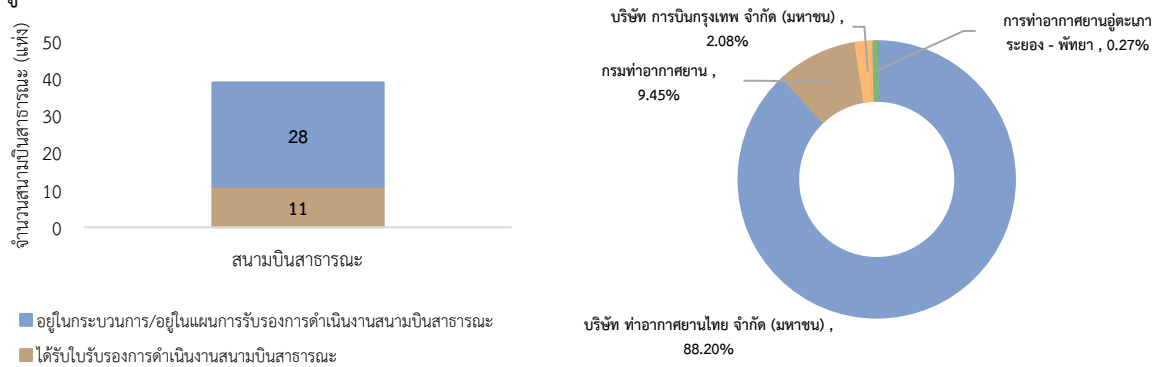
## บทที่ 1

### สถานการณ์การประกอบกิจการในอุตสาหกรรมการบินของไทย

#### 1.1 ผู้ดำเนินงานสนามบิน

##### 1.1.1 สนามบินสาธารณะ

**ภาพที่ 1** สถิติการออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ (สะสม) และสัดส่วนการให้บริการแก่ผู้โดยสารปี 2567



ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน กพท.

ในปี 2567 มีสนามบินที่ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ (สะสม) จำนวนทั้งสิ้น 11 แห่ง จากทั้งหมด 39 แห่ง โดยสนามบินแห่งอื่น ๆ ยังคงอยู่ระหว่างกระบวนการ/อยู่ในแผนการรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และสามารถจำแนกสนามบินตามสังกัดได้ ดังนี้

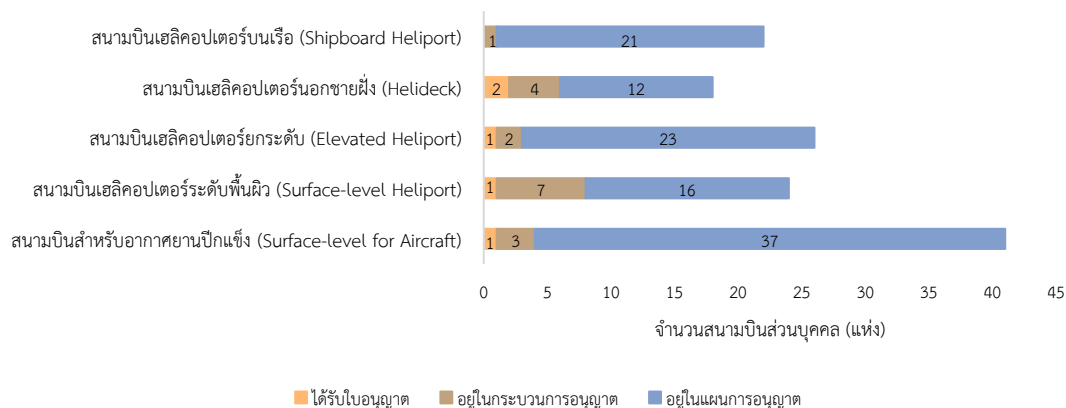
- 1) สนามบินในสังกัดกรมท่าอากาศยาน (ทย.) ได้รับใบรับรองฯ จำนวน 3 แห่ง จากทั้งหมด 29 แห่ง โดยสนามบินที่ได้ใบรับรองเรียบร้อยแล้ว ได้แก่ สนามบินเบตง สนามบินบุรีรัมย์ และสนามบินสุราษฎร์ธานี
- 2) สนามบินในสังกัดบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ได้รับใบรับรองฯ ครบทั้ง 6 แห่ง ได้แก่ สนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินเชียงใหม่ สนามบินดอนเมือง สนามบินแม่ฟ้าหลวง เชียงราย สนามบินภูเก็ต และสนามบินหาดใหญ่
- 3) สนามบินในสังกัดบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้รับใบรับรองฯ จำนวน 1 แห่ง จากทั้งหมด 3 แห่ง โดยสนามบินที่ได้ใบรับรองเรียบร้อยแล้ว ได้แก่ สนามบินสมุย
- 4) สนามบินในสังกัดกองทัพเรือ ได้รับใบรับรองฯ เรียบร้อยแล้ว ได้แก่ สนามบินอยู่ตะเภา ระยอง - พัทยา

จากสถิติการให้บริการแก่ผู้โดยสารในปี 2567 พบว่า สนามบินในสังกัดของ ทอท. มีสัดส่วนการให้บริการผู้โดยสารมากที่สุดถึงร้อยละ 88.20 ซึ่งถึงแม้ว่าจะมีสนามบินในสังกัดเพียง 6 แห่ง เนื่องจากสนามบินในสังกัดของ ทอท. ส่วนมากมีลักษณะเป็นสนามบินศูนย์กลางหลัก (Primary Hub Airports) เป็นจุดเชื่อมต่อเครือข่ายทางอากาศ ทั้งการเดินทางภายในประเทศและระหว่างประเทศ และถึงแม้ว่า ทย. จะมีสนามบินในสังกัดมากที่สุด คือ มีมากถึง 29 แห่ง แต่มีสัดส่วนในการให้บริการเพียงร้อยละ 9.45 เนื่องจากลักษณะการให้บริการของสนามบินส่วนใหญ่ให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศเป็นหลัก อย่างไรก็ตาม

สนามบินในสังกัดบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และกองทัพเรือ มีส่วนในการให้บริการรองลงมา เท่ากับร้อยละ 2.08 และ 0.27 ตามลำดับ

### 1.1.2 สนามบินส่วนบุคคล

**ภาพที่ 2** สถิติการออกใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินส่วนบุคคล (สะสม)



ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน กพท.

ในปี 2567 มีสนามบินส่วนบุคคลที่ได้รับอนุญาตจัดตั้งสนามบินส่วนบุคคล ทั้งสิ้น 5 แห่ง โดยยังคงมีสนามบินส่วนบุคคลที่อยู่ในกระบวนการอนุญาตฯ อีก จำนวน 17 แห่ง และสนามบินส่วนบุคคลที่อยู่ในแผนการอนุญาตฯ จำนวน 109 แห่ง โดยสามารถจำแนกตามประเภทได้ ดังนี้

1) สนามบินสำหรับอากาศยานปีกแข็ง (Surface – level for Aircraft) มีสนามบินได้รับอนุญาตฯ จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ สนามบินเกาะไม้ซี้ โดยอยู่ในกระบวนการอนุญาตฯ จำนวน 3 แห่ง และอยู่ในแผนการอนุญาตฯ จำนวน 37 แห่ง

2) สนามบินเฮลิคอปเตอร์ระดับพื้นผิว (Surface – level Heliport) มีสนามบินที่ได้รับอนุญาตฯ จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ สนามบินเฮลิคอปเตอร์ ยู – ชิน (ประเทศไทย) โดยอยู่ในกระบวนการอนุญาตฯ จำนวน 7 แห่ง และอยู่ในแผนการอนุญาตฯ จำนวน 16 แห่ง

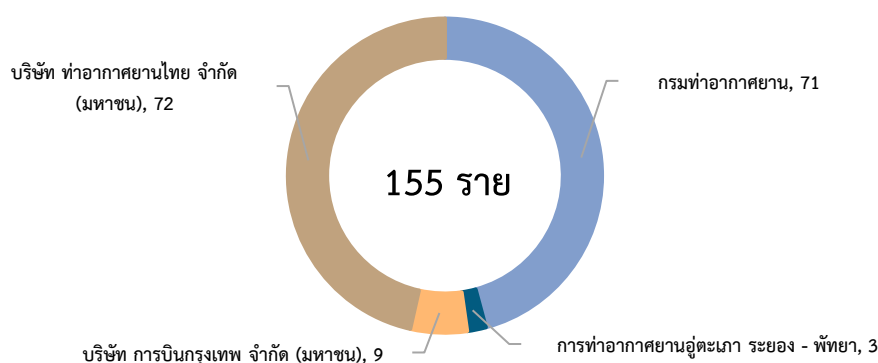
3) สนามบินเฮลิคอปเตอร์ยกระดับ (Elevated Heliport) มีสนามบินที่ได้รับอนุญาตฯ จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ สนามบินเฮลิคอปเตอร์ อาคารภิรัช ทาวน์เวอร์ แอ็ด เอ็มควอเทียร์ โดยอยู่ในกระบวนการอนุญาตฯ จำนวน 2 แห่ง และอยู่ในแผนการอนุญาตฯ จำนวน 23 แห่ง

4) สนามบินเฮลิคอปเตอร์นอกชายฝั่ง (Helideck) มีสนามบินที่ได้รับอนุญาตฯ จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ สนามบินเฮลิคอปเตอร์ Arhit Quarter Platform (AQP) และสนามบินเฮลิคอปเตอร์ Quarter Platform South (QPS) โดยอยู่ในกระบวนการอนุญาตฯ จำนวน 4 แห่ง และอยู่ในแผนการอนุญาตฯ จำนวน 12 แห่ง

5) สนามบินเฮลิคอปเตอร์บนเรือ (Shipboard Heliport) ยังไม่มีสนามบินแห่งใดได้รับอนุญาตฯ โดยฝ่ายมาตรฐานสนามบินคาดว่าในปี 2568 อาจมีสนามบินได้รับอนุญาตฯ จำนวน 1 แห่ง ขณะที่สนามบินที่อยู่ในแผนการอนุญาตฯ จำนวน 21 แห่ง

### 1.1.3 ใบรับรองผู้จัดการสนามบินสาธารณะ

#### ภาพที่ 3 สถิติการออกใบรับรองผู้จัดการสนามบินสาธารณะ (สะสม)



ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน กพท.

ในปี 2567 มีผู้ได้ใบรับรองฯ (สะสม) จำนวน 155 ราย เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าจำนวน 84 ราย ซึ่งผู้ที่ได้รับใบรับรองฯ ในปี 2567 นี้เป็นบุคลากรในสังกัด ทอท. มากที่สุด รองลงมา ได้แก่ บุคลากรในสังกัด ทย. บุคลากรในสังกัดบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบุคลากรในสังกัดการทำอากาศยานอุตะเภา ระยอง - พัทยา ตามลำดับ ทั้งนี้สามารถจำแนกตามสังกัดได้ ดังนี้

- 1) บุคลากรในสังกัด ทอท. มีจำนวนผู้ได้รับใบรับรองฯ ณ ปี 2567 จำนวน 40 ราย ส่งผลให้บุคลากรในสังกัด ทอท. มีผู้ได้ใบรับรองฯ (สะสม) จำนวน 72 ราย
- 2) บุคลากรในสังกัด ทย. มีจำนวนผู้ได้รับใบรับรองฯ ณ ปี 2567 จำนวน 38 ราย ส่งผลให้บุคลากรในสังกัด ทย. มีผู้ได้ใบรับรองฯ (สะสม) จำนวน 71 ราย
- 3) บุคลากรในสังกัดบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีจำนวนผู้ได้รับใบรับรองฯ ณ ปี 2567 จำนวน 4 ราย ส่งผลให้บุคลากรในสังกัดบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีผู้ได้ใบรับรองฯ (สะสม) จำนวน 9 ราย
- 4) บุคลากรในสังกัดการทำอากาศยานอุตะเภา ระยอง - พัทยา มีจำนวนผู้ได้รับใบรับรองฯ ณ ปี 2567 จำนวน 2 ราย ส่งผลให้บุคลากรในสังกัดการทำอากาศยานอุตะเภา ระยอง - พัทยา มีผู้ได้ใบรับรองฯ (สะสม) จำนวน 3 ราย

## 1.2 บริการการเดินอากาศ

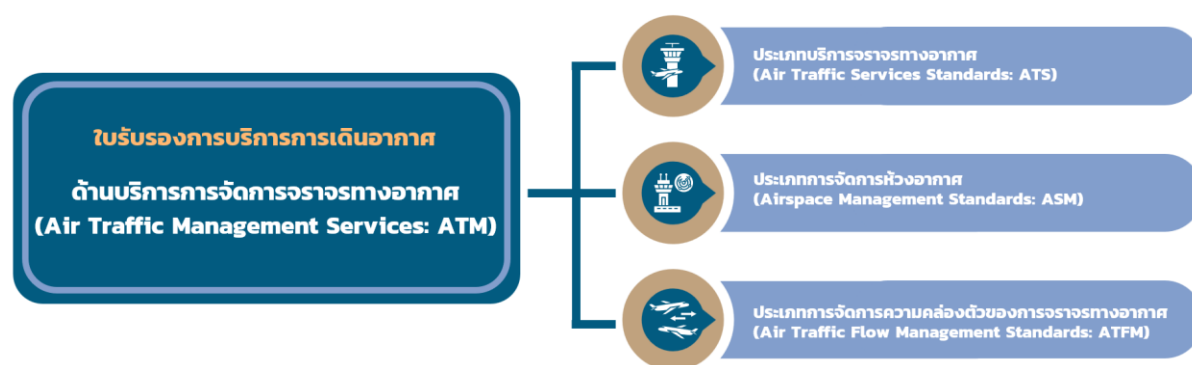
### 1.2.1 ใบรับรองบริการการเดินอากาศ

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบิน และเป็นหน่วยงานผู้ให้บริการการอนุมัติ อนุญาตหรือการรับรองด้านการบินต่าง ๆ ตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศรวมถึงมีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของผู้ให้บริการการเดินอากาศ 6 ด้าน ดังต่อไปนี้

- 1) ใบรับรองบริการการเดินอากาศ ด้านบริการการจัดการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management Services: ATM) มีอำนาจและหน้าที่ในการบริหารจัดการจราจรทางอากาศ และห้วงอากาศ

ให้มีความยืดหยุ่นและสามารถปรับเปลี่ยนได้ตามสถานการณ์ปัจจุบัน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถดำเนินงานร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด ภายใต้กรอบมาตรฐานด้านความปลอดภัย โดยแบ่งการรับรองด้านดังกล่าวออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ ประเภทบริการจราจรทางอากาศ ประเภทการจัดการห้วงอากาศ และประเภทการจัดการความคล่องตัวของจราจรทางอากาศ

**ภาพที่ 4** ประเภทใบรับรองการบริการการเดินอากาศ ด้านบริการการจัดการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management Services: ATM)



ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศ กพท.

- ประเภทบริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Services Standards: ATS) มีหน่วยงานที่ได้รับใบรับรองฯ ประเภทดังกล่าวจำนวน 2 ราย ได้แก่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) และการท่าอากาศยานอุตตะระภา ระยอง – พัทยา
- ประเภทการจัดการห้วงอากาศ (Airspace Management Standards: ASM) มีหน่วยงานที่ได้รับใบรับรองฯ ประเภทดังกล่าวจำนวน 1 ราย ได้แก่ ศูนย์บริหารจัดการห้วงอากาศ บวท.
- ประเภทการจัดการความคล่องตัวของจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management Standards: ATFM) มีหน่วยงานที่ได้รับใบรับรองฯ ประเภทดังกล่าวจำนวน 1 ราย ได้แก่ บวท.

2) ใบรับรองการบริการการเดินอากาศ บริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (Communications, Navigation and Surveillance Services Standard: CNS) มีอำนาจหน้าที่ในการบริการจากเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินทางและบริการอื่น ๆ ที่ใช้เทคโนโลยีการสื่อสารทางไกลสำหรับการเดินอากาศ เพื่อสนับสนุนการบริการการเดินอากาศ มีหน่วยงานที่ได้รับใบรับรองฯ ดังกล่าวจำนวน 2 ราย ได้แก่ บวท. และการท่าอากาศยานอุตตะระภา ระยอง – พัทยา

3) ใบรับรองการบริการการเดินอากาศ บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน (Aeronautical Meteorological Services Standards: MET) โดยมีอำนาจหน้าที่ในการตรวจและรายงานสภาพอากาศ บริเวณสนามบิน การพยากรณ์อากาศเพื่อการบิน หรือการแจ้งเตือนสภาพอากาศที่เป็นอันตรายต่อการบิน มีหน่วยงานที่ได้ใบรับรองฯ ดังกล่าวจำนวน 2 ราย คือ กรมอุตุนิยมวิทยา และการท่าอากาศยานอุตตะระภา ระยอง – พัทยา

4) ใบรับรองการบริการการเดินอากาศ บริการข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Services Standards: AIS) โดยมีอำนาจหน้าที่ในการให้ข้อมูลและข่าวสารด้านการบินซึ่งจำเป็นต่อ

ความปลอดภัย ความเป็นระเบียบ และควมมีประสิทธิภาพของการเดินอากาศ ภายในพื้นที่ความรับผิดชอบที่กำหนด โดยมีหน่วยงานที่ได้รับใบรับรองฯ ดังกล่าว จำนวน 1 ราย คือ ฝ่ายบริหารชาวสารการบิน กพท.

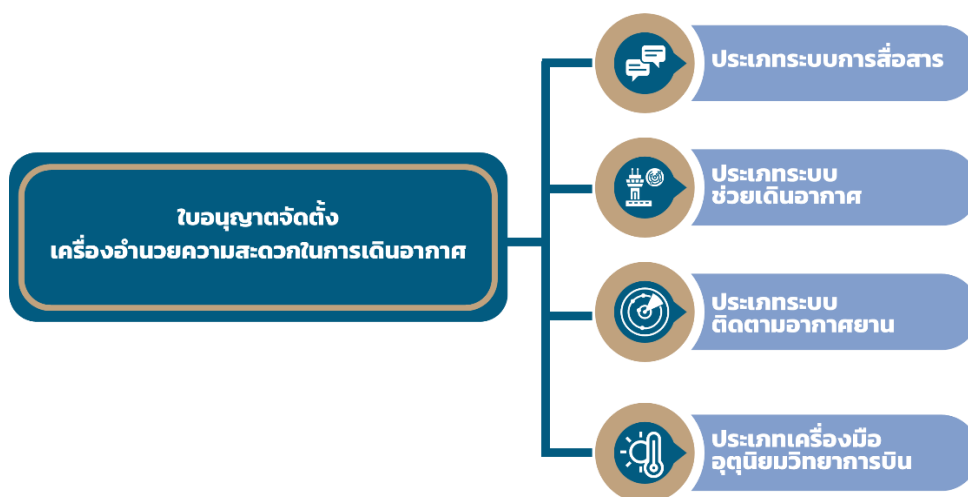
5) ใบรับรองการบริการการเดินอากาศ บริการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Flight Procedure Design Service Standards: IFPD) มีอำนาจหน้าที่ในการออกแบบจัดเก็บข้อมูลและเอกสาร ตรวจสอบความถูกต้อง บำรุงรักษาและทบทวนวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินเพื่อให้การเดินอากาศมีความปลอดภัย โดยมีหน่วยงานที่ได้รับใบรับรองฯ ดังกล่าวจำนวน 1 ราย คือ บวท.

6) ใบรับรองการบริการการเดินอากาศ บริการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (Search and Rescue Services Standards: SAR) มีอำนาจหน้าที่เพื่อเฝ้าระวังอากาศยานที่อยู่ในภาวะอันตราย รวมทั้งการช่วยเหลือทางการแพทย์เบื้องต้น โดยมีหน่วยงานที่ได้รับใบรับรองฯ ดังกล่าวจำนวน 1 ราย คือ สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (ฝ่ายมาตรฐานการบริการการเดินอากาศ, 2567)

### 1.2.2 ใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ

การดำเนินงานด้านการบินต้องอาศัยเครื่องอำนวยความสะดวกที่ได้มาตรฐานเพื่อให้เกิดความปลอดภัยและประสิทธิภาพสูงสุดในการเดินอากาศ ดังนั้นหากบุคคลใดมีความประสงค์ตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศจะต้องขอรับใบอนุญาตจาก กพท. พร้อมจัดเตรียมรายละเอียดหลักฐานและเอกสารในการขอใบอนุญาตแนบมาพร้อมกันด้วย โดยใบอนุญาตฯ สามารถแบ่งได้ 4 ประเภท ดังนี้

ภาพที่ 5 ประเภทใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ



ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศ กพท.

1) ใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกฯ ประเภทระบบการสื่อสาร หมายถึง ระบบสื่อสารระยะไกลสำหรับการเดินอากาศระหว่างภาคพื้นดินกับภาคอากาศ หรือระหว่างภาคพื้นดินกับพื้นดิน โดยในปี 2567 ไม่มีการออกใบอนุญาตฯ ประเภทดังกล่าว

2) ใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวก ประเภทระบบช่วยเดินอากาศ หมายถึง ระบบสัญญาณภาคพื้นดิน หรือสัญญาณวิทยุจากดาวเทียมที่ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการระบุตำแหน่ง การนำร่องและการนำร่องนอกระบบ โดยในปี 2567 ไม่มีการออกใบอนุญาตฯ ประเภทดังกล่าว

3) ใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวก ประเภทระบบติดตามอากาศยาน หมายถึง ระบบสัญญาณวิทยุภาคพื้นหรือสัญญาณวิทยุจากดาวเทียมที่ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการระบุตำแหน่ง หรือข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานแก่พนักงานควบคุมจราจรทางอากาศหรือนักบินในอากาศยาน โดยในปี 2567 กพท. ไม่มีการออกใบอนุญาตฯ ประเภทดังกล่าว

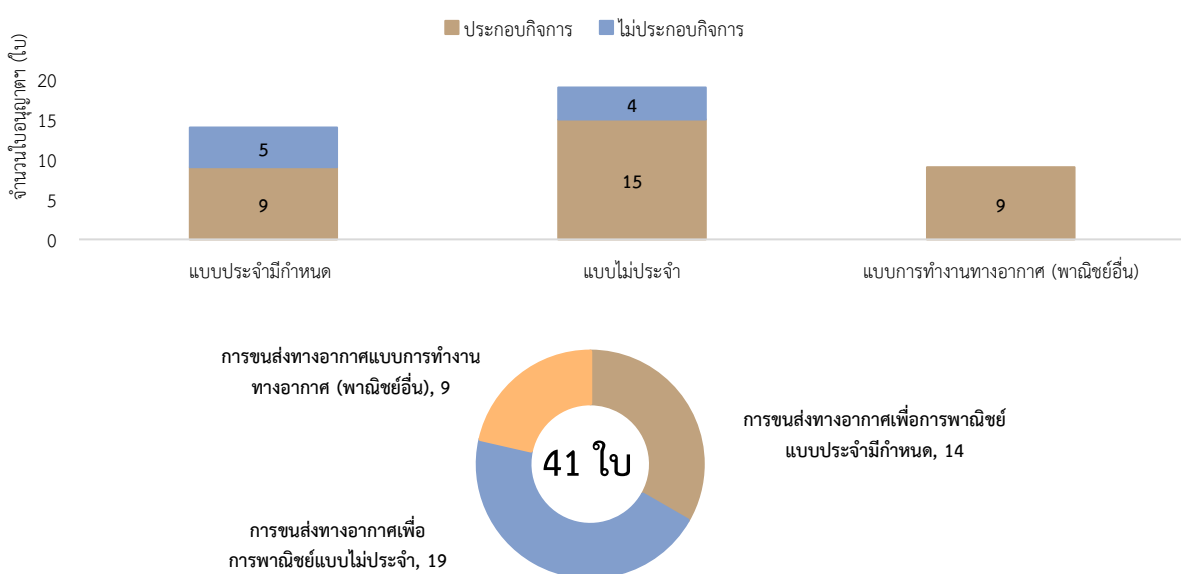
4) ใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวก ประเภทเครื่องมืออุตุนิยมวิทยาการบิน หมายถึง เครื่องมือตรวจอากาศด้านการบิน โดยแบ่งออกเป็นชนิดต่าง ๆ 2 ชนิด ดังนี้

- ระบบตรวจอากาศอัตโนมัติ (Automated Weather Observing: AWOS) เป็นระบบตรวจอากาศการบินที่อำนวยความสะดวกให้กับเจ้าหน้าที่ตรวจอากาศในการตรวจและรายงานข่าวอากาศการบินประเภท METAR SPECI MET REPORT และ SPECIAL โดยในปี 2567 กพท. มีการออกใบอนุญาตฯ ประเภทดังกล่าวจำนวน 5 ใบ เพื่อติดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวก ณ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ท่าอากาศยานกระบี่ และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

- ระบบตรวจวัดวินด์ชีียร์ (Low – Level Wind Shear Alert System: LLWAS) เป็นระบบตรวจวัดวินด์ชีียร์ที่มีเสถียรภาพ โดยสามารถตรวจวัดวินด์ชีียร์ได้ทั้งบริเวณที่มีสภาพอากาศแจ่มใสและบริเวณที่มีพายุฝนฟ้าคะนอง อย่างไรก็ตามในปี 2567 กพท. มีการออกใบอนุญาตฯ ประเภทดังกล่าวจำนวน 6 ใบ ให้แก่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานกระบี่ และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ฝ่ายมาตรฐานการบริการการเดินอากาศ, 2567)

### 1.3 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน

**ภาพที่ 6** จำนวนผู้ประกอบการที่ถือใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนแยกตามประเภทใบอนุญาต ณ สิ้นสุดปี 2567 (สะสม)



ที่มา: ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ กพท.

ในปี 2567 มีใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน (Air Operator License – AOL) จำนวน (สะสม) ทั้งหมด 41 ใบ โดยสามารถจำแนกผู้ถือใบอนุญาตฯ เป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

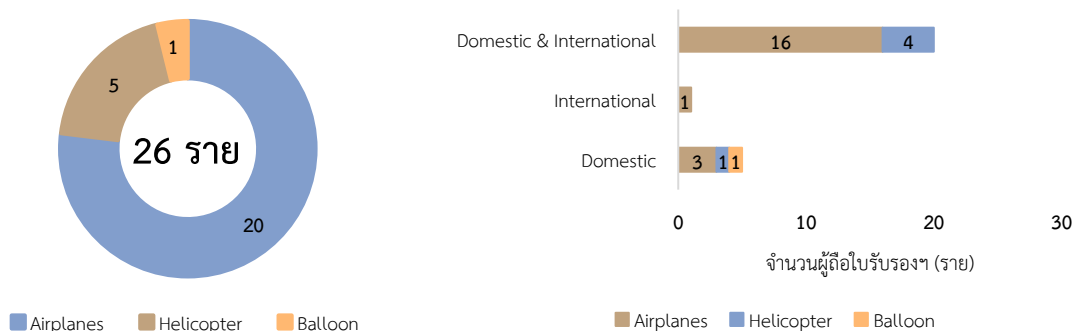
1) ผู้ถือใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนแบบประจำมีกำหนด ในปี 2567 กพท. ดำเนินการออกใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนแบบประจำมีกำหนดให้แก่ผู้ประกอบการ (สะสม) จำนวน 14 ใบ โดยมีการออกใบอนุญาตฯ ใหม่จำนวน 1 ใบ โดยมอบให้แก่ บริษัท ไทย แอร์โรสเปซ อินดัสทรีส์ จำกัด และมีผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาต AOL เรียบร้อยแล้ว แต่ยังคงอยู่ระหว่างกระบวนการขอใบรับรองผู้ดำเนินการอากาศ (Air Operation Certificate: AOC) จึงส่งผลให้ผู้ประกอบการยังไม่สามารถปฏิบัติการบินจริง จำนวน 5 ราย ได้แก่ บริษัท พี 80 แอร์ จำกัด บริษัท เอเชีย แอทแลนติก แอร์ไลน์ส จำกัด บริษัท อาร์ ซี เอ โกลบอล จำกัด บริษัท เอ็ม – แลนด์มาร์ช จำกัด และบริษัท ไทย แอร์โรสเปซ อินดัสทรีส์ จำกัด นอกจากนี้ ในปี 2567 มีผู้ประกอบการขอเลิกประกอบกิจการจำนวน 1 ราย ได้แก่ บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด

2) ผู้ถือใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนแบบไม่ประจำ ในปี 2567 มีการออกใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนแบบไม่ประจำให้แก่ผู้ประกอบการ (สะสม) จำนวน 19 ใบ โดย กพท. ได้มีการออกใบอนุญาตฯ ใหม่จำนวน 2 ใบ มอบให้แก่ บริษัท แอร์ เอเอ็มบี จำกัด และบริษัท บีบีเอ็น แอร์ไลน์ (ประเทศไทย) จำกัด อย่างไรก็ตามผู้ประกอบการที่ได้รับ AOL เรียบร้อยแล้ว แต่ยังคงอยู่ระหว่างกระบวนการขอใบรับรอง AOC ได้แก่ บริษัท พี 80 แอร์ จำกัด บริษัท แอร์ เอเอ็มบี จำกัด และบริษัท บีบีเอ็น แอร์ไลน์ (ประเทศไทย) จำกัด

3) ผู้ถือใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนแบบการทำงานทางอากาศ (พาณิชย์อื่น) ในปี 2567 มีการออกใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนแบบการทำงานทางอากาศ (พาณิชย์อื่น) ให้แก่ผู้ประกอบการ (สะสม) จำนวน 9 ใบ โดยมีใบอนุญาตฯ ที่อยู่ระหว่างการต่ออายุจำนวน 2 ใบ ได้แก่ บริษัท สกาย เอกซ์ทริม จำกัด และบริษัท เอเชียัน แอร์โรสเปซเซอร์วิส จำกัด

### 1.4 ผู้ดำเนินการเดินอากาศ

ภาพที่ 7 จำนวนผู้ประกอบการที่ถือใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ ณ สิ้นสุดปี 2567 (สะสม)



ที่มา: ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน กพท.

จำนวนผู้ประกอบการที่ถือใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Air Operation Certificate: AOC) ในปี 2567 มีจำนวน (สะสม) ทั้งหมด 26 ราย โดยแบ่งออกเป็น

1) ผู้ประกอบการที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศให้บริการในเส้นทางระหว่างประเทศ และภายในประเทศ ในปี 2567 มีผู้ประกอบการที่ได้รับใบรับรองฯ จำนวน 20 ราย โดยแบ่งเป็นให้บริการอากาศยานปีกแข็งจำนวน 16 ราย และให้บริการโดยเฮลิคอปเตอร์จำนวน 4 ราย ทั้งนี้ในปี 2567

มีผู้ประกอบการเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าจำนวน 2 ราย โดยเป็นผู้ประกอบการรายใหม่ 1 ราย คือ บริษัท พัทยา แอร์เวย์ จำกัด และผู้ประกอบการเดิมที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศให้บริการในเส้นทางระหว่างประเทศขอดำเนินการในเส้นทางบินภายในประเทศเพิ่มเติม ได้แก่ บริษัท ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ จำกัด อย่างไรก็ตาม ในปี 2567 มีผู้ประกอบการขอเลิกประกอบกิจการจำนวน 1 ราย ได้แก่ บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด

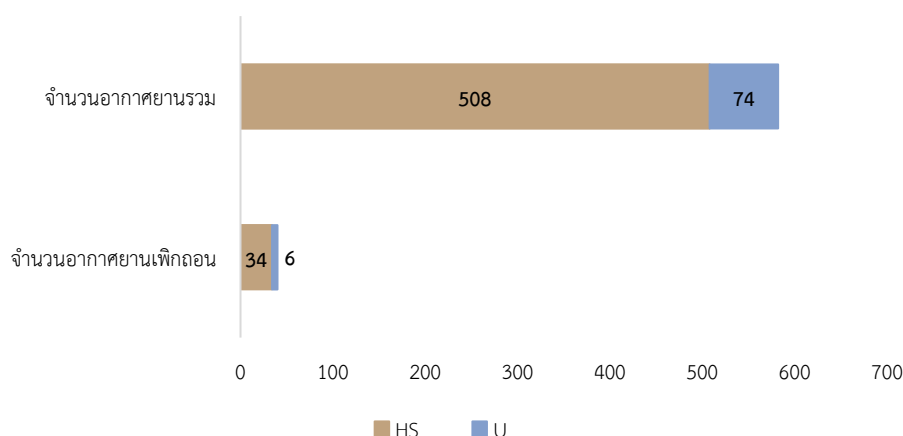
2) ผู้ประกอบการที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศให้บริการเฉพาะเส้นทางระหว่างประเทศ ในปี 2567 มีผู้ประกอบการที่ได้รับใบรับรองฯ จำนวน 1 ราย ซึ่งเป็นการให้บริการโดยอากาศยานปีกแข็ง คือ บริษัท แอร์ อินเตอร์ ทรานสปอร์ต จำกัด

3) ผู้ประกอบการที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศให้บริการเฉพาะเส้นทางภายในประเทศ ในปี 2567 มีผู้ประกอบการที่ได้รับใบรับรองฯ จำนวน 6 ราย แบ่งเป็นการให้บริการโดยอากาศยานปีกแข็งจำนวน 4 ราย การให้บริการโดยเฮลิคอปเตอร์จำนวน 1 ราย และการให้บริการโดยบอลลูนจำนวน 1 ราย ทั้งนี้มีผู้ประกอบการรายใหม่จำนวน 2 ราย ได้แก่ บริษัท สยาม ซีเพลน จำกัด และบริษัท ไทย ซีเพลน จำกัด

ข้อมูล ณ สิ้นปี 2567 พบว่า มีผู้ดำเนินการเดินอากาศที่อยู่ระหว่างขั้นตอนการขอใบรับรองการเดินอากาศ (On process AOC) จำนวน 7 ราย ได้แก่ บริษัท เอเชีย แอทแลนติก แอร์ไลน์ส จำกัด บริษัท เอ็ม – แลนด์มาร์ช จำกัด บริษัท อาร์ ซี เอ โกลบอล จำกัด บริษัท พี 80 แอร์ จำกัด บริษัท บีบีเอ็น แอร์ไลน์ (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท ไทย แอร์โรสเปซ อินดัสทรีส์ จำกัด และบริษัท ทีเอสเอสพี แพล็ตฟอรม จำกัด

### 1.5 อากาศยานที่จดทะเบียนในประเทศไทย

**ภาพที่ 8** จำนวนอากาศยานจดทะเบียนด้วยเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS) และจำนวนอากาศยานเบาพิเศษ (U) ณ สิ้นสุดปี 2567 (สะสม)



ที่มา: ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน กพท.

อากาศยานที่มีทะเบียนและได้รับใบสำคัญสมควรเดินอากาศ (สะสม) จนถึงปี 2567 มีจำนวนทั้งสิ้น 582 ลำ แบ่งเป็นอากาศยานที่จดทะเบียนด้วยเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS) จำนวน 508 ลำ คิดเป็นร้อยละ 87.29 และอากาศยานเบาพิเศษ (U) จำนวน 74 ลำ คิดเป็นร้อยละ 12.71 โดยในปี 2567 มีอากาศยานที่เพิกถอนทะเบียนจำนวนทั้งสิ้น 40 ลำ แบ่งออกเป็นอากาศยานที่จดทะเบียนด้วยเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS) จำนวน 34 ลำ และอากาศยานเบาพิเศษ (U) จำนวน 6 ลำ

อากาศยานที่จดทะเบียนด้วยเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS) แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่

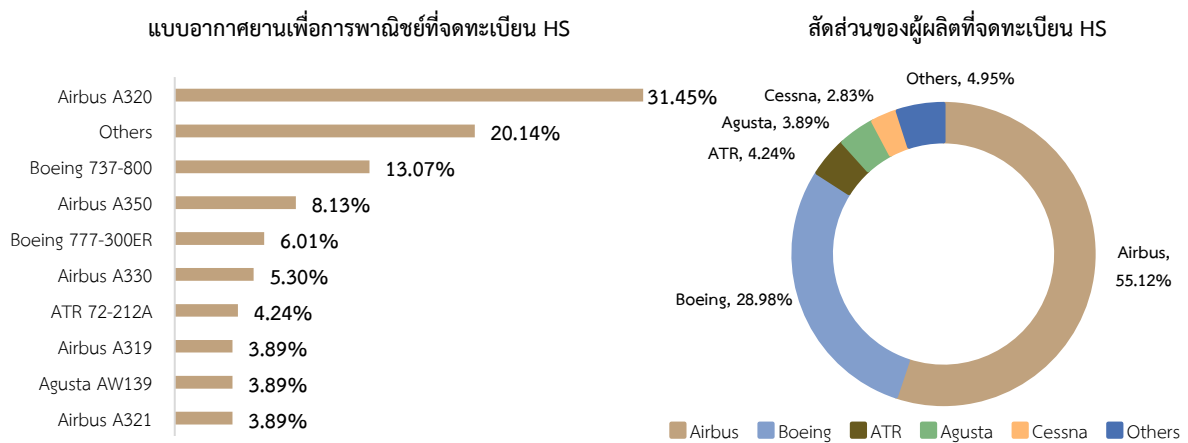
1) การขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ มีจำนวนอากาศยานรวมทั้งสิ้น 300 ลำ ประกอบไปด้วย

- อากาศยานปีกแข็ง จำนวน 266 ลำ
- เฮลิคอปเตอร์ จำนวน 22 ลำ
- บัลลูนหรืออากาศยานประเภทอื่น จำนวน 12 ลำ

2) การบินทั่วไป มีจำนวนอากาศยานรวมทั้งสิ้น 208 ลำ ประกอบไปด้วย

- อากาศยานปีกแข็ง จำนวน 193 ลำ
- เฮลิคอปเตอร์ จำนวน 12 ลำ
- บัลลูนหรืออากาศยานประเภทอื่น จำนวน 3 ลำ

**ภาพที่ 9** แบบอากาศยานและสัดส่วนอากาศยานเพื่อการพาณิชย์ที่จดทะเบียนเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS)



ที่มา: ฝ่ายสมควรรบินและวิศวกรรมการบิน กพท.

จากข้อมูลฝ่ายสมควรรบินและวิศวกรรมการบิน กพท. พบว่าในปี 2567 จำนวนอากาศยานที่จดทะเบียนเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS) เป็นอากาศยานที่ผลิตโดยแอร์บัส (Airbus) คิดเป็นสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 55.12 รองลงมา ได้แก่ โบอิง (Boeing) เอทีอาร์ (ATR) และออกัสตา (Agusta) คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 28.98 4.24 และ 3.89 ตามลำดับ โดยแบบอากาศยานที่จดทะเบียนเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS) มากที่สุด ได้แก่ Airbus A320 คิดเป็นร้อยละ 31.45 รองลงมา ได้แก่ Boeing 737-800 Airbus A350 และ Boeing 777-300ER ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.07 8.13 และ 6.01 ตามลำดับ

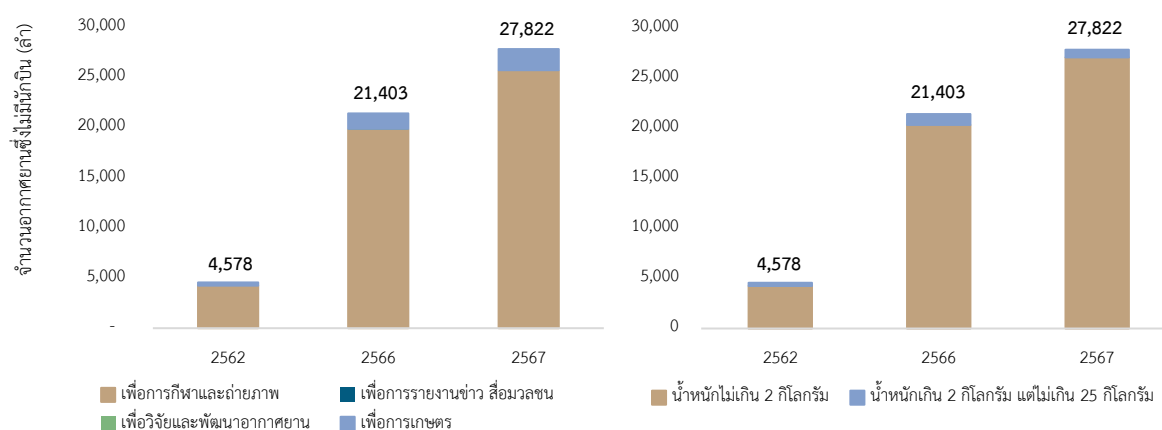
จากสถิติข้างต้นแสดงให้เห็นว่าอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยมีการทำการบินด้วยอากาศยานลำตัวแคบ (Narrow – body) เป็นหลักหรือคิดเป็นร้อยละ 61.13 ของฝูงบินทั้งหมดในประเทศไทย ซึ่งสอดคล้องกับจำนวนผู้ประกอบการสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carrier) ของประเทศไทยที่มีจำนวนมากกว่าผู้ประกอบการสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ (Full Service Carrier) โดยลักษณะการประกอบกิจการของผู้ประกอบการสายการบินต้นทุนต่ำจะทำการบินในเส้นทางที่มีระยะสั้นถึงระยะกลาง อย่างไรก็ตามแนวโน้มของอุตสาหกรรมการบินทั่วโลก มีการนำอากาศยานลำตัวแคบเข้ามาทำการบินในสัดส่วนที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากประสิทธิภาพด้านต้นทุนและความเหมาะสมสำหรับเส้นทางบินระยะสั้นถึงระยะกลาง เช่น เส้นทางบินภายในประเทศหรือเส้นทางเชื่อมต่อภายในภูมิภาค ขณะที่อากาศยานลำตัวกว้าง (Wide – body)

มักถูกใช้สำหรับเส้นทางบินระยะไกลและเส้นทางที่มีผู้โดยสารจำนวนมาก หรือเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างภูมิภาค โดยอากาศยานลำตัวกว้างคิดเป็นร้อยละ 25.09 ของฝูงบินทั้งหมดของประเทศไทย โดยผู้ประกอบการที่ใช้อากาศยานลำตัวกว้างนั้น โดยส่วนมากมักประกอบธุรกิจในลักษณะของสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ

## 1.6 อากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน

### 1.6.1 การขึ้นทะเบียนอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน

ภาพที่ 10 สถิติการขึ้นทะเบียนอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินแยกตามวัตถุประสงค์และน้ำหนัก



ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน กพท.

จากสถิติการขึ้นทะเบียนอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินในปี 2567 พบว่า มีการขึ้นทะเบียนอากาศยานฯ จำนวน 27,822 ลำ มากกว่าปี 2562 ร้อยละ 507.73 และมีการขึ้นทะเบียนมากกว่าปี 2566 ร้อยละ 29.99 ทั้งนี้หากจำแนกประเภทของอากาศยานฯ สามารถจำแนกได้ 2 ประเภท ได้แก่ 1) จำแนกตามวัตถุประสงค์ และ 2) จำแนกตามน้ำหนัก โดยมีรายละเอียดดังนี้

- จำแนกตามวัตถุประสงค์ พบว่าในปี 2567 มีการขึ้นทะเบียนอากาศยานฯ เพื่อการกีฬาและถ่ายภาพมากที่สุด โดยมีการขึ้นทะเบียนทั้งสิ้น 25,668 ลำ เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 29.57 รองลงมา ได้แก่ การขึ้นทะเบียนอากาศยานฯ เพื่อการเกษตร 2,092 ลำ เพื่อวิจัยและพัฒนาอากาศยาน 52 ลำ เพื่อการรายงานข่าว สื่อมวลชน 10 ลำ ตามลำดับ ทั้งนี้แนวโน้มการขึ้นทะเบียนอากาศยานฯ ตามวัตถุประสงค์ มีทิศทางสอดคล้องกับช่วงปีก่อนหน้า

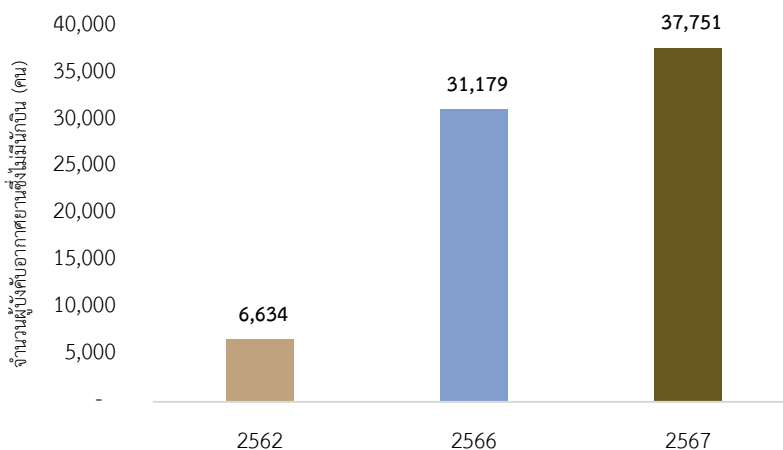
- จำแนกตามน้ำหนัก พบว่าในปี 2567 มีการขึ้นทะเบียนอากาศยานฯ ที่มีน้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม มากถึงร้อยละ 97.24 ของทั้งหมด ขณะที่มีการขึ้นทะเบียนอากาศยานฯ ที่มีน้ำหนักเกิน 2 กิโลกรัม แต่ไม่เกิน 25 กิโลกรัม เพียงร้อยละ 2.76

ทั้งนี้ทิศทางการเพิ่มขึ้นของการขึ้นทะเบียนอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินของประเทศไทยมีแนวโน้มการเติบโตในทิศทางเดียวกันกับอุตสาหกรรมอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินของโลก โดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้คาดการณ์ว่าจำนวนการผลิตอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินจะเพิ่มจำนวนจาก 2 ล้านลำในปี 2564 เป็น 6.5 ล้านลำภายในปี 2573 และรายงานจาก World Civil Unmanned Aerial System 2021/2022 Market Profile & Forecast ระบุว่า การขยายตัวของมูลค่าตลาดของอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน

อาจขยายตัวจาก 5.8 พันล้านดอลลาร์ในปี 2568 เป็น 18.8 พันล้านดอลลาร์ภายในปี 2573 หรือเท่ากับอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปีแบบทบต้น (CAGR) ร้อยละ 14.1 ในมูลค่าคงที่<sup>1</sup>

### 1.6.2 การจดทะเบียนผู้บังคับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน

**ภาพที่ 11** สถิติการจดทะเบียนผู้บังคับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน

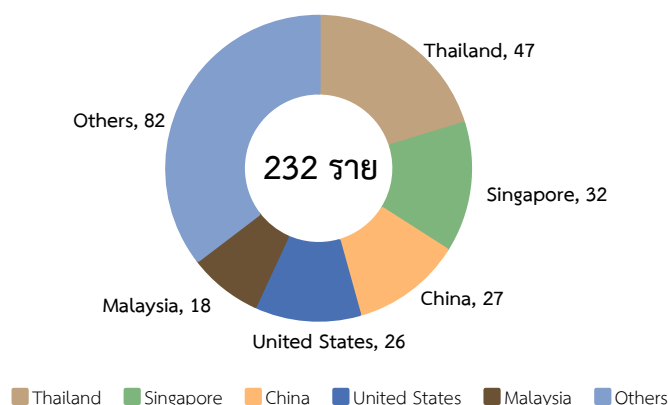


ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน กพท.

จากสถิติการจดทะเบียนผู้บังคับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินในปี 2567 พบว่า มีการจดทะเบียนผู้บังคับฯ มากถึง 37,751 คน ซึ่งมีการจดทะเบียนมากกว่าปีก่อนหน้าถึงร้อยละ 21.08 และมีการจดทะเบียนมากกว่าร้อยละ 569.05 เมื่อเทียบจำนวนการจดทะเบียนในปี 2562 โดยการเพิ่มขึ้นของการจดทะเบียนผู้บังคับฯ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับมีทิศทางที่สอดคล้องกับการเพิ่มขึ้นของขึ้นทะเบียนอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน

### 1.7 หน่วยซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul: MRO)

**ภาพที่ 12** จำนวนผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยานที่ได้รับการรับรองจาก กพท. แยกรายประเทศ (สะสม)



ที่มา: ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน กพท.

<sup>1</sup> Emerging and Cross-cutting Aviation Issues — Increased use of unmanned aircraft systems (UAS), International Civil Aviation Organization (ICAO)

ปี 2567 ผู้ประกอบการหน่วยซ่อมฯ ที่ กพท. ให้การรับรอง<sup>2</sup> ทั่วโลกมีจำนวน (สะสม) ทั้งหมด 232 ราย โดยส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบกิจการหน่วยซ่อมฯ ในประเทศไทยจำนวน 47 ราย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 20.26 ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าจำนวน 6 ราย รองลงมาเป็นผู้ประกอบกิจการหน่วยซ่อมฯ ในประเทศสิงคโปร์จำนวน 32 ราย คิดเป็นร้อยละ 13.79 และผู้ประกอบกิจการหน่วยซ่อมฯ ในประเทศจีนจำนวน 27 ราย คิดเป็นร้อยละ 11.64 ผู้ประกอบกิจการหน่วยซ่อมฯ ในประเทศสหรัฐอเมริกาจำนวน 26 ราย คิดเป็นร้อยละ 11.21 นอกจากนี้ยังมีผู้ประกอบกิจการหน่วยซ่อมฯ จากประเทศอื่น ๆ ซึ่งได้รับการรับรองจาก กพท. เช่น ประเทศมาเลเซีย ประเทศฝรั่งเศส ประเทศอินโดนีเซีย และประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น

### 1.8 ผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน (Original Equipment Manufacturer: OEM)

**ตารางที่ 1** ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการตามพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 ตั้งแต่ปี 2535 – 2567 (สะสม)

ประเภท	ปี 2566		ปี 2567	
	จำนวนโรงงาน	เงินลงทุน (ล้านบาท)	จำนวนโรงงาน	เงินลงทุน (ล้านบาท)
การสร้าง ประกอบ ดัดแปลง ซ่อมแซม หรือเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศยาน	13	10,014.07	13	10,014.07
การทำชิ้นส่วนพิเศษ หรืออุปกรณ์สำหรับอากาศยาน หรือเรือไฮเวอร์คราฟท์	15	4,081.36	15	4,081.36
<b>จำนวนรวม</b>	<b>28</b>	<b>14,095.44</b>	<b>28</b>	<b>14,095.44</b>

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

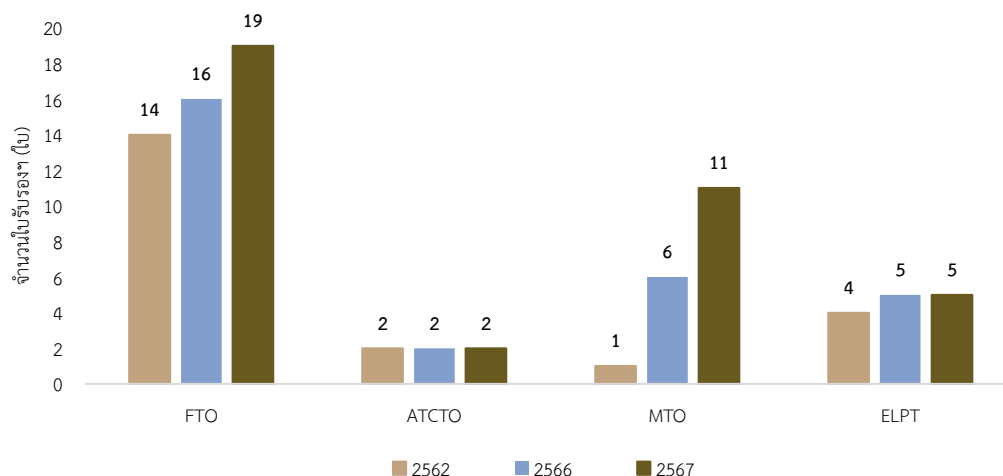
ผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานในประเทศไทยส่วนใหญ่ดำเนินการผลิตอากาศยานในชั้นที่ 2 (Tier 2) และชั้นที่ 3 (Tier 3) ที่ต้องใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในการผลิต<sup>3</sup> โดยผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการตามพระราชบัญญัติโรงงานมีจำนวน (สะสม) ตั้งแต่ปี 2535 – 2567 ทั้งหมด 28 ราย เทียบเท่ากับปีก่อนหน้า และมีเงินลงทุน (สะสม) ตั้งแต่ปี 2535 – 2567 ทั้งสิ้น 14,095.43 ล้านบาท โดยสามารถจำแนกประเภทผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานในประเทศไทยได้เป็น 2 ประเภท ได้แก่ การสร้าง ประกอบ ดัดแปลง ซ่อมแซม หรือเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศยาน มีผู้ประกอบการฯ จำนวน 13 ราย มีเงินลงทุน (สะสม) 10,014.07 ล้านบาท และการทำชิ้นส่วนพิเศษ หรืออุปกรณ์สำหรับอากาศยาน หรือเรือไฮเวอร์คราฟท์ มีผู้ประกอบการฯ จำนวน 15 ราย มีเงินลงทุน (สะสม) 4,081.36 ล้านบาท ทั้งนี้ในปี 2567 ไม่มีโรงงานอุตสาหกรรมที่ประกอบกิจการประเภทดังกล่าวเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า

<sup>2</sup> มาตรา 41/94 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ระบุว่า ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบกิจการหน่วยซ่อม เว้นแต่จะได้รับใบรับรองหน่วยซ่อมจากผู้อำนวยการ การขอรับใบรับรองและการออกใบรับรองตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในข้อกำหนด และให้ผู้ผู้อำนวยการกำหนดแบบอากาศยาน ส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน บริษัท หรือชิ้นส่วนอากาศยาน ที่หน่วยซ่อมมีสิทธิ์ทำการบำรุงรักษาไว้ในใบรับรองหน่วยซ่อมด้วย

<sup>3</sup> 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 13** จำนวนใบรับรองสถาบันฝึกอบรมและใบรับรองศูนย์ทดสอบภาษาของผู้ประจำหน้าที่ (สะสม)



ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานสถาบันฝึกอบรมและผู้ประจำหน้าที่ กพท.

ปี 2567 มีใบรับรองสถาบันฝึกอบรมและศูนย์ทดสอบภาษาผู้ประจำหน้าที่ที่ได้รับการรับรอง (สะสม) จำนวน 37 ใบ ดังนี้

1) ใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน (Flying Training Organization: FTO) ในปี 2567 มีใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบินจำนวนทั้งหมด 19 ใบ เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า 3 ใบ โดยมีผู้ได้รับใบรับรองฯ รายใหม่จำนวน 5 ราย ได้แก่ Aviomar S.r.l. Lion Group Training Center (LGTC) SF Airlines Flight Training Center (SFA) Parkwater Aviation (PWA) และ Boeing Singapore Training and Flight Services Pte. Ltd. (BSTFS)

2) ใบรับรองสถาบันอบรมด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Control Training Courses/Organizations: ATCTO) ในปี 2567 มีใบรับรองสถาบันอบรมด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศจำนวนทั้งหมด 2 ใบ ได้แก่ สถาบันการบินพลเรือน และ บพท.

3) ใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบินนายช่างภาคพื้น (Maintenance Training Organization: MTO) ในปี 2567 มีใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบินนายช่างภาคพื้นจำนวน 11 ใบ โดยมีผู้ได้รับใบรับรองฯ รายใหม่จำนวน 5 ราย ได้แก่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท ไทยไลอ้อน เมนทารี จำกัด Boeing US Training and Flight Services L.L.C TAIKOO (XIAMEN) Aircraft Engineering Co., Ltd. และ UAB FL Technics

4) ใบรับรองศูนย์ทดสอบภาษาผู้ประจำหน้าที่ (Language Proficiency Testing Center: ELPT) ในปี 2567 มีใบรับรองศูนย์ทดสอบภาษาผู้ประจำหน้าที่จำนวน 5 ใบ ได้แก่ สถาบันการบินพลเรือน บริษัท บางกอกเอวิเอชันเซ็นเตอร์ จำกัด บริษัท เดอ มิเนอร์วา จำกัด สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง และวิทยาลัยเทคโนโลยีสยาม

### 1.10 โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลด้านเวชศาสตร์การบิน

**ตารางที่ 2** รายชื่อศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนและสถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือนที่ได้รับการแต่งตั้งจาก กพท. (สะสม)

ประเภท	รายชื่อศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือน/สถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือน	ออกใบสำคัญแพทย์โดย SAME <sup>4</sup> ชั้น				ต่อใบสำคัญแพทย์ทุกชั้นโดย SAME และ AME <sup>5</sup>
		1	2	3	4	
ศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือน (AMC)	สถาบันเวชศาสตร์การบิน กองทัพอากาศ	✓	✓	✓	✓	✓
	ศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือน กรุงเทพฯ โรงพยาบาลกรุงเทพ	✓	✓	✓	✓	✓
	โรงพยาบาลสมิติเวช ศรีนครินทร์	✓	✓	✓	✓	✓
สถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือน (AMO)	โรงพยาบาลบำรุงราษฎร์		✓		✓	✓
	โรงพยาบาลเวชธานี		✓		✓	✓
	โรงพยาบาลอภากรเกียรติวงศ์		✓		✓	✓
	โรงพยาบาลกรุงเทพ เชียงใหม่		✓		✓	✓
	โรงพยาบาลพญาไท 2		✓		✓	✓
	โรงพยาบาล บี.แคร์ เมดิคอล เซ็นเตอร์		✓		✓	✓

ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานเวชศาสตร์การบิน กพท.

ในปี 2567 ศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนและสถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือนที่ได้รับการแต่งตั้งจาก กพท. เพื่อทำการตรวจสอบความพร้อมด้านร่างกายและจิตใจของผู้ที่ยื่นขอรับใบอนุญาตประจำหน้าที่ประเภทต่าง ๆ (สะสม) จำนวน 9 แห่ง ทั้งนี้สามารถจำแนกได้เป็น 2 ประเภท ได้แก่

1) ศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือน (Aeromedical Center: AMC) เป็นโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่ได้รับการแต่งตั้งจาก กพท. ในการให้บริการตรวจเพื่อออกหรือเพื่อต่ออายุใบสำคัญแพทย์ชั้น 1 – 4 โดยในปี 2567 มีจำนวนโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือน (สะสม) 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 2567 มีจำนวนโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นสถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือน (สะสม)

<sup>4</sup> “นายแพทย์ผู้ตรวจอาวุโส” (Senior Authorized Medical Examiner – SAME) หมายความว่า นายแพทย์เวชศาสตร์การบินที่ผู้อำนวยการแต่งตั้งให้มีสิทธิตรวจทางแพทย์แก่ผู้ขอรับหรือต่ออายุใบสำคัญแพทย์ทุกชั้น

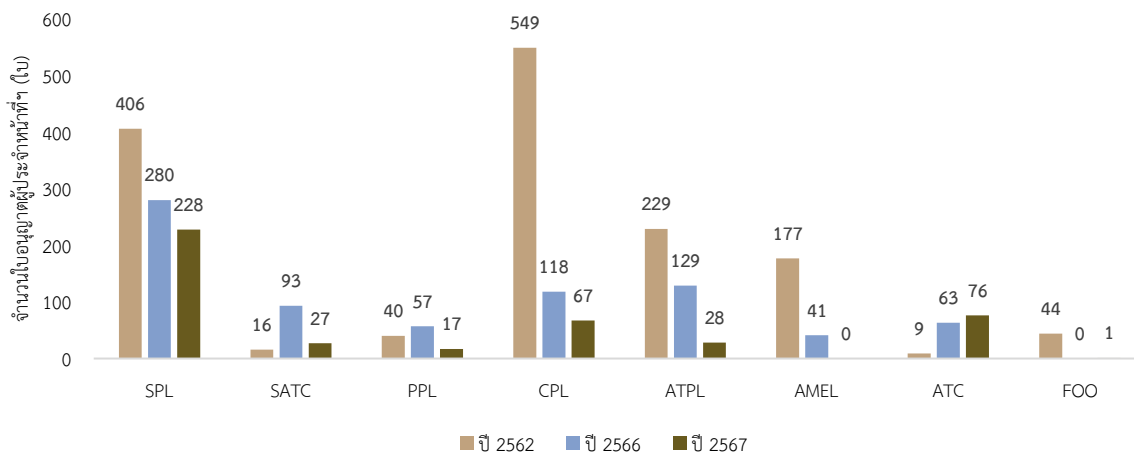
<sup>5</sup> “นายแพทย์ผู้ตรวจ” (Authorized Medical Examiner – AME) หมายความว่า นายแพทย์เวชศาสตร์การบินที่ผู้อำนวยการแต่งตั้งให้มีสิทธิตรวจทางแพทย์แก่ผู้ขอต่ออายุใบสำคัญแพทย์ทุกชั้น

จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลบำรุงราษฎร์ โรงพยาบาลเวชธานี โรงพยาบาลอภากรเกียรติวงศ์ โรงพยาบาลกรุงเทพ เชียงใหม่ โรงพยาบาลพญาไท 2 และโรงพยาบาล บี.แคร์ เมดิคอลเซ็นเตอร์

ทั้งนี้ มีนายแพทย์ผู้ตรวจและนายแพทย์ผู้ตรวจอาวุโสที่ได้รับการแต่งตั้งจาก กพท. ทั้งหมด 45 ราย แบ่งออกเป็นนายแพทย์ผู้ตรวจอาวุโส 20 ราย ซึ่งลดลงจากปีก่อนหน้า 1 ราย และนายแพทย์ผู้ตรวจ 25 ราย

### 1.11 ผู้ประจำหน้าที่ด้านการบิน

**ภาพที่ 14** จำนวนการออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ประเภทต่าง ๆ



ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานสถาบันฝึกอบรมและผู้ประจำหน้าที่ กพท.

ในปี 2567 กพท. ได้ดำเนินการออกใบอนุญาตให้แก่ผู้ประจำหน้าที่ด้านการบิน รวมทั้งสิ้น 472 ใบ โดยผู้ขอรับใบอนุญาตต้องมีคุณสมบัติไม่น้อยกว่าข้อกำหนดของ กพท. และผ่านการทดสอบภาคทฤษฎี (Skill Test) และภาคปฏิบัติ (Practical Test) จึงจะได้รับใบอนุญาต ดังรายละเอียดต่อไปนี้

#### 1) ใบอนุญาตนักบิน (Flight Crew License)

- ใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคลประเภทอากาศยานเบาพิเศษ (Ultralight pilot license: UPL) จำนวน 28 ใบ

- ใบอนุญาตนักบินศิษย์การบิน (Student pilot license: SPL) จำนวน 228 ใบ
- ใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคล (Private pilot license: PPL) จำนวน 17 ใบ
- ใบอนุญาตนักบินพาณิชย์ตรี (Commercial pilot license: CPL) จำนวน 67 ใบ
- ใบอนุญาตนักบินพาณิชย์เอก (Air transport pilot license: ATPL) จำนวน 28 ใบ

#### 2) ใบอนุญาตพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศ (Air Traffic Controller License)

- ใบอนุญาตศิษย์พนักงานควบคุมจราจรทางอากาศ (Student air traffic control license: SATC) จำนวน 27 ใบ

- ใบอนุญาตพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศ (Air traffic control license: ATC) จำนวน 76 ใบ

#### 3) ใบอนุญาตพนักงานอำนวยการบิน (Flight Operations Officer/Flight Dispatcher License)

- ใบอนุญาตพนักงานอำนวยการบิน (Flight operations officer: FOO) จำนวน 1 ใบ

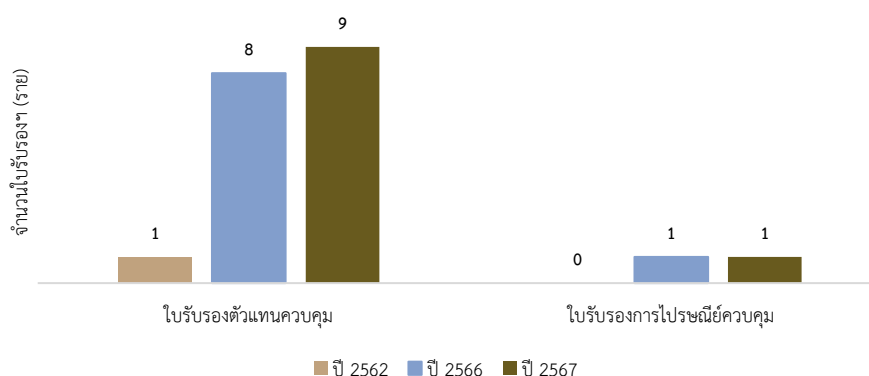
4) ใบอนุญาตนายช่างภาคพื้นดิน (Aircraft Maintenance License) ไม่มีการออกใบอนุญาตฯ ในปี 2567

ทั้งนี้ใบอนุญาตแต่ละประเภทมีการกำหนดอายุของใบอนุญาต หากผู้ประจำหน้าที่มีความประสงค์ต่ออายุใบอนุญาตฯ จึงมีความจำเป็นจะต้องดำเนินการต่ออายุตามที่ กพท. กำหนด เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ประจำหน้าที่มีความพร้อมสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ จากแนวโน้มอุตสาหกรรมการบินของไทยที่มีแนวโน้มการฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง ได้ส่งผลโดยตรงต่อความต้องการบุคลากรด้านการบิน

### 1.12 มาตรฐานการรักษาความปลอดภัย (Aviation Security)

#### 1.12.1 ใบรับรองตัวแทนควบคุมและไปรษณีย์ควบคุม

ภาพที่ 15 จำนวนใบรับรองตัวแทนควบคุมและไปรษณีย์ควบคุม ณ สิ้นสุดปี 2567 (สะสม)



ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน กพท.

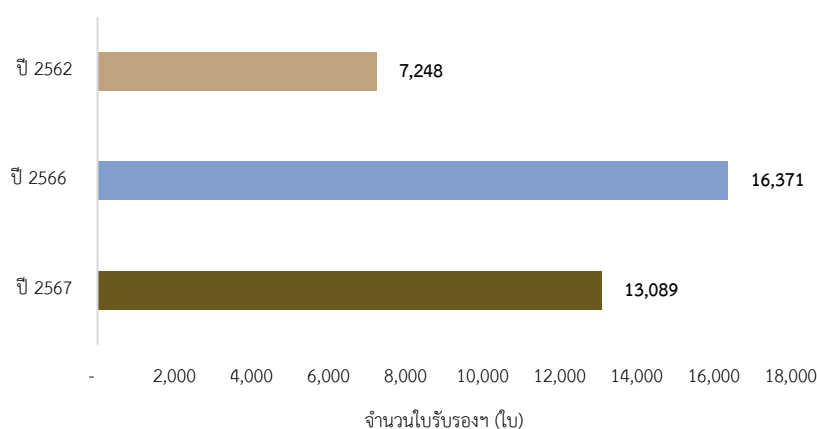
ผู้ที่ถือใบรับรองตัวแทนควบคุม (Regulated Agent: RA) หมายถึง ผู้ประกอบการที่มีการจัดการการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าทางอากาศตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนในการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและการขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศ<sup>6</sup> โดยมีวัตถุประสงค์ในการบริหารจัดการขนส่งสินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ สัมภาระ หรือสิ่งอื่น ๆ ทางอากาศ ทั้งนี้ในปี 2567 ผู้ประกอบการได้รับใบรับรองตัวแทนควบคุมเพิ่มเติม 1 ราย ได้แก่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) โดยประกอบกิจการ ณ อาคารคลังสินค้าท่าอากาศยานเชียงใหม่ ส่งผลทำให้มีผู้ประกอบการได้รับใบรับรองตัวแทนควบคุม (สะสม) จำนวน 9 ราย

อย่างไรก็ดีสำหรับผู้ถือใบรับรองการไปรษณีย์ควบคุม (Regulated Postal Authority: RPA) จำเป็นจะต้องเป็นหน่วยงานไปรษณีย์ที่ได้รับการแต่งตั้งจากรัฐบาล (Postal Authority) ซึ่งในปี 2567 มีผู้ประกอบการเพียงรายเดียวที่ดำเนินการต่ออายุใบรับรองดังกล่าว ได้แก่ บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด ดำเนินธุรกิจ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยใบรับรองฉบับใหม่มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 18 มกราคม 2567 ถึง 17 มกราคม 2572 ทั้งนี้บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด เป็นผู้ประกอบการรายแรกและรายเดียวที่ได้รับใบรับรองการไปรษณีย์ควบคุมตั้งแต่ปี 2563 จนถึงปัจจุบัน

<sup>6</sup> การควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ ต้องได้รับการรับรองให้เป็นตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุม ตามที่กำหนดในหมวด 2 ของข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ 33 ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศ

## 1.12.2 ใบรับรองพนักงานตรวจค้น

ภาพที่ 16 จำนวนการออกใบรับรองพนักงานตรวจค้น ณ สิ้นสุดปี 2567 (สะสม)



ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน กพท.

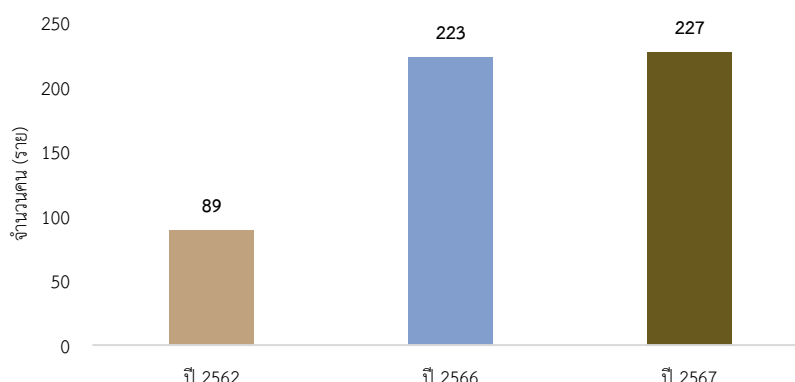
กพท. ได้ดำเนินการออกใบรับรองพนักงานตรวจค้นให้แก่บุคลากรที่ปฏิบัติงานในตำแหน่งพนักงานตรวจค้น ซึ่งมีหน้าที่ด้านการรักษาความปลอดภัยที่ทำหน้าที่ตรวจค้นผ่านการใช้เทคนิคหรือวิธีการอื่น ๆ เพื่อระบุหรือตรวจจับอาวุธ วัตถุระเบิด หรืออุปกรณ์ วัตถุหรือสารอันตรายอย่างอื่น ทั้งนี้พนักงานตรวจค้นแบ่งออกเป็น 7 ประเภท ได้แก่

- 1) พนักงานลำเลียงกระเป๋าเข้าเครื่องเอกซเรย์ (X – Ray Baggage Loaders)
- 2) พนักงานตรวจค้นร่างกาย (Body Searchers)
- 3) พนักงานวิเคราะห์ภาพเอกซเรย์ (X – Ray Operators)
- 4) พนักงานตรวจค้นสัมภาระ (Baggage Searchers)
- 5) พนักงานตรวจค้นสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ (Cargo and Mail Screeners)
- 6) พนักงานตรวจค้นยานพาหนะ (Vehicle Screeners)
- 7) หัวหน้าผู้ควบคุมพนักงานตรวจค้น (Screener Supervisor)

อย่างไรก็ดีใบรับรองพนักงานตรวจค้นมีอายุไม่เกิน 2 ปี นับตั้งแต่วันที่ออกใบรับรอง โดยในปี 2567 มีใบรับรองพนักงานตรวจค้นที่มีอายุไม่เกิน 2 ปี (สะสม) จำนวน 13,089 ใบ ลดลงจากปีก่อนหน้าร้อยละ 20.05 และหากเทียบกับปี 2562 ซึ่งเป็นช่วงเวลาก่อนเกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด – 19 พบว่าเพิ่มขึ้นจำนวน 5,841 ใบ หรือคิดเป็นร้อยละ 80.59

### 1.1.2.3 ใบรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัย

**ภาพที่ 17** จำนวนครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัย (สะสม) ที่ได้รับใบรับรอง



ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน กพท.

การออกใบรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยเป็นไปเพื่อให้การรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยให้สอดคล้องกับมาตรฐานที่กำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme: NCASP) โดยใบรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยมีอายุ 5 ปี นับตั้งแต่วันที่ออกใบรับรอง ทั้งนี้ในปี 2567 มีจำนวนครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยที่มีใบรับรองฯ (สะสม) จำนวน 227 ราย หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.79 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า อย่างไรก็ตามหากเทียบกับจำนวนครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยที่มีใบรับรองฯ ในปี 2562 พบว่ามีจำนวนเพิ่มขึ้น 138 ราย คิดเป็นร้อยละ 155.06

ทั้งนี้ครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยสามารถแบ่งออกเป็น 7 ประเภท โดยครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัย 1 ราย อาจได้รับใบรับรองฯ ได้มากกว่า 1 ประเภท โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 3

**ตารางที่ 3** จำนวนใบรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยแยกประเภท (สะสม)

ประเภทใบรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัย	ปี 2562	ปี 2566	ปี 2567
ด้านการตระหนักรู้การรักษาความปลอดภัยการบิน	50	192	197
ด้านการตรวจค้น	29	69	67
ด้านการรักษาความปลอดภัยสำหรับพนักงานรักษาความปลอดภัยการบิน	25	76	76
ด้านการรักษาความปลอดภัยสำหรับผู้ตรวจสอบภายในด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน	-	12	12
ด้านการรักษาความปลอดภัยในเที่ยวบิน	29	56	57
ด้านการรักษาความปลอดภัยเฉพาะด้านสำหรับเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ	-	19	19
ด้านการรักษาความปลอดภัยสำหรับผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระดับชาติ	-	-	-

ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน กพท.

# บทที่ 2

## สถานการณ์การขนส่ง ทางอากาศของไทย

- สถิติขนส่งทางอากาศ
- ส่วนแบ่งทางการตลาดของสายการบิน
- สถานการณ์การแข่งขันราคาโดยสายการบิน  
ภายในประเทศ

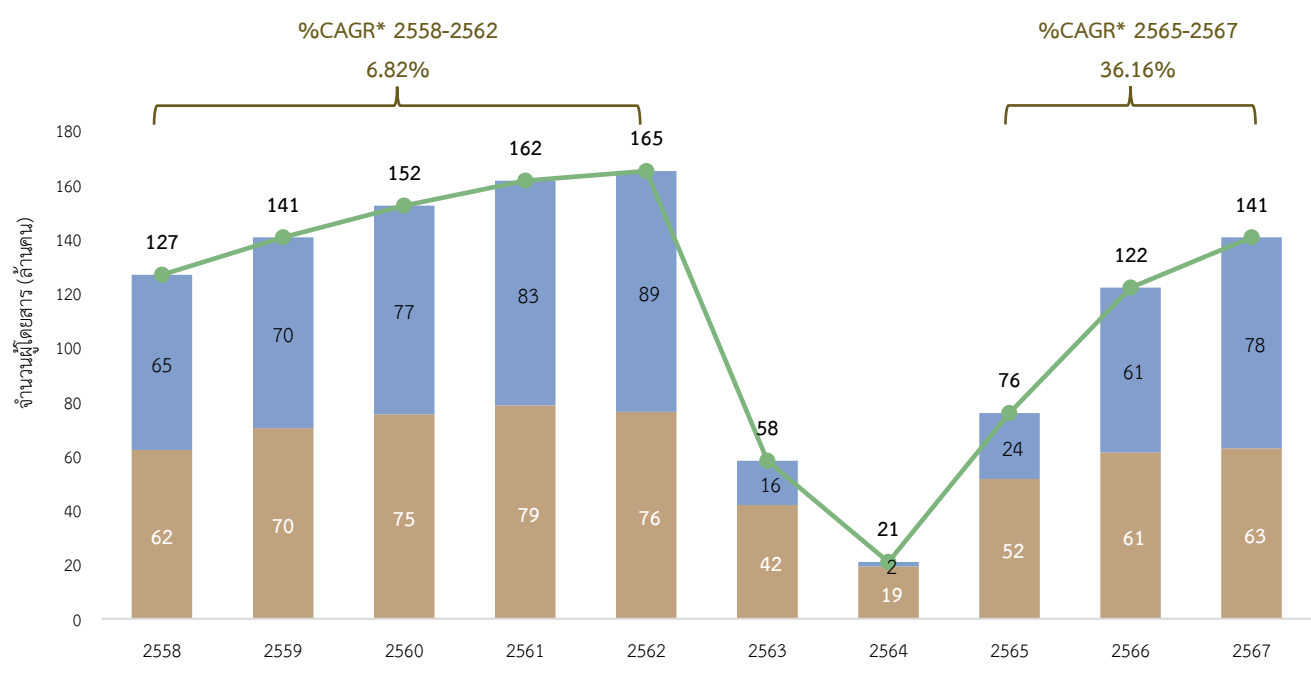


## บทที่ 2 สถานการณ์การขนส่งทางอากาศของไทย

### 2.1 สถิติขนส่งทางอากาศ

#### 2.1.1 สถิติการขนส่งทางอากาศ

**ภาพที่ 18** สถิติจำนวนผู้โดยสารรวม 10 ปี (ปี 2558 – 2567)



\* Compound Annual Growth Rate: CAGR

%recovered	2566 vs 2562	2567 vs 2562
Domestic	80.46%	82.42%
International	68.38%	87.48%
Total	73.96%	85.14%

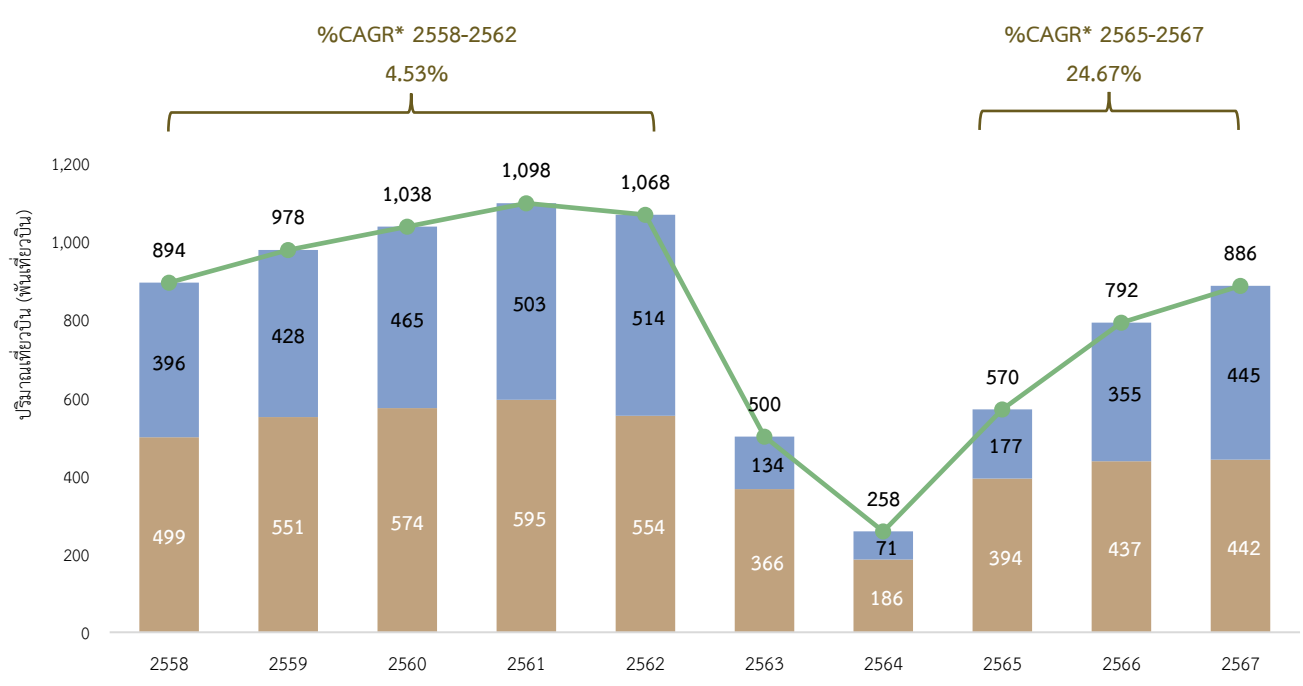
ที่มา: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตตะมา ระยอง – พัทยา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมโดยศูนย์บริการทางการบิน วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กพท.

ภาพรวมสถิติจำนวนผู้โดยสาร 10 ปี ตั้งแต่ปี 2558 – 2567 พบว่า ภาพรวมประเทศไทย มีอัตราการเติบโตของผู้โดยสารเฉลี่ยก่อนช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด – 19 ตั้งแต่ปี 2558 – 2562 อยู่ที่ร้อยละ 6.82 ต่อปี และมีจำนวนผู้โดยสารรวมสูงสุดในปี 2562 ก่อนที่จะมีการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด – 19 ขึ้นในปี 2563 โดยการแพร่ระบาดดังกล่าวได้ส่งผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรมการบินของไทยอย่างมาก ก่อนที่สถานการณ์การแพร่ระบาดจะเริ่มคลี่คลายลงในปี 2565 และฟื้นตัวได้อย่างต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน ทั้งนี้เมื่อพิจารณาอัตราการเติบโตของผู้โดยสารเฉลี่ยในช่วงที่สถานการณ์การแพร่ระบาดเริ่มคลี่คลายปี 2565 – 2567 พบว่าอยู่ที่ร้อยละ 36.16 โดยในปี 2567 ประเทศไทยมีจำนวนผู้โดยสารทั้งสิ้น 140.55 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 15.12 แบ่งเป็นจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศ 62.85 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 2.44 และจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศ 77.70 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 27.93 เป็นผลจากการดำเนินนโยบายทางด้านเศรษฐกิจเพื่อกระตุ้นการท่องเที่ยว และเป็นผลสืบเนื่องมาจากมาตรการยกเว้นการตรวจลงตราในหลายประเทศ โดยเฉพาะการยกเว้น

การตรวจลงตราระหว่างกันของประเทศไทยและประเทศจีน ส่งผลให้ในปี 2567 ภาพรวมจำนวนผู้โดยสารของประเทศไทยกลับมาฟื้นตัวอยู่ที่ร้อยละ 85.14 เมื่อเทียบกับปี 2562 โดยปัจจัยหลักที่ทำให้จำนวนผู้โดยสารทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศยังไม่สามารถฟื้นตัวได้เต็มที่ มาจากข้อจำกัดที่สำคัญอย่างปัญหาการขาดแคลนอากาศยานทั่วโลกที่ส่งผลต่อความสามารถของสายการบินในการรองรับความต้องการการเดินทางของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น

2.1.2 สถิติปริมาณเที่ยวบิน

ภาพที่ 19 สถิติปริมาณเที่ยวบินภาพรวม 10 ปี (ปี 2558 – 2567)



\* Compound Annual Growth Rate: CAGR

	2566 vs 2562	2567 vs 2562
Domestic	78.98%	79.75%
International	69.01%	86.52%
Total	74.18%	83.01%

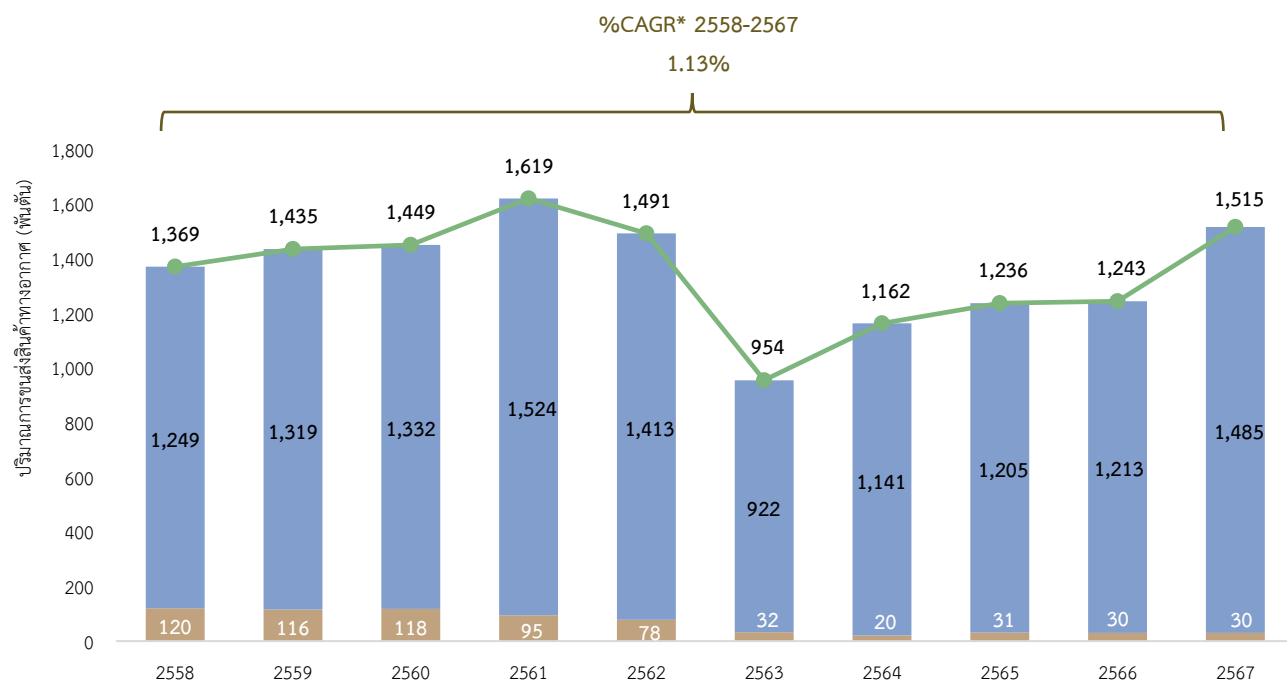
ที่มา: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตตะมา ระยอง – พัทยา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมโดยศูนย์บริการทางการบิน วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กพท.

ภาพรวมสถิติปริมาณเที่ยวบิน 10 ปี ตั้งแต่ปี 2558 – 2567 พบว่า ภาพรวมสอดคล้องและไปในทิศทางเดียวกันกับภาพรวมจำนวนผู้โดยสารของประเทศไทย โดยในช่วงก่อนการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด – 19 (ปี 2558 – 2562) มีอัตราการเติบโตของเที่ยวบินเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 4.53 ขณะที่หลังจากสถานการณ์การแพร่ระบาดเริ่มคลี่คลายและการขนส่งทางอากาศเริ่มฟื้นตัวในช่วงปี 2565 – 2567 ส่งผลให้อัตราการเติบโตของเที่ยวบินเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 24.67 ทั้งนี้เมื่อพิจารณาสถิติปริมาณเที่ยวบินในปี 2567 พบว่ามีปริมาณเที่ยวบินทั้งสิ้น 886,431 เที่ยวบิน หรือเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 11.90 โดยแบ่งเป็นปริมาณเที่ยวบินภายในประเทศ 441,736 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 0.98 จากปีที่ผ่านมา ขณะที่ปริมาณเที่ยวบินระหว่างประเทศ 444,695 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 25.38 เป็นผลต่อเนื่องมาจากการที่หลายประเทศทั่วโลก รวมถึงประเทศไทยได้ดำเนินมาตรการส่งเสริมการท่องเที่ยวทั้งในเรื่องการยกเว้นมาตรการตรวจลงตรา เพื่อกระตุ้นความต้องการการเดินทาง การขยายเส้นทางการบิน

การเพิ่มจุดหมายปลายทางใหม่ และการเพิ่มความถี่ในการทำการบิน ส่งผลให้ในปี 2567 ปริมาณเที่ยวบินในภาพรวมฟื้นตัวร้อยละ 83.01 เมื่อเทียบกับช่วงก่อนการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 ในปี 2562 ขณะที่ปริมาณเที่ยวบินภายในประเทศฟื้นตัวร้อยละ 79.75 และปริมาณเที่ยวบินระหว่างประเทศฟื้นตัวร้อยละ 86.52

2.1.3 สถิติปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ

ภาพที่ 20 สถิติปริมาณการขนส่งทางอากาศภาพรวม 10 ปี (ปี 2558 - 2567)



\* Compound Annual Growth Rate: CAGR

%recovered	2566 vs 2562	2567 vs 2562
Domestic	39.14%	39.19%
International	85.82%	105.07%
Total	83.38%	101.63%

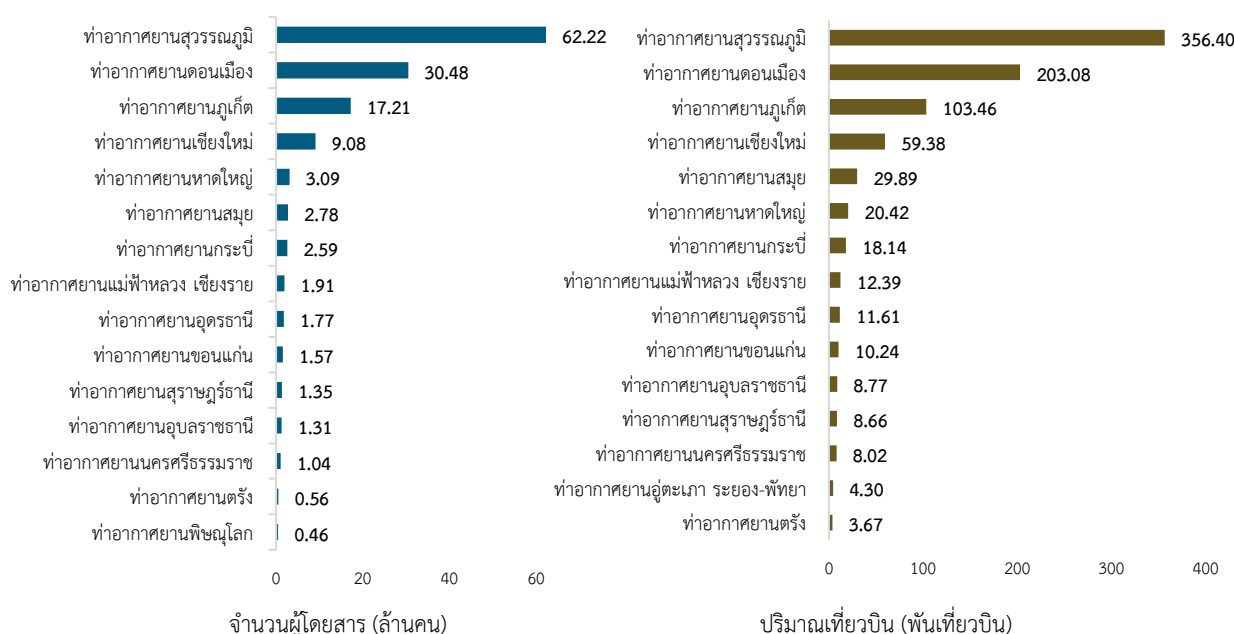
ที่มา: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตตะรภา ระยอง - พัทยา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมโดยศูนย์บริการทางการบิน วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กพท.

ภาพรวมสถิติปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ 10 ปี ตั้งแต่ปี 2558 - 2567 แสดงให้เห็นว่าแม้ประเทศไทยจะต้องเผชิญกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 ในช่วงปี 2563 แต่ผลกระทบต่อการบินขนส่งทางอากาศเกิดขึ้นเพียงในระยะเริ่มต้นของการแพร่ระบาด เนื่องจากข้อจำกัดในการให้บริการและการทำการบินเพื่อขนส่งสินค้าทางอากาศในช่วงการแพร่ระบาดน้อยกว่าข้อจำกัดในการขนส่งผู้โดยสาร ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยสามารถฟื้นตัวได้อย่างชัดเจนตั้งแต่ปี 2564 เป็นต้นมา ทำให้อัตราการเติบโตของการขนส่งสินค้าเฉลี่ยตั้งแต่ปี 2558 - 2567 อยู่ที่ร้อยละ 1.13 ต่อปี โดยในปี 2567 ประเทศไทยมีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศภาพรวมสูงถึง 1,515,243.63 ตัน หรือเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 21.89 ซึ่งถือเป็นปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศที่สูงที่สุดในรอบ 6 ปี นับตั้งแต่ปี 2562 และเมื่อพิจารณาปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศ พบว่ามีปริมาณ 30,497.82 ตัน ใกล้เคียงกับปีก่อนหน้า ขณะที่การขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศมีปริมาณ

1,484,745.81 ต้น เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 22.44 อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาการฟื้นตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศในภาพรวมเทียบกับปี 2562 พบว่ามีการฟื้นตัวร้อยละ 101.63 แสดงให้เห็นว่าปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศกลับมามีอัตราการเติบโตสูงกว่าช่วงก่อนเกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 เรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้ในปี 2567 ประเทศไทยยังมีสายการบินใหม่ที่ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศเพิ่มเติม ได้แก่ สายการบินพัทยา แอร์เวย์ ที่เข้ามาเสริมศักยภาพและเพิ่มทางเลือกในด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศ ซึ่งช่วยกระตุ้นความสามารถในการแข่งขันและสนับสนุนการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินอย่างมีนัยสำคัญ

### 2.1.4 สถิติท่าอากาศยาน

ภาพที่ 21 ท่าอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินสูงสุด 15 อันดับ



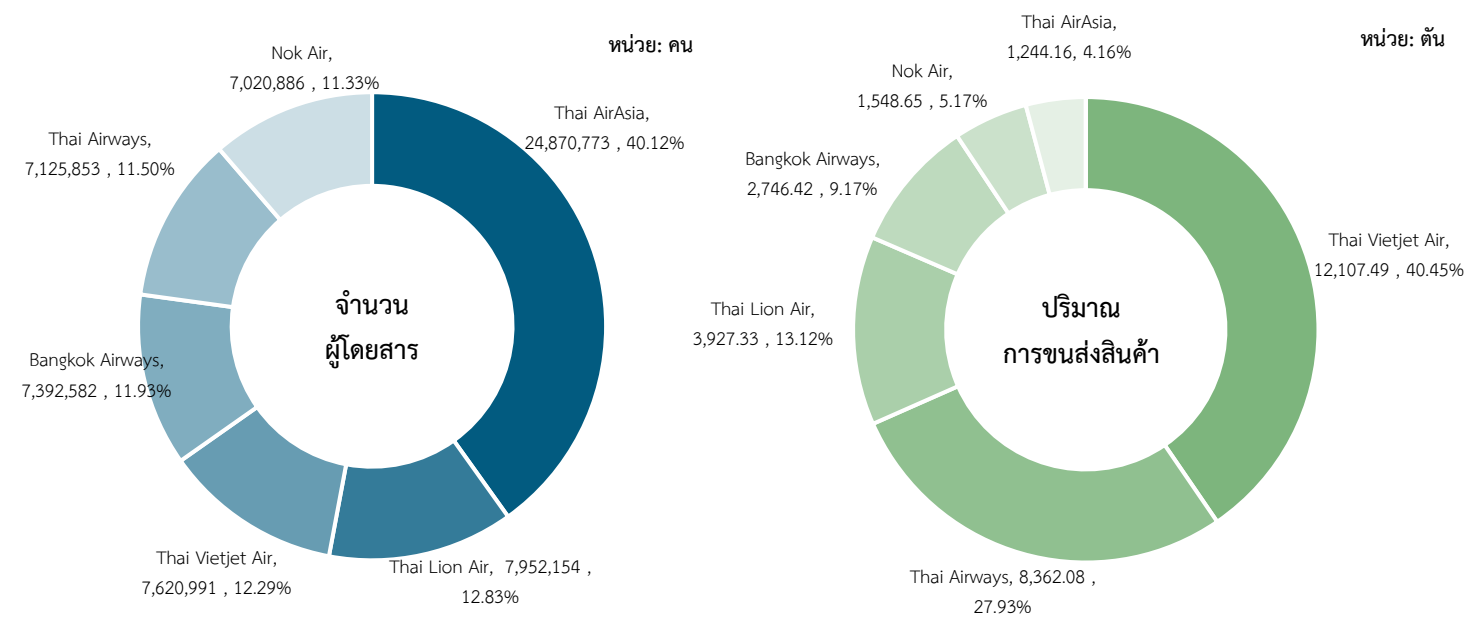
ที่มา: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเถา ระยอง - พัทยา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมโดยศูนย์บริการทางการบิน วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กพท.

เมื่อพิจารณาท่าอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินมากที่สุด 15 อันดับแรก พบว่าในปี 2567 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินโดยรวมสูงสุด โดยมีจำนวนผู้โดยสารทั้งสิ้น 66.22 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 20.35 และมีปริมาณเที่ยวบิน 356,397 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 16.58 รองลงมา ได้แก่ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานเชียงใหม่ ตามลำดับ โดยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีสัดส่วนจำนวนผู้โดยสารสูงถึงร้อยละ 45.28 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดในปี 2567 และมีปริมาณเที่ยวบินคิดเป็นร้อยละ 41.52 ของปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดในปี 2567 ทั้งนี้จากข้อมูลสถิติ พบว่าภาพรวมแต่ละท่าอากาศยานมีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินเพิ่มขึ้นต่อเนื่องจากปีก่อนหน้าเนื่องจากปัจจัยส่งเสริมภาคการท่องเที่ยวที่ขยายตัวเพิ่มขึ้นจากนโยบายกระตุ้นภาคการท่องเที่ยวของรัฐบาล รวมถึงการจัดทำท่าอากาศยานเพิ่มเติมของสายการบินต่าง ๆ ซึ่งช่วยให้สามารถเพิ่มจำนวนเที่ยวบินเพื่อรองรับความต้องการของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น

## 2.2 ส่วนแบ่งทางการตลาดของสายการบิน

### 2.2.1 ส่วนแบ่งทางการตลาดในเส้นทางบินภายในประเทศ

ภาพที่ 22 ส่วนแบ่งทางการตลาดของสายการบินในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศในเส้นทางบินภายในประเทศแบบประจำมีกำหนด



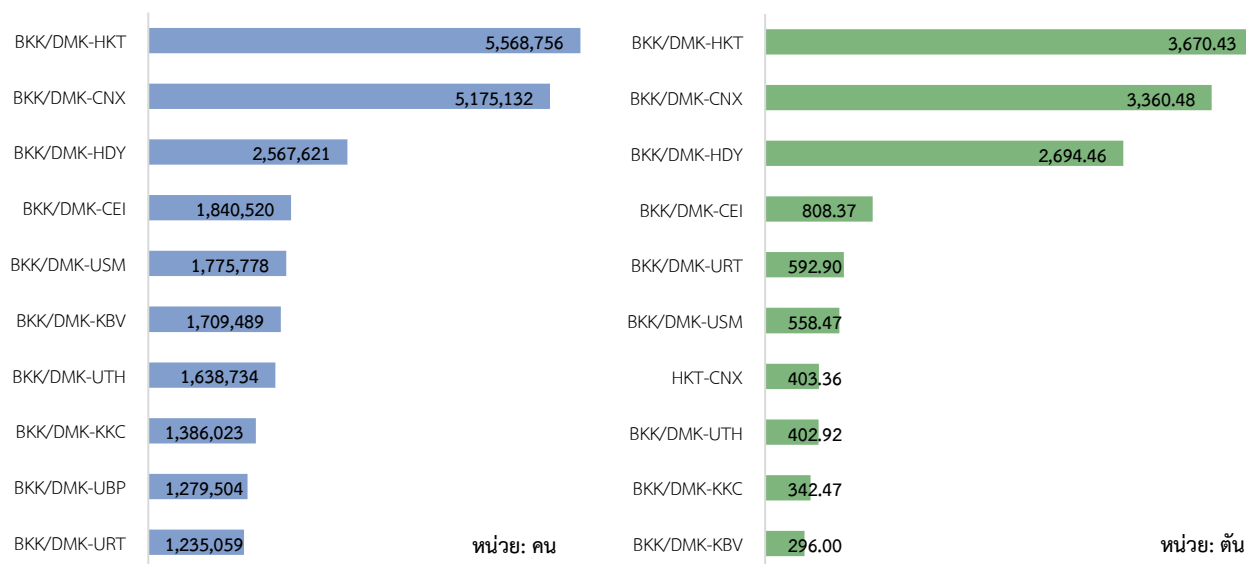
ที่มา: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะมา ระยอง – พัทยา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมโดยศูนย์บริการทางการบิน วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กพท.

ในปี 2567 สายการบินที่มีส่วนแบ่งทางการตลาดการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศแบบประจำมีกำหนดมากที่สุด ได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชีย โดยมีการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศทั้งสิ้น 24.87 ล้านคน คิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 40.12 รองลงมา ได้แก่ สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ มีการขนส่งผู้โดยสารจำนวน 7.95 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 12.83 ซึ่งใกล้เคียงกับสายการบินไทย เวียดนามแอร์ ที่มีการขนส่งผู้โดยสารจำนวน 7.62 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 12.29 ขณะที่สายการบินบางกอกแอร์เวย์ สายการบินไทย และสายการบินนกแอร์ มีส่วนแบ่งทางการตลาดใกล้เคียงกันที่ประมาณร้อยละ 11.00

สำหรับส่วนแบ่งทางการตลาดของการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศแบบประจำมีกำหนด พบว่าสายการบินไทย เวียดนามแอร์ ครองส่วนแบ่งทางการตลาดมากที่สุดเช่นเดียวกับปีก่อนหน้า โดยมีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศอยู่ที่ 12,107.49 ตัน คิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 40.45 แม้ว่าสายการบินจะอยู่ในลำดับที่สามของของส่วนแบ่งทางการตลาดการขนส่งผู้โดยสาร แต่กลับมีสัดส่วนการขนส่งสินค้าสูง สะท้อนถึงแนวทางการบริหารจัดการพื้นที่ระวางใต้ท้องอากาศยานที่ให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้าทางอากาศ การจัดสรรเส้นทางบินให้มีความสอดคล้องกับความต้องการของตลาดของสายการบินไทย เวียดนามแอร์ รองลงมา ได้แก่ สายการบินไทย มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ 8,362.08 ตัน คิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 27.93 และสายการบินไทยไลอ้อนแอร์ มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศจำนวน 3,927.33 ตัน คิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 13.12 ทั้งนี้ในปี 2567 สายการบินไทยสมายล์ แอร์เวย์ ได้ยุติการให้บริการตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2567

โดยได้โอนย้ายการบริหารจัดการและอากาศยานทั้งหมดไปยังสายการบินไทย ส่งผลให้ส่วนแบ่งทางการตลาด การขนส่งผู้โดยสารและสินค้าภายในประเทศแบบประจำมีกำหนดของสายการบินไทยในปี 2567 เพิ่มขึ้น เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา

**ภาพที่ 23** ภาพรวมเส้นทางบินภายในประเทศที่มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ สูงสุด 10 อันดับแบบประจำมีกำหนด



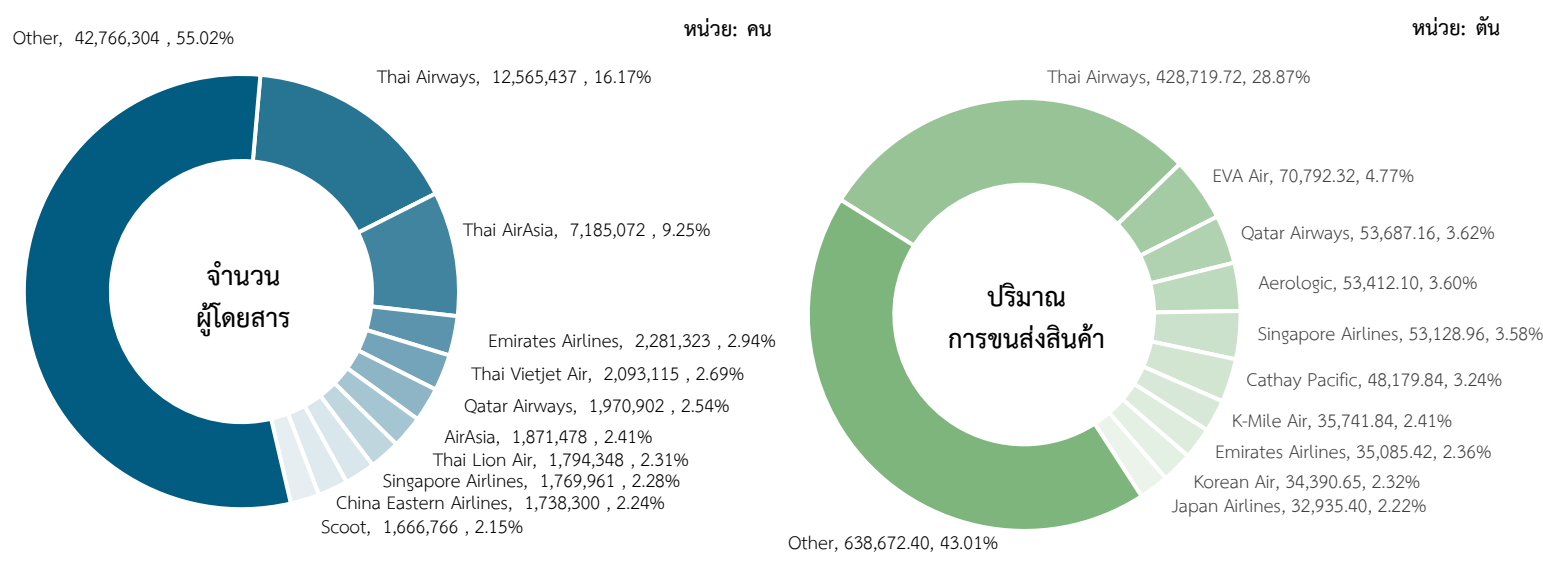
ที่มา: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะมา ระยอง – พัทยา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมโดยศูนย์บริการทางการบิน วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กพท.

เส้นทางบินที่มีการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศแบบประจำมีกำหนดสูงสุด 10 อันดับแรก ในปี 2567 พบว่ามีความสอดคล้องกับเส้นทางบินภายในประเทศที่มีจำนวนผู้โดยสารสูงสุด 10 อันดับแรก ของปีก่อนหน้า โดยเส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) – ภูเก็ต มีจำนวนผู้โดยสารมากที่สุด 5.57 ล้านคน รองลงมา คือ เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) – เชียงใหม่ มีจำนวนผู้โดยสาร 5.18 ล้านคน และเส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) – หาดใหญ่ มีจำนวนผู้โดยสาร 2.57 ล้านคน ซึ่งทั้ง 3 เส้นทางนี้ยังคงเป็นเส้นทางที่ได้รับความนิยมสูงสุดเช่นเดียวกับปีก่อนหน้า อย่างไรก็ตาม จำนวนเส้นทางบินภายในประเทศมีการปรับตัวลดลงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า เนื่องจากความต้องการเดินทาง ทางอากาศในเส้นทางหลักที่เพิ่มขึ้นเป็นอย่างมากและปัญหาการขาดแคลนอากาศยาน ทำให้สายการบิน เลื่อนนำอากาศยานไปให้บริการในเส้นทางบินที่มีความต้องการการเดินทางสูง โดยเส้นทางบินที่ได้รับ ผลกระทบส่วนใหญ่เป็นเส้นทางบินข้ามภาค เช่น เส้นทางบินหาดใหญ่ – ขอนแก่น เป็นต้น

เมื่อพิจารณาเส้นทางบินที่มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศแบบประจำ มีกำหนดสูงสุดใน 4 อันดับแรกนั้น พบว่ามีความสอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกับเส้นทางบิน ที่มีการขนส่งผู้โดยสาร โดยเฉพาะเส้นทางจากกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) ไปยังท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย เนื่องด้วยการขนส่ง สินค้าทางอากาศส่วนใหญ่ของประเทศไทยใช้วิธีการขนส่งผ่านใต้ท้องอากาศยานโดยสาร

2.2.2 ส่วนแบ่งทางการตลาดในเส้นทางบินระหว่างประเทศ

ภาพที่ 24 ส่วนแบ่งทางการตลาดของสายการบินในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศในเส้นทางบินระหว่างประเทศ

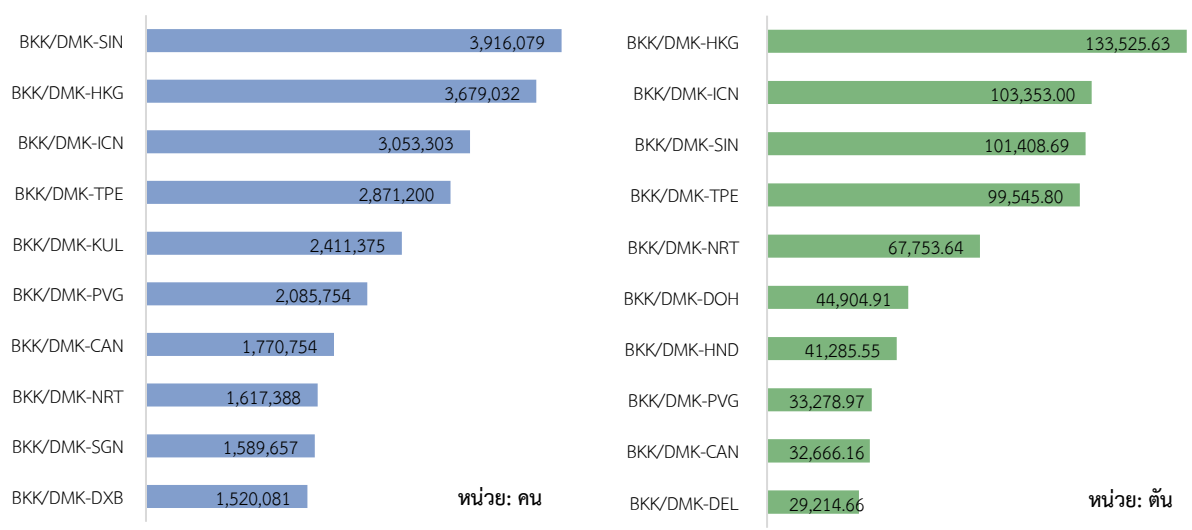


ที่มา: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตตะฉะ ระยอง - พัทยา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมโดยศูนย์บริการทางการบิน วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กพท.

ในปี 2567 สายการบินที่มีส่วนแบ่งทางการตลาดการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศมากที่สุด ได้แก่ สายการบินไทย โดยมีการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศทั้งสิ้น 12.57 ล้านคน คิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 16.17 รองลงมา ได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชีย มีการขนส่งผู้โดยสารมากกว่า 7.19 ล้านคน คิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 9.25 ลำดับถัดมา ได้แก่ สายการบินเอมิเรตส์ มีส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 2.94 และสายการบินไทย เวียดนามแอร์ มีส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 2.69 เมื่อพิจารณาส่วนแบ่งทางการตลาดในภาพรวมนั้น พบว่าสายการบินสัญชาติไทยมีส่วนแบ่งทางการตลาดด้านการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศรวมกันถึงร้อยละ 30.42

สำหรับปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศในปี 2567 พบว่ามีการฟื้นตัวกลับขึ้นมาจนมีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศมากกว่าในปี 2562 โดยเมื่อพิจารณาส่วนแบ่งทางการตลาดของการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ พบว่าสายการบินไทยยังคงครองส่วนแบ่งทางการตลาดการขนส่งสินค้าทางอากาศมากที่สุดอยู่ที่ 428,719.72 ตัน หรือคิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 28.87 รองลงมา ได้แก่ สายการบินอีวีเอแอร์ มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ 70,792.32 ตัน มีส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 4.77 และในลำดับสาม คือ สายการบินกาต้าแอร์เวย์ มีปริมาณขนส่งสินค้าทางอากาศอยู่ที่ 53,687.16 ตัน คิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 3.62 จากสถิติข้างต้นจะเห็นได้ว่าสายการบินไทยเป็นสายการบินที่ครองส่วนแบ่งทางการตลาดมากที่สุดทั้งในด้านจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ

**ภาพที่ 25** ภาพรวมเส้นทางบินระหว่างประเทศที่มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศสูงสุด 10 อันดับ

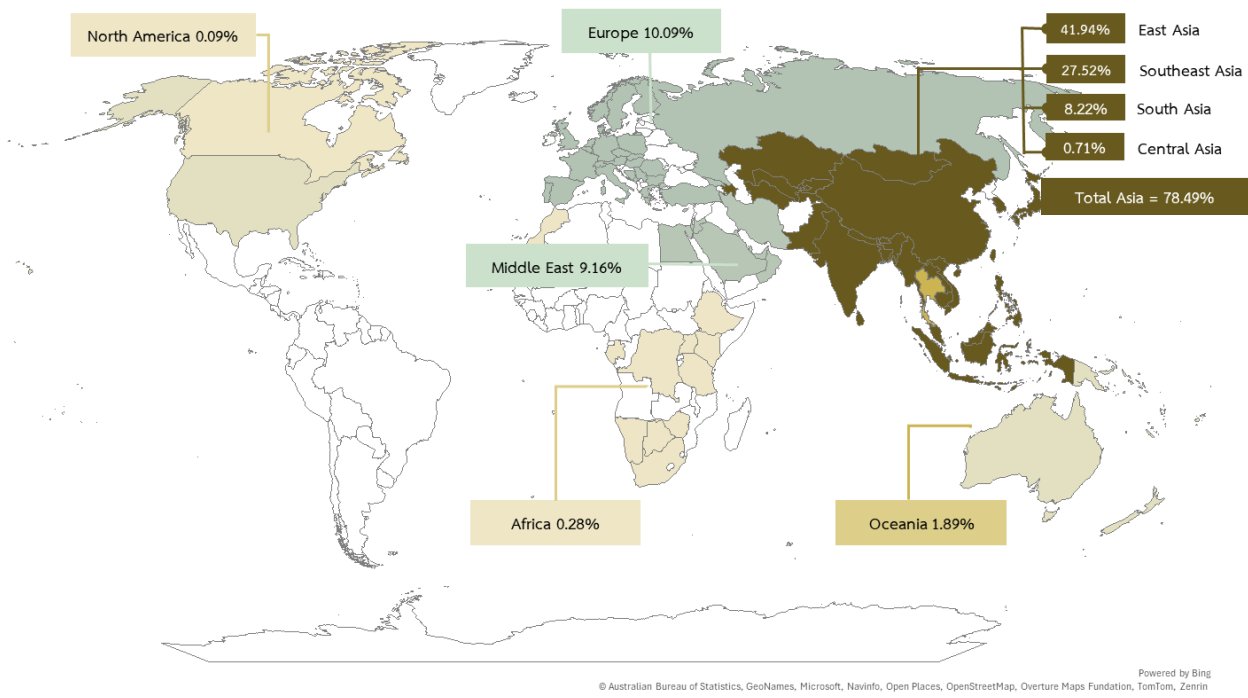


ที่มา: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะนา ระยอง – พัทยา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมโดยศูนย์บริการทางการบิน วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กพท.

จากข้อมูลสถิติพบว่าเส้นทางบินที่มีการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศสูงสุดใน 3 อันดับแรกนั้น เป็นเส้นทางเดียวกันกับในปี 2566 โดยเส้นทางบินที่มีจำนวนผู้โดยสารมากที่สุดในปี 2567 ได้แก่ เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) – สิงคโปร์ (ชางจี) มีการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 3.92 ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ 5.04 ของผู้โดยสารระหว่างประเทศทั้งหมด รองลงมา ได้แก่ เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) – ฮองกง มีการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 3.68 ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ 4.73 ของผู้โดยสารระหว่างประเทศทั้งหมด และเส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) – เกาหลีใต้ (อินชอน) มีการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 3.05 ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ 3.93 ของผู้โดยสารระหว่างประเทศทั้งหมด

เมื่อพิจารณาเส้นทางบินที่มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศในเส้นทางบินระหว่างประเทศสูงสุด 3 อันดับแรก พบว่าเส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) – ฮองกง ยังคงเป็นเส้นทางที่มีการขนส่งสินค้าสูงสุดเช่นเดียวกับปีก่อนหน้า ซึ่งมีปริมาณการขนส่งสินค้าอยู่ที่ 133,525.63 ตัน รองลงมา ได้แก่ เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) – เกาหลีใต้ (อินชอน) และเส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) – สิงคโปร์ (ชางจี) โดยมีการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ 103,353.00 ตัน และ 101,408.69 ตัน ตามลำดับ

ภาพที่ 26 ส่วนแบ่งทางการตลาดของการให้บริการในเส้นทางบินระหว่างประเทศรายภูมิภาค



ที่มา: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตตะมา ระยอง – พัทยา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมและวิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กพท.

ในการพิจารณาส่วนแบ่งทางการตลาดของการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศรายภูมิภาค ปี 2567 พบว่าส่วนแบ่งทางการตลาดการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศไทยและภูมิภาคเอเชีย มีสัดส่วนสูงสุดถึงร้อยละ 78.49 โดยเมื่อพิจารณาภูมิภาคย่อย (Subregion) ของภูมิภาคเอเชีย พบว่ามีผู้โดยสารจากภูมิภาคเอเชียตะวันออกมากที่สุด รองลงมา คือ ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และภูมิภาคเอเชียใต้ โดยทั้ง 3 ภูมิภาคย่อยดังกล่าวมีส่วนแบ่งทางการตลาดรวมกันถึงร้อยละ 77.68 ทั้งนี้ข้อมูลดังกล่าวสอดคล้องกับเส้นทางบินระหว่างประเทศที่มีจำนวนผู้โดยสารสูงสุด 10 อันดับแรก รวมถึงสถิติจำนวนนักท่องเที่ยวเงินและอินเดียที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยในปี 2567

สำหรับส่วนแบ่งทางการตลาดการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศไทยและภูมิภาคอื่น ๆ พบว่า ภูมิภาคยุโรปมีส่วนแบ่งทางการตลาดใกล้เคียงกับภูมิภาคตะวันออกกลาง โดยคิดเป็นร้อยละ 10.09 และ 9.16 ตามลำดับ ทั้งนี้เมื่อพิจารณาส่วนแบ่งทางการตลาดเฉพาะภูมิภาคตะวันออกกลาง พบว่าความต้องการการเดินทางที่แท้จริงส่วนหนึ่งเกิดจากความต้องการเดินทางไปยังภูมิภาคยุโรปและภูมิภาคอเมริกา เนื่องจากมีการให้บริการเส้นทางบินตรงที่มีอยู่อย่างจำกัด และข้อจำกัดด้านความสามารถของอากาศยานในเส้นทางบินระยะไกล จึงส่งผลให้เป็นจุดที่นิยมสำหรับการเดินทางเชื่อมต่อไปยังจุดหมายปลายทางที่แท้จริง

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาเฉพาะสายการบินสัญชาติไทยแบบประจำมีกำหนดที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศ พบว่า ร้อยละ 87.86 เป็นการทำการบินระหว่างภูมิภาคเอเชีย ขณะที่เส้นทางบินไปยังภูมิภาคยุโรป ภูมิภาคโอเชียเนีย และภูมิภาคตะวันออกกลาง มีสัดส่วนรวมกันเพียงร้อยละ 12.14 เท่านั้น

## 2.23 สถานการณ์การแข่งขันราคาค่าโดยสารเส้นทางบินภายในประเทศ

### 2.3.1 การแข่งขันของเส้นทางบินภายในประเทศ

การวิเคราะห์ระดับการแข่งขันของสายการบินที่ให้บริการภายในประเทศ โดยใช้ดัชนีการชี้วัดการกระจุกตัวของตลาด (Herfindahl-Hirschman Index: HHI) ที่คำนวณจากจำนวนผู้โดยสารรายสายการบินของทุกเส้นทางบิน มีหลักเกณฑ์การพิจารณาค่าดัชนี HHI ของสมาคมท่าอากาศยานระหว่างประเทศ (Airport Council International: ACI) และได้ผลการศึกษา ดังนี้

#### ตารางที่ 4 ข้อมูลจำนวนเส้นทางบินภายในประเทศตามลักษณะการแข่งขันของตลาด

ลักษณะการแข่งขัน	HHI	จำนวนเส้นทางบิน
ตลาดแข่งขันสมบูรณ์	0	0
ตลาดกึ่งแข่งขันกึ่งผูกขาด	0.10 – 0.50	11
ตลาดผู้ขายน้อยราย	0.51 – 0.81	7
ตลาดที่มีการผูกขาด	0.81 – 1.00	27
<b>รวม</b>		<b>45</b>

ที่มา: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะนภา ระยอง – พัทยา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมและวิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

ในปี 2567 ประเทศไทยมีการให้บริการเส้นทางการบินภายในประเทศแบบประจำมีกำหนดทั้งหมด 45 เส้นทางบิน โดยมีรายละเอียดที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ แสดงดังภาคผนวก 1 ทั้งนี้สามารถจำแนกกลุ่มเส้นทางบินตามประเภทของตลาดโดยใช้ดัชนี HHI เป็นหลักเกณฑ์ในการพิจารณาสถานะการแข่งขัน ดังนี้

#### ตลาดแข่งขันสมบูรณ์ ไม่พบเส้นทางบินที่มีการแข่งขันแบบตลาดแข่งขันสมบูรณ์

ตลาดกึ่งแข่งขันกึ่งผูกขาด เส้นทางบินในตลาดกึ่งแข่งขันกึ่งผูกขาดมีจำนวน 11 เส้นทางบิน พบว่ามีลักษณะเป็นเส้นทางบินหลักที่มีจำนวนผู้โดยสารมากกว่า 1 ล้านคนต่อปี และมีสายการบินให้บริการประมาณ 4 – 6 สายการบินต่อ 1 เส้นทางบิน โดยในบางเส้นทาง เช่น เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) – ภูเก็ต เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) – แม่ฟ้าหลวง เชียงราย และเส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) – ขอนแก่น ผู้ให้บริการทุกสายการบินมีส่วนส่วนทางการตลาดที่ใกล้เคียงกัน อย่างไรก็ตามสัดส่วนการให้บริการของสายการบินในเส้นทางบินต่าง ๆ มีความสอดคล้องกับจำนวนอากาศยานของแต่ละสายการบิน ความถี่ของเที่ยวบิน และตารางการบินอย่างมีนัยสำคัญ

ตลาดผู้ขายน้อยราย เส้นทางบินในตลาดผู้ขายน้อยรายมีจำนวน 7 เส้นทางบิน โดยเป็นเส้นทางบินที่มีสายการบินให้บริการค่อนข้างน้อยต่อ 1 เส้นทางบิน เช่น เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) – สกลนคร เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) – พิษณุโลก เส้นทางบินเชียงใหม่ – ภูเก็ต ซึ่งเป็นเส้นทางสายตรง (ผู้ให้บริการมากกว่า 1 แสคนคน แต่ไม่ถึง 1 ล้านคนต่อปี)<sup>7</sup> โดยเส้นทางบินที่มีการทำการบินไปยังท่าอากาศยานหลักมีข้อจำกัดด้านปริมาณการรองรับเที่ยวบินของท่าอากาศยานในช่วงเวลาที่มีความต้องการการเดินทางสูง ทำให้สายการบินมักจะเลือกให้บริการในเส้นทางบินหลักที่มีปริมาณความต้องการการเดินทางที่สูงกว่าเส้นทางสายตรง

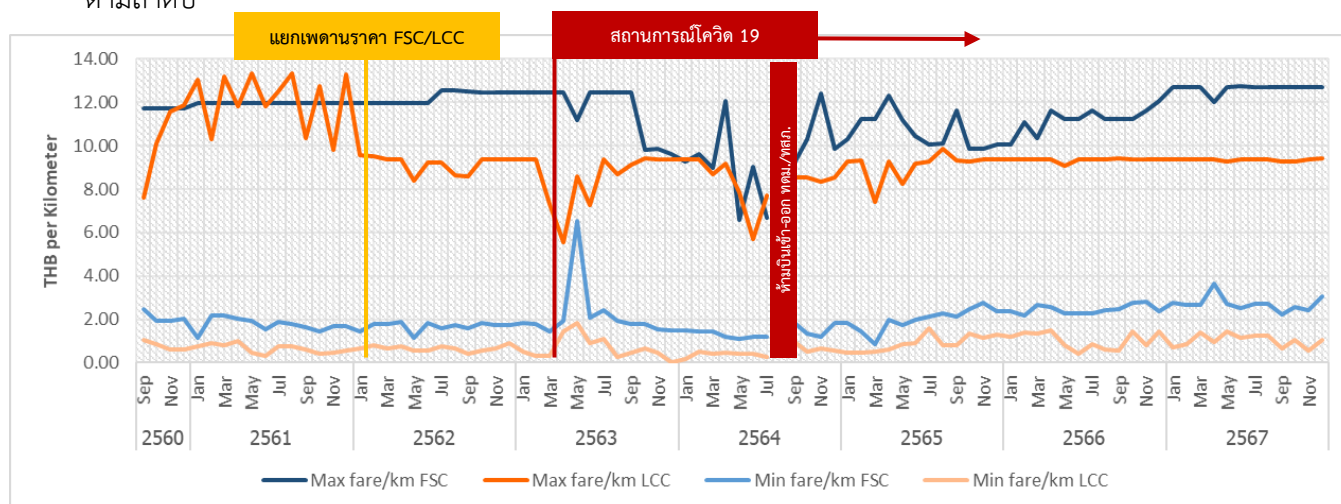
<sup>7</sup> ประกาศ กพท. หลักเกณฑ์การจัดสรรเส้นทางบินกับผู้ได้รับใบอนุญาต ปี 2560

**ตลาดที่มีการผูกขาด** เส้นทางบินในตลาดผูกขาดมีจำนวน 27 เส้นทางบิน โดยส่วนใหญ่เป็นเส้นทางบินที่มีลักษณะเป็นเส้นทางสายย่อย เส้นทางข้ามภูมิภาค มีผู้ใช้บริการไม่เกินหนึ่งแสนคนต่อปี ซึ่งมีสายการบินให้บริการหลักเพียงหนึ่งรายและมีส่วนแบ่งทางการตลาดมากกว่าสายการบินอื่นอย่างมาก อันเนื่องมาจากบางสายการบินมีการหยุดให้บริการในช่วงระหว่างปี หรือสายการบินได้รับการจัดสรรเวลาของสายการบินที่ไม่ใช่ช่วงเวลาที่มียุทธศาสตร์ความต้องการการเดินทางสูง (Peak Hour) จึงทำให้เส้นทางบินดังกล่าวมีลักษณะของการผูกขาด ยกตัวอย่างเช่น เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) – ชุมพร เส้นทางบินเชียงใหม่ – กระบี่ และเส้นทางบินแม่ฟ้าหลวง เชียงราย – ภูเก็ต

### 2.3.2 สถานการณ์ค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศปี 2567

ภาพรวมในปี 2567 ธุรกิจสายการบินที่ให้บริการเส้นทางภายในประเทศยังคงฟื้นตัวต่อเนื่อง หลังจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 โดยมีแนวโน้มเติบโตใกล้เคียงกับระดับก่อนการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 อย่างไรก็ตามเนื่องจากสายการบินต่าง ๆ ยังคงประสบปัญหาความไม่เพียงพอของอุปทานหรือจำนวนอากาศยาน โดยมีจำนวนอากาศยานน้อยกว่าก่อนการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 อยู่ถึงร้อยละ 25 ทำให้ไม่สามารถเพิ่มจำนวนเที่ยวบินให้สอดคล้องกับความต้องการการเดินทางของผู้โดยสารได้ ซึ่งสถานการณ์ดังกล่าวส่งผลทำให้ภาพรวมค่าโดยสารมีแนวโน้มสูงขึ้นตามกลไกของตลาด ซึ่งสถานการณ์เช่นนี้เกิดขึ้นกับสายการบินทั่วโลก ทั้งนี้เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว กพท. ได้เร่งรัดแก้ไขปัญหาโดยการเร่งดำเนินการและประสานกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเพื่อให้สายการบินต่าง ๆ เพิ่มจำนวนอากาศยานได้มากขึ้น เช่น การเร่งรัดกระบวนการอนุมัติ อนุญาตต่าง ๆ เป็นต้น เพื่อให้มีจำนวนผู้ประกอบการและจำนวนอากาศยานในระบบเพิ่มมากขึ้น ซึ่งคาดว่าจะการมีอุปทานที่เพียงพอจะทำให้ระดับราคาค่าโดยสารปรับตัวลดลงได้ สำหรับข้อมูลสถิติราคาค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศระหว่างปี 2560 - 2567 แสดงดังภาพที่ 27 และ 28

**ภาพที่ 27** เปรียบเทียบค่าโดยสารสูงสุดและค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรต่อที่นั่งของสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินที่ให้บริการต้นทุนต่ำซึ่งควบคุมค่าเพดานค่าโดยสารไว้ที่ 13 บาท และ 9.40 บาท ตามลำดับ

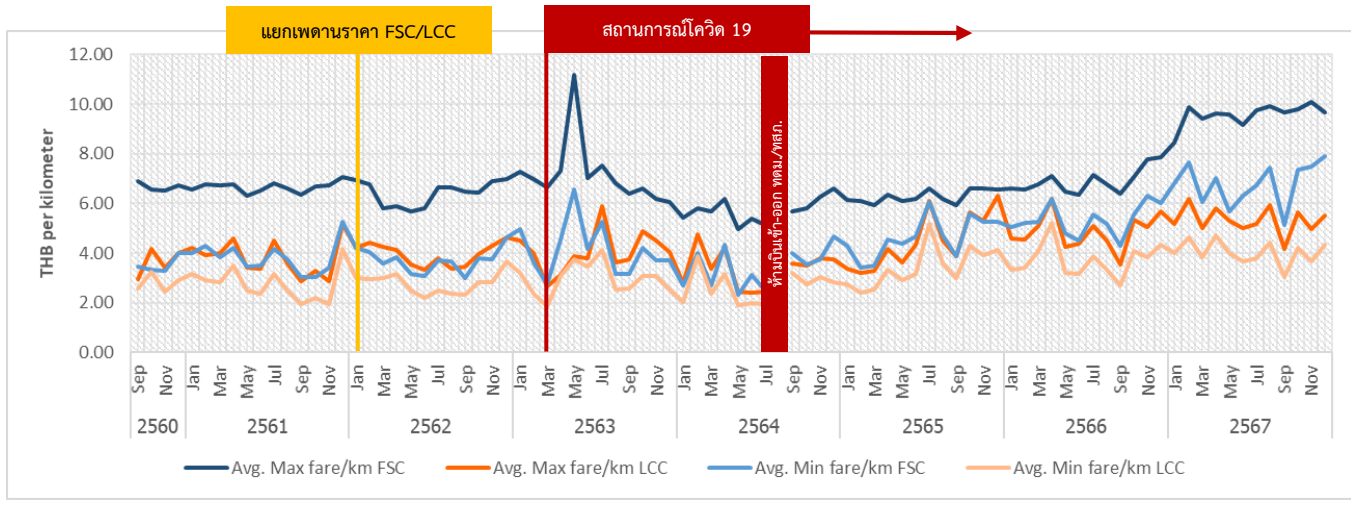


ที่มา: กองกำกับนโยบายและมาตรฐานทางเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ กพท.

หมายเหตุ: 1. FSC = สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ, LCC = สายการบินที่ให้บริการต้นทุนต่ำ

2. ราคาค่าโดยสารข้างต้นเป็นราคาค่าโดยสารจากการสุ่มตรวจราคาค่าโดยสารสูงสุดและต่ำสุดของทุกสายการบินที่ให้บริการเส้นทางภายในประเทศ ซึ่งดำเนินการโดย กพท. โดยมีการตรวจสอบจำนวน 2 ครั้ง/เดือน

**ภาพที่ 28** เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยค่าโดยสารสูงสุดและค่าเฉลี่ยค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรต่อที่นั่งของสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ และสายการบินที่ให้บริการต้นทุนต่ำซึ่งควบคุมค่าเพดานค่าโดยสารไว้ที่ 13 บาท และ 9.40 บาท ตามลำดับ



ที่มา: กองกำกับนโยบายและมาตรฐานทางเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ กพท.  
 หมายเหตุ: 1. FSC = สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ, LCC = สายการบินที่ให้บริการต้นทุนต่ำ  
 2. ราคาค่าโดยสารข้างต้นเป็นราคาค่าโดยสารจากการสุ่มตรวจราคาค่าโดยสารสูงสุดและต่ำสุดของทุกสายการบินที่ให้บริการเส้นทางภายในประเทศ ซึ่งดำเนินการโดย กพท. โดยมีการตรวจสอบจำนวน 2 ครั้ง/เดือน

จากการติดตามตรวจสอบข้อมูลค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศในปี 2567 สำหรับเส้นทางที่มีระยะทางบินเกินกว่า 300 กิโลเมตร ซึ่งส่วนใหญ่มีการแข่งขันระหว่างสายการบิน โดยแบ่งเป็นค่าโดยสารสำหรับเส้นทางที่ให้บริการเต็มรูปแบบ (Full Service) ซึ่งสายการบินสามารถกำหนดค่าโดยสารชั้นประหยัดได้ไม่เกิน 13 บาทต่อกิโลเมตร และเส้นทางที่ให้บริการแบบต้นทุนต่ำ (Low Cost) ซึ่งสายการบินสามารถกำหนดค่าโดยสารชั้นประหยัดได้ไม่เกิน 9.40 บาทต่อกิโลเมตร สรุปได้ดังนี้

เมื่อพิจารณาค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรสำหรับเส้นทางที่ให้บริการเต็มรูปแบบและบริการแบบต้นทุนต่ำ ตามภาพที่ 27 จะเห็นว่าค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรของบริการเต็มรูปแบบและบริการต้นทุนต่ำในปี 2567 ปรับเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปี 2566 และมีลักษณะคงที่ตลอดทั้งปี แตกต่างจากช่วงก่อนการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 ซึ่งจะมีการปรับตัวขึ้นลงของราคาค่าโดยสารสูงสุดในแต่ละเดือน และเมื่อพิจารณาค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตร พบว่ามีแนวโน้มปรับเพิ่มขึ้นจากปี 2566 เช่นเดียวกัน

เมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยของค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรและค่าเฉลี่ยของค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรสำหรับเส้นทางที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบและบริการแบบต้นทุนต่ำ ตามภาพที่ 28 พบว่าค่าเฉลี่ยค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรและค่าเฉลี่ยของค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรสำหรับบริการทุกรูปแบบมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากปี 2566 และเพิ่มขึ้นจากช่วงก่อนการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 ค่อนข้างมาก

ดังนั้นในภาพรวมราคาค่าโดยสารในปี 2567 มีแนวโน้มปรับตัวเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา โดยมีสาเหตุหลักมาจากการขาดทุนสะสมในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 ของสายการบิน ประกอบกับการขาดแคลนอุปทานในตลาด ในขณะที่อุปสงค์มีแนวโน้มฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง ทำให้ราคาค่าโดยสารมีการปรับตัวสูงขึ้นตามกลไกราคา อย่างไรก็ตาม กพท. จะดำเนินการตรวจสอบติดตาม

การจำหน่ายบัตรโดยสารเพื่อให้ราคาเป็นไปตามเพดานที่กำหนด พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์ข้อมูลความรู้ให้กับผู้โดยสารทราบอย่างต่อเนื่องต่อไป

### 2.3.3 ค่าบริการสนามบินของไทย

ในปี 2567 ค่าบริการสนามบินของไทยที่มีการเปลี่ยนแปลงอัตรา มีจำนวน 1 รายการ ได้แก่ ค่าบริการผู้โดยสารขาออก (Passenger Service Charges: PSC) ของ ทอท. โดยมีการปรับขึ้นค่า PSC สำหรับผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศจาก 700 บาทต่อคน เป็น 730 บาทต่อคน และค่า PSC สำหรับผู้โดยสารขาออกภายในประเทศจาก 100 บาทต่อคน เป็น 130 บาทต่อคน ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2567 เป็นต้นไป โดยค่า PSC ที่ปรับเพิ่มดังกล่าวสืบเนื่องมาจาก ทอท. ได้มีการนำระบบบริการผู้โดยสารขึ้นเครื่อง (Common Use Passenger Processing Systems: CUPPS) มาให้บริการ ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. ทั้ง 6 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานหาดใหญ่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ และอำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสาร รวมทั้งพัฒนาท่าอากาศยานให้มีความทันสมัย มีศักยภาพเท่าระดับสากล มีระบบฐานข้อมูลที่มีความแม่นยำเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในด้านการรักษาความปลอดภัย และลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและรองรับการเติบโตในอนาคต ซึ่งสอดคล้องกับมติที่ประชุมคณะกรรมการการบินพลเรือน ครั้งที่ 6/2564 เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2564 ที่ได้กำหนดนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ ในการนำเทคโนโลยีระบบบริการผู้โดยสารขึ้นเครื่อง (CUPPS) มาใช้ในท่าอากาศยานที่ให้บริการแก่สาธารณะ ซึ่งระบบ CUPPS ที่นำมาให้บริการประกอบด้วย 6 ระบบย่อย ดังนี้

ภาพที่ 29 ระบบ CUPPS

<p>ระบบตรวจสอบบัตรโดยสารขึ้นเครื่อง (Common USE Terminal Equipment: CUTE)</p> 	<p>ระบบตรวจสอบยืนยันตัวตนผู้โดยสาร (Passenger Validation System: PVS)</p> 
<p>ระบบเช็คอินด้วยตนเองอัตโนมัติ (Common Use Self Service: CUSS)</p> 	<p>ระบบประตูทางออกขึ้นเครื่องอัตโนมัติ (Self-Boarding Gate: SBG)</p> 
<p>ระบบรับกระเป๋าสัมภาระอัตโนมัติ (Common Use Bag Drop: CUBD)</p> 	<p>ระบบพิสูจน์อัตลักษณ์บุคคล (Automated Biometric identification System)</p> 

ที่มา: กองกำกับนโยบายและมาตรฐานทางเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ กพท.

ทั้งนี้อัตราค่า PSC ที่ปรับเพิ่มดังกล่าวได้รับการอนุมัติจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเรียบร้อยแล้วตามมาตรา 60/37 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

# บทที่ 3

## ปัจจัยและสถานการณ์ ที่ส่งผลกระทบต่อการบิน ของภาคอุตสาหกรรมการบิน

- สถานการณ์เศรษฐกิจโลก
- สถานการณ์เศรษฐกิจของประเทศไทย
- ภาพรวมอุตสาหกรรมการบินโลก
- สถานการณ์การท่องเที่ยว
- นโยบายของรัฐบาลและแนวทางการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมการบิน
- การคาดการณ์แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินปี 2568



## บทที่ 3

### ปัจจัยและสถานการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อการบินของอุตสาหกรรมการบิน

ภาพรวมอุตสาหกรรมการบินทั่วโลกมีการฟื้นตัวกลับเข้าสู่ระดับก่อนเกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 เรียบร้อยแล้ว จากปัจจัยและสถานการณ์ต่าง ๆ ที่ช่วยขับเคลื่อนการฟื้นตัวการเติบโต โดยเฉพาะการกลับมาให้บริการเต็มรูปแบบของสายการบินต่าง ๆ ทั่วโลก ด้วยการเพิ่มความถี่ในการปฏิบัติการบิน การขยายเส้นทางบินไปยังจุดหมายปลายทางใหม่ และการขยายฝูงอากาศยาน เพื่อตอบสนองความต้องการเดินทางที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้ภาคการท่องเที่ยวทั่วโลกฟื้นตัวอย่างรวดเร็วและสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจในระดับสูง

สำหรับอุตสาหกรรมการบินประเทศไทยมีแนวโน้มฟื้นตัวเข้าใกล้ระดับก่อนเกิดการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 โดยมีอัตราการเติบโตอย่างต่อเนื่องเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ทั้งนี้คาดการณ์ว่าจำนวนผู้โดยสารจะสูงกว่าช่วงก่อนการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 ภายในปี 2568 โดยมีปัจจัยสำคัญที่สนับสนุนการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินของไทย ได้แก่ การขยายตัวของเศรษฐกิจโดยรวมและการฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยว ซึ่งได้รับแรงสนับสนุนจากนโยบายกระตุ้นการท่องเที่ยวของภาครัฐ ส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวจากจีน มาเลเซีย และอินเดียปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้การเติบโตของอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยยังมีปัจจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

#### 3.1 สถานการณ์เศรษฐกิจโลก (World Economic Outlook)

จากรายงานเศรษฐกิจโลก (World Economic Outlook)<sup>8</sup> โดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund: IMF) ระบุว่าในปี 2567 ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเฉลี่ยทั่วโลก (World Output) มีการขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 3.2 ลดลงร้อยละ 0.1 เทียบกับปีก่อนหน้า ซึ่งยังคงต่ำกว่าระดับค่าเฉลี่ยในช่วงก่อนเกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 (ตั้งแต่ปี 2543 - 2562) ที่มีการขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 3.7 จากการเผชิญกับความท้าทายเฉพาะตัวและปัจจัยเสี่ยงหลายประการ เช่น ภาวะอัตราเงินเฟ้อที่ยังอยู่ในระดับสูงในบางประเทศซึ่งส่วนใหญ่เป็นกลุ่มประเทศพัฒนาแล้ว เช่น สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป โดยเป็นผลมาจากการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจ การปรับตัวแข็งค่าสูงขึ้นของค่าเงินดอลลาร์ ความไม่แน่นอนทางนโยบายเศรษฐกิจหลังการเลือกตั้งประธานาธิบดีสหรัฐอเมริกา และปัญหาความขัดแย้งทางด้านภูมิรัฐศาสตร์ในภูมิภาคยุโรป ซึ่งส่งผลกระทบต่อการลงทุนและการค้าระหว่างประเทศ ทำให้เศรษฐกิจโลกในภาพรวมมีแนวโน้มขยายตัวได้อย่างจำกัด

#### ตารางที่ 5 ภาพรวมการคาดการณ์แนวโน้มทางเศรษฐกิจโลก

ประเทศ/กลุ่มประเทศ	2566	2567e	2568e
ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเฉลี่ยทั่วโลก	3.3	3.2	3.3
กลุ่มประเทศพัฒนาแล้ว	1.7	1.7	1.9
กลุ่มตลาดเกิดใหม่และประเทศกำลังพัฒนา	4.4	4.2	4.2
กลุ่มตลาดเกิดใหม่และประเทศกำลังพัฒนาในภูมิภาคเอเชีย	5.7	5.2	5.1

<sup>8</sup> World Economic Outlook Update, January 2025

ประเทศ/กลุ่มประเทศ	2566	2567e	2568e
กลุ่มประเทศอาเซียน 5 ประเทศ (ASEAN – 5) <sup>9</sup>	4.0	4.5	4.6
ไทย	1.9	2.7	2.9
กลุ่มประเทศที่สำคัญต่อเศรษฐกิจประเทศไทย			
จีน	5.2	4.8	4.6
อินเดีย	8.2	6.5	6.5
ญี่ปุ่น	1.5	-0.2	1.1

ที่มา: World Economic Outlook, January 2025 IMF

#### การวิเคราะห์แนวโน้มเศรษฐกิจรายกลุ่มประเทศ

1) กลุ่มประเทศพัฒนาแล้ว (Advanced Economies) ในปี 2567 มีการเติบโตทางเศรษฐกิจอยู่ที่ร้อยละ 1.7 อันเนื่องมาจากประเทศสหรัฐอเมริกาที่มีการขยายตัวที่แข็งแกร่งจากการฟื้นตัวของตลาดแรงงานและอุปสงค์ภายในประเทศที่ขยายตัวขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ในขณะที่กลุ่มประเทศสหภาพยุโรปยังคงต้องเผชิญกับปัญหาอัตราเงินเฟ้อและอัตราดอกเบี้ยสูงซึ่งกดดันต่อภาคธุรกิจ ส่งผลกระทบต่อการลงทุนของภาคเอกชน ทำให้เศรษฐกิจเติบโตอย่างชะลอตัวโดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศเยอรมนีที่มีขนาดเศรษฐกิจใหญ่ที่สุดในสหภาพยุโรป ซึ่งภาคการผลิตและการส่งออกได้รับผลกระทบเป็นอย่างมากจากปัญหาต้นทุนด้านพลังงาน ส่งผลให้เศรษฐกิจประเทศเยอรมนีหดตัวลดลงร้อยละ 0.2 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ทำให้ในภาพรวมการคาดการณ์สภาวะเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศพัฒนาแล้วในปี 2568 จะมีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นเล็กน้อยเพียงร้อยละ 1.9

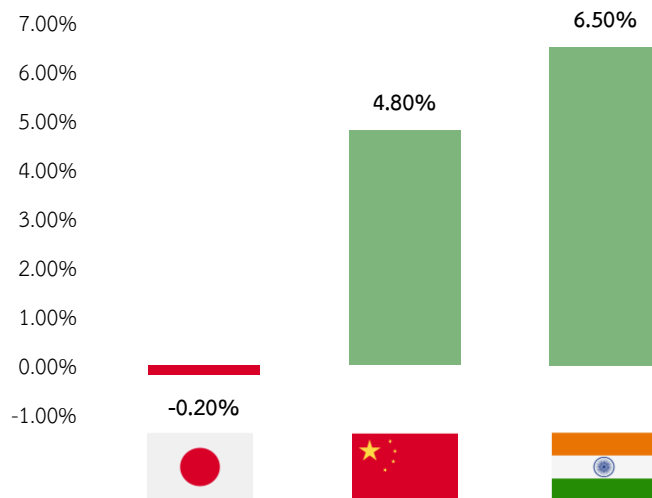
2) กลุ่มตลาดเกิดใหม่และประเทศกำลังพัฒนา (Emerging Market and Developing Economies) พบว่าในปี 2567 มีการเติบโตทางเศรษฐกิจอยู่ที่ร้อยละ 4.2 ลดลงจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 0.2 โดยเมื่อพิจารณา กลุ่มตลาดเกิดใหม่และประเทศกำลังพัฒนาในเอเชีย (Emerging and Developing Asia) พบว่ามีการเติบโตอยู่ที่ร้อยละ 5.2 ลดลงจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 0.5 อันเนื่องมาจากความไม่แน่นอนของนโยบายการค้าโลก และผลกระทบจากอัตราดอกเบี้ยสูงซึ่งส่งผลต่อการลงทุนและการเติบโตของภาคธุรกิจในกลุ่มตลาดนี้

3) ASEAN – 5 พบว่ามีการขยายตัวของการบริโภคภายในประเทศและการลงทุนจากต่างชาติ ประกอบกับปัญหาด้านภาวะเงินเฟ้อที่ผ่อนคลายลง ทำให้ในปี 2567 มีการเติบโตทางเศรษฐกิจอยู่ที่ร้อยละ 4.5 เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 0.5 โดยเมื่อพิจารณาประเทศสมาชิกในกลุ่ม ASEAN – 5 พบว่าภาคการผลิต การค้าส่ง และภาคการเงินในประเทศสิงคโปร์เติบโตขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจากการฟื้นตัวของอุปสงค์วงจรรีเลกทรอนิกส์โลก ในขณะที่อินโดนีเซียและมาเลเซียได้รับแรงสนับสนุนจากการใช้จ่ายภาครัฐในการลงทุนทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน ทำให้ในภาพรวมเศรษฐกิจประเทศในกลุ่มนี้มีแนวโน้มฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง แต่ยังคงต้องเผชิญความเสี่ยงจากความไม่แน่นอนภาวะเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้านอกภูมิภาค

<sup>9</sup> กลุ่มประเทศอาเซียน 5 ประเทศ (ASEAN – 5) หมายถึง กลุ่มประเทศกำลังพัฒนาในภูมิภาคอาเซียน ได้แก่ อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ และไทย

## 4) กลุ่มประเทศที่สำคัญต่อเศรษฐกิจประเทศไทย

ภาพที่ 30 อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศคู่เดินทางสำคัญ ได้แก่ ญี่ปุ่น จีน และอินเดีย



ที่มา: World Economic Outlook, January 2025 IMF

- ญี่ปุ่น มีการหดตัวของเศรษฐกิจอยู่ที่ร้อยละ 0.2 ในปี 2567 เนื่องจากเผชิญกับปัญหาด้านอุปทานและการบริโภคที่ลดลง รวมถึงค่าเงินเยนอ่อนค่าลง
- จีน มีการเติบโตทางเศรษฐกิจอยู่ที่ร้อยละ 4.8 ในปี 2567 เนื่องจากปัจจัยสนับสนุนจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของรัฐบาลจีน (Fiscal Package) ในช่วงเดือนพฤศจิกายน 2567 ที่ผ่านมา เพื่อลดผลกระทบจากความผันผวนจากการดำเนินนโยบายทางการค้า และการชะลอตัวของตลาดอสังหาริมทรัพย์ รวมถึงความเชื่อมั่นของผู้บริโภคที่ลดต่ำลง
- อินเดีย มีการเติบโตทางเศรษฐกิจอยู่ที่ร้อยละ 6.5 ในปี 2567 เนื่องจากการขยายตัวของภาคการบริโภคภายในประเทศซึ่งมีการเติบโตที่สอดคล้องกับศักยภาพการขยายตัวของตลาดการผลิตภายในประเทศ

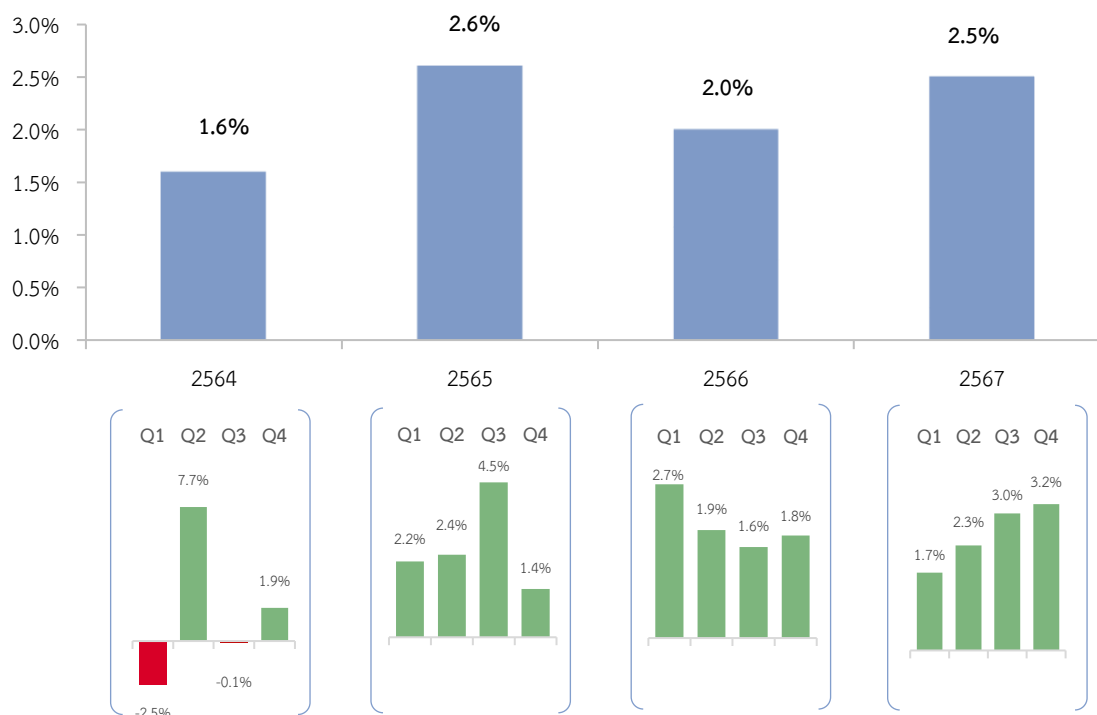
โดยสภาวะเศรษฐกิจของทั้งสามประเทศข้างต้นนี้ มีอิทธิพลต่อเศรษฐกิจไทย และส่งผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรมการบินของไทย เนื่องจากเป็นกลุ่มประเทศที่มีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามายังประเทศไทยจำนวนมาก อีกทั้งยังเป็นคู่ค้าหลักกับประเทศไทยด้วย

อย่างไรก็ตามในปี 2568 IMF คาดการณ์ว่าเศรษฐกิจโลกจะขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.3 โดยในภาพรวมเศรษฐกิจโลกเป็นไปในทิศทางที่ดี เนื่องจากเศรษฐกิจในกลุ่มประเทศพัฒนาแล้วมีแนวโน้มฟื้นตัวขึ้น ถึงแม้ว่ายังต้องเผชิญปัญหาจากอัตราเงินเฟ้อ สำหรับประเทศในกลุ่มตลาดเกิดใหม่และในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา อาจได้รับผลกระทบจากปัญหาทางด้านภูมิรัฐศาสตร์ที่ส่งผลกระทบต่อภาคการเติบโตทางเศรษฐกิจของแต่ละประเทศ

## 3.2 สถานการณ์เศรษฐกิจของประเทศไทย

### 3.2.1 ภาพรวมเศรษฐกิจไทยปี 2567

ภาพที่ 31 อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของไทย

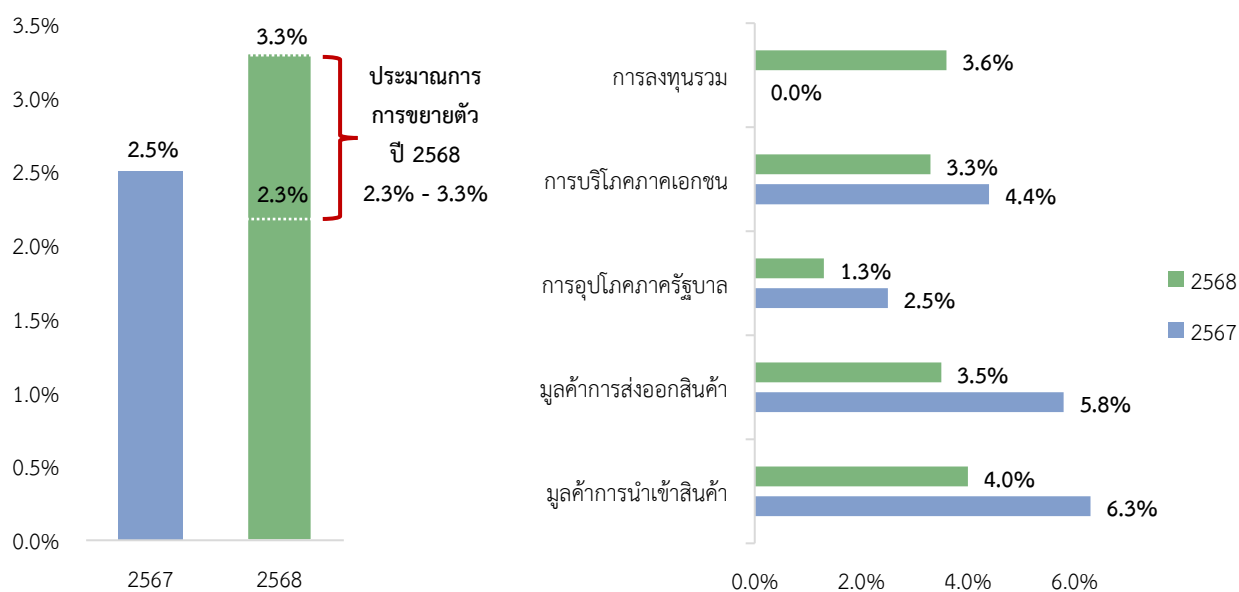


ที่มา: ภาพรวมเศรษฐกิจไทยไตรมาสที่สี่ ทั้งปี 2567 และแนวโน้มปี 2568, สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

สำหรับภาพรวมสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) รายงานภาพรวมของเศรษฐกิจไทยในปี 2567 ว่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของไทยมีมูลค่าอยู่ที่ 18.58 ล้านล้านบาท มีการขยายตัวร้อยละ 2.5 ซึ่งเป็นการขยายตัวเร่งขึ้นเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา (ปี 2566 ขยายตัวร้อยละ 2.0) โดยมีปัจจัยสนับสนุนหลักมาจากการขยายตัวของการใช้จ่ายภาครัฐ ทั้งในด้านการอุปโภคขยายตัวร้อยละ 2.5 การลงทุนของภาครัฐบาลขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.8 การบริโภคของภาคเอกชนที่ปรับตัวสูงขึ้นร้อยละ 4.4 ประกอบกับการฟื้นตัวอย่างต่อเนื่องของภาคการส่งออกที่ในปี 2567 มีมูลค่า 2.97 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ขยายตัวเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 5.8 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา และภาคการท่องเที่ยวในสาขาที่พักโรงแรมและบริการด้านอาหาร ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.5 อันเนื่องมาจากจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้รายรับรวมจากการท่องเที่ยวในปี 2567 มีมูลค่าสูงถึง 2.5 ล้านล้านบาท ถึงแม้ว่าจะมีปัจจัยเสี่ยงและข้อจำกัดที่ไทยต้องเผชิญกับความผันผวนของเศรษฐกิจและการเงินโลก รวมไปถึงสัดส่วนหนี้สินครัวเรือน รวมถึงหนี้สินภาคธุรกิจอยู่ในระดับสูงและภาพรวมการลงทุนของภาคเอกชนมีการหดตัวลดลงจากปีที่ผ่านมา แต่ด้วยปัจจัยสนับสนุนข้างต้นทำให้เศรษฐกิจของไทยยังคงมีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้นได้อย่างต่อเนื่องในปีที่ผ่านมา ขณะที่อัตราเงินเฟ้อเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 0.4 ซึ่งยังต่ำกว่ากรอบเป้าหมายอัตราเงินเฟ้อทั่วไปที่ร้อยละ 1 ถึงร้อยละ 3 และอัตราว่างงานเฉลี่ยทั้งปีอยู่ที่ร้อยละ 1.0

## 3.2.2 แนวโน้มเศรษฐกิจไทยปี 2568

ภาพที่ 32 ประเมินการอัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศไทยในปี 2568



ที่มา: ภาวะเศรษฐกิจไทยไตรมาสที่สี่ ทั้งปี 2567 และแนวโน้มปี 2568, สศช.

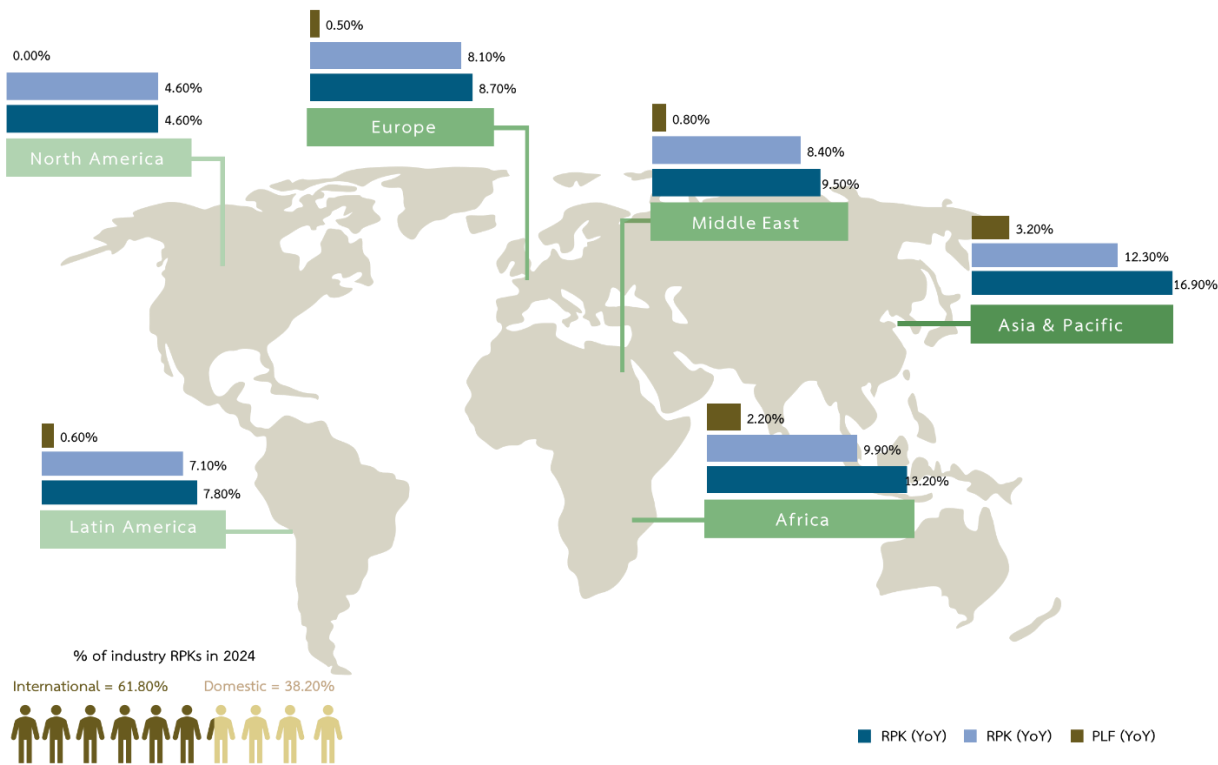
สศช. ได้ประมาณการสภาวะเศรษฐกิจของไทยในปี 2568 ไว้ว่าจะเติบโตอย่างค่อยเป็นค่อยไป โดยมีการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศอยู่ที่ประมาณร้อยละ 2.3 – 3.3 สอดคล้องกับการประเมินของ IMF ที่คาดการณ์การขยายตัวของเศรษฐกิจไทยไว้ที่ประมาณร้อยละ 2.9 โดยมีปัจจัยสนับสนุนหลักมาจากการลงทุนของภาครัฐบาลและการลงทุนของภาคเอกชนที่มีแนวโน้มฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง รวมไปถึงภาคการส่งออกและการท่องเที่ยวที่ยังคงขยายตัวได้อย่างต่อเนื่องเช่นกัน โดยมีการประเมินว่าจำนวนนักท่องเที่ยวจะฟื้นตัวกลับมาใกล้เคียงกับช่วงก่อนการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด – 19 โดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) ได้ตั้งเป้าหมายจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติไว้ที่ 39 ล้านคน<sup>10</sup> อย่างไรก็ตามประเทศไทยและทั่วโลกจะต้องเผชิญกับความเสี่ยงจากความผันผวนของระบบเศรษฐกิจและการเงินโลก อันเนื่องมาจากความไม่แน่นอนด้านนโยบายการค้าของประเทศขนาดใหญ่ที่อาจส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าและการส่งออกของไทย ประกอบกับข้อจำกัดภายในประเทศในด้านของภาระหนี้ครัวเรือนที่ยังคงอยู่ในระดับสูงซึ่งอาจจำกัดการบริโภคของภาคครัวเรือนและภาคเอกชนภายในประเทศ

<sup>10</sup> รายงานภาวะเศรษฐกิจการท่องเที่ยว ปีที่ 6 ฉบับที่ 1/2568, กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

### 3.3 ภาพรวมอุตสาหกรรมการบินโลก

#### 3.3.1 ภาพรวมการขนส่งผู้โดยสารทั่วโลก

ภาพที่ 33 ภาพรวมการขนส่งทางอากาศทั่วโลกปี 2567



ที่มา: สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA)

IATA<sup>11</sup> รายงานภาพรวมการขนส่งทางอากาศทั่วโลกปี 2567 พบว่า ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK) ทั่วโลกเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.40 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมาและมีการฟื้นตัวร้อยละ 103.80 แสดงให้เห็นว่ามีอัตราการเติบโตสูงกว่าก่อนเกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 เรียบร้อยแล้ว โดยในปี 2567 ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้นมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 16.90 รองลงมา ได้แก่ ภูมิภาคแอฟริกา และภูมิภาคตะวันออกกลาง คิดเป็นร้อยละ 13.20 และ 9.50 ตามลำดับ ทั้งนี้เมื่อเทียบสัดส่วน RPK ของการขนส่งผู้โดยสารทั่วโลกในปี 2567 พบว่าภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีสัดส่วน RPK มากที่สุด หรือเป็นครึ่งหนึ่งเมื่อเทียบกับภูมิภาคอื่น ๆ ทั่วโลกคิดเป็นร้อยละ 51.20

นอกจากนี้เมื่อพิจารณาเทียบสัดส่วน RPK ของการเดินทางของผู้โดยสารระหว่างประเทศและผู้โดยสารภายในประเทศในปี 2567 พบว่าสัดส่วน RPK ของผู้โดยสารระหว่างประเทศคิดเป็นร้อยละ 61.80 ขณะที่ผู้โดยสารภายในประเทศคิดเป็นร้อยละ 38.20 เท่านั้น แสดงให้เห็นว่าตลาดการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศมีความสำคัญและมีการเติบโตอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้เมื่อพิจารณาการทำการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก พบว่าเส้นทางบินระหว่างภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก - ภูมิภาคอื่น ๆ ยังไม่มีการฟื้นตัวเท่าช่วงก่อนการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 ยกเว้นเส้นทางบินระหว่างภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก -

<sup>11</sup> Air Passenger Market Analysis December 2024, IATA

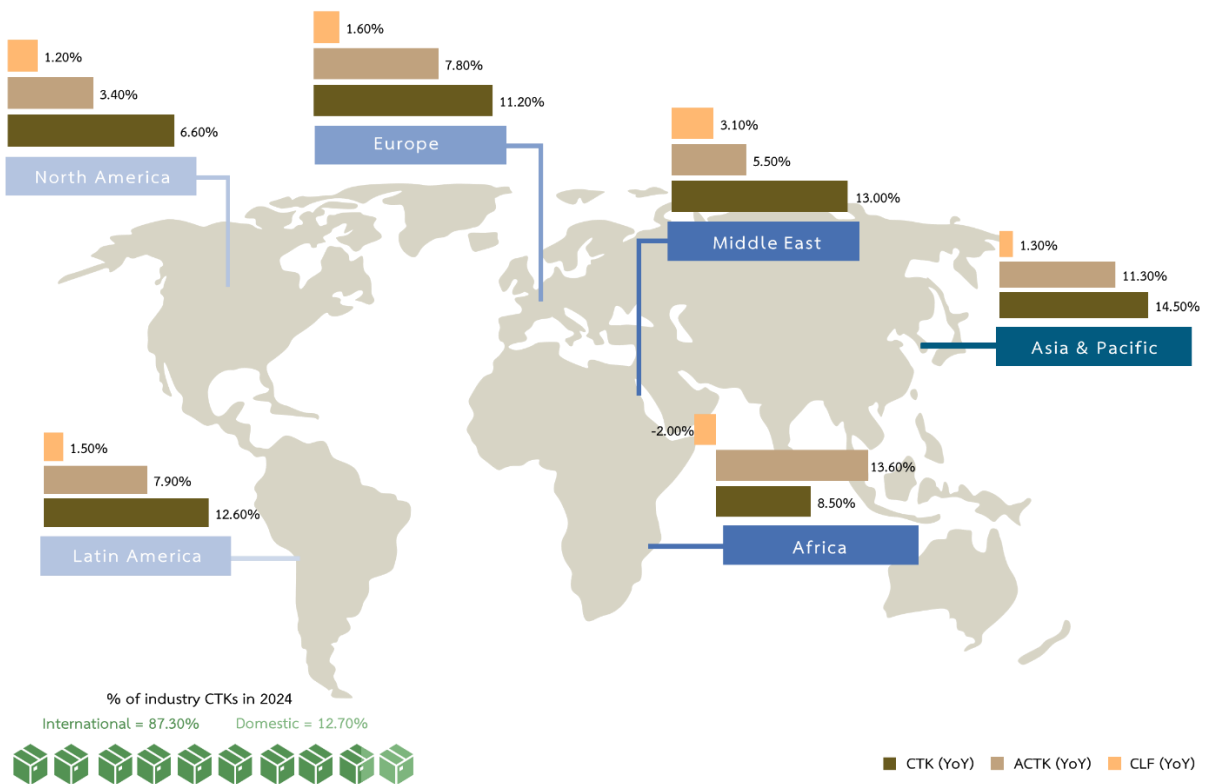
ภูมิภาคตะวันออกกลาง มีอัตราการฟื้นตัวร้อยละ 103.10 เนื่องจากมีการเดินทางไปยังศูนย์กลางการบินตะวันออกกลางเพิ่มมากขึ้น เพื่อการเดินทางเชื่อมต่อไปยังจุดหมายปลายทางที่แท้จริง

ปริมาณการผลิตที่นั่งขาย (Available Seat Kilometers: ASK) พบว่า ASK ทั่วโลกเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.70 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา โดยภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีอัตราการเติบโตของ ASK สูงที่สุด ร้อยละ 12.30 รองลงมา ได้แก่ ภูมิภาคแอฟริการ้อยละ 9.90 ซึ่งทั้งสองภูมิภาคนี้มีอัตราการเติบโตของ ASK สูงกว่าค่าเฉลี่ยทั่วโลก

ภาพรวมอัตราการบรรทุกผู้โดยสาร (Passenger Load Factor: PLF) ทั่วโลกเฉลี่ยร้อยละ 83.50 ซึ่งสูงสุดในรอบหลายปีที่ผ่านมา โดยภูมิภาคที่มี PLF มากที่สุด ได้แก่ ภูมิภาคยุโรปคิดเป็นร้อยละ 84.80 รองลงมา ได้แก่ ภูมิภาคอเมริกาเหนือคิดเป็นร้อยละ 84.30 และภูมิภาคละตินอเมริกาคิดเป็นร้อยละ 83.70 ตามลำดับ

### 3.3.2 ภาพรวมการขนส่งสินค้าทางอากาศทั่วโลก

ภาพที่ 34 ภาพรวมการขนส่งสินค้าทางอากาศทั่วโลกปี 2567



ที่มา: IATA

สำหรับปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Cargo Tonne Kilometers: CTK)<sup>12</sup> ทั่วโลกเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2567 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศมากกว่าปีที่ผ่านมามากถึงร้อยละ 11.30 และสูงกว่าปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศในปี 2564 ซึ่งเคยเป็นปีที่มีปริมาณการขนส่งสินค้าสูงสุด โดยภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีการเติบโตของ CTK มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 14.50 รองลงมา ได้แก่ ภูมิภาคตะวันออกกลาง และภูมิภาคละตินอเมริกาคิดเป็นร้อยละ 13.00 และ 12.60 ตามลำดับ นอกจากนี้เมื่อเทียบ

<sup>12</sup> Air Cargo Market Analysis December 2024, IATA

สัดส่วน CTK ของการขนส่งสินค้าทางอากาศทั่วโลกในปี 2567 พบว่าภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกยังคงเป็นผู้นำของการขนส่งสินค้าทางอากาศทั่วโลกคิดเป็นร้อยละ 46.60 สอดคล้องกับสัดส่วนปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสารทั่วโลก

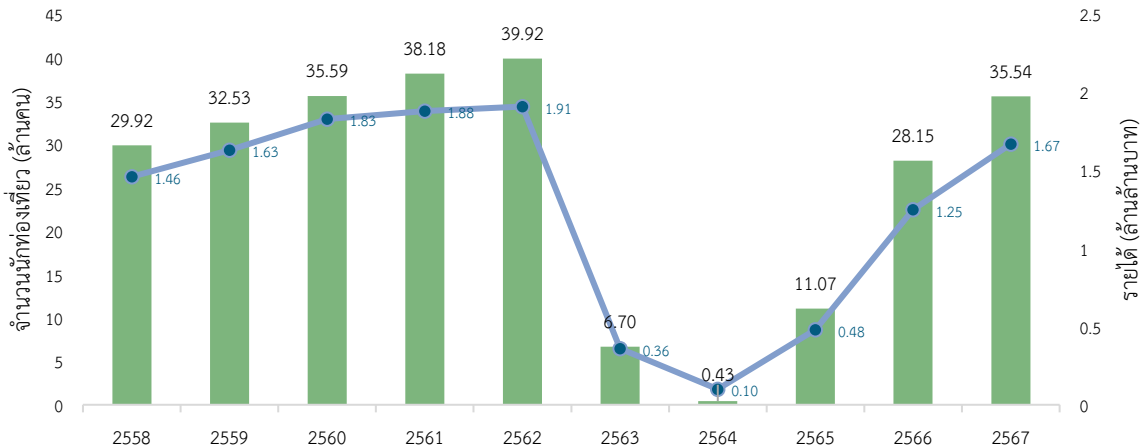
ปริมาณการผลิตด้านการขนส่งสินค้า (Available Cargo Tonne Kilometers: ACTK) ทั่วโลกเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.40 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา โดยภูมิภาคแอฟริกาใต้ ACTK เติบโตมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 13.60 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา รองลงมา ได้แก่ ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกคิดเป็นร้อยละ 11.30 นอกจากนี้ภูมิภาคละตินอเมริกา และภูมิภาคยุโรปมีการเติบโตใกล้เคียงกันคิดเป็นร้อยละ 7.90 และ 7.80 ตามลำดับ

อย่างไรก็ตาม ACTK จากการขนส่งสินค้าใต้ท้องอากาศยานโดยสาร (Belly Cargo) เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.30 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา จึงส่งผลให้สัดส่วนของการขนส่งสินค้าใต้ท้องอากาศยานโดยสารอยู่ที่ร้อยละ 54.80 ซึ่งสอดคล้องกับแนวโน้มการเติบโตของการขนส่งผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้น

อัตราการบรรทุกสินค้า (Cargo Load Factor: CLF) ทั่วโลกมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2567 ภาพรวมทุกภูมิภาคมีการเติบโตของ CLF เพิ่มขึ้น ยกเว้นภูมิภาคแอฟริกาที่มีการเติบโตของ CLF ลดลง อย่างไรก็ตามในปี 2567 CLF ทั่วโลกเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 45.90 เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.60 จากปีก่อนหน้าสะท้อนถึงความสามารถในการทำกำไรและสถานะทางการเงินของสายการบินที่ดีขึ้น โดยภูมิภาคที่มี CLF สูงที่สุด ได้แก่ ภูมิภาคยุโรปร้อยละ 53.70

### 3.4 สถานการณ์การท่องเที่ยว

**ภาพที่ 35** สถิติจำนวนผู้ถือหนังสือเดินทางต่างชาติและรายได้จากผู้ถือหนังสือเดินทางต่างชาติปี 2567



ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา รวบรวมและวิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

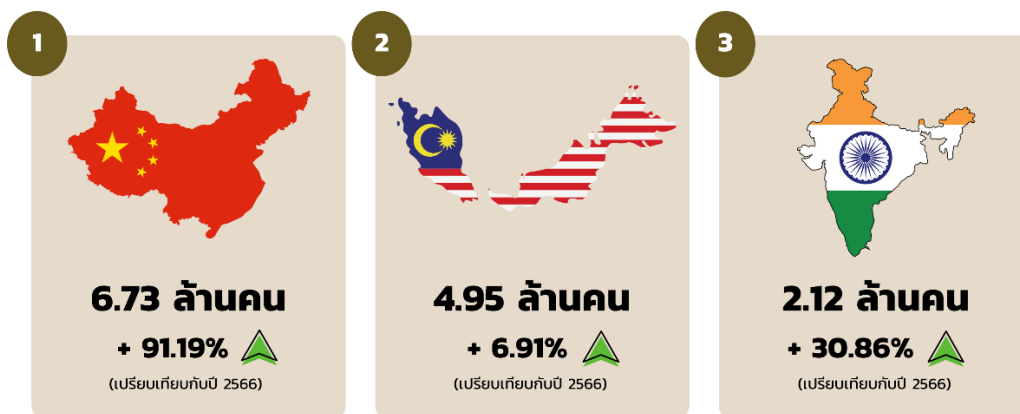
จากสถิติจำนวนผู้ถือหนังสือเดินทางต่างชาติที่เดินทางมายังประเทศไทย พบว่าภายหลังการคลี่คลายของสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศไทยมีแนวโน้มฟื้นตัวอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2565 เป็นต้นมา โดยในปี 2567 รัฐบาลได้กำหนดเป้าหมายดึงดูดนักท่องเที่ยวหรือผู้ถือหนังสือเดินทางต่างชาติเดินทางเข้าประเทศไทย พร้อมทั้งดำเนินนโยบายและมาตรการเชิงรุกเพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว เช่น มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจการท่องเที่ยว มาตรการยกเว้นการตรวจลงตรา มาตรการขยายระยะเวลาพำนักในประเทศไทย เป็นต้น ส่งผลให้ในปี 2567 มีจำนวนผู้ถือหนังสือเดินทางต่างชาติเดินทางเข้าประเทศไทยทั้งสิ้น 35.54 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 26.27 ซึ่งสามารถสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวระหว่างประเทศถึง 1.67 ล้านล้านบาท

**ตารางที่ 6** จำนวนผู้ถือหนังสือเดินทางต่างชาติรายภูมิภาค ปี 2566 และ 2567

ภูมิภาค	ปี 2566	ปี 2567
เอเชีย	19,399,579	24,942,968
ยุโรป	5,962,231	7,338,822
อเมริกา	1,287,461	1,477,078
โอเชียเนีย	778,179	877,650
ตะวันออกกลาง	600,499	742,209
แอฟริกา	122,067	166,987
<b>รวม</b>	<b>28,150,016</b>	<b>35,545,714</b>

ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

เมื่อพิจารณากลุ่มผู้ถือหนังสือเดินทางต่างชาติที่เดินทางเข้าประเทศไทยรายภูมิภาค พบว่าภูมิภาคที่มีจำนวนผู้ถือหนังสือเดินทางต่างชาติเดินทางเข้าประเทศไทยมากที่สุด ได้แก่ ภูมิภาคเอเชียจำนวน 24.94 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 70.17 รองลงมา ได้แก่ ภูมิภาคยุโรป และภูมิภาคอเมริกา จำนวน 7.34 ล้านคน และ 1.48 ล้านคน ตามลำดับ ขณะที่เมื่อพิจารณาผู้ถือหนังสือเดินทางต่างชาติที่เดินทางเข้าประเทศไทยสูงสุด แยกรายสัญชาติ พบว่ายังคงสอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกับปีก่อนหน้า โดยผู้ถือหนังสือเดินทางต่างชาติที่เดินทางเข้าประเทศไทยสูงสุดอันดับแรก ได้แก่ ผู้ถือหนังสือเดินทางจีน รองลงมา ได้แก่ ผู้ถือหนังสือเดินทางมาเลเซีย และผู้ถือหนังสือเดินทางอินเดีย ตามลำดับ

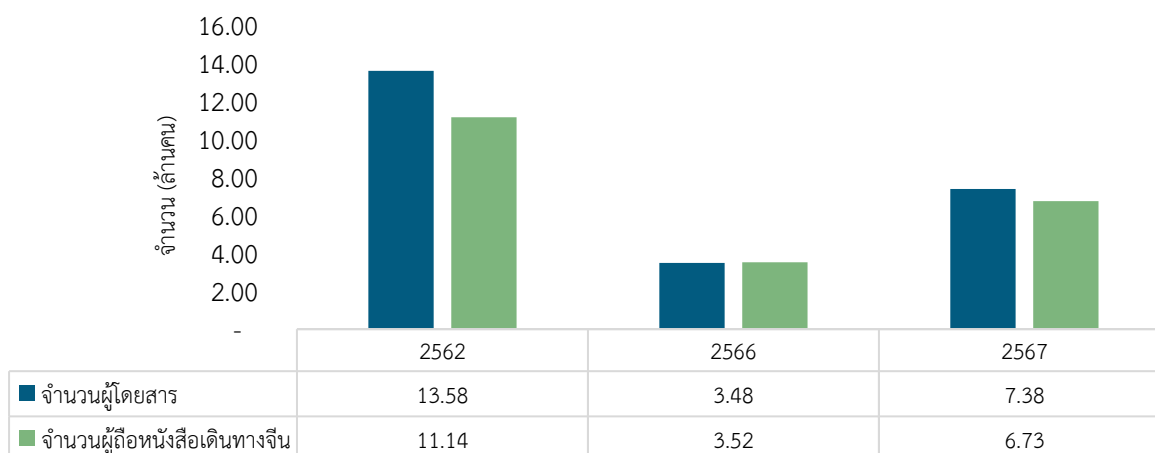
**ภาพที่ 36** จำนวนผู้ถือหนังสือเดินทางต่างชาติที่เดินทางเข้าประเทศไทยสูงสุด 3 อันดับแรก

ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

จากข้อมูลสถิติจำนวนผู้ถือหนังสือเดินทางต่างชาติสูงสุด 3 อันดับแรก เทียบกับสถิติจำนวนการขนส่งทางอากาศปี 2567 สามารถวิเคราะห์ได้ ดังนี้

### 3.4.1 ประเทศจีน

**ภาพที่ 37** จำนวนผู้ถือหนังสือเดินทางจีนและจำนวนการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศจากประเทศจีนที่เดินทางเข้าประเทศไทย ปี 2562 2566 และ 2567

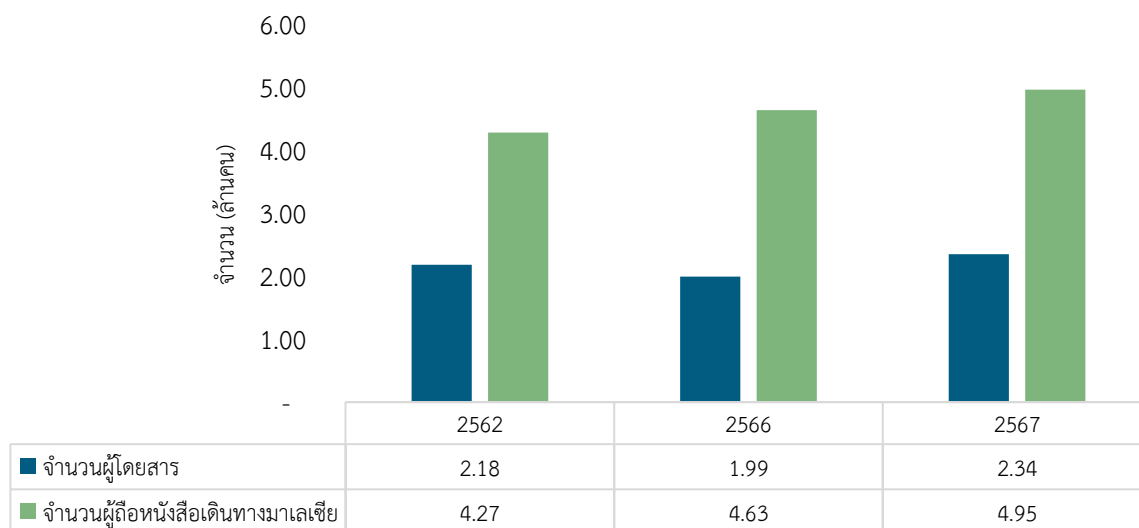


ที่มา: จำนวนผู้โดยสาร โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท. และจำนวนผู้ถือหนังสือเดินทางสัญชาติจีน โดยกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

ในวันที่ 1 มีนาคม 2567 รัฐบาลจีนได้ประกาศยกเว้นการตรวจลงตราสำหรับผู้ถือหนังสือเดินทางไทย หลังจากที่ประเทศไทยได้เริ่มมีการดำเนินมาตรการการยกเว้นการตรวจลงตราสำหรับผู้ถือหนังสือเดินทางจีนมาก่อนแล้วตั้งแต่ปี 2566 ส่งผลให้ในปี 2567 มีผู้ถือหนังสือเดินทางจีนเดินทางเข้าประเทศไทยทั้งสิ้น 6.73 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 91.22 จากปีก่อนหน้า แต่อย่างไรก็ดีเมื่อพิจารณาจำนวนผู้ถือหนังสือเดินทางจีนที่เดินทางเข้าประเทศไทยในปี 2567 เทียบกับช่วงก่อนการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 พบว่ามีการฟื้นตัวเพียงร้อยละ 60.45 สอดคล้องกับสถิติจำนวนการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศที่เดินทางเข้าประเทศไทยจากประเทศจีนในปี 2567 ที่มีจำนวน 7.38 ล้านคน เพิ่มขึ้นกว่า 2 เท่าจากปีก่อนหน้า โดยเส้นทางบินจีน (เซี่ยงไฮ้) - กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) เป็นเส้นทางบินที่มีจำนวนผู้โดยสารเดินทางเข้าประเทศไทยมากที่สุด

### 3.4.2 ประเทศมาเลเซีย

**ภาพที่ 38** จำนวนผู้ถือหนังสือเดินทางมาเลเซียและจำนวนการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศจากประเทศมาเลเซียที่เดินทางเข้าประเทศไทย ปี 2562 2566 และ 2567



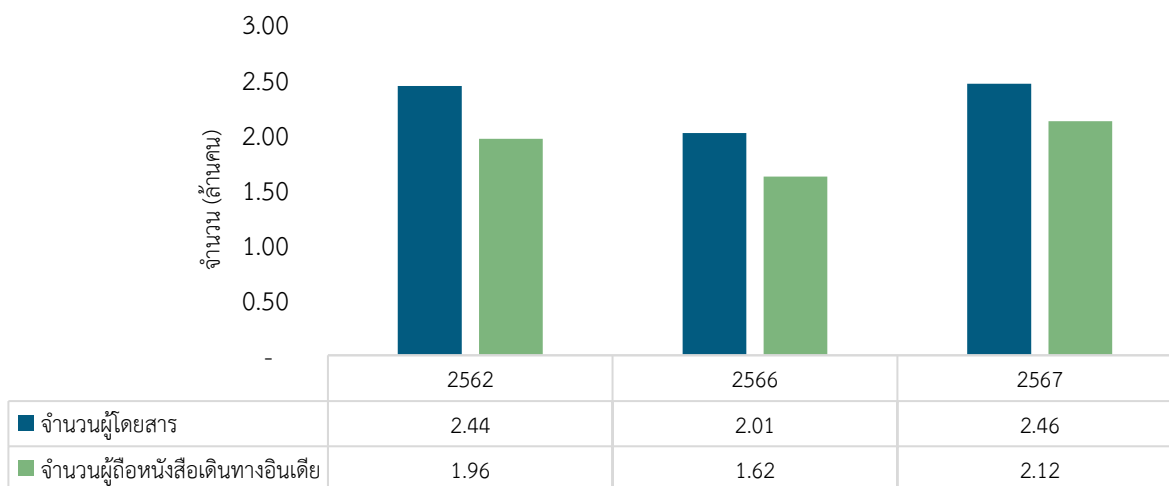
ที่มา: จำนวนผู้โดยสาร โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท. และจำนวนผู้ถือหนังสือเดินทางสัญชาติมาเลเซีย โดยกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

ประเทศไทยเป็นหนึ่งในจุดหมายปลายทางที่น่าสนใจของผู้ถือหนังสือเดินทางมาเลเซีย เนื่องจากมีความสะดวกในการเดินทางระหว่างประเทศที่มีพรมแดนเชื่อมต่อกัน สามารถเดินทางได้ทั้งทางบก ทางราง และทางอากาศ โดยในปี 2567 มีจำนวนผู้ถือหนังสือเดินทางมาเลเซียเดินทางเข้าประเทศไทยทั้งสิ้น 4.95 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 7.04 และมีจำนวนมากกว่าในช่วงก่อนการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 สอดคล้องกับภาพรวมจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้าประเทศไทยจากประเทศมาเลเซีย โดยในปี 2567 มีจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางจากประเทศมาเลเซียเข้าประเทศไทยทั้งสิ้น 2.34 ล้านคน และเส้นทางการบินที่ได้รับความนิยมสูงสุดในการทำการบินจากประเทศมาเลเซียมายังประเทศไทย ได้แก่ เส้นทางบินมาเลเซีย (กัวลาลัมเปอร์) - กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง)

ทั้งนี้ จากข้อมูลสถิติพบว่า จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้าประเทศไทยทางอากาศมีจำนวนน้อยกว่าจำนวนผู้ถือหนังสือเดินทางมาเลเซียอย่างชัดเจน เนื่องจากความสะดวกในการเดินทางระหว่างประเทศที่มีพรมแดนเชื่อมต่อกันส่งผลให้ผู้ถือหนังสือเดินทางมาเลเซียส่วนใหญ่เดินทางเข้าสู่ประเทศไทยผ่านการขนส่งทางบกมากกว่าทางอากาศ

### 3.4.3 ประเทศอินเดีย

**ภาพที่ 39** จำนวนผู้ถือหนังสือเดินทางอินเดียและจำนวนการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศจากประเทศอินเดียที่เดินทางเข้าประเทศไทย ปี 2562 2566 และ 2567



ที่มา: จำนวนผู้โดยสาร โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท. และจำนวนผู้ถือหนังสือเดินทางสัญชาติอินเดีย โดยกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

ในปี 2567 มีจำนวนผู้ถือหนังสือเดินทางอินเดียเดินทางเข้าประเทศไทยทั้งสิ้น 2.12 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าถึงร้อยละ 30.86 โดยเมื่อพิจารณาเทียบกับช่วงก่อนการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 พบว่าในปี 2567 จำนวนผู้ถือหนังสือเดินทางอินเดียที่เดินทางเข้าประเทศไทยมากกว่าในช่วงปี 2562 หรือช่วงก่อนการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 เรียบร้อยแล้ว สอดคล้องกับจำนวนการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศจากประเทศอินเดียที่เดินทางเข้าประเทศไทยในปี 2567 มีจำนวน 2.46 ล้านคน เติบโตจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 22.20 เป็นผลมาจากมาตรการการยกเว้นการตรวจลงตราสำหรับผู้โดยสารอินเดียที่เดินทางเข้าประเทศไทย ตั้งแต่ 10 พฤศจิกายน 2566 - 11 พฤศจิกายน 2567 และการยกเว้นค่าธรรมเนียมการตรวจลงตราประเภทท่องเที่ยวสำหรับผู้ถือหนังสือเดินทางไทยเดินทางเข้าประเทศอินเดีย ตั้งแต่ 1 กรกฎาคม - 31 ธันวาคม 2567 โดยเส้นทางบินที่ได้รับความนิยมสูงสุดในการทำการบินจากประเทศอินเดียมายังประเทศไทย ได้แก่ เส้นทางบินอินเดีย (นิวเดลี) - กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง)

นอกจากนี้ในปี 2567 ประเทศไทยและประเทศอินเดียได้บรรลุการเจรจาเพิ่มสิทธิการบินระหว่างกัน โดยผลจากการเจรจาครั้งนี้ส่งผลให้ทั้งสองฝ่ายได้ข้อตกลงร่วมกันในการเพิ่มจำนวนที่นั่งฝั่งละ 7,000 ที่นั่งต่อสัปดาห์ เพื่อเป็นการส่งเสริมการเดินทางระหว่างสองประเทศ อันเป็นปัจจัยที่จะช่วยส่งเสริมการทำการบินระหว่างประเทศไทยและประเทศอินเดียต่อไปในอนาคต

### 3.5 นโยบายของรัฐบาลและแนวทางการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมการบิน

อุตสาหกรรมการบินถือเป็นหนึ่งในภาคเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศไทย ซึ่งมีบทบาทสำคัญต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว และการค้าระหว่างประเทศ รัฐบาลไทยภายใต้การนำของนายกรัฐมนตรี นางสาวแพทองธาร ชินวัตร จึงได้กำหนดนโยบายและแนวทางเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมการบินให้มีเสถียรภาพและความยั่งยืน โดยให้ความสำคัญกับความปลอดภัย ประสิทธิภาพ การใช้เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม เพื่อมุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางทางการบิน (Aviation Hub) และรองรับความต้องการในการเดินทางทางอากาศที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ได้มีการกำหนดเป้าหมายให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานที่มีอันดับอยู่ใน 20 อันดับแรกของโลก (Top 20)

ในการนี้เพื่อผลักดันให้ประเทศไทยก้าวขึ้นเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค (Aviation Hub) ได้อย่างเป็นรูปธรรม หน่วยงานด้านการขนส่งทางอากาศ จึงได้ร่วมกันกำหนดแนวทาง นโยบายด้านการขนส่งทางอากาศ และเป้าหมายการพัฒนาด้านการขนส่งทางอากาศให้ครอบคลุมประเด็นด้านการให้บริการด้านความปลอดภัย และด้านสิ่งแวดล้อม ผ่านการดำเนินงาน 3 ระยะ ได้แก่

#### 1. ระยะเร่งด่วน

- เร่งการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการให้บริการอัตโนมัติ ได้แก่ ระบบ Common Use Passenger Processing System (CUPPS) ระบบ Common Use Self Service (CUSS) ระบบ Common Use Bag Drop (CUBD) และระบบ Biometrics มาใช้ในการเช็คอิน การโหลดสัมภาระ และการตรวจคนเข้าเมือง

- ปรับปรุงอาคารสถานที่ของท่าอากาศยาน
- บูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางทางอากาศกับการขนส่งภาคพื้น เพื่อให้ผู้โดยสารได้รับความสะดวกสบายในการเดินทาง รวมทั้งจัดระเบียบการจราจรบริเวณด้านหน้าของท่าอากาศยานให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย

- เตรียมความพร้อมรับการตรวจประเมินจากสำนักงานบริหารองค์การการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration: FAA) เพื่อให้ไทยกลับเข้าสู่ Category 1 (CAT1) และเตรียมความพร้อมในการเข้าตรวจจาก ICAO

- ขับเคลื่อนการบินน้ำให้สามารถดำเนินกิจการได้
- เตรียมการรองรับกลุ่มนักท่องเที่ยวรายได้สูงที่จะใช้อากาศยานส่วนบุคคลในการเดินทาง ทั้งทางด้านกฎหมาย บริการ และโครงสร้างพื้นฐาน

#### 2. ระยะกลาง

- เร่งรัดการดำเนินการก่อสร้างส่วนต่อขยายของท่าอากาศยานภายใต้สังกัด ทอท.

ตารางที่ 7 แผนการดำเนินการก่อสร้างส่วนต่อขยายของท่าอากาศยานภายใต้สังกัด ทอท.

ท่าอากาศยาน	แผนการดำเนินงาน
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	เร่งรัดให้เริ่มดำเนินการก่อสร้างส่วนต่ออาคารขยายด้านทิศตะวันออก (East Expansion) เพื่อเพิ่มความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจาก 60 ล้านคนต่อปี เป็น 80 ล้านคนต่อปี
ท่าอากาศยานดอนเมือง	เร่งรัดการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ 3 เพื่อเพิ่มความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจาก 30 ล้านคนต่อปี เป็น 40 ล้านคนต่อปี
ท่าอากาศยานภูเก็ต	เร่งรัดการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต ระยะที่ 2 เพื่อเพิ่มความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจาก 12.5 ล้านคนต่อปี เป็น 18 ล้านคนต่อปี
ท่าอากาศยานเชียงใหม่	เร่งรัดการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ 1 เพื่อเพิ่มความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจาก 8 ล้านคนต่อปี เป็น 20 ล้านคนต่อปี
ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย	เร่งรัดการพัฒนาท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ระยะที่ 1 เพื่อเพิ่มความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจาก 3 ล้านคนต่อปี เป็น 6 ล้านคนต่อปี

ที่มา: กองนโยบายการบินพลเรือน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กพท.

- พิจารณานโยบายการส่งเสริมให้เกิดเส้นทางบินเชื่อมต่อเมืองนำเที่ยว
- ทอท. ศึกษาทบทวน รวมทั้งออกแบบรายละเอียดโครงการอาคารผู้โดยสารด้านใต้ (South Terminal) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โครงการท่าอากาศยานล้านนา และท่าอากาศยานอันดามัน

### 3. ระยะยาว

- เริ่มการก่อสร้างโครงการอาคารผู้โดยสารด้านใต้ (South Terminal) ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เริ่มดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยานล้านนา และท่าอากาศยานอันดามัน
- พิจารณานโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบินโดยเฉพาะอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO) โดยพิจารณาใช้ประโยชน์ท่าอากาศยาน เป็นฐานสำคัญในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องทั้งระบบ

### 3.6 การคาดการณ์แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินปี 2568

ภาพรวมอุตสาหกรรมการบินทั่วโลกในปี 2568 ยังคงมีแนวโน้มการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดย IATA<sup>13</sup> คาดการณ์ว่าในปี 2568 จำนวนผู้โดยสารทั่วโลกจะอยู่ที่ 5.2 พันล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.7 เมื่อเทียบกับปี 2567 โดยอัตราการเติบโตของผู้โดยสารเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 3.8 ในช่วง 20 ปีข้างหน้า (2566 – 2586) ซึ่งใกล้เคียงกับการคาดการณ์ของ ACI<sup>14</sup> ที่คาดการณ์ว่าอัตราการเติบโตของผู้โดยสารเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 3.4 ในช่วงปี 2567 – 2586 โดยภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกยังคงมีอัตราการเติบโตสูงสุด ซึ่งสอดคล้องกับแนวโน้มการเติบโตของภาพรวมการขนส่งทางอากาศทั่วโลกในปี 2567 ทั้งนี้จำนวนผู้โดยสารส่วนใหญ่มาจากตลาดเกิดใหม่ (Emerging Markets) ซึ่งได้รับแรงขับเคลื่อนจากการเดินทางของกลุ่มคนชนชั้นกลาง (Middle Class) และความต้องการเดินทางทางอากาศที่ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง

อย่างไรก็ตามอุตสาหกรรมการบินทั่วโลกและประเทศไทยจะยังเผชิญความท้าทายหลายประการ ทั้งความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจ สถานการณ์ความตึงเครียดทางการเมืองระหว่างประเทศ ความผันผวนของราคาน้ำมันอากาศยาน รวมถึงข้อจำกัดด้านขีดความสามารถของท่าอากาศยาน ซึ่งล้วนเป็นปัจจัยสำคัญสำหรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินในอนาคต

#### 3.6.1 ปัจจัยสนับสนุนต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินของไทย

##### 1) การเพิ่มความถี่และขยายเส้นทางการบิน

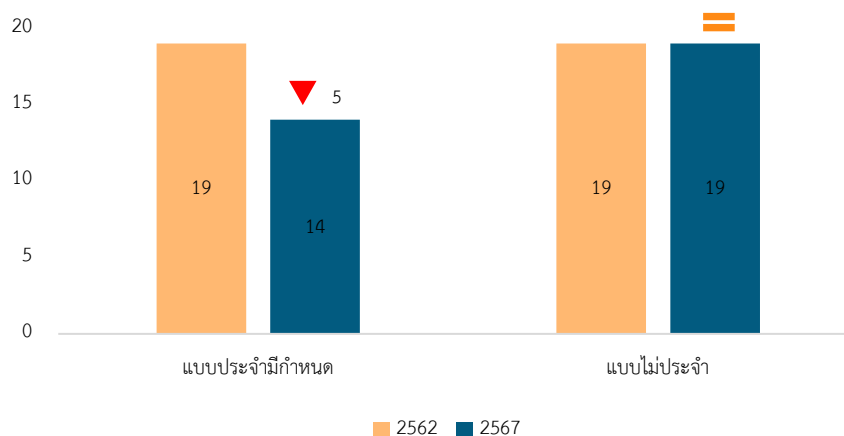
ในปี 2568 อุตสาหกรรมการบินของไทยมีแนวโน้มฟื้นตัวกลับเข้าสู่สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด – 19 โดยปัจจัยหนึ่งมาจากการเพิ่มความถี่ และการขยายเส้นทางบินทั้งเส้นทางบินภายในประเทศและระหว่างประเทศของทั้งสายการบินสัญชาติไทยและต่างชาติ เพื่อตอบสนองความต้องการการเดินทางทางอากาศที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น โดย ททท. ได้ตั้งเป้าการเติบโตของนักท่องเที่ยวไม่น้อยกว่าร้อยละ 7.5 โดยมุ่งเน้นนักท่องเที่ยวต่างชาติมากกว่า 39 ล้านคน อย่างไรก็ตามในปี 2568 คาดว่าอาจมีการขยายเส้นทางบินเพิ่มขึ้นในบางเส้นทาง เช่น เส้นทางบินเชียงใหม่ – สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ (อาบูดาบี) ของสายการบินสายการบินเอทีฮีด และเส้นทางบินเชียงใหม่ – เมียนมาร์ (มันตะเลย์) ของสายการบินเมียนมาร์แอร์เวย์อินเตอร์เนชันล เป็นต้น

<sup>13</sup> Global Outlook for Air Transport, IATA

<sup>14</sup> ACI World Airport Traffic Forecasts 2024–2053, ACI

## 2) การเข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบการรายใหม่

ภาพที่ 40 จำนวนผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน



ที่มา: ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ กพท.

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 ที่ส่งผลให้อุตสาหกรรมการบินในภาพรวมทั่วโลกและประเทศไทยต้องหยุดชะงัก รวมไปถึงผู้ประกอบการสายการบินบางรายไม่สามารถประกอบกิจการต่อไปได้ หรือบางรายมีความจำเป็นต้องลดขนาดของฝูงบินลง อย่างไรก็ตามในปี 2567 มีผู้ประกอบการสายการบินรายใหม่ที่ได้รับใบอนุญาต AOL และใบรับรอง AOC รายใหม่ เช่น บริษัท พัทยาแอร์เวย์ จำกัด ทำการบินด้วยอากาศยานแบบ ATR 72-500 ให้บริการการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยทำการบินในเส้นทางบินระหว่างประเทศในกลุ่มประเทศอาเซียนเป็นหลัก และบริษัท สยาม ซีเพลน จำกัด ทำการบินด้วยอากาศยานแบบ Cessna Grand Caravan ซึ่งจะทำการบินในเส้นทางบินภายในประเทศเป็นหลัก เพื่อเชื่อมต่อระหว่างเมืองหลักและเมืองนำเที่ยว ขณะเดียวกันยังคงมีผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาต AOL และอยู่ระหว่างการขอใบรับรอง AOC เช่น บริษัท อาร์ ซี เอ โกลบอล จำกัด บริษัท พี 80 แอร์ จำกัด และบริษัท เอ็มแลนดาร์ช จำกัด โดยการเข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบการสายการบินรายใหม่จะช่วยเพิ่มทางเลือกของผู้โดยสารที่มีความต้องการเดินทางทางอากาศ ซึ่งจะเป็นการเพิ่มการแข่งขันภายในอุตสาหกรรมการบินของไทย ซึ่งอาจนำไปสู่ราคาค่าโดยสารที่ลดต่ำลง และคุณภาพในการให้บริการที่อาจเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต นอกจากนี้ยังส่งผลกระทบต่อทางบวกไปยังหน่วยธุรกิจใกล้เคียง เช่น ธุรกิจโรงแรม และธุรกิจร้านอาหาร เป็นต้น

### 3) การเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบิน

**ภาพที่ 41** ความสามารถในการรองรับเที่ยวบินของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

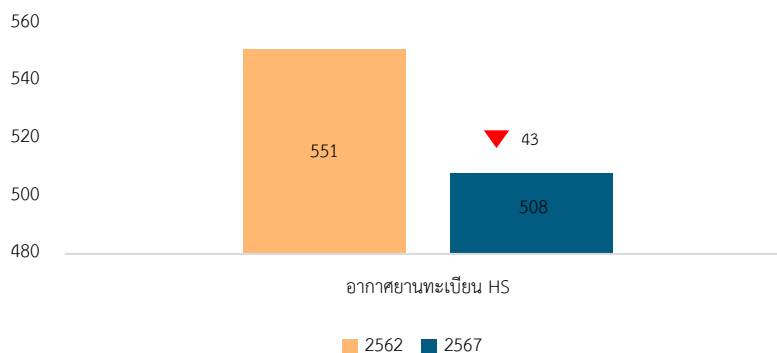
Stage 0 (Period 27 October - 30 November 2024)								Stage 1 (Period 1 December 2024 - 31 January 2025)							
	RWY 01-19 Close	RWY 02R- 20L Close	RWY 02L- 20R Close	RWY 01-19 Close	RWY 02R- 20L Close	RWY 02L- 20R Close		RWY 01-19 Close	RWY 02R- 20L Close	RWY 02L- 20R Close	RWY 01-19 Close	RWY 02R- 20L Close	RWY 02L- 20R Close		
Winter 2024/25	Monday	Tuesday	Wednesday	Thursday	Friday	Saturday	Sunday	Winter 2024/25	Monday	Tuesday	Wednesday	Thursday	Friday	Saturday	Sunday
HOUR (UTC)	DAY1	DAY2	DAY3	DAY4	DAY5	DAY6	DAY7	HOUR (UTC)	DAY1	DAY2	DAY3	DAY4	DAY5	DAY6	DAY7
00.00 - 00.59	68	68	68	68	68	68	68	00.00 - 00.59	75	75	75	75	75	75	75
01.00 - 01.59	68	68	68	68	68	68	68	01.00 - 01.59	75	75	75	75	75	75	75
02.00 - 02.59	68	68	68	68	68	68	68	02.00 - 02.59	75	75	75	75	75	75	75
03.00 - 03.59	68	68	68	68	68	68	68	03.00 - 03.59	75	75	75	75	75	75	75
04.00 - 04.59	68	68	68	68	68	68	68	04.00 - 04.59	75	75	75	75	75	75	75
05.00 - 05.59	68	68	68	68	68	68	68	05.00 - 05.59	75	75	75	75	75	75	75
06.00 - 06.59	68	68	68	68	68	68	68	06.00 - 06.59	75	75	75	75	75	75	75
07.00 - 07.59	68	68	68	68	68	68	68	07.00 - 07.59	75	75	75	75	75	75	75
08.00 - 08.59	68	68	68	68	68	68	68	08.00 - 08.59	75	75	75	75	75	75	75
09.00 - 09.59	68	68	68	68	68	68	68	09.00 - 09.59	75	75	75	75	75	75	75
10.00 - 10.59	68	68	68	68	68	68	68	10.00 - 10.59	75	75	75	75	75	75	75
11.00 - 11.59	68	68	68	68	68	68	68	11.00 - 11.59	75	75	75	75	75	75	75
12.00 - 12.59	68	68	68	68	68	68	68	12.00 - 12.59	75	75	75	75	75	75	75
13.00 - 13.59	68	68	68	68	68	68	68	13.00 - 13.59	75	75	75	75	75	75	75
14.00 - 14.59	68	68	68	68	68	68	68	14.00 - 14.59	75	75	75	75	75	75	75
15.00 - 15.59	68	68	68	68	68	68	68	15.00 - 15.59	75	75	75	75	75	75	75
16.00 - 16.59	68	68	68	68	68	68	68	16.00 - 16.59	75	75	75	75	75	75	75
17.00 - 17.59	68	68	68	68	68	68	68	17.00 - 17.59	75	75	75	75	75	75	75
18.00 - 18.59	68	68	68	68	68	68	68	18.00 - 18.59	75	75	75	75	75	75	75
19.00 - 19.59	34	34	34	34	34	34	34	19.00 - 19.59	22	17	34	22	17	34	37
20.00 - 20.59	34	34	34	34	34	34	34	20.00 - 20.59	22	34	34	22	34	34	38
21.00 - 21.59	34	34	34	34	34	34	34	21.00 - 21.59	44	68	68	44	68	68	75
22.00 - 22.59	34	34	34	34	34	34	34	22.00 - 22.59	44	68	68	44	34	68	75
23.00 - 23.29	17	17	17	17	17	17	17	23.00 - 23.29	22	17	34	22	17	34	37
23.30 - 23.59	34	34	34	34	34	34	34	23.30 - 23.59	38	38	38	38	38	38	38

ที่มา: ประกาศขีดความสามารถท่าอากาศยานในกำหนดการบินประจำฤดูหนาว 2567/2568 (W24), กพท.

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานที่มีการให้บริการแก่ผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าทางอากาศมากที่สุดของประเทศไทยที่เปิดให้บริการเชิงพาณิชย์เต็มรูปแบบเมื่อวันที่ 28 กันยายน 2549 พร้อมกับทางวิ่งจำนวน 2 ทางวิ่ง (Runway) ได้แก่ ทางวิ่งเส้นที่ 1 (01R/19L) และทางวิ่งเส้นที่ 2 (01L/19R) แต่ด้วยการคาดการณ์ปริมาณเที่ยวบินที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น จึงได้ดำเนินการสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 (19L/01R) และทำการทดสอบการปฏิบัติการทางวิ่งเส้นที่ 3 เต็มรูปแบบเมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2567 โดยทำการบินจากท่าอากาศยาน 2 กองบิน 6 ท่าอากาศยานดอนเมืองเพื่อทำการทดสอบความพร้อมของทางวิ่งเส้นใหม่ โดยทางวิ่งเส้นที่ 3 เปิดใช้อย่างเป็นทางการในวันที่ 1 พฤศจิกายน 2567 อย่างไรก็ตามทางวิ่งเส้นที่ 3 นี้จะเป็นปัจจัยสำคัญในการขยายขีดความสามารถด้านการรองรับเที่ยวบินของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยคาดว่าจะในอนาคตจะสามารถรองรับเที่ยวบินเพิ่มขึ้นเป็น 94 เที่ยวบินต่อชั่วโมง

### 4) ความสามารถในการจัดอากาศยานเข้าสู่ฝูงบินระยะสั้น

**ภาพที่ 42** การเปรียบเทียบอากาศยานที่จดทะเบียนด้วยเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS)



ที่มา: ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน กพท.

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 ที่ส่งผลกระทบต่อปฏิบัติการการบิน จึงเป็นผลทำให้อุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยหยุดชะงัก โดยผู้ประกอบการสายการบินบางราย

ได้มีการถอดถอนอากาศยานออกจากฝูงบิน ต่อมาเมื่ออุตสาหกรรมการบินของไทยมีแนวโน้มในการฟื้นตัว กลับเข้าสู่สถานการณ์ปกติเป็นผลทำให้ผู้ประกอบการสายการบินไม่สามารถนำอากาศยานเข้าสู่ฝูงบินได้เพียงพอต่อความต้องการการเดินทางทางอากาศ ผู้ประกอบการสายการบินจึงได้จัดหาอากาศยานเข้าสู่ฝูงบินในระยะสั้นด้วยวิธี Wet Lease โดยการจัดหาอากาศยานด้วยวิธีดังกล่าวจะเป็นการเช่าอากาศยานพร้อมกับผู้ประจำหน้าที่ อย่างไรก็ตามการเช่าอากาศยานด้วยวิธี Wet Lease จะเป็นการให้บริการเฉพาะเที่ยวบินหรือเป็นการชั่วคราวตามความจำเป็น เช่น การให้บริการเสริมในช่วงที่มีปริมาณการจราจรสูงขึ้นเป็นครั้งคราว อากาศยานที่มีอยู่ไม่สามารถให้บริการเพียงพอ ทั้งนี้ในปี 2567 มีผู้ประกอบการสายการบินจำนวน 2 รายที่มีการจัดหาอากาศยานด้วยวิธีนี้ ได้แก่ สายการบินบางกอกแอร์เวย์ โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2567 และสายการบินไทย เวียดเจ็ท แอร์ โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 27 ธันวาคม 2567 อย่างไรก็ตามการจัดหาอากาศยานในลักษณะนี้จะอนุญาตให้จัดหาอากาศยานเป็นระยะเวลาไม่เกิน 6 เดือนนับตั้งแต่วันที่เริ่มนำอากาศยานมาให้บริการ หรือหากมีเหตุผลความจำเป็นจะต้องขยายระยะเวลาการเช่าอากาศยานจำเป็นจะต้องให้ทางราชการพิจารณาอนุญาตขยายเวลาอีกหนึ่งครั้งเท่านั้น โดยเป็นระยะเวลาไม่เกินหกเดือนนับจากวันสิ้นสุดการอนุญาตเดิม

#### 5) นโยบายและมาตรการการสนับสนุนการท่องเที่ยวของประเทศไทย

ในปี 2568 รัฐบาลไทยดำเนินมาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจประเทศไทยผ่านอุตสาหกรรมท่องเที่ยวอันเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ โดยรัฐบาลได้ประกาศให้ปี 2568 เป็นปี “Amazing Thailand Grand Tourism & Sport Year 2025” ซึ่งเป็นการจัดกิจกรรมและอีเวนต์ระดับนานาชาติ รวมถึงการมอบสิทธิประโยชน์แก่นักท่องเที่ยว อีกทั้งยังเป็นการบูรณาการความร่วมมือของ 11 หน่วยงาน เช่น ผู้ประกอบการสายการบิน ผู้ประกอบการขนส่งมวลชนสาธารณะ พร้อมกันนี้กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาอยู่ระหว่างการพิจารณาการดำเนินมาตรการสนับสนุนช่วงนอกฤดูท่องเที่ยว (Low season) ผ่านโครงการ “เราเที่ยวด้วยกัน 2568” เพื่อกระตุ้นการท่องเที่ยวภายในประเทศ และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ประกอบการสายการบิน ผู้ประกอบการโรงแรม ซึ่งคาดว่าจะนำเสนอมาตรการเข้าที่ประชุมคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติในเดือนมีนาคม 2568

#### 6) มาตรการการสนับสนุนการท่องเที่ยวของต่างประเทศ

ในปี 2568 มีประเทศ/ดินแดนที่ยกเว้นค่าธรรมเนียมการตรวจลงตราสำหรับผู้ถือหนังสือเดินทางสัญชาติไทย เพื่อกระตุ้นอุตสาหกรรมท่องเที่ยวขาเข้า (Inbound Tourism) อีกทั้งยังเป็นการสร้างความสัมพันธ์ทางการทูตและความร่วมมือระหว่างประเทศ โดยในปี 2568 มีรายนามประเทศ/ดินแดน ดังเช่น

➢ จีน ดำเนินการยกเว้นการตรวจลงตราให้กับผู้ถือหนังสือเดินทางธรรมดาและหนังสือเดินทางกึ่งราชการของไทย โดยอนุญาตให้พำนักในจีนได้ไม่เกิน 30 วันต่อครั้ง และรวมระยะเวลาไม่เกิน 90 วัน ภายในช่วงเวลา 180 วัน

➢ อินเดีย ขยายเวลาการยกเว้นค่าธรรมเนียมการตรวจลงตราอิเล็กทรอนิกส์ประเภทท่องเที่ยว (e-Tourist Visa) สำหรับผู้ถือหนังสือเดินทางสัญชาติไทยเป็นระยะเวลา 30 วัน แบบเข้าได้ครั้งเดียว/สองครั้ง จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2568

➢ ใต้หวัน ดำเนินการขยายระยะเวลาการยกเว้นการตรวจลงตราให้กับผู้ถือหนังสือเดินทางสัญชาติไทยจนถึงวันที่ 31 กรกฎาคม 2568

➤ คีร์กีซสถาน ดำเนินมาตรการการยกเว้นการตรวจลงตราให้กับผู้ถือหนังสือเดินทางสัญชาติไทย โดยสามารถพำนักไม่เกิน 60 วัน มีผลจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2568

โดยการดำเนินมาตรการยกเว้นค่าธรรมเนียมการตรวจลงตรานี้จะเป็นปัจจัยสนับสนุนที่ส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว เนื่องจากเป็นการลดต้นทุนการท่องเที่ยวและอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ถือหนังสือเดินทางไทย รวมถึงเป็นการเพิ่มโอกาสในการค้าระหว่างประเทศและความสัมพันธ์ทางการทูตเช่นเดียวกัน

#### 7) การเตรียมการยกระดับมาตรฐานการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของประเทศไทย

FAA เป็นหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของสหรัฐอเมริกา ซึ่งมีหน้าที่ควบคุม กำกับ และกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยด้านการบิน รวมถึงตรวจสอบมาตรฐานการกำกับดูแลของประเทศต่าง ๆ ที่มีความประสงค์จะดำเนินการบินไปยังสหรัฐฯ ทั้งนี้ในปี 2558 FAA ได้ดำเนินการตรวจสอบมาตรฐานด้านการกำกับดูแลของประเทศไทย และพบข้อบกพร่องบางประการส่งผลให้ประเทศไทยถูกปรับลดระดับมาตรฐานด้านการบินลงสู่ CAT2

อย่างไรก็ดีระหว่างวันที่ 10 – 12 มีนาคม 2568 FAA มีกำหนดเข้าตรวจประเมินมาตรฐานด้านการบินของประเทศไทยอีกครั้ง โดยการคืนสถานะสู่ CAT1 ถือเป็นเป้าหมายสำคัญของ กพท. ทั้งนี้ในการตรวจประเมินดังกล่าวได้มีการลงนามในรายงานสรุปการตรวจประเมินขั้นสุดท้าย (Record of Discussion) ระหว่างพลอากาศเอก มนต์ ชวนะประยูร ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และ Mr. Dennis Hill รักษาการผู้อำนวยการสำนักความปลอดภัยการขนส่งทางอากาศ FAA ซึ่งประเทศไทยมีแนวโน้มที่จะได้รับการคืนสถานะเป็น CAT1 โดยคาดว่า FAA จะประกาศผลการพิจารณาอย่างเป็นทางการภายใน 30 – 45 วัน ภายหลังจากเสร็จสิ้นการตรวจประเมิน

การคืนสถานะสู่ CAT1 ในครั้งนี้จะส่งผลสำคัญต่ออุตสาหกรรมการบินของไทย โดยผู้ประกอบการสายการบินของไทยจะสามารถเพิ่มความถี่และขยายเส้นทางบินไปยังสหรัฐฯ รวมถึงประเทศที่ใช้มาตรฐาน FAA เช่น เกาหลีใต้ นอกจากนี้ยังเป็นโอกาสสำคัญในการขยายตลาดและเสริมศักยภาพการแข่งขันในระดับสากล อันจะนำไปสู่การขับเคลื่อนอุตสาหกรรมการบินของไทยสู่การเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค (Aviation Hub)

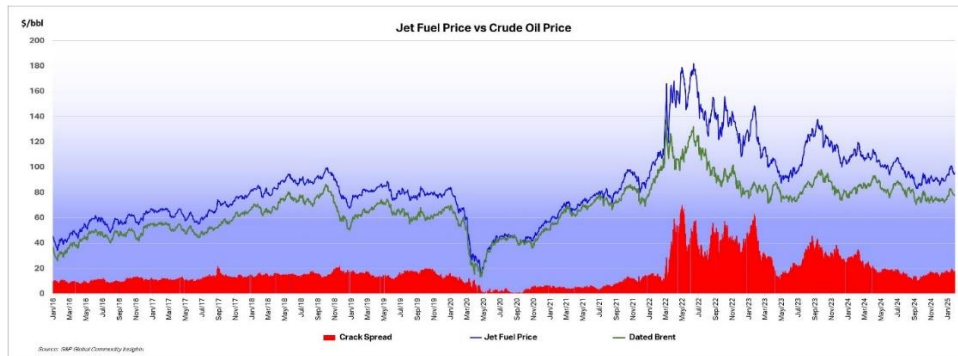
### 3.6.2 ปัจจัยเสี่ยงต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินของไทย

#### 1) สถานการณ์ทางเศรษฐกิจโลกและไทย

สงครามทางการค้าระหว่างจีนและสหรัฐฯ ซึ่งเป็นผลมาจากนโยบายทางการค้าของทั้ง 2 ประเทศ เช่น การขึ้นภาษีศุลกากรของสินค้าบางประเภทซึ่งอาจมีผลทางบวกต่อประเทศไทย เนื่องจากผู้ประกอบการต่างชาติอาจมีการพิจารณาการย้ายฐานผลิตมายังประเทศไทย แต่ขณะเดียวกันย่อมมีผลกระทบทางลบต่อประเทศไทยโดยเฉพาะภาคการส่งออกของไทย เนื่องจากสินค้าบางประเภทของไทยอาจเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทานของจีนหรือสหรัฐฯ จึงอาจทำให้ความต้องการในสินค้าประเภทดังกล่าวลดต่ำลงและอาจส่งผลกระทบต่อการบินขนส่งสินค้าทางอากาศในท้ายที่สุด ขณะที่สถานการณ์เศรษฐกิจของประเทศไทยที่เผชิญความผันผวนอันเนื่องมาจากการดำเนินนโยบายเศรษฐกิจของสหรัฐฯ ความยืดหยุ่นของสถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างรัสเซีย – ยูเครน และแนวโน้มการชะลอตัวของเศรษฐกิจจีน จึงอาจส่งผลให้ประเทศไทยมีการขยายตัวที่ต่ำกว่าที่คาดของเศรษฐกิจและปริมาณการค้าโลก (สศช., 2567)

## 2) ความผันผวนของตลาดพลังงาน

ภาพที่ 43 การเปรียบเทียบราคากระหว่างน้ำมันดิบและเชื้อเพลิงอากาศยาน

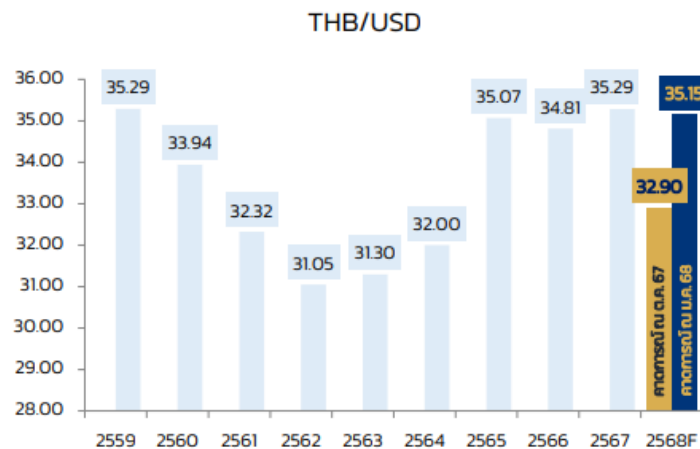


ที่มา: IATA

ในปัจจุบันยังคงมีความต้องการพลังงานเพิ่มสูงขึ้นทั่วโลก จากปัจจัยสนับสนุนของการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมต่าง ๆ ภายหลังจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 และความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี โดยกลุ่มโอเปก พลัส (OPEC+) ซึ่งเป็นกลุ่มประเทศผู้ผลิตน้ำมัน 24 ประเทศ ประกอบด้วยสมาชิก 14 ชาติขององค์การกลุ่มประเทศผู้ส่งออกน้ำมัน (OPEC) และสมาชิกที่ไม่ใช่ OPEC อีก 10 ประเทศ รวมถึงประเทศไทย ทั้งนี้กลุ่ม OPEC+ มีบทบาทสำคัญในการกำหนดระดับการผลิตและส่งผลกระทบต่อราคาน้ำมันในภาพรวมของโลก อย่างไรก็ตามในปัจจุบันราคาน้ำมันยังคงเผชิญกับราคาที่ผันผวนอันเนื่องมาจากสถานการณ์ด้านภูมิรัฐศาสตร์ในหลายประเทศ เช่น ความขัดแย้งในตะวันออกกลางที่ส่งผลให้เส้นทางการขนส่งน้ำมันเสี่ยงต่อการถูกโจมตี รวมถึงสถานการณ์ด้านภูมิรัฐศาสตร์ระหว่างรัสเซีย - ยูเครน ซึ่งรัสเซียถือเป็นหนึ่งในประเทศผู้ผลิตน้ำมันรายใหญ่ของโลก หากถูกดำเนินมาตรการคว่ำบาตรเพิ่มเติมจากยุโรปและสหรัฐฯ อาจส่งผลให้ปริมาณน้ำมันในตลาดโลกลดต่ำลง และส่งผลให้ราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้น ทั้งนี้หากต้นทุนด้านพลังงานปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น ผู้ประกอบการสายการบินจะต้องเผชิญกับต้นทุนการดำเนินงานที่สูงขึ้นเช่นเดียวกัน และอาจส่งผลกระทบต่อราคาตั๋วโดยสารในท้ายที่สุด

## 3) เสถียรภาพระบบการเงิน

ภาพที่ 44 การเปรียบเทียบอัตราแลกเปลี่ยนของค่าเงินบาท ตั้งแต่ปี 2559 – 2568F



ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง

ในปี 2568 ประเทศไทยมีแนวโน้มในการเผชิญกับความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา ซึ่งมีสาเหตุมาจากหลายปัจจัยทั้งปัจจัยภายในประเทศ เช่น การเปลี่ยนแปลงทางการเมืองที่อาจมีผลกระทบต่อความเชื่อมั่นในตลาดการเงินที่ส่งผลการเคลื่อนไหวของค่าเงินบาท การฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่นำมาสู่การไหลเข้าของเงินตราต่างประเทศ และปัจจัยจากต่างประเทศ เช่น นโยบายประเทศเศรษฐกิจหลักที่มีผลต่อการค้าการลงทุนระหว่างประเทศซึ่งมีผลโดยตรงต่อค่าเงินบาท อย่างไรก็ตาม สำนักงานเศรษฐกิจการคลังได้คาดการณ์อัตราแลกเปลี่ยนค่าเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐ (เฉลี่ย) ในปี 2568 ที่กรอบ 35.00 – 35.30 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐโดยแข็งค่าขึ้นจากปี 2567 ร้อยละ 0.40 โดยคาดว่าค่าเงินบาทจะมีแนวโน้มอ่อนค่ามากที่สุด ในไตรมาสที่ 2 และมีแนวโน้มแข็งค่าขึ้นในไตรมาสที่ 3 และ 4 จากปัจจัยการปรับลดอัตราดอกเบี้ยนโยบายของสหรัฐฯ และฤดูกาลท่องเที่ยวของประเทศไทย โดยสถานการณ์ค่าเงินบาทมีทิศทางสอดคล้องกับสกุลเงินอื่น ๆ ในประเทศคู่ค้าหลักของไทย เช่น ริงกิตมาเลเซีย ดอลลาร์ฮ่องกง รูเปย์อินเดีย

## 4) สถานการณ์ด้านภูมิรัฐศาสตร์

สถานการณ์ความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ที่ยังคงยืดเยื้อและมีความไม่แน่นอนสูงระหว่างรัสเซียและยูเครน ยังคงเป็นปัจจัยเสี่ยงสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโลก โดยเฉพาะด้านการกดดันต่อราคาพลังงาน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการบินในหลายประเทศ นอกจากนี้ยังมีความเสี่ยงในแง่ของความไม่แน่นอนทางการค้าและการเคลื่อนไหวของตลาดสินค้าโภคภัณฑ์ที่ยังคงอยู่ในภาวะที่มีความผันผวนสูง สำหรับอุตสาหกรรมการบิน สถานการณ์ความขัดแย้งดังกล่าวส่งผลกระทบต่อการบินในบางพื้นที่ โดยส่งผลกระทบต่อเส้นทางการบินในยุโรป ทั้งนี้ประเทศไทยยังคงต้องเผชิญและพิจารณาความเสี่ยงจากสถานการณ์ด้านภูมิรัฐศาสตร์ที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน และยังคงจำเป็นต้องรักษาเสถียรภาพของระบบเศรษฐกิจของประเทศ และเตรียมรับมือกับความผันผวนที่อาจเกิดขึ้น

### 3.6.3 การคาดการณ์จำนวนผู้โดยสาร

กพท. ได้จัดตั้งคณะทำงานเพื่อพยากรณ์ความต้องการเดินทางทางอากาศของประเทศ โดยมีผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบิน ได้แก่ ผู้แทน กพท. ผู้แทน ทย. ผู้แทน การท่าอากาศยานอุตะเถา ผู้แทน บวท. ผู้แทน ทอท. ผู้แทน บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และผู้เชี่ยวชาญจากมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เข้าร่วมเป็นคณะทำงานฯ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและจัดทำข้อมูลพยากรณ์ความต้องการเดินทางทางอากาศของประเทศ และมีผลการพยากรณ์ฯ ที่สามารถใช้เป็นค่าอ้างอิงสำหรับทุกหน่วยงานในภาคอุตสาหกรรมการบิน รายละเอียดดังนี้

#### 1) วิธีการพยากรณ์จำนวนผู้โดยสาร

การพยากรณ์ฯ ได้ทำการพยากรณ์จำนวนผู้โดยสารภายในประเทศและระหว่างประเทศ ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว โดยได้แบ่งการพยากรณ์ออกเป็น 3 กรณี ได้แก่ กรณีเลวร้ายที่สุด (Worst Case) กรณีฐาน (Base Case) และกรณีดีที่สุด (Best Case)

ในการดำเนินการจัดทำพยากรณ์ฯ ได้อาศัยหลักทฤษฎีการสร้างแบบจำลองด้านวิศวกรรมขนส่ง (Macroscopic Transport Modelling) และการสร้างแบบจำลองเศรษฐมิติ (Econometrics Modelling) โดยแบบจำลองที่นำมาใช้ในครั้งนี้อยู่คือ 4-Step Model ซึ่งเป็นรูปแบบที่นิยมใช้อย่างแพร่หลายในการวางแผนการขนส่งระดับมหภาค (Macroscopic Transport Planning and Modelling) โดย 4-Step Model เป็นการจำลองพฤติกรรมความต้องการของคนในการเลือกการเดินทาง ซึ่งแบ่งเป็น 4 ขั้นตอน ได้แก่

1. Trip Generation Model: แบบจำลองการเกิดการเดินทางจากจุดต้นทางและปลายทาง (Origin – Destination: O – D) เป็นกระบวนการคาดการณ์ความต้องการเดินทางในแต่ละพื้นที่ การวิเคราะห์ (Transport Analysis Zone: TAZ) โดยอาศัยข้อมูลพื้นฐานของพื้นที่นั้น ๆ โดยแบ่งเป็น 2 แบบจำลองย่อย ได้แก่ Trip Production และ Trip Attraction Models ในลักษณะของ Multiple-Linear Regression ที่มีปัจจัยคุณลักษณะเชิงพื้นที่เป็นตัวแปรต้น

2. Trip Distribution Model: แบบจำลองการกระจายตัวของการเดินทาง เป็นการสร้างแบบจำลองการกระจายตัวของการเดินทางระหว่างคู่ TAZ (จาก Origin TAZ ไปยัง Destination TAZ) โดยอาศัยข้อมูลปริมาณการเดินทางระหว่างท่าอากาศยาน A ไป B เพื่อสร้างเป็นตารางการกระจายตัวของการเดินทาง (OD Matrix) ของการบินภายในประเทศของไทยสำหรับเข้าสู่แบบจำลองต่อไป

3. Modal Split Model: แบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทาง

4. Traffic Assignment Model: แบบจำลองการเลือกเส้นทางการเดินทางเป็นการกระจายการเดินทางจาก OD Matrix ลงสู่โครงข่ายการให้บริการทางการบินภายในประเทศของไทย การปรับเทียบ (Model Calibration) และตรวจสอบความถูกต้อง (Model Validation) ของแบบจำลอง

2) ผลการพยากรณ์จำนวนผู้โดยสารภาพรวม

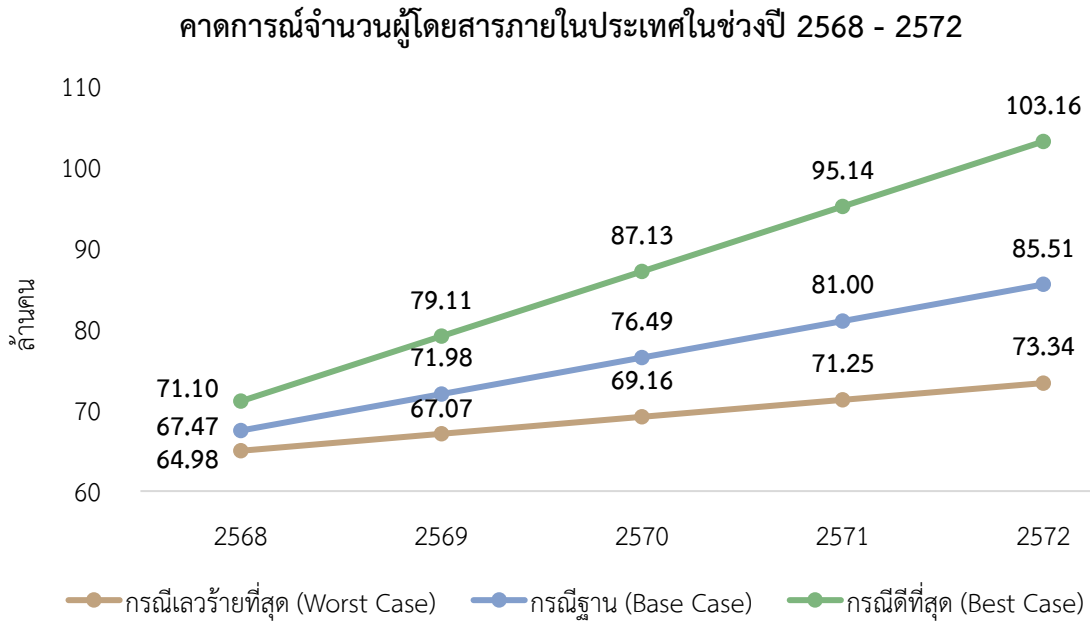
ผลการพยากรณ์จำนวนผู้โดยสารภายในประเทศ

ตารางที่ 8 ผลการพยากรณ์จำนวนผู้โดยสารภายในประเทศ

หน่วย: คน

กรณี	2568	2569	2570	2571	2572
กรณีเลวร้ายที่สุด (Worst Case)	64,975,788	67,065,703	69,155,698	71,245,693	73,336,048
กรณีฐาน (Base Case)	67,472,992	71,980,512	76,488,031	80,998,551	85,513,070
กรณีดีที่สุด (Best Case)	71,096,612	79,112,751	87,128,890	95,144,128	103,159,167

ภาพที่ 45 ผลการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารภายในประเทศในช่วงปี 2568 - 2572



ที่มา: คณะทำงานเพื่อพยากรณ์ความต้องการเดินทางทางอากาศของประเทศ

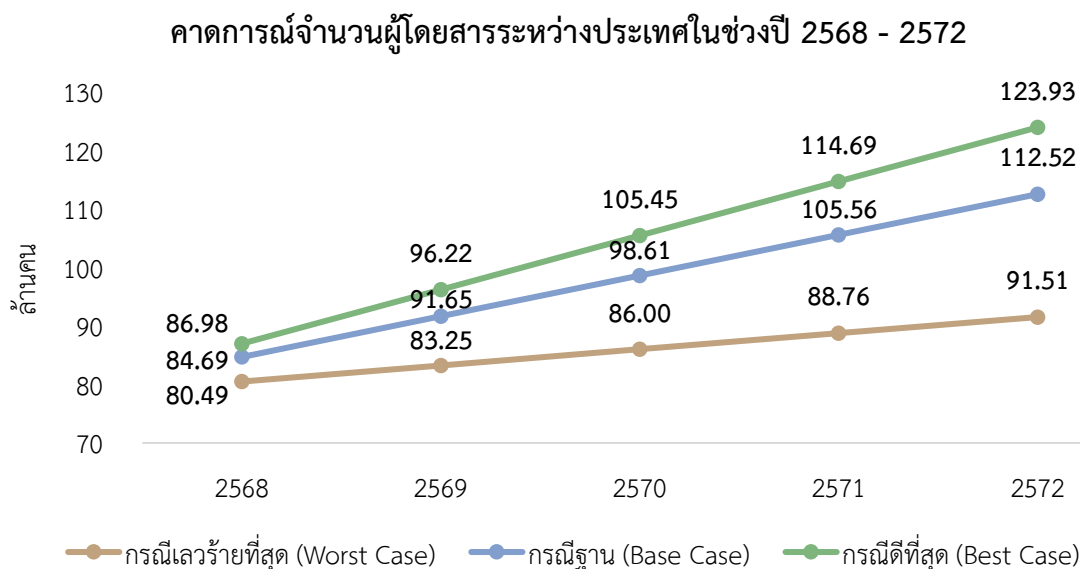
ผลการพยากรณ์จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศ

ตารางที่ 9 ผลการพยากรณ์จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศ

หน่วย: คน

กรณี	2568	2569	2570	2571	2572
กรณีเลวร้ายที่สุด (Worst Case)	80,493,535	83,248,010	86,002,486	88,756,961	91,511,437
กรณีฐาน (Base Case)	84,694,728	91,650,397	98,606,065	105,561,734	112,517,403
กรณีดีที่สุด (Best Case)	86,977,430	96,215,801	105,454,173	114,692,544	123,930,915

ภาพที่ 46 ผลการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศในช่วงปี 2568 - 2572



ที่มา: คณะทำงานเพื่อพยากรณ์ความต้องการเดินทางทางอากาศของประเทศ

# ภาคผนวก

- ดัชนี HHI และสายการบินที่ให้บริการแยกสายเส้นทางบินภายในประเทศ
- รหัสท่าอากาศยานภายในประเทศ
- รายชื่อผู้ถือใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน



## ดัชนี HHI และสายการบินที่ให้บริการแยกรายเส้นทางบินภายในประเทศ

เส้นทางบิน	สายการบิน	ดัชนี HHI
BKK-BFV	THAI AIR ASIA CO.LTD.	0.74
	NOK AIRLINES CO.LTD.	
BKK-CNX	THAI AIR ASIA CO.LTD.	0.25
	THAI VIET JET AIR JOINTSTOCK	
	NOK AIRLINES CO.LTD.	
	THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO.LTD.	
	THAI LION MENTARI CO.LTD.	
	BANGKOK AIRWAYS	
BKK-CJM	THAI AIR ASIA CO.LTD.	0.89
	NOK AIRLINES CO.LTD.	
BKK-HDY	THAI AIR ASIA CO.LTD.	0.27
	THAI LION MENTARI CO.LTD.	
	THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO.LTD.	
	THAI VIET JET AIR JOINTSTOCK	
	NOK AIRLINES CO.LTD.	
BKK-KKC	THAI AIR ASIA CO.LTD.	0.31
	THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO.LTD.	
	THAI VIET JET AIR JOINTSTOCK	
	THAI LION MENTARI CO.LTD.	
BKK-KBV	THAI AIR ASIA CO.LTD.	0.29
	THAI VIET JET AIR JOINTSTOCK	
	THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO.LTD.	
	THAI LION MENTARI CO.LTD.	
	BANGKOK AIRWAYS	
	NOK AIRLINES CO.LTD.	
BKK-LPT	BANGKOK AIRWAYS	0.64
	THAI AIR ASIA CO.LTD.	
BKK-LOE	THAI AIR ASIA CO.LTD.	1.00
BKK-CEI	THAI AIR ASIA CO.LTD.	0.22
	THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO.LTD.	
	THAI LION MENTARI CO.LTD.	
	THAI VIET JET AIR JOINTSTOCK	
	NOK AIRLINES CO.LTD.	
BKK-MAQ	NOK AIRLINES CO.LTD.	1.00
BKK-KOP	THAI AIR ASIA CO.LTD.	1.00
BKK-NST	THAI LION MENTARI CO.LTD.	0.33
	THAI AIR ASIA CO.LTD.	
	NOK AIRLINES CO.LTD.	
BKK-NNT	THAI AIR ASIA CO.LTD.	0.59
	NOK AIRLINES CO.LTD.	

เส้นทางบิน	สายการบิน	ดัชนี HHI
BKK-NAW	THAI AIR ASIA CO.LTD.	0.77
	THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO.LTD.	
BKK-PHS	THAI AIR ASIA CO.LTD.	0.52
	NOK AIRLINES CO.LTD.	
	THAI LION MENTARI CO.LTD.	
BKK-HKT	THAI AIR ASIA CO.LTD.	0.22
	THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO.LTD.	
	THAI VIET JET AIR JOINTSTOCK	
	THAI LION MENTARI CO.LTD.	
	NOK AIRLINES CO.LTD.	
	BANGKOK AIRWAYS	
	THAI AIRASIA X	
BKK-UNN	THAI AIR ASIA CO.LTD.	1.00
BKK-ROI	THAI AIR ASIA CO.LTD.	1.00
BKK-SNO	NOK AIRLINES CO.LTD.	0.52
	THAI AIR ASIA CO.LTD.	
BKK-USM	BANGKOK AIRWAYS	1.00
BKK-THS	BANGKOK AIRWAYS	1.00
BKK-URT	THAI AIR ASIA CO.LTD.	0.30
	THAI LION MENTARI CO.LTD.	
	THAI VIET JET AIR JOINTSTOCK	
	NOK AIRLINES CO.LTD.	
BKK-TST	THAI LION MENTARI CO.LTD.	0.35
	THAI AIR ASIA CO.LTD.	
	NOK AIRLINES CO.LTD.	
BKK-TDX	BANGKOK AIRWAYS	1.00
BKK-UBP	THAI AIR ASIA CO.LTD.	0.21
	NOK AIRLINES CO.LTD.	
	THAI VIET JET AIR JOINTSTOCK	
	THAI LION MENTARI CO.LTD.	
	THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO.LTD.	
BKK-UTH	THAI AIR ASIA CO.LTD.	0.21
	THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO.LTD.	
	NOK AIRLINES CO.LTD.	
	THAI LION MENTARI CO.LTD.	
	THAI VIET JET AIR JOINTSTOCK	
CEI-HKT	THAI VIET JET AIR JOINTSTOCK	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
CNX-KBV	THAI AIR ASIA CO.LTD.	0.91

เส้นทางบิน	สายการบิน	ดัชนี HHI
	BANGKOK AIRWAYS	
CNX-HKT	THAI AIR ASIA CO.LTD.	0.53
	THAI VIET JET AIR JOINTSTOCK	
	BANGKOK AIRWAYS	
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
CNX-UTP	THAI LION MENTARI CO.LTD.	1.00
HDY-HKT	BANGKOK AIRWAYS	1.00
HDY-UTH	THAI LION MENTARI CO.LTD.	1.00
HKT-KKC	THAI AIR ASIA CO.LTD.	1.00
HKT-USM	BANGKOK AIRWAYS	1.00
HKT-UTH	THAI AIR ASIA CO.LTD.	1.00
HKT-UTP	BANGKOK AIRWAYS	1.00
LPT-HGN	BANGKOK AIRWAYS	1.00
KBV-USM	BANGKOK AIRWAYS	1.00

ที่มา: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเภา ระยอง - พัทยา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมและวิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

### รหัสท่าอากาศยานภายในประเทศ (IATA Airport Code)

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

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

## รายชื่อผู้ถือใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน ( Air Operator License – AOL)

ลำดับ	ชื่อผู้ได้รับใบอนุญาตฯ	ใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน (CAOL)				หมายเหตุ
		สถานะการประกอบกิจการ ปี 66		สถานะการประกอบกิจการ ปี 67		
		ประกอบ กิจการ	ไม่ประกอบ กิจการ	ประกอบ กิจการ	ไม่ประกอบ กิจการ	
<b>กลุ่มที่ 1 การขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์แบบประจำมีกำหนด</b>						
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 ไทยแอร์เอเชีย จำกัด (เลขที่ 4/2562 ตั้งแต่ 6 พ.ย. 61 - 5 พ.ย. 71)	✓		✓		
4	บริษัท ไทย ไลอ้อน เมนทารี จำกัด (เลขที่ 20/2566 ตั้งแต่ 27 ก.ย. 66 - 26 ก.ย. 71)	✓		✓		
5	บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) (เลขที่ 14/2562 ตั้งแต่ 18 มิ.ย. 62 - 17 มิ.ย. 72)	✓		✓		
6	บริษัท ไทยเวียดเจ็ท แอร์ จอยท์ สตีค จำกัด (เลขที่ 14/2566 ตั้งแต่ 2 ธ.ค. 66 - 1 ธ.ค. 71)	✓		✓		
7	บริษัท พี 80 แอร์ จำกัด (เลขที่ 18/2566 ตั้งแต่ 31 ส.ค. 66 - 30 ส.ค. 71)		✓		✓	อยู่ระหว่างการขอใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ
8	บริษัท เค-ไมล์ แอร์ จำกัด (เลขที่ 5/2564 ตั้งแต่ 24 มิ.ย. 63 - 23 มิ.ย. 68)	✓		✓		
9	บริษัท ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ จำกัด (เลขที่ 6/2567 ตั้งแต่ 8 ต.ค. 66 - 7 ต.ค. 71)	✓		✓		

ลำดับ	ชื่อผู้ได้รับใบอนุญาตฯ	ใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน (CAOL)					
		สถานะการประกอบกิจการ ปี 66		สถานะการประกอบกิจการ ปี 67		หมายเหตุ	
		ประกอบ กิจการ	ไม่ประกอบ กิจการ	ประกอบ กิจการ	ไม่ประกอบ กิจการ		
10	บริษัท เอเชีย แอทแลนติก แอร์ไลน์ส จำกัด (เลขที่ 16/2566 ตั้งแต่ 29 ส.ค. 66 - 28 ส.ค. 71)		✓		✓	อยู่ระหว่างการขอใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ	
11	บริษัท แอร์ อินเตอร์ ทรานสปอร์ต จำกัด (เลขที่ 1/2565 ตั้งแต่ 20 ก.ย. 65 - 19 ก.ย. 70)	✓		✓			
12	บริษัท อาร์ ซี เอ โกลบอล จำกัด (ชื่อเดิม บริษัท อาร์ ซี แอร์ไลน์ส จำกัด) (เลขที่ 6/2566 ตั้งแต่ 18 ก.ค. 66 - 17 ก.ค. 71)		✓		✓	อยู่ระหว่างการขอใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ	
13	บริษัท เอ็ม-แลนดาร์ช จำกัด (เลขที่ 10/2566 ตั้งแต่ 27 ก.ค. 66 - 26 ก.ค. 71)		✓		✓	อยู่ระหว่างการขอใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ	
14	บริษัท ไทย แอร์โรสเปซ อินดัสทรีส์ จำกัด (เลขที่ 9/2567 ตั้งแต่ 19 พ.ย. 67 - 18 พ.ย.72)		-		✓	อยู่ระหว่างการขอใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ	
<b>กลุ่มที่ 2 การขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์แบบไม่ประจำ</b>							
15	บริษัท สยามแลนด์ ฟลายอิง จำกัด (เลขที่ 6/2564 ตั้งแต่ 12 พ.ค. 63 - 11 พ.ค. 68)	✓		✓			
16	บริษัท เอซี เอวิเอชั่น จำกัด (เลขที่ 2/2565 ตั้งแต่ 21 ธ.ค. 63 - 20 ธ.ค. 68)	✓		✓			
17	บริษัท แอ็ดวานซ์ เอวิเอชั่น เจ็ท จำกัด (เลขที่ 25/2566 ตั้งแต่ 26 ส.ค. 64 - 25 ส.ค. 69)	✓		✓			
18	บริษัท เอเชียน แอร์โรสเปซเซอร์วิส จำกัด (เลขที่ 2/2566 ตั้งแต่ 16 ต.ค. 64 - 15 ต.ค. 69)	✓		✓			

ลำดับ	ชื่อผู้ได้รับใบอนุญาตฯ	ใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน (CAOL)				หมายเหตุ
		สถานะการประกอบกิจการ ปี 66		สถานะการประกอบกิจการ ปี 67		
		ประกอบ กิจการ	ไม่ประกอบ กิจการ	ประกอบ กิจการ	ไม่ประกอบ กิจการ	
19	บริษัท เอ็มเจ็ท จำกัด (เลขที่ 7/2566 ตั้งแต่ 6 พ.ย. 64 - 5 พ.ย. 69)	✓		✓		
20	บริษัท วีไอพี เจ็ทส์ จำกัด (เลขที่ 21/2566 ตั้งแต่ 9 ส.ค. 66 - 8 ส.ค. 71)	✓		✓		
21	บริษัท ไทย ฟลายอิง เซอร์วิส จำกัด (เลขที่ 19/2562 ตั้งแต่ 11 ก.ค. 62 - 10 ก.ค. 67)	✓		✓		อยู่ระหว่างต่ออายุใบ AOL
22	บริษัท สยาม ซีเพลน จำกัด (เลขที่ 4/2566 ตั้งแต่ 3 พ.ค. 2566 - 2 พ.ค. 2571)		✓	✓		
23	บริษัท กรุงเทพเฮลิคอปเตอร์เซอร์วิสเชส จำกัด (เลขที่ 11/2566 ตั้งแต่ 23 ส.ค. 66 - 22 ส.ค. 71)		✓	✓		
24	บริษัท ไทยเอเวอชั่น เซอร์วิส จำกัด (เลขที่ 12/2566 ตั้งแต่ 16 พ.ย. 65 - 15 พ.ย. 70)	✓		✓		
25	บริษัท แอ็ดวานซ์ เอวิเอชั่น จำกัด (เลขที่ 17/2566 ตั้งแต่ 2 ต.ค. 65 - 1 ต.ค. 70)	✓		✓		
26	บริษัท พี 80 แอร์ จำกัด (เลขที่ 19/2566 ตั้งแต่ 31 ส.ค. 66 - 30 ส.ค. 71)		✓		✓	อยู่ระหว่างการขอใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ
27	บริษัท ยูไนเต็ด ออฟซอร์ เอวิเอชั่น จำกัด (เลขที่ 2/2567 ตั้งแต่ 5 เม.ย. 66 - 4 เม.ย. 71)	✓		✓		
28	บริษัท เอสเอฟเอส เอวิเอชั่น จำกัด (เลขที่ 22/2566 ตั้งแต่ 24 พ.ค. 66 - 23 พ.ค. 71)	✓		✓		
29	บริษัท อวานตี แอร์ ชาร์เตอร์ จำกัด (เลขที่ 8/2566 ตั้งแต่ 27 ก.ค. 66 - 26 ก.ค. 71)		✓	✓		
30	บริษัท พัทยา แอร์เวย์ จำกัด (เลขที่ 13/2566 ตั้งแต่ 28 ส.ค. 66 - 27 ส.ค. 71)		✓	✓		

ลำดับ	ชื่อผู้ได้รับใบอนุญาตฯ	ใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน (CAOL)					
		สถานะการประกอบกิจการ ปี 66		สถานะการประกอบกิจการ ปี 67		หมายเหตุ	
		ประกอบ กิจการ	ไม่ประกอบ กิจการ	ประกอบ กิจการ	ไม่ประกอบ กิจการ		
31	บริษัท แอร์ เอเอ็มบี จำกัด (เลขที่ 3/2567 ตั้งแต่ 14 ส.ค. 67 - 13 ส.ค. 72)	-	-		✓	อยู่ระหว่างการขอใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ	
32	บริษัท บีบีเอ็น แอร์ไลน์ (ประเทศไทย) จำกัด (เลขที่ 7/2567 ตั้งแต่ 12 พ.ย. 67 - 11 พ.ย. 72)	-	-		✓	อยู่ระหว่างการขอใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ	
<b>กลุ่มที่ 3 ประเภทการทำงานทางอากาศ</b>							
33	บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (เลขที่ 3/2565 ตั้งแต่ 11 มิ.ย. 65 - 10 มิ.ย. 68)	✓			✓		
34	บริษัท ไทย สกาย แอ็ดแวนเจอร์ จำกัด (เลขที่ 15/2566 ตั้งแต่ 16 มิ.ย. 66 - 15 มิ.ย. 69)	✓			✓		
35	บริษัท แอ็ก โกลบอล จำกัด (เลขที่ 23/2566 ตั้งแต่ 21 พ.ค. 65 - 20 พ.ค. 68)	✓			✓		
36	บริษัท สยามยามาฮ่ามอเตอร์โรบोटิกส์ จำกัด (เลขที่ 10/2567 ตั้งแต่ 22 ก.ค. 66 - 21 ก.ค. 69)	✓			✓		
37	บริษัท อวานติ แอร์ ชาร์เตอร์ จำกัด (เลขที่ 9/2566 ตั้งแต่ 27 ก.ค. 66 - 26 ก.ค. 69)	✓			✓		
38	บริษัท ดรอปโซน (ไทยแลนด์) จำกัด (เลขที่ 8/2567 ตั้งแต่ 7 ธ.ค. 66 - 6 ธ.ค. 69)	✓			✓		
39	บริษัท สกาย เอกซ์ทรีม จำกัด (เลขที่ 3/2564 ตั้งแต่ 2 ก.ค. 64 - 1 ก.ค. 67)	✓			✓	อยู่ระหว่างต่ออายุใบ AOL	
40	บริษัท เอเชียน แอร์โรสเปซเซอร์วิส จำกัด (เลขที่ 3/2566 ตั้งแต่ 16 ต.ค. 64 - 15 ต.ค. 67)	✓			✓	อยู่ระหว่างต่ออายุใบ AOL	
41	บริษัท ฟลายอิง มีเดีย จำกัด (เลขที่ 5/2567 ตั้งแต่ 10 ม.ค. 67 - 9 ม.ค. 70)	✓			✓		

ที่มา: ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ กพท.