

2025

STATE OF THAI AVIATION INDUSTRY

รายงานสภาวะอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย ประจำปี 2568

Prepared By : Aviation Economics Division



02-568-8800



www.caat.or.th

บทสรุปผู้บริหาร



ภาพรวมอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย

ในปี 2568 ประเทศไทยมีจำนวนผู้โดยสารรวม 145.09 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.24 โดยการเติบโตมาจากการเดินทางภายในประเทศเป็นหลัก จากมาตรการส่งเสริมการท่องเที่ยวของภาครัฐ อีกทั้งประเทศไทยได้รับผลการประเมิน Effective Implementation (EI) จากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) และการกลับสู่ Category 1 (CAT1) จากองค์การบริหารการบินแห่งชาติสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration: FAA) ส่งผลกระทบทางบวกทำให้การเดินทางระหว่างประเทศมีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

แนวทางการขับเคลื่อน อุตสาหกรรมการบินของไทย

- การจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2566–2580) เพื่อขับเคลื่อนนโยบายการบินพลเรือนและสนับสนุนการพัฒนาประเทศสู่การเป็นศูนย์กลางการบิน (Aviation Hub)
- แผนพัฒนาฯ กำหนดยุทธศาสตร์ 6 ด้าน ครอบคลุมห่วงโซ่อุตสาหกรรมการบินทั้งหมด และจัดกลุ่มเป็น 3 เสาหลัก ได้แก่ **Performance, Standards** และ **Sustainability** เพื่อการพัฒนาที่สมดุล เชื่อมโยง และยั่งยืน

ยุทธศาสตร์ 6 ด้าน

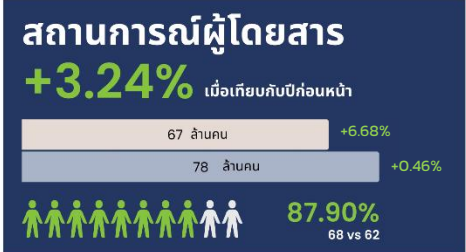
1	Capacity & Infrastructure Development	4	Strengthening Economic & Business Competitiveness
2	Operational Efficiency Improvement	5	Complying with International Standards & Regulatory Functions
3	Customer-Centric Service Quality Enhancement	6	Towards Sustainability & Long-Term Readiness

เป้าหมายการพัฒนาด้านการขนส่งทางอากาศ

ประเทศไทยมีศักยภาพเป็นศูนย์กลางการบิน จากที่ตั้งเชิงยุทธศาสตร์ โครงสร้างพื้นฐาน มาตรฐานความปลอดภัย และบุคลากร โดยแบ่งออกเป็น 3 ระยะ ดังนี้

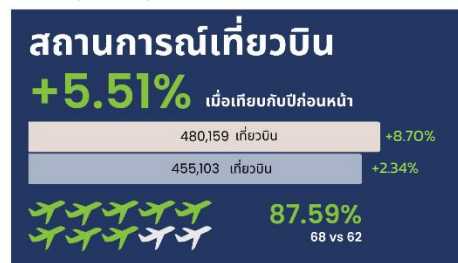
 ระยะแรก 2568 – 2570 การฟื้นตัวและวางรากฐานใหม่ (Recovery and Building Capability)	 ระยะกลาง 2571 – 2575 การเร่งสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน (Gaining Competitiveness)	 ระยะยาว 2576 – 2580 การเป็นศูนย์กลางการบินระดับสากล (Be coming Global Aviation Hub)
--	---	--

สถานการณ์การขนส่งทางอากาศ ปี 2568



ในปี 2568 ภาพรวมการขนส่งผู้โดยสารมีจำนวนทั้งสิ้น 145.09 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 3.24 แบ่งออกเป็นจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศ 67.04 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 6.68 เป็นผลมาจากนโยบายกระตุ้นการท่องเที่ยวและการเดินทางภายในประเทศ ในขณะที่จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศ 78.05 ล้านคน เพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 0.46 สะท้อนการชะลอตัวของนักท่องเที่ยว โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวชาวจีน อันเนื่องมาจากความเชื่อมั่นด้านความปลอดภัย ความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจโลก ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน และสถานการณ์ความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ในภูมิภาค ทั้งนี้เมื่อพิจารณาการฟื้นตัวของจำนวนผู้โดยสารเมื่อเทียบกับช่วงก่อนการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 (ปี 2562) พบว่า ภาพรวมการขนส่งผู้โดยสารมีการฟื้นตัวร้อยละ 87.90

ขณะที่ปริมาณเที่ยวบินในปี 2568 มีทิศทางเดียวกันกับภาพรวมจำนวนผู้โดยสารของประเทศไทย โดยมีปริมาณเที่ยวบินทั้งสิ้น 935,262 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 5.51 แบ่งออกเป็นปริมาณเที่ยวบินภายในประเทศ 480,159 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 8.70 และปริมาณเที่ยวบินระหว่างประเทศ 455,103 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 2.34 เป็นผลโดยตรงจากมาตรการกระตุ้นการท่องเที่ยว ความสำเร็จจากการได้รับการประเมินด้านการกำกับดูแลความปลอดภัยจาก ICAO ที่สูงกว่าค่าเฉลี่ยโลก และการกลับสู่ Category 1 ของประเทศไทย ส่งผลให้สายการบินสัญชาติสหรัฐอเมริกา กลับมาทำการบินมายังประเทศไทยอีกครั้ง และเมื่อพิจารณาการฟื้นตัวของปริมาณเที่ยวบินภาพรวม พบว่ามีการฟื้นตัวร้อยละ 87.59 เมื่อเทียบกับช่วงก่อนการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19



ภาพรวมสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางอากาศในปี 2568 ถือเป็นปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศที่สูงที่สุดของไทย มีปริมาณการขนส่งสินค้ารวมทั้งสิ้น 1,656,305.39 ตัน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 9.31 โดยการขนส่งสินค้าทางอากาศกว่าร้อยละ 98.03 เป็นการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ อีกทั้งเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 9.35 และปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศ 32,711.44 ตัน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 7.26 การเพิ่มขึ้นของปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศในปี 2568 นี้ เป็นผลสืบเนื่องจากแรงสนับสนุนจากมาตรการการค้าระหว่างประเทศ รวมถึงการฟื้นตัวของภาคการค้าและการผลิต ทั้งนี้เมื่อพิจารณาการฟื้นตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศพบว่า ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศได้กลับมาอยู่ในระดับสูงกว่าช่วงก่อนการแพร่ระบาดของโรคโควิด - 19 ตั้งแต่ปี 2567 เป็นต้น

ปัจจัยที่มีผลต่อ

อุตสาหกรรมการบินของไทยปี 2569

สถานการณ์ภาพรวมของอุตสาหกรรม

ปี 2569 นับเป็นก้าวสำคัญของอุตสาหกรรมการบินของไทยที่มีแนวโน้มการขยายตัวทั้งในด้านจำนวนผู้โดยสาร ปริมาณเที่ยวบิน และปริมาณการขนส่งสินค้า ซึ่งเป็นผลลัพธ์ที่เกิดจากการขยายตัวเชิงโครงสร้างของอุตสาหกรรมการบิน ภายใต้บริบทของการยกระดับสู่ความยั่งยืนและการบูรณาการเทคโนโลยีดิจิทัล (Smart & Green Aviation) ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานท่าอากาศยาน การปรับตัวเชิงกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของสายการบินให้สอดคล้องกับพฤติกรรมผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไป การก้าวขึ้นเป็นผู้นำด้านมาตรฐานความปลอดภัยการบินในระดับสากล รวมไปถึงเป้าหมายในการรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นปัจจัยพื้นฐานสำคัญในการพัฒนาศักยภาพการแข่งขันและการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินของไทย

ปัจจัยสนับสนุนและปัจจัยเสี่ยง

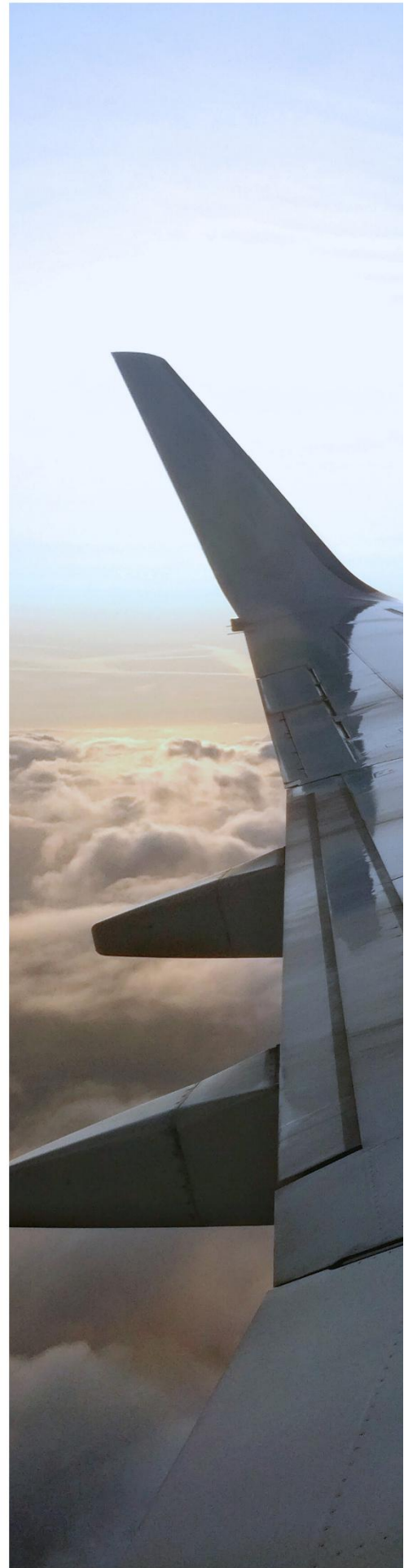
ปัจจัยสนับสนุน

- การยกระดับมาตรฐานการบินของไทย
- การเพิ่มจำนวนอากาศยาน และขยายเครือข่ายเส้นทางบินใหม่
- การพัฒนาเครือข่ายเส้นทางบินภายในประเทศเชื่อมต่อภูมิภาค
- มาตรการส่งเสริมการท่องเที่ยว



ปัจจัยเสี่ยง

- ความขัดแย้งทางด้านภูมิรัฐศาสตร์
- ความผันผวนของราคาพลังงาน
- ความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจโลกและเศรษฐกิจไทย
- แนวโน้มการแข็งค่าของค่าเงินบาท
- การปรับเพิ่มอัตราค่าบริการผู้โดยสารขาออก



ขนาดกิจกรรม ในอุตสาหกรรมการบิน ปี 2568 เทียบกับปี 2567



สารบัญ

01

บทที่ 1 สถานการณ์การประกอบกิจการในอุตสาหกรรมการบินของไทย ...7

1.1 ผู้ดำเนินงานสนามบิน.....	8
1.2 บริการการเดินทางอากาศ.....	11
1.3 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน	14
1.4 ผู้ดำเนินการเดินทางอากาศ	15
1.5 อากาศยานที่จดทะเบียนในประเทศไทย.....	16
1.6 อากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน	18
1.7 หน่วยซ่อมบำรุงอากาศยาน.....	20
1.8 ผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน	20
1.9 สถาบันฝึกอบรมและศูนย์ทดสอบภาษาผู้ประจำหน้าที่.....	21
1.10 ศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนและสถานที่ตรวจเวชศาสตร์ การบินพลเรือน	22
1.11 ผู้ประจำหน้าที่ด้านการบิน.....	24
1.12 มาตรฐานการรักษาความปลอดภัย (Aviation Security)	25
1.13 บุคลากรในอุตสาหกรรมการบินของไทย	28

02

บทที่ 2 สถานการณ์การขนส่งทางอากาศ.....31

2.1 สถิติการขนส่งทางอากาศ	32
2.2 ส่วนแบ่งทางการตลาดของสายการบิน.....	36
2.3 สถานการณ์การแข่งขันราคาค่าโดยสารเส้นทางบินภายในประเทศ	41

03

บทที่ 3 ปัจจัยและสถานการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อการบิน

ของอุตสาหกรรมการบิน	45
3.1 บริบทเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง	46
3.2 ปัจจัยสนับสนุนและปัจจัยเสี่ยงต่ออุตสาหกรรมการบินปี 2569.....	56
3.3 ทิศทางอุตสาหกรรมการบินภายใต้บริบทใหม่.....	62

ภาคผนวก.....	68
--------------	----

บทที่ 1

สถานการณ์การประกอบกิจการ ในอุตสาหกรรมการบินของไทย

- ผู้ดำเนินงานสนามบิน
- ผู้ให้บริการการเดินทางอากาศ
- ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการ
การบินพลเรือน
- ผู้ดำเนินการเดินอากาศ
- อากาศยานที่จดทะเบียนในประเทศไทย
- อากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน
- หน่วยซ่อมบำรุงอากาศยาน
- ผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน
- สถาบันฝึกอบรมและศูนย์ทดสอบ
ภาษาผู้ประจำหน้าที่
- โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล
ด้านเวชศาสตร์การบิน
- ผู้ประจำหน้าที่ด้านการบิน
- มาตรฐานการรักษาความปลอดภัย
- บุคลากรในอุตสาหกรรมการบิน
ของไทย



บทที่ 1

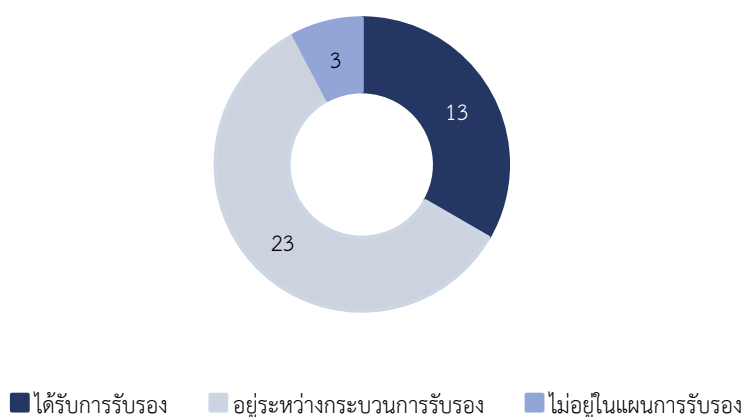
สถานการณ์การประกอบกิจการในอุตสาหกรรมการบินของไทย

1.1 ผู้ดำเนินงานสนามบิน

1.1.1 สนามบินสาธารณะ

ภาพที่ 1 สถิติการออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ (สะสม)

ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ



ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน กพท.

ประเทศไทยมีสนามบินจำนวน 39 แห่ง จากผู้ให้บริการสนามบินสาธารณะจำนวนรวมทั้งหมด 5 ราย ได้แก่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) กรมท่าอากาศยาน (ทย.) การท่าอากาศยานอุดรธานี หนองคาย พายัพ จำกัด (มหาชน) และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้โอนสิทธิใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะของสนามบินสมุย ไปยังบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งได้ดำเนินการตามหลักเกณฑ์และกระบวนการที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) กำหนดเรียบร้อยแล้ว

โดยในปี 2568 มีสนามบินที่ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะสะสมรวมทั้งสิ้น 13 แห่ง ดังนี้

สนามบินสังกัดกรมท่าอากาศยาน ได้รับใบรับรองฯ จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ สนามบินเบตง สนามบินบุรีรัมย์ สนามบินสุราษฎร์ธานี สนามบินพิษณุโลก และสนามบินกระบี่ โดยสนามบินพิษณุโลก และสนามบินกระบี่ เป็นสนามบินที่ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะรายใหม่ในปี 2568

สนามบินสังกัดบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้รับใบรับรองฯ จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ สนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินเชียงใหม่ สนามบินดอนเมือง สนามบินแม่ฟ้าหลวง เชียงราย สนามบินภูเก็ต และสนามบินหาดใหญ่

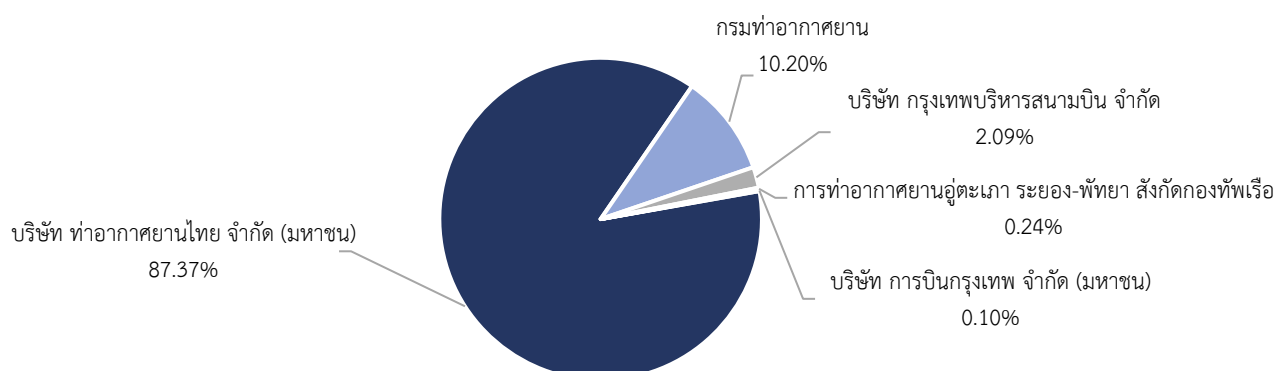
สนามบินสังกัดบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด ได้รับใบรับรองฯ จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ สนามบินสมุย ซึ่งได้รับการโอนสิทธิใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะจากบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ในปี 2568

สนามบินสังกัดการทำอากาศยานอุตะเภาะ ระยอง-พัทยา โดยกองทัพเรือ ได้รับใบรับรองฯ จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ สนามบินอุตะเภาะ ระยอง – พัทยา

สนามบินสังกัดบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ยังไม่มีสนามบินที่ได้ใบรับรองสนามบินสาธารณะ

ขณะที่สนามบินอีก 23 แห่ง ยังอยู่ระหว่างกระบวนการรับรอง แบ่งเป็นสนามบินในสังกัด ทย. จำนวน 21 แห่ง และสนามบินสังกัดบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวน 2 แห่ง ส่วนสนามบินอีก 3 แห่งไม่อยู่ในแผนกระบวนการรับรอง เนื่องจากมีจุดประสงค์ในการใช้งานเพื่อการทหารเป็นหลัก ได้แก่ สนามบินตาก สนามบินแม่สะเรียง และสนามบินปัตตานี

ภาพที่ 2 สัดส่วนการให้บริการผู้โดยสารแยกตามสังกัดผู้ให้บริการสนามบิน

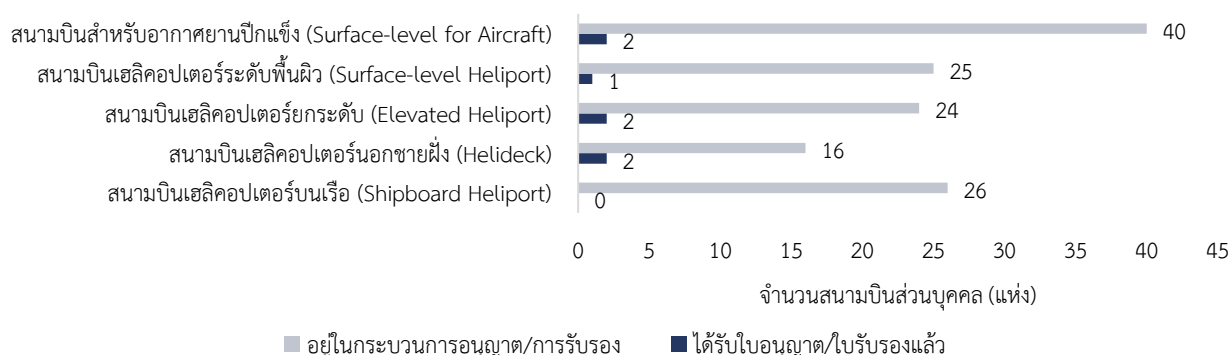


ที่มา: บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), กรมทำอากาศยาน, การทำอากาศยานอุตะเภาะ ระยอง – พัทยา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมโดยศูนย์บริการทางการบิน วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กพท.

สถิติการให้บริการผู้โดยสารในปี 2568 พบว่า สนามบินในสังกัดของ ทอท. มีสัดส่วนการให้บริการผู้โดยสารมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 87.37 เนื่องจากเป็นสนามบินหลักที่รองรับทั้งผู้โดยสารที่เดินทางในเส้นทางระหว่างประเทศ และเส้นทางภายในประเทศไปยังสนามบินภูมิภาค ขณะที่สนามบินในสังกัด ทย. ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสนามบินภูมิภาคเน้นให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศ มีสัดส่วนการให้บริการแก่ผู้โดยสารคิดเป็นร้อยละ 10.20 รองลงมาเป็นสนามบินในสังกัด บริษัท กรุงเทพบริหารสนามบิน จำกัด การทำอากาศยานอุตะเภาะ ระยอง-พัทยา สังกัดกองทัพเรือ และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีสัดส่วนในการให้บริการรองลงมา ร้อยละ 2.09 0.24 และ 0.10 ตามลำดับ

1.1.2 สนามบินส่วนบุคคล

ภาพที่ 3 สถิติการออกใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินส่วนบุคคล (สะสม)



ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน กพท.

สนามบินส่วนบุคคลที่ได้รับอนุญาตจัดตั้งสนามบินส่วนบุคคลทั้งหมด 7 แห่ง เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาจำนวน 2 แห่ง และมีสนามบินส่วนบุคคลที่อยู่ในกระบวนการอนุญาตฯ จำนวน 131 แห่ง จำแนกตามประเภทสนามบินได้ ดังนี้

1) สนามบินสำหรับอากาศยานปีกแข็ง (Surface – level for Aircraft) มีจำนวนสนามบินที่ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งและดำเนินการทั้งสิ้น 2 แห่ง ประกอบด้วยสนามบินที่ได้รับอนุญาตเดิมจำนวน 1 แห่ง ได้แก่ สนามบินเกาะไม้ซี้ และที่ได้รับอนุญาตใหม่ในปี 2568 จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ สนามบินของพระนอกระหว่างยังมีสนามบินอีกจำนวน 40 แห่ง ที่อยู่ระหว่างกระบวนการพิจารณาอนุญาตให้จัดตั้งและดำเนินการ

2) สนามบินเฮลิคอปเตอร์ระดับพื้นผิว (Surface – level Helipoint) มีสนามบินที่ได้รับอนุญาตฯ จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ สนามบินเฮลิคอปเตอร์ ยู – จีน (ประเทศไทย) และอยู่ในกระบวนการอนุญาตฯ จำนวน 25 แห่ง

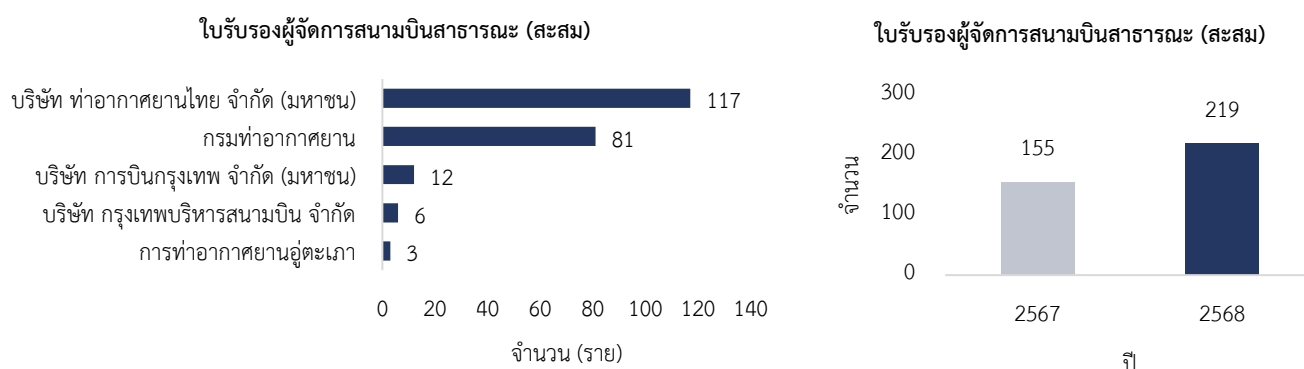
3) สนามบินเฮลิคอปเตอร์ยกระดับ (Elevated Helipoint) มีจำนวนสนามบินที่ได้รับอนุญาตฯ ทั้งสิ้น 2 แห่ง ประกอบด้วยสนามบินที่ได้รับอนุญาตเดิมจำนวน 1 แห่ง ได้แก่ สนามบินเฮลิคอปเตอร์ อาคาร ภิรัช ทาวเวอร์ แอ็ด เอ็มควอเทียร์ และที่ได้รับอนุญาตใหม่ในปี 2568 จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ สนามบินวันแบงค็อก นอกจากนี้ยังมีสนามบินอีกจำนวน 24 แห่ง ที่อยู่ระหว่างกระบวนการพิจารณาอนุญาตให้จัดตั้งและดำเนินการ

4) สนามบินเฮลิคอปเตอร์นอกชายฝั่ง (Helideck) มีสนามบินที่ได้รับอนุญาตฯ จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ สนามบินเฮลิคอปเตอร์ Arthit Quarter Platform (AQP) และสนามบินเฮลิคอปเตอร์ Quarter Platform South (QPS) โดยอยู่ในกระบวนการอนุญาตฯ อีกจำนวน 16 แห่ง

5) สนามบินเฮลิคอปเตอร์บนเรือ (Shipboard Helipoint) ยังไม่มีสนามบินแห่งใดที่ได้รับอนุญาตฯ อย่างไรก็ตามยังมีสนามบินที่อยู่ในกระบวนการอนุญาตฯ จำนวน 26 แห่ง

1.1.3 ใบรับรองผู้จัดการสนามบินสาธารณะ

ภาพที่ 4 สถิติการออกใบรับรองผู้จัดการสนามบินสาธารณะ



ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน กพท.

ในปี 2568 มีผู้ได้ใบรับรองฯ (สะสม) จำนวน 219 ราย เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าจำนวน 64 ราย จำแนกตามสังกัดได้ ดังนี้

1) บุคลากรในสังกัด ทอท. มีจำนวนผู้ได้รับใบรับรองฯ ณ ปี 2568 จำนวน 45 ราย ส่งผลให้บุคลากรในสังกัด ทอท. มีผู้ได้ใบรับรองฯ (สะสม) มากที่สุด จำนวน 117 ราย คิดเป็นร้อยละ 53.42 ของจำนวนผู้ได้รับใบรับรองฯ ทั้งหมด

2) บุคลากรในสังกัด ทย. มีจำนวนผู้ได้รับใบรับรองฯ ณ ปี 2568 จำนวน 10 ราย ส่งผลให้บุคลากรในสังกัด ทย. มีผู้ได้ใบรับรองฯ (สะสม) จำนวน 81 ราย

3) บุคลากรในสังกัดบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีจำนวนผู้ได้รับใบรับรองฯ ณ ปี 2568 จำนวน 3 ราย ส่งผลให้บุคลากรในสังกัดบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีผู้ได้ใบรับรองฯ (สะสม) จำนวน 12 ราย

4) บุคลากรในสังกัดการท่าอากาศยานอุตะเถา ระยอง – พัทยา ไม่มีการขอรับรอง ณ ปี 2568 จึงมีผู้ได้ใบรับรองฯ (สะสม) คงเดิม จำนวน 3 ราย

5) บุคลากรในสังกัดบริษัท กรุงเทพมหานครบริหารสนามบิน จำกัด มีผู้ได้รับใบรับรองฯ ณ ปี 2568 จำนวน 6 ราย จึงทำให้บุคลากรในสังกัดบริษัท กรุงเทพมหานครบริหารสนามบิน จำกัด มีผู้ได้ใบรับรองฯ (สะสม) จำนวน 6 ราย

1.2 บริการการเดินอากาศ

1.2.1 ใบรับรองบริการการเดินอากาศ

เพื่อให้การเดินอากาศเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย กพท. ในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบิน มีหน้าที่พิจารณาให้การอนุมัติ อนุญาต หรือรับรองด้านการบินตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ โดยได้กำหนดประเภทของใบรับรองบริการการเดินอากาศออกเป็น 6 ประเภท เพื่อให้สอดคล้องกับบทบาท และวัตถุประสงค์ของหน่วยงานผู้ขอรับการรับรองแต่ละประเภทอย่างเหมาะสม ดังนี้

ภาพที่ 5 ประเภทใบรับรองบริการการเดินอากาศ

ใบรับรองบริการการเดินอากาศ



ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศ กพท.

โดยในปี 2568 มีผู้ให้บริการการเดินอากาศที่ได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศจาก กพท. จำนวนทั้งสิ้น 6 ราย โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 1 รายชื่อผู้ให้บริการการเดินอากาศที่ได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศ

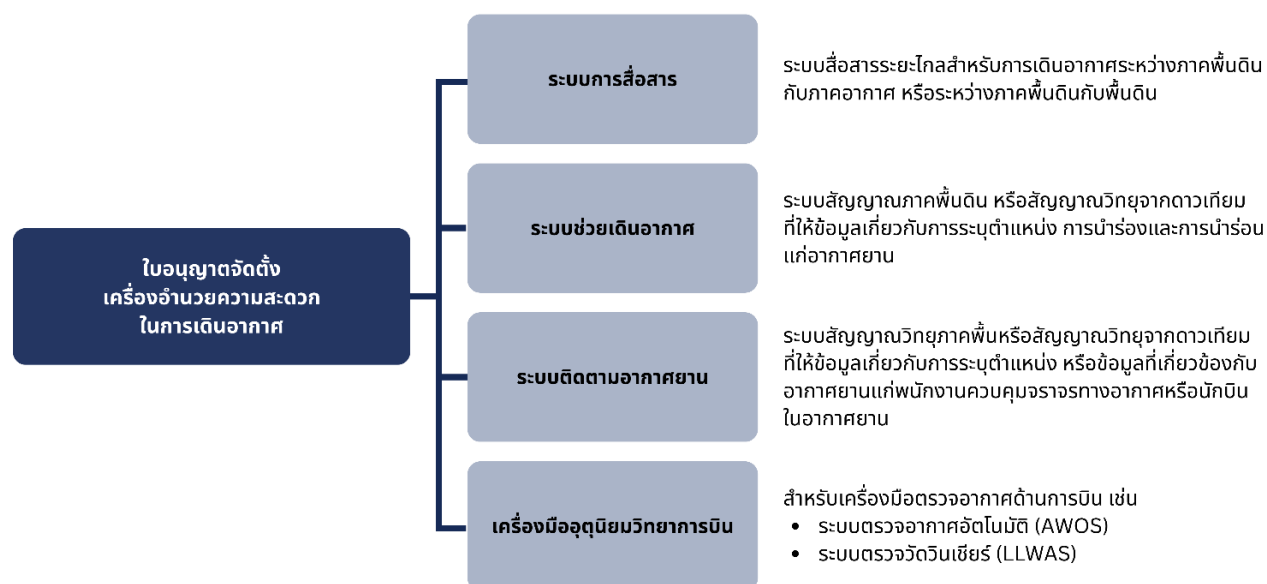
หน่วยงาน	ATM			CNS	MET	AIS	IFPD	SAR
	ATS	ASM	ATFM					
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.)	✓		✓	✓			✓	
ศูนย์บริหารจัดการห้วงอากาศ บวท.		✓						
การทำอากาศยานอุตะเภา ระยอง – พัทยา	✓			✓	✓			
กรมอุตุนิยมวิทยา					✓			
ฝ่ายบริหารข่าวสารการบิน (AIM) กพท.						✓		
สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย								✓

ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศ กพท.

1.2.2 ใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ

กพท. มีหน้าที่ในการพิจารณาและออกใบอนุญาตฯ ให้กับบุคคลหรือหน่วยงานที่ประสงค์จะติดตั้งหรือจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ เพื่อใช้สนับสนุนการดำเนินงานด้านการบินเป็นไปอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยใบอนุญาตดังกล่าวสามารถจำแนกออกเป็น 4 ประเภท ดังต่อไปนี้

ภาพที่ 6 ประเภทใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ



ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศ กพท.

โดยในปี 2568 มีผู้ให้บริการการเดินอากาศที่ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศจาก กพท. จำนวนทั้งสิ้น 3 ราย โดยมีรายละเอียด ดังนี้

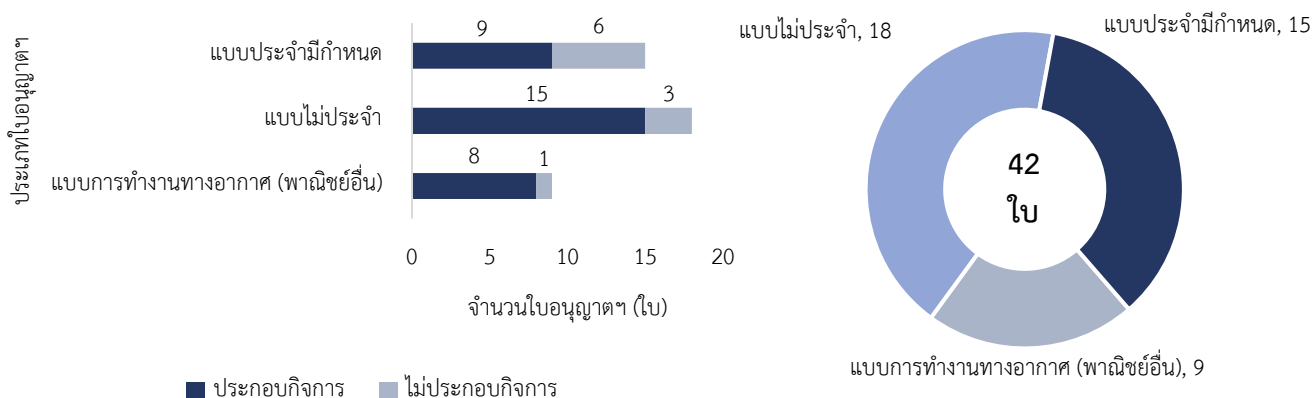
ตารางที่ 2 รายชื่อผู้ให้บริการการเดินอากาศที่ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ

หน่วยงาน	ระบบการสื่อสาร	ระบบช่วยเดินอากาศ	ระบบติดตามอากาศยาน	เครื่องมืออุปกรณ์วิทยุ
บวท.	✓	✓	✓	
การทำอากาศยานอุตะเถา ระยอง – พัทยา	✓	✓	✓	
กรมอุตุนิยมวิทยา				✓

ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศ กพท.

1.3 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน

ภาพที่ 7 จำนวนผู้ประกอบการที่ถือใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนแยกตามประเภทใบอนุญาต ณ สิ้นปี 2568 (สะสม)



ที่มา: ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ กพท.

ในปี 2568 มีใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน (Air Operator License – AOL) จำนวน (สะสม) ทั้งหมด 42 ใบ เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า 1 ใบ จำแนกผู้ได้รับใบอนุญาตฯ ตามประเภทใบอนุญาตฯ ออกเป็น 3 ประเภท ดังนี้

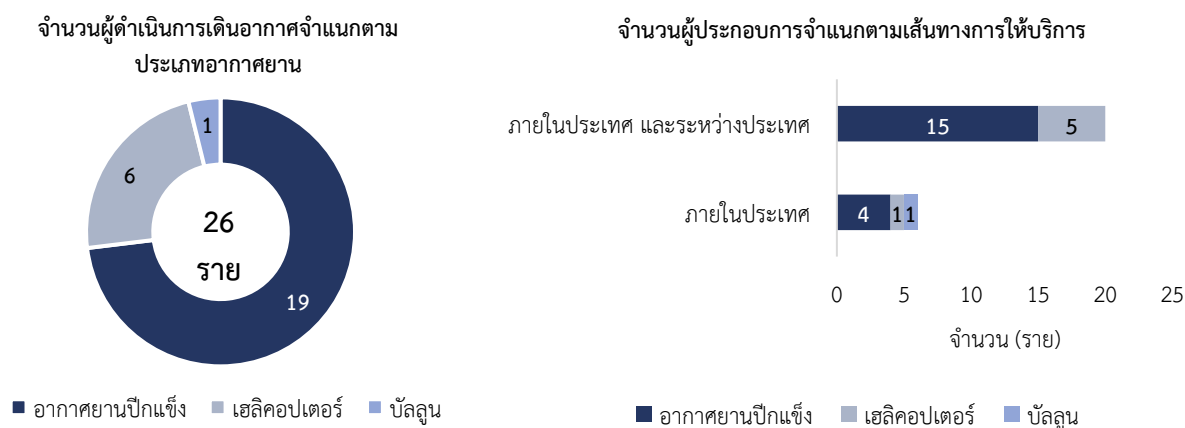
1) ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนแบบประจำมีกำหนด ในปี 2568 มีจำนวนใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนแบบประจำมีกำหนด (สะสม) ทั้งสิ้น 15 ใบ โดยมีการออกใบอนุญาตฯ ใหม่จำนวน 2 ใบ โดยมอบให้แก่ บริษัท อินทิรา (2009) แอร์ จำกัด และ บริษัท สยามวิงส์ แอร์ไลน์ จำกัด อย่างไรก็ตามมีผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาต AOL เรียบร้อยแล้วแต่ไม่ได้ประกอบกิจการ โดยยังคงอยู่ระหว่างกระบวนการขอใบรับรองผู้ดำเนินการอากาศ (Air Operation Certificate: AOC) จึงส่งผลให้ผู้ประกอบการยังไม่สามารถปฏิบัติการบินจริงได้ จำนวน 3 ราย ได้แก่ บริษัท ไทย แอร์โรสเปซ อินดัสทรีส์ จำกัด บริษัท อินทิรา (2009) แอร์ จำกัด และบริษัท สยามวิงส์ แอร์ไลน์ จำกัด อีกทั้งมีผู้ประกอบการที่อยู่ระหว่างขอพักการประกอบกิจการ 1 ราย ได้แก่ บริษัท แอร์ อินเตอร์ ทรานสปอร์ต จำกัด นอกจากนี้บริษัทที่เสร็จสิ้นกระบวนการที่ กพท. แจ้งใบอนุญาตเป็นอันใช้ได้เรียบร้อยแล้ว 1 ราย ได้แก่ บริษัท พี 80 แอร์ จำกัด

2) ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนแบบไม่ประจำ ในปี 2568 มีจำนวนใบอนุญาตฯ แบบไม่ประจำ (สะสม) ทั้งสิ้น 18 ใบ โดยมีผู้ประกอบการที่ได้รับ AOL เรียบร้อยแล้ว แต่ยังอยู่ระหว่างกระบวนการขอใบรับรอง AOC จำนวน 1 ราย ได้แก่ บริษัท แอร์ เอเอ็มบี จำกัด ทั้งนี้ในปี 2568 กพท. อยู่ระหว่างการแจ้งใบอนุญาตฯ เป็นอันใช้ได้ จำนวน 1 ราย ได้แก่ บริษัท พี 80 แอร์ จำกัด และมีผู้ประกอบการที่ กพท. ได้ดำเนินการคืนค่าขอต่อใบอนุญาต AOL แล้วจำนวน 1 ราย ได้แก่ บริษัท ไทยฟลายอิง เซอร์วิส จำกัด ซึ่งในปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินการเสนอออกคำสั่งไม่ต่อใบอนุญาต AOL

3) ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนแบบการทำงานทางอากาศ (พาณิชย์อื่น) ในปี 2568 มีจำนวนใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนการทำงานทางอากาศ (พาณิชย์อื่น) (สะสม) ทั้งสิ้น 9 ใบ โดยมีใบอนุญาตฯ ที่อยู่ระหว่างการต่ออายุจำนวน 3 ใบ ได้แก่ บวท. บริษัท แอ็ก โกลบอล จำกัด และ บริษัท สกาย เอกซ์ทรีม จำกัด อย่างไรก็ตามมีผู้ประกอบการที่อยู่ระหว่างพิจารณาขอเลิกกิจการจำนวน 1 ราย ได้แก่ บริษัท สยามยามาฮ่ามอเตอร์โรโบติกส์ จำกัด

1.4 ผู้ดำเนินการเดินอากาศ

ภาพที่ 8 จำนวนผู้ประกอบการที่ถือใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ ณ สิ้นสุดปี 2568 และจำนวนผู้ประกอบการจำแนกตามเส้นทางการให้บริการ



ที่มา: ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน กพท.

จำนวนผู้ประกอบการที่ถือใบรับรอง AOC ในปี 2568 มีจำนวนสะสมทั้งสิ้น 26 ราย เท่ากับปีก่อนหน้า โดยแบ่งออกเป็น

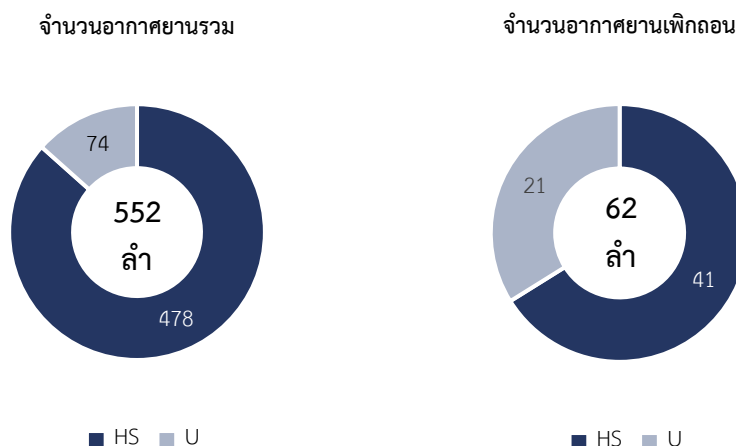
1) ผู้ประกอบการที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศให้บริการในเส้นทางระหว่างประเทศและภายในประเทศ จำนวน 20 ราย แบ่งเป็นการให้บริการโดยอากาศยานปีกแข็งจำนวน 15 ราย และให้บริการโดยเฮลิคอปเตอร์จำนวน 5 ราย

2) ผู้ประกอบการที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศให้บริการเฉพาะเส้นทางภายในประเทศ จำนวน 6 ราย แบ่งเป็นการให้บริการโดยอากาศยานปีกแข็งจำนวน 4 ราย การให้บริการโดยเฮลิคอปเตอร์ และการให้บริการโดยบอลลูน อย่างละ 1 ราย

ข้อมูล ณ สิ้นปี 2568 พบว่า ผู้ประกอบการที่อยู่ระหว่างกระบวนการรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (On process resume to Active) จำนวน 5 ราย ได้แก่ บริษัท แอร์ เอเอ็มบี จำกัด บริษัท ไทย แอร์โรสเปซ อินดัสทรีส์ จำกัด บริษัท อินทิตรา (2009) แอร์ จำกัด บริษัท สยามวิงส์ แอร์ไลน์ จำกัด และบริษัท ไทย สตาร์ไลน์ แอร์เวย์ส จำกัด

1.5 อากาศยานที่จดทะเบียนในประเทศไทย

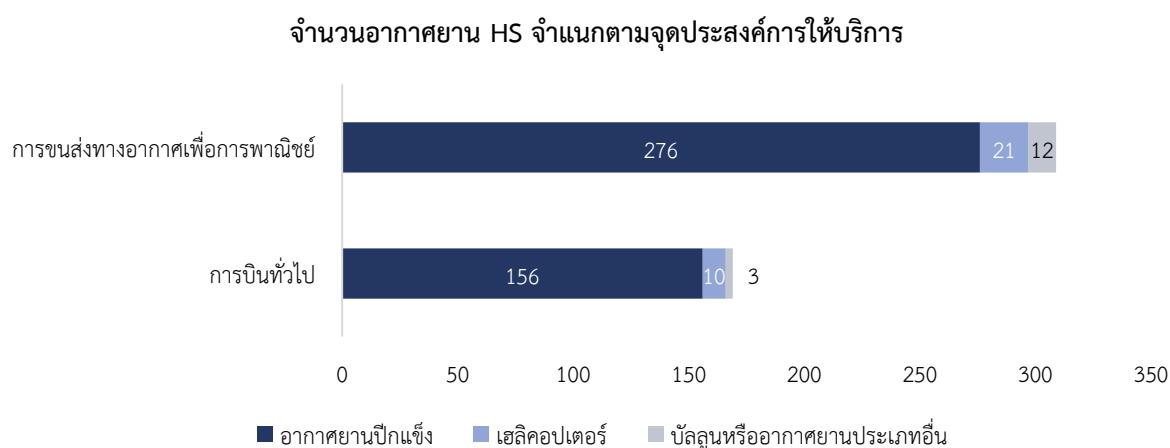
ภาพที่ 9 จำนวนอากาศยานรวมและจำนวนอากาศยานที่เพิกถอนในปี 2568 ที่จดทะเบียนด้วยเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS) และจำนวนอากาศยานเบาพิเศษ (U) ณ สิ้นสุดปี 2568 (สะสม)



ที่มา: ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน กพท.

อากาศยานที่มีทะเบียนและได้รับใบสำคัญสมควรเดินอากาศ (สะสม) จนถึงปี 2568 มีจำนวนทั้งสิ้น 552 ลำ ลดลงจากปี 2567 จำนวน 30 ลำ คิดเป็นสัดส่วนลดลงร้อยละ 5.15 โดยจำนวนอากาศยานฯ ในปี 2568 แบ่งเป็นอากาศยานที่จดทะเบียนด้วยเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS) จำนวน 478 ลำ คิดเป็นร้อยละ 86.59 และอากาศยานเบาพิเศษ (U) จำนวน 74 ลำ คิดเป็นร้อยละ 13.41 ทั้งนี้ในปี 2568 มีอากาศยานที่เพิกถอนทะเบียนจำนวนทั้งสิ้น 62 ลำ แบ่งออกเป็นอากาศยานที่จดทะเบียนด้วยเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS) จำนวน 41 ลำ และอากาศยานเบาพิเศษ (U) จำนวน 21 ลำ

ภาพที่ 10 จำนวนอากาศยานที่จดทะเบียนด้วยเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS)



ที่มา: ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน กพท.

อากาศยานที่จดทะเบียนด้วยเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS) แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่

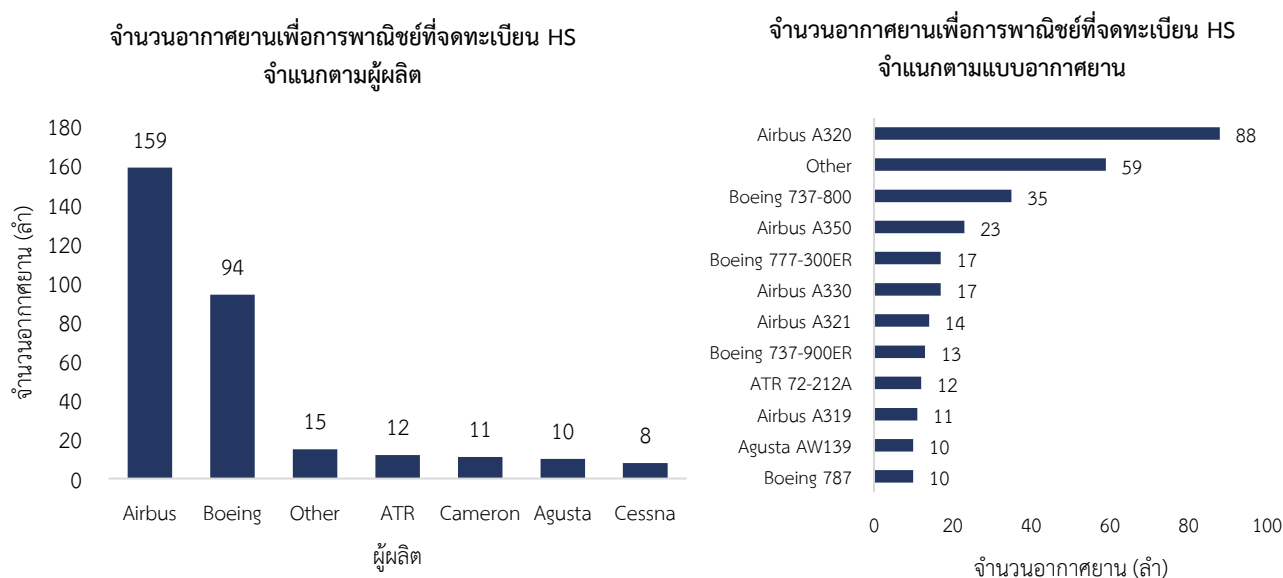
1) การขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ มีจำนวนอากาศยานรวมทั้งสิ้น 309 ลำ ประกอบไปด้วย

- อากาศยานปีกแข็ง จำนวน 276 ลำ
- เฮลิคอปเตอร์ จำนวน 21 ลำ
- บัลลูนหรืออากาศยานประเภทอื่น จำนวน 12 ลำ

2) การบินทั่วไป มีจำนวนอากาศยานรวมทั้งสิ้น 169 ลำ ประกอบไปด้วย

- อากาศยานปีกแข็ง จำนวน 156 ลำ
- เฮลิคอปเตอร์ จำนวน 10 ลำ
- บัลลูนหรืออากาศยานประเภทอื่น จำนวน 3 ลำ

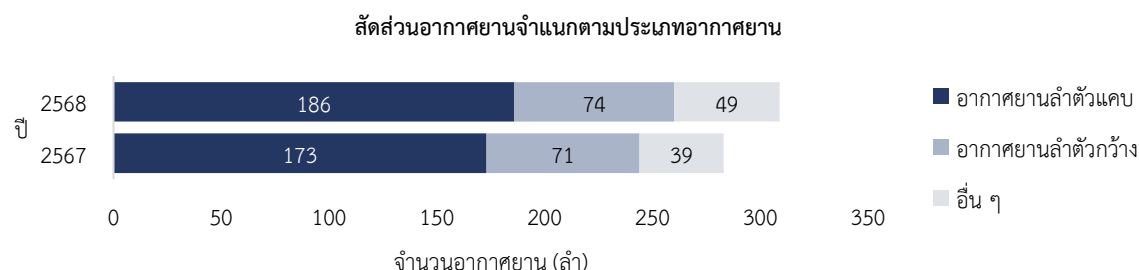
ภาพที่ 11 จำนวนอากาศยานเพื่อการพาณิชย์ที่จดทะเบียน HS จำแนกตามผู้ผลิตและจำแนกตามแบบอากาศยาน



ที่มา: ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน กพท.

ในปี 2568 จำนวนอากาศยานที่จดทะเบียนเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS) 309 ลำ ผลิตโดยแอร์บัส (Airbus) จำนวน 159 ลำ คิดเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 51.46 รองลงมา ได้แก่ โบอิง (Boeing) จำนวน 94 ลำ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 30.42 และผลิตโดยผู้ผลิตอื่น ๆ อีก 56 ลำ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 18.12 โดยแบบอากาศยานที่จดทะเบียนเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS) มากที่สุด ได้แก่ Airbus A320 จำนวน 88 ลำ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 28.48 รองลงมา ได้แก่ Boeing 737-800 และ Airbus A350 ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 11.33 และ 7.44 ตามลำดับ

ภาพที่ 12 จำนวนอากาศยาน (สะสม) ที่จดทะเบียนเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS) จำแนกตามประเภทอากาศยาน ลำตัวแคบ และอากาศยานลำตัวกว้างปี 2567 และปี 2568



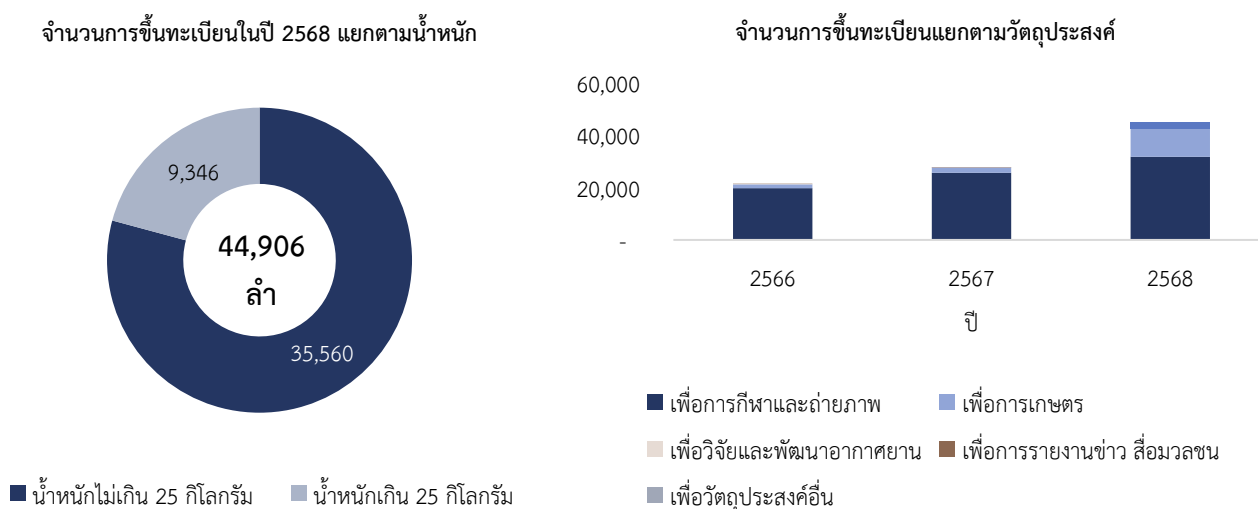
ที่มา: ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน กพท.

เมื่อเปรียบเทียบจำนวนอากาศยาน (สะสม) ที่จดทะเบียนเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS) โดยใช้เกณฑ์จำแนกตามขนาดของอากาศยานในปี 2568 เปรียบเทียบกับปี 2567 พบว่า ประเภทอากาศยานลำตัวแคบ (Narrow – body) เพิ่มขึ้นจำนวน 13 ลำ และประเภทอากาศยานลำตัวกว้าง (Wide – body) เพิ่มขึ้นจำนวน 3 ลำ และขณะที่อากาศยานประเภทอื่น ๆ เพิ่มขึ้นจำนวน 10 ลำ สะท้อนให้เห็นว่า ในปี 2568 ผู้ประกอบการของไทย โดยเฉพาะสายการบินต้นทุนต่ำมีการนำอากาศยานประเภทลำตัวแคบเข้ามาให้บริการในเส้นทางที่มีระยะสั้นถึงระยะกลางเพิ่มขึ้น

นอกจากการเพิ่มฝูงบินของสายการบินแล้ว ในปี 2568 ยังมีสายการบินใหม่ที่เริ่มให้บริการในเส้นทางภายในประเทศเชื่อมต่อระหว่างเมืองหลักและเมืองรองด้วยอากาศยานขนาดเล็ก ทำให้ในภาพรวมของจำนวนอากาศยานที่จดทะเบียนเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS) มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และเมื่อพิจารณาถึงอากาศยานที่ได้รับมอบในปี 2568 และแผนการจัดหาอากาศยานในปัจจุบันของสายการบินสัญชาติไทยพบว่า โดยส่วนมากมีการรับมอบอากาศยานที่ผลิตโดยโบอิง และมีแผนการจัดหาอากาศยานที่ผลิตโดยโบอิงเพิ่มเติมเป็นจำนวนมาก ทำให้ในอนาคตสัดส่วนอากาศยานที่จดทะเบียนเครื่องหมายสัญชาติไทย (HS) ที่ผลิตโดยโบอิงมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นด้วยจากปัจจัยดังกล่าว

1.6 อากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน

ภาพที่ 13 จำนวนการขึ้นทะเบียนอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินแยกตามวัตถุประสงค์และน้ำหนัก



ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน กพท.

ปี 2568 มีการขึ้นทะเบียน จำนวนอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (Drone) ที่จดทะเบียนผ่านระบบ UAS Portal จำนวน 44,906 ลำ หรือเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 61.40 จากปีก่อนหน้า โดยในภาพรวมอาจมีผลกระทบจากการประกาศห้ามบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก (Drone) ในพื้นที่ที่อาจส่งผลกระทบต่อความมั่นคงของประเทศไทยในช่วงสถานการณ์ชายแดนไทย – กัมพูชาของ กพท. แต่ภายหลังได้มีการผ่อนปรนให้สามารถขึ้นบินได้ภายใต้เงื่อนไขที่ต้องมีการขึ้นทะเบียนอากาศยานฯ ทำให้จำนวนอากาศยานฯ ที่ขึ้นทะเบียน โดยเฉพาะอากาศยานฯ เพื่อการเกษตรเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก ทั้งนี้เมื่อแยกประเภทของอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินจะสามารถแบ่งได้ 2 ประเภท

1) ประเภทอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินแยกตามน้ำหนัก ในปี 2568 มีการปรับปรุงเกณฑ์การแบ่งประเภทอากาศยานฯ แยกตามน้ำหนักจากเกณฑ์เดิม โดยออกประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องหลักเกณฑ์การขออนุญาต และเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอกที่มีน้ำหนักเกิน 25 กิโลกรัม ปี 2567 จึงมีการแยกประเภทอากาศยานฯ ตามน้ำหนักให้ชัดเจนยิ่งขึ้น ดังนี้

1.1) อากาศยานฯ ที่มีน้ำหนักไม่เกิน 25 กิโลกรัม¹ มีผู้ขึ้นทะเบียนอากาศยานฯ จำนวน 35,560 ลำ คิดเป็นร้อยละ 79.19

1.2) อากาศยานฯ ที่มีน้ำหนักเกิน 25 กิโลกรัม² มีผู้ขึ้นทะเบียนอากาศยานฯ จำนวน 9,346 ลำ คิดเป็นร้อยละ 20.81

2) ประเภทอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินแยกตามวัตถุประสงค์

2.1) อากาศยานฯ เพื่อการบันทึกภาพและถ่ายภาพ มีการขึ้นทะเบียนอากาศยานฯ จำนวน 31,823 ลำ เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 23.98

2.2) อากาศยานฯ เพื่อการเกษตร มีการขึ้นทะเบียนอากาศยานฯ จำนวน 10,629 ลำ เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าถึงร้อยละ 408.08

2.3) อากาศยานฯ เพื่อวิจัยและพัฒนาอากาศยาน มีการขึ้นทะเบียนอากาศยานฯ จำนวน 110 ลำ เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 111.54

2.4) อากาศยานฯ เพื่อการรายงานข่าว สื่อมวลชน มีการขึ้นทะเบียนอากาศยานฯ จำนวน 31 ลำ เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 210.00

2.5) อากาศยานฯ เพื่อวัตถุประสงค์อื่น มีการขึ้นทะเบียน จำนวน 2,313 ลำ โดยเป็นการเพิ่มหมวดวัตถุประสงค์ในการจัดเก็บข้อมูลใหม่ในปี 2568

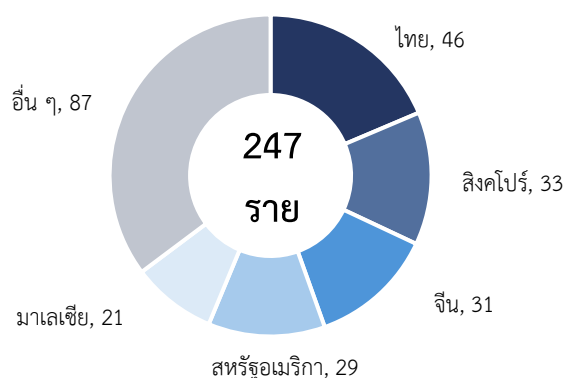
¹ ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องหลักเกณฑ์การขออนุญาตและเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก พ.ศ. 2558

² ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องหลักเกณฑ์การขออนุญาตและเงื่อนไขในการบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอกที่มีน้ำหนักเกิน 25 กิโลกรัม พ.ศ. 2567

1.7 หน่วยซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul: MRO)

ภาพที่ 14 จำนวนผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยานที่ได้รับการรับรองจาก กพท. แยกรายประเทศ (สะสม)

จำนวนผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยาน

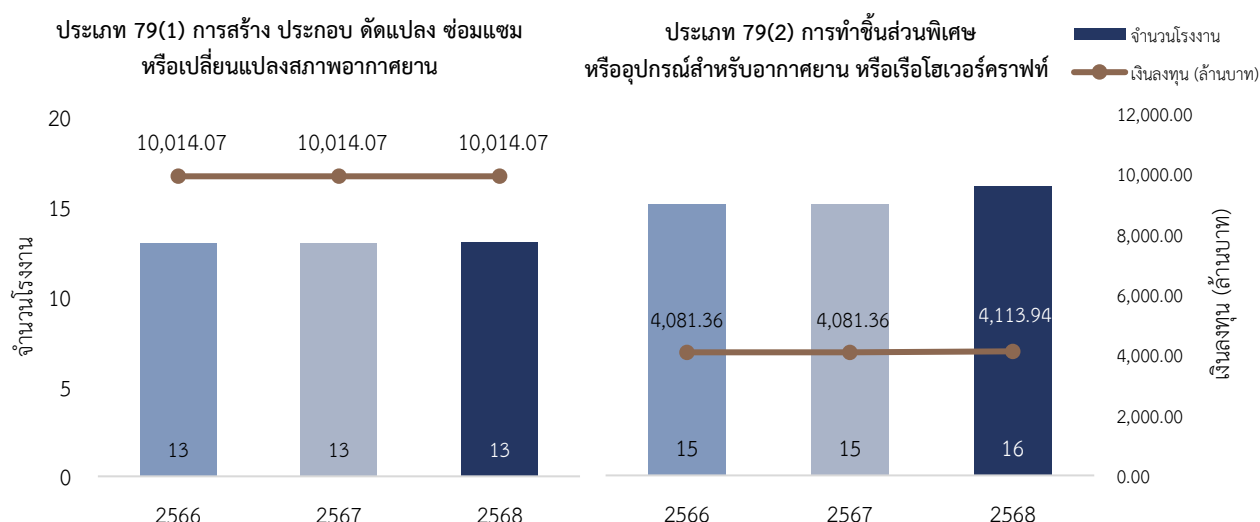


ที่มา: ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน กพท.

ปี 2568 ผู้ประกอบการหน่วยซ่อมบำรุงอากาศยานที่ กพท. ให้การรับรองทั่วโลกมีจำนวนทั้งหมด 247 ราย เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า 15 ราย โดยมีสัดส่วนเป็นผู้ประกอบกิจการหน่วยซ่อม ในประเทศไทยจำนวน 46 ราย คิดเป็นร้อยละ 18.62 รองลงมาเป็นผู้ประกอบกิจการหน่วยซ่อมในประเทศสิงคโปร์จำนวน 33 ราย คิดเป็นร้อยละ 13.36 และผู้ประกอบกิจการหน่วยซ่อมในประเทศจีน จำนวน 31 ราย คิดเป็นร้อยละ 12.55 นอกจากนี้ยังมีผู้ประกอบการหน่วยซ่อมที่ กพท. ให้การรับรองในประเทศอื่น ๆ เช่น สหรัฐอเมริกา มาเลเซีย และฝรั่งเศส เป็นต้น

1.8 ผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน (Original Equipment Manufacturer: OEM)

ภาพที่ 15 ประเภทผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการ ตามพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 ตั้งแต่ปี 2535 – 2568 (สะสม)

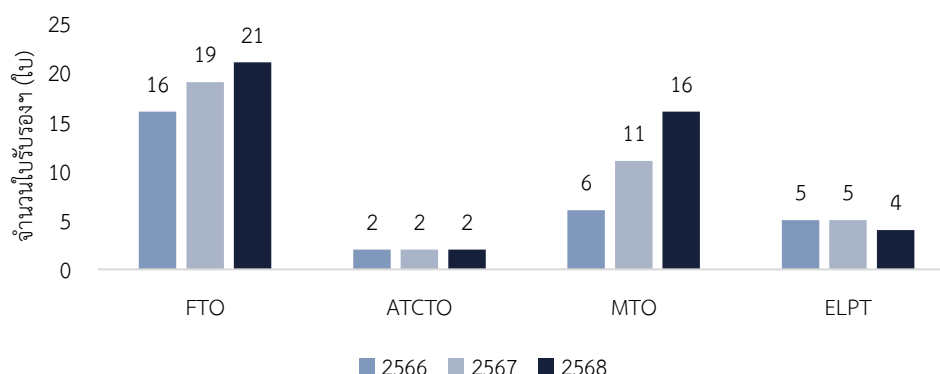


ที่มา: สถิติสะสมจำนวนโรงงานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการ ตาม พ.ร.บ. โรงงาน พ.ศ. 2535 กรมโรงงานอุตสาหกรรม

ผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานในประเทศไทยส่วนใหญ่ดำเนินการผลิตอากาศยานในชั้นที่ 2 (Tier 2) และชั้นที่ 3 (Tier 3) ที่ต้องใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในการผลิต³ โดยผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการตามพระราชบัญญัติโรงงานมีจำนวน (สะสม) ตั้งแต่ปี 2535 – 2568 ทั้งหมด 29 ราย และมีเงินลงทุน (สะสม) ตั้งแต่ปี 2535 – 2568 ทั้งสิ้น 14,128.02 ล้านบาท โดยสามารถแบ่งประเภทผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยานที่ได้รับอนุญาตฯ ได้เป็น 2 ประเภท ได้แก่ ประเภท 79(1) การสร้าง ประกอบ ดัดแปลง ซ่อมแซม หรือเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศยาน จำนวน 13 ราย มีเงินลงทุน (สะสม) 10,014.07 ล้านบาท และประเภท 79(2) การทำชิ้นส่วนพิเศษ หรืออุปกรณ์สำหรับอากาศยาน หรือเรือเฮลิคอปเตอร์ จำนวน 16 ราย เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา 1 ราย ได้แก่ บริษัท ชันเบิร์ด อินดัสทรีส์ (ไทยแลนด์) จำกัด เข้ามาดำเนินการผลิตชิ้นส่วนโลหะ อลูมิเนียมขึ้นรูป และอลูมิเนียม สกิด เพลท ซึ่งเป็นชิ้นส่วนสำหรับยานยนต์เข้ามาลงทุนเพิ่มเติม ส่งผลให้มีเงินลงทุน (สะสม) 4,113.94 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาประมาณ 32.58 ล้านบาท

1.9 สถาบันฝึกอบรมและศูนย์ทดสอบภาษาผู้ประจำหน้าที่

ภาพที่ 16 จำนวนใบรับรองสถาบันฝึกอบรมและใบรับรองศูนย์ทดสอบภาษาของผู้ประจำหน้าที่ (สะสม)



ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานสถาบันฝึกอบรมและผู้ประจำหน้าที่ กพท.

ปี 2568 มีใบอนุญาตสถาบันฝึกอบรมและศูนย์ทดสอบภาษาผู้ประจำหน้าที่ที่ได้รับการรับรอง (สะสม) จำนวน 43 ใบ ดังนี้

1) ใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน (Flying Training Organization: FTO) ในปี 2568 มีจำนวนทั้งสิ้น 21 ใบ โดยมีผู้ได้รับใบรับรองฯ รายใหม่จำนวน 4 ราย ได้แก่ (1) ATR Training Centre (2) BAA Training (3) Vietnam Baltic Seaplane GmbH และ (4) Singapore CAE Flight Training PTE LTD ทั้งนี้ มีผู้ได้รับใบรับรองฯ รายเก่า 2 ราย ได้แก่ บริษัท ฟรีเมียม แอร์ไลน์ จำกัด อยู่ระหว่างการหยุดพักการดำเนินงานชั่วคราว และ Airbus Asia Training Centre ไม่ได้ดำเนินการยื่นขอต่ออายุใบรับรองฯ

2) ใบรับรองสถาบันอบรมด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Control Training Courses/Organizations: ATCTO) ในปี 2568 มีจำนวนทั้งสิ้น 2 ใบ คงเดิม ได้แก่ สถาบันการบินพลเรือน และ บพท.

³ 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

3) ใบบรรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบินน่ายช่างภาคพื้น (Maintenance Training Organization: MTO) ในปี 2568 มีจำนวนทั้งสิ้น 16 ใบบ โดยมีผู้ได้รับใบบรรองฯ รายใหม่จำนวน 5 ราย ได้แก่ (1) Leonardo S.p.A – Helicopters (2) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี (3) มหาวิทยาลัยนราธิวาสราชนครินทร์ (4) FlightSafety International และ (5) Airbus SAS

4) ใบบรรองศูนย์ทดสอบภาษาผู้ประจำหน้าที่ (Language Proficiency Testing Center: ELPT) ในปี 2568 มีจำนวนทั้งสิ้น 4 ใบบ ลดลงจากปีที่ผ่านมา 1 ใบบ เนื่องจากสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังไม่ดำเนินการยื่นขอต่ออายุใบบรรองฯ

1.10 ศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนและสถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือน

ตารางที่ 3 รายชื่อศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนและสถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือนที่ได้รับการแต่งตั้งจาก กพท. (สะสม)

ประเภท	รายชื่อศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือน/สถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือน	ออกใบสำคัญแพทย์ โดย SAME ⁴ ชั้น				ต่อไปสำคัญแพทย์ทุกชั้น โดย SAME และ AME ⁵
		1	2	3	4	
ศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือน (AMC)	สถาบันเวชศาสตร์การบินกองทัพอากาศ	✓	✓	✓	✓	✓
	ศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนกรุงเทพ โรงพยาบาลกรุงเทพ	✓	✓	✓	✓	✓
	โรงพยาบาลสมิติเวช ศรีนครินทร์	✓	✓	✓	✓	✓
สถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือน (AMO)	โรงพยาบาลบำรุงราษฎร์		✓		✓	✓
	โรงพยาบาลเวชธานี		✓		✓	✓
	โรงพยาบาลอภากรเกียรติวงศ์		✓		✓	✓
	โรงพยาบาลกรุงเทพ เชียงใหม่		✓		✓	✓
	โรงพยาบาลพญาไท 2		✓		✓	✓
	โรงพยาบาล บี.แคร์ เมดิคอลเซ็นเตอร์		✓		✓	✓

ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานเวชศาสตร์การบิน กพท.

ในปี 2568 ศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนและสถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือนที่ได้รับการแต่งตั้งจาก กพท. เพื่อทำการตรวจสอบความพร้อมด้านร่างกายและจิตใจของผู้ที่ยื่นขอรับใบอนุญาตประจำหน้าที่ประเภทต่าง ๆ (สะสม) จำนวน 9 แห่ง เทียบเท่ากับปีที่ผ่านมา ทั้งนี้สามารถจำแนกได้เป็น 2 ประเภท ได้แก่

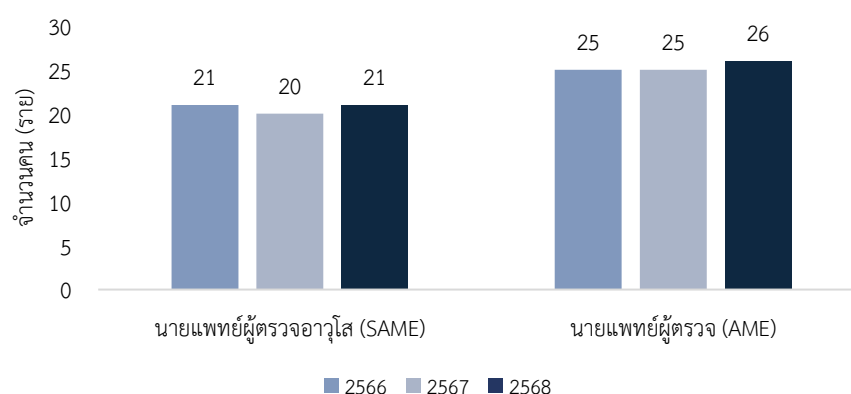
⁴ “นายแพทย์ผู้ตรวจอาวุโส” (Senior Authorized Medical Examiner – SAME) หมายความว่า นายแพทย์เวชศาสตร์การบินที่ผู้อำนวยการแต่งตั้งให้มีสิทธิตรวจทางแพทย์แก่ผู้ขอรับหรือต่ออายุใบสำคัญแพทย์ทุกชั้น

⁵ “นายแพทย์ผู้ตรวจ” (Authorized Medical Examiner – AME) หมายความว่า นายแพทย์เวชศาสตร์การบินที่ผู้อำนวยการแต่งตั้งให้มีสิทธิตรวจทางแพทย์แก่ผู้ขอต่ออายุใบสำคัญแพทย์ทุกชั้น

1) ศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือน (Aeromedical Center: AMC) เป็นโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่ได้รับการแต่งตั้งจาก กพท. ในการให้บริการตรวจเพื่อออกหรือเพื่อต่ออายุใบสำคัญแพทย์ชั้น 1 – 4 โดยในปี 2568 มีจำนวนโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือน (สะสม) จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ (1) สถาบันเวชศาสตร์การบิน กองทัพอากาศ (2) ศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนกรุงเทพ โรงพยาบาลกรุงเทพ และ (3) โรงพยาบาลสมิติเวช ศรีนครินทร์

2) สถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือน (Aeromedical Office: AMO) เป็นโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่ได้รับการแต่งตั้งจาก กพท. ในการให้บริการตรวจเพื่อต่ออายุใบสำคัญแพทย์ชั้น 1 – 4 แต่สามารถทำการตรวจเพื่อออกใบสำคัญแพทย์ได้เฉพาะชั้น 2 และ 4 เท่านั้น โดยในปี 2568 มีจำนวนโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นสถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือน (สะสม) จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ (1) โรงพยาบาลบำรุงราษฎร์ (2) โรงพยาบาลเวชธานี (3) โรงพยาบาลอภากรเกียรติวงศ์ (4) โรงพยาบาลกรุงเทพ เชียงใหม่ (5) โรงพยาบาลพญาไท 2 และ (6) โรงพยาบาล บี.แคร์ เมดิคอลเซ็นเตอร์

ภาพที่ 17 จำนวนนายแพทย์ผู้ตรวจและนายแพทย์ผู้ตรวจอาวุโส (สะสม)

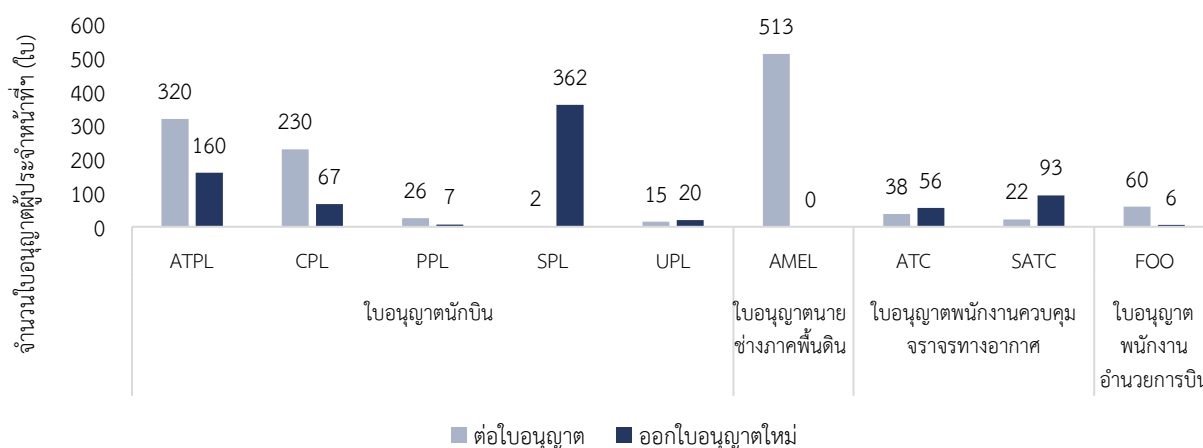


ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานเวชศาสตร์การบิน กพท.

ทั้งนี้ มีนายแพทย์ผู้ตรวจและนายแพทย์ผู้ตรวจอาวุโสที่ได้รับการแต่งตั้งจาก กพท. ทั้งหมด 47 คน โดยแบ่งออกเป็นนายแพทย์ผู้ตรวจ 26 คน และนายแพทย์ผู้ตรวจอาวุโส 21 คน เพิ่มขึ้นประเภทละ 1 คน เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา

1.11 ผู้ประจำหน้าที่ด้านการบิน

ภาพที่ 18 จำนวนการออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ประเภทต่าง ๆ ณ สิ้นสุดปี 2568



ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานสถาบันฝึกอบรมและผู้ประจำหน้าที่ กพท.

ในปี 2568 กพท. ได้ดำเนินการออกใบอนุญาตให้แก่ผู้ประจำหน้าที่ด้านการบินรายใหม่ รวมทั้งสิ้น 771 ใบ และผู้ประจำหน้าที่รายเก่าที่ดำเนินการยื่นขอต่อใบอนุญาต รวมทั้งสิ้น 1,226 ใบ โดยผู้ขอรับและต่อใบอนุญาตจะต้องมีคุณสมบัติไม่น้อยกว่าข้อกำหนดของ กพท. และผ่านการทดสอบภาคทฤษฎี (Skill Test) และภาคปฏิบัติ (Practical Test) จึงจะได้รับใบอนุญาต ดังรายละเอียดต่อไปนี้

1) ใบอนุญาตนักบิน (Flight Crew License) รายใหม่ เป็นนักบินประเภทเครื่องบินทั้งหมด โดยสามารถแบ่งประเภทใบอนุญาตนักบินได้ ดังนี้

- ใบอนุญาตนักบินพาณิชย์เอก (Air transport pilot license: ATPL) จำนวนรายใหม่ 160 ใบ โดยจำนวนใบอนุญาตนักบินประเภท ATPL เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา เนื่องจากในช่วงปีก่อนหน้า จนถึงเดือนพฤษภาคม 2568 มีข้อกำหนดด้านหลักสูตร ATPL Knowledge แต่ต่อมา กพท. ได้มีการปรับปรุงข้อบังคับฉบับที่ 34 ว่าด้วย “คุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)”⁶ ในช่วงการเปลี่ยนผ่านกฎหมาย (Transition Period) ส่งผลให้มีการยื่นขอรับใบอนุญาต ATPL เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก ทั้งนี้ในปี 2568 มีการต่ออายุใบอนุญาตฯ จำนวน 320 ใบ
- ใบอนุญาตนักบินพาณิชย์ตรี (Commercial pilot license: CPL) จำนวนรายใหม่ 67 ใบ โดยมีการต่ออายุใบอนุญาตฯ จำนวน 230 ใบ
- ใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคล (Private pilot license: PPL) จำนวนรายใหม่ 7 ใบ โดยมีการต่ออายุใบอนุญาตฯ จำนวน 26 ใบ
- ใบอนุญาตนักบินศิษย์การบิน (Student pilot license: SPL) จำนวนรายใหม่ 362 ใบ โดยมีการต่ออายุใบอนุญาตฯ จำนวน 2 ใบ ทั้งนี้ สัดส่วนการออกใบอนุญาตฯ รายใหม่ที่เพิ่มขึ้น สอดคล้องกับการเปิดรับสมัครนักบินของสายการบินต่าง ๆ ในช่วงปีดังกล่าว

⁶ ประกาศข้อบังคับฉบับที่ 34 ว่าด้วย “คุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 4 มิถุนายน 2568

- ใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคลประเภทอากาศยานเบาพิเศษ (Ultralight pilot license: UPL) จำนวนรายใหม่ 20 ใบ โดยมีการต่ออายุใบอนุญาตฯ จำนวน 15 ใบ

2) ใบอนุญาตนายช่างภาคพื้นดิน (Aircraft Maintenance License) ไม่มีการออกใบอนุญาตฯ ใหม่ ในปี 2568 เนื่องจากอยู่ระหว่างช่วงการเปลี่ยนผ่านกฎหมาย (Transition Period) Thailand Civil Aviation Regulation (TCAR) Part 147⁷ อย่างไรก็ตาม ยังคงมีการขอต่อใบอนุญาตนายช่างภาคพื้นดินอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2568 มีจำนวนทั้งสิ้น 513 ใบ

3) ใบอนุญาตพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศ (Air Traffic Controller License) โดยสามารถแบ่งประเภทใบอนุญาตพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศได้ ดังนี้

- ใบอนุญาตพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศ (Air traffic control license: ATC) จำนวนรายใหม่ 56 ใบ โดยมีการต่ออายุใบอนุญาตฯ จำนวน 38 ใบ
- ใบอนุญาตศิษย์พนักงานควบคุมจราจรทางอากาศ (Student air traffic control license: SATC) จำนวนรายใหม่ 93 ใบ โดยมีการต่ออายุใบอนุญาตฯ จำนวน 22 ใบ

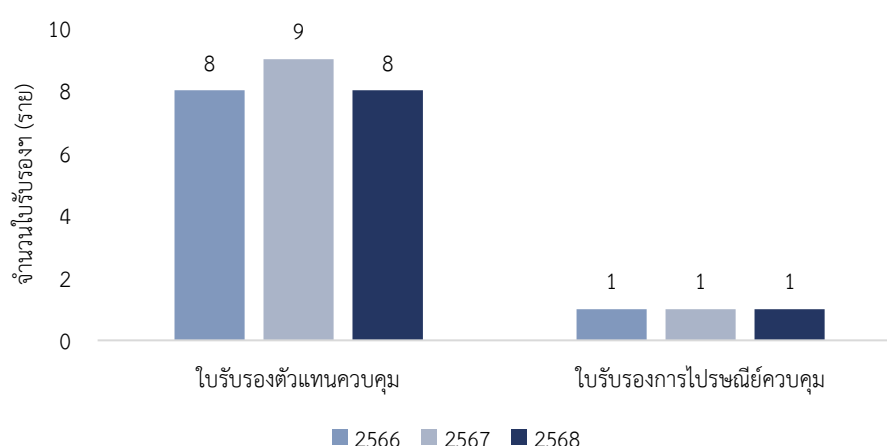
4) ใบอนุญาตพนักงานอำนวยการบิน (Flight Operations Officer/Flight Dispatcher License) ได้แก่

- ใบอนุญาตพนักงานอำนวยการบิน (Flight operations officer: FOO) จำนวนรายใหม่ 6 ใบ โดยมีการต่ออายุใบอนุญาตฯ จำนวน 60 ใบ

1.12 มาตรฐานการรักษาความปลอดภัย (Aviation Security)

1.12.1 ใบรับรองตัวแทนควบคุมและไปรษณีย์ควบคุม

ภาพที่ 19 จำนวนใบรับรองตัวแทนควบคุมและไปรษณีย์ควบคุม ณ สิ้นสุดปี 2568 (สะสม)



ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน กพท.

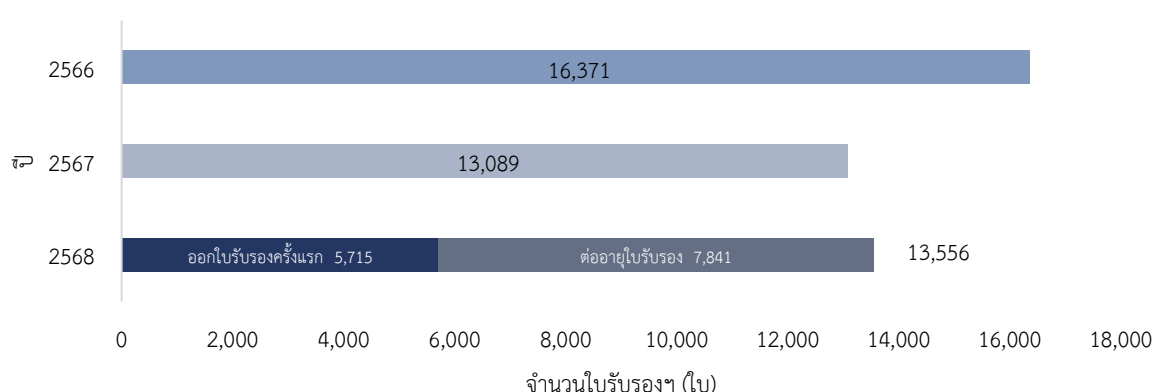
⁷ ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๗๕ ว่าด้วยการรับรองสถาบันฝึกอบรมนายช่างภาคพื้นดิน (Thailand Civil Aviation Regulation – Personnel Licensing Part Approved Aircraft Maintenance Training Organisation (TCAR PEL Part – 147))

ผู้ที่ถือใบรับรองตัวแทนควบคุม (Regulated Agent: RA) ในปี 2568 มีผู้ประกอบการได้รับใบรับรองตัวแทนควบคุมทั้งสิ้น 8 ราย ลดลงจากปีที่ผ่านมา 1 ราย เนื่องจาก บริษัท ท่าอากาศยานไทย ท่าอากาศยานโอเพอร์เรเตอร์ จำกัด ซึ่งประกอบกิจการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้อยู่ระหว่างการหยุดพักการดำเนินงานด้านการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าทางอากาศชั่วคราว

สำหรับผู้ถือใบรับรองการไปรษณีย์ควบคุม (Regulated Postal Authority: RPA) ในปี 2568 บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด ยังคงเป็นผู้ประกอบการรายเดียวที่ได้รับใบรับรองฯ โดยได้ดำเนินธุรกิจ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่ปี 2563 จนถึงปัจจุบัน

1.12.2 ใบรับรองพนักงานตรวจค้น

ภาพที่ 20 จำนวนการออกใบรับรองพนักงานตรวจค้น ณ สิ้นสุดปี 2568 (สะสม)



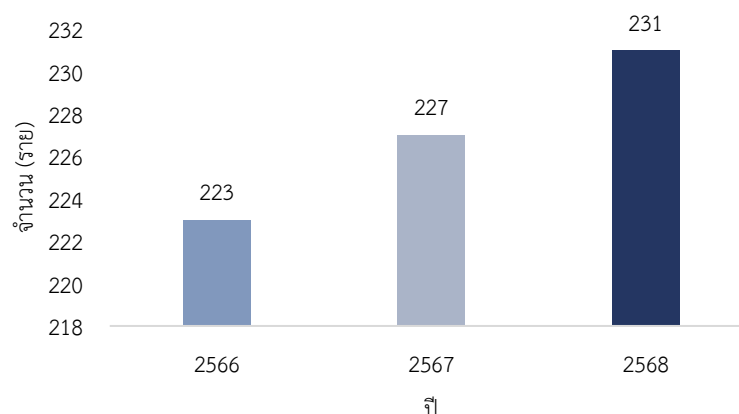
ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน กพท.

ในปี 2568 กพท. ได้ดำเนินการออกใบรับรองพนักงานตรวจค้น⁸ (สะสม) ทั้งสิ้น 13,556 ใบ เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา 467 ใบ หรือร้อยละ 3.57 ทั้งนี้ในปี 2568 มีการออกใบรับรองพนักงานตรวจค้นใหม่ทั้งสิ้น 5,715 ใบ และเป็นการต่ออายุใบรับรองทั้งสิ้น 7,841 ใบ โดยการต่ออายุใบรับรองมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 57.84 เนื่องจากใบรับรองดังกล่าวมีอายุ 2 ปี ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงการต่ออายุใบรับรองของพนักงานตรวจค้นอย่างต่อเนื่อง

⁸ ใบรับรองพนักงานตรวจค้น เป็นใบรับรองที่ กพท. ออกให้แก่บุคลากรที่ปฏิบัติงานในตำแหน่งพนักงานตรวจค้น โดยมีหน้าที่ด้านการรักษาความปลอดภัยที่ทำหน้าที่ตรวจค้นผ่านการใช้เทคนิคหรือวิธีการอื่น ๆ เพื่อระบุหรือตรวจจับอาวุธ วัตถุระเบิด หรืออุปกรณ์ วัตถุหรือสารอันตราย ภัยอื่น ทั้งนี้ พนักงานตรวจค้นแบ่งออกเป็น 7 ประเภท ได้แก่ พนักงานลำเลียงกระเป๋าเข้าเครื่องเอกซเรย์ (X – Ray Baggage Loaders) พนักงานตรวจค้นร่างกาย (Body Searchers) พนักงานวิเคราะห์ภาพเอกซเรย์ (X – Ray Operators) พนักงานตรวจค้นสัมภาระ (Baggage Searchers) พนักงานตรวจค้นสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ (Cargo and Mail Screeners) พนักงานตรวจค้นยานพาหนะ (Vehicle Screeners) และหัวหน้าผู้ควบคุมพนักงานตรวจค้น (Screener Supervisor)

1.12.3 ใบรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัย

ภาพที่ 21 จำนวนครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยที่ได้รับใบรับรอง (สะสม)



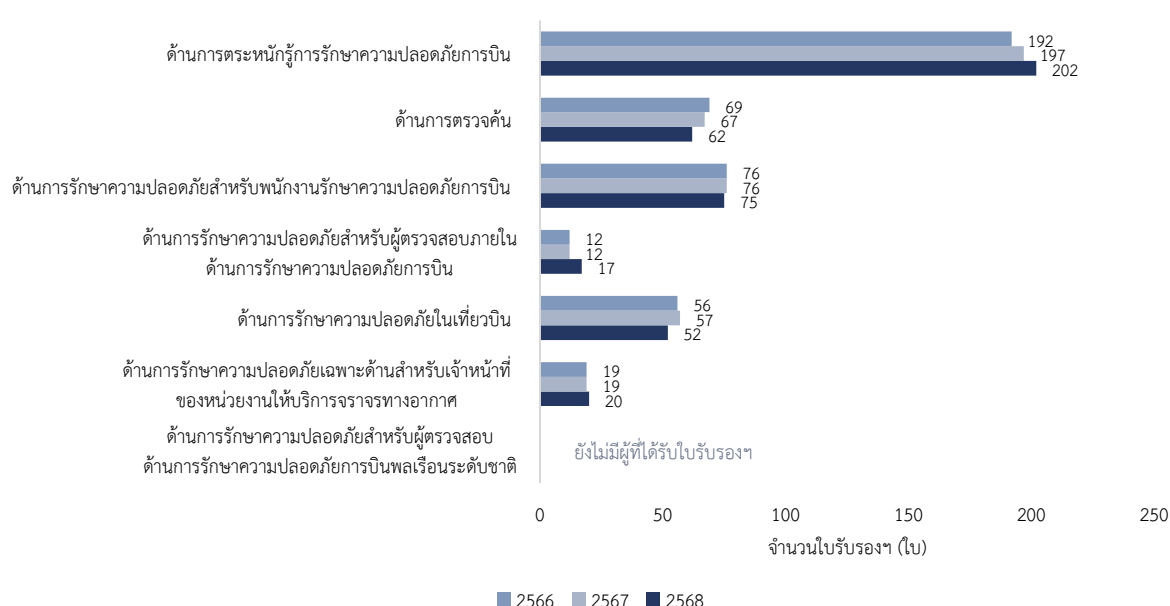
ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน กพท.

การออกใบรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยเป็นไปเพื่อให้การรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยให้สอดคล้องกับมาตรฐานที่กำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme: NCASP) โดยใบรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยมีอายุ 5 ปี นับตั้งแต่วันที่ออกใบรับรอง

ทั้งนี้ ในปี 2568 มีจำนวนครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยที่มีใบรับรองฯ (สะสม) จำนวน 231 ราย เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา 4 ราย ซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นต่อเนื่องเป็นปีที่สองนับตั้งแต่ปี 2567

โดยสามารถแบ่งประเภทครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยออกเป็น 7 ประเภท ซึ่งครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัย 1 ราย อาจได้รับใบรับรองฯ ได้มากกว่า 1 ประเภท รายละเอียดดังนี้

ภาพที่ 22 จำนวนใบรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยแยกประเภท (สะสม)



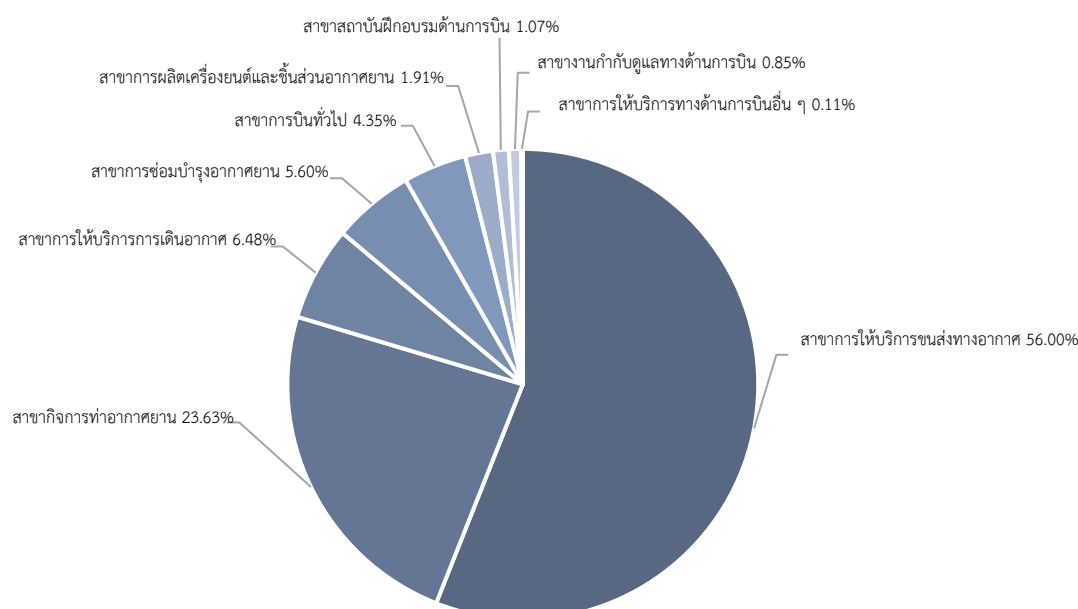
ที่มา: ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน กพท.

เมื่อพิจารณาใบรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยแยกสายประเภท พบว่า ใบรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยด้านการตระหนักรู้การรักษาความปลอดภัยการบิน มีจำนวนใบรับรองมากที่สุด 202 ใบ รองลงมาใบรับรองด้านการรักษาความปลอดภัยสำหรับพนักงานรักษาความปลอดภัยการบิน จำนวน 75 ใบ และใบรับรองด้านการตรวจค้น จำนวน 62 ใบ ตามลำดับ อย่างไรก็ตามใบรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยด้านการรักษาความปลอดภัยสำหรับผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระดับชาติ ยังไม่มีผู้ที่ได้รับใบรับรองฯ ดังกล่าวจนถึงปัจจุบัน เนื่องจากยังไม่มีผู้ยื่นขอใบรับรองฯ

1.13 บุคลากรในอุตสาหกรรมการบินของไทย

1.13.1 สัดส่วนบุคลากรการบินรายสาขาการผลิตในอุตสาหกรรมการบินของไทย

ภาพที่ 23 สัดส่วนของบุคลากรการบินรายสาขาการผลิต

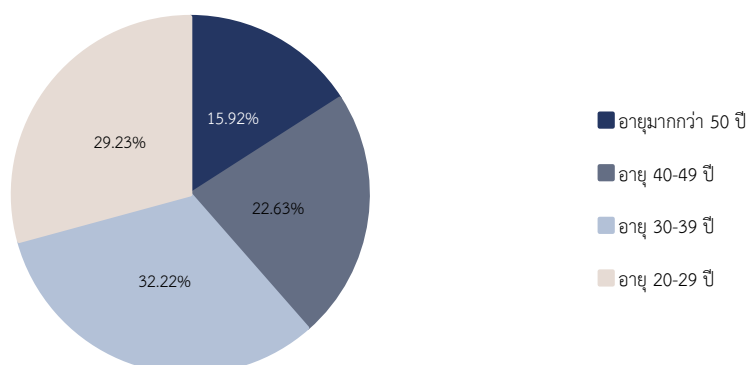


ที่มา: กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน

จากข้อมูลการสำรวจบุคลากรในอุตสาหกรรมการบินจำแนกตามสาขาการผลิตปี 2568 พบว่า บุคลากรส่วนใหญ่อยู่ในสาขาการให้บริการขนส่งทางอากาศสูงที่สุด คิดเป็นร้อยละ 56.00 สะท้อนให้เห็นว่า ธุรกิจสายการบินยังคงเป็นแหล่งการจ้างงานหลักของอุตสาหกรรม อันดับรองลงมา คือ สาขาการท่าอากาศยาน คิดเป็นร้อยละ 23.63 สาขาการให้บริการเดินอากาศ คิดเป็นร้อยละ 6.48 และสาขาการซ่อมบำรุงอากาศยาน คิดเป็นร้อยละ 5.60 ในขณะที่สาขาอื่น ๆ เช่น สาขาการบินทั่วไป สาขาการผลิตเครื่องยนต์และชิ้นส่วนอากาศยาน สาขาสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน สาขางานกำกับดูแลทางด้านการบิน และสาขาการให้บริการทางด้านการบินอื่น ๆ มีสัดส่วนรวมกันไม่ถึงร้อยละ 10.00 บ่งชี้ว่าตลาดแรงงานในอุตสาหกรรมการบินปัจจุบันยังเน้นไปที่ภาคการบริการและการปฏิบัติการบินเชิงพาณิชย์เป็นสำคัญ

1.13.2 ช่วงอายุบุคลากรในอุตสาหกรรมการบินของไทย

ภาพที่ 24 สัดส่วนของช่วงอายุบุคลากรในอุตสาหกรรมการบินของไทย

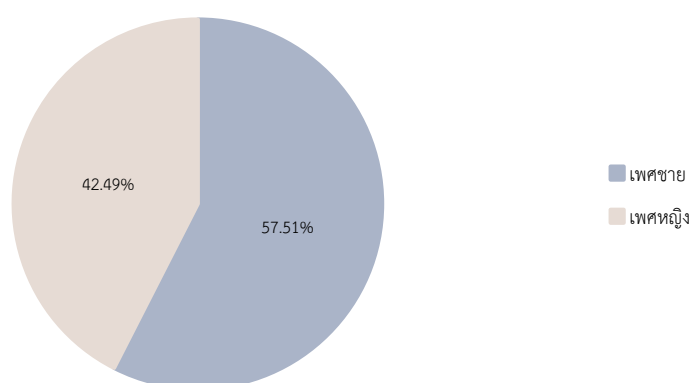


ที่มา: กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน

ในปี 2568 กพท. ได้ดำเนินการสำรวจบุคลากรในอุตสาหกรรมการบินของไทย พบว่า บุคลากรส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มช่วงอายุ 30 – 39 ปี คิดเป็นสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 32.22 รองลงมา ได้แก่ กลุ่มอายุ 20 – 29 ปี 40 – 49 ปี และอายุมากกว่า 50 ปี ซึ่งมีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 29.23 22.63 และ 15.92 ตามลำดับ ข้อมูลดังกล่าวสะท้อนให้เห็นถึงความท้าทายในการบริหารจัดการบุคลากร 2 มิติ คือ สัดส่วนของบุคลากรในวัยกลางคน หรือวัยใกล้เกษียณมีสัดส่วนที่ค่อนข้างสูง จำเป็นต้องเตรียมแผนรองรับการถ่ายโอนความรู้ และวางแผนทดแทนกำลังคนเพื่อป้องกันปัญหาช่องว่างทางทักษะในระยะยาว ขณะเดียวกันเมื่อพิจารณา กลุ่มกำลังคนรุ่นใหม่ (ช่วงอายุ 20 – 39 ปี) ซึ่งมีสัดส่วนรวมกันสูงถึงร้อยละ 61.45 ถือเป็นกำลังหลักที่ภาครัฐและภาคเอกชนต้องเร่งส่งเสริมทักษะด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรม เพื่อวางรากฐานขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมสู่นาคต

1.13.3 เพศสภาพของบุคลากรในอุตสาหกรรมการบินของไทย

ภาพที่ 25 สัดส่วนของเพศสภาพของบุคลากรในอุตสาหกรรมการบินของไทย



ที่มา: กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน

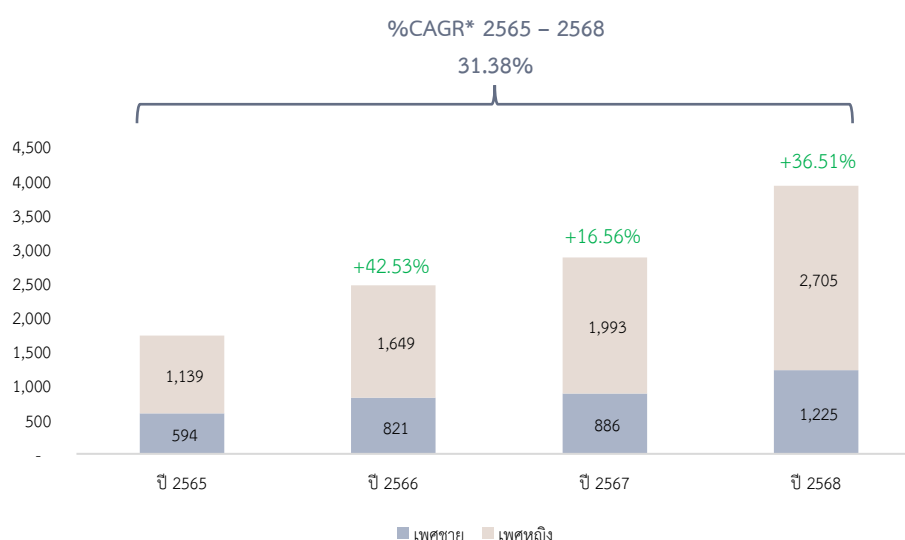
จากผลการสำรวจบุคลากรในอุตสาหกรรมการบินของไทยปี 2568 บุคลากรเพศชายมีสัดส่วนร้อยละ 57.51 ขณะที่เพศหญิงมีสัดส่วนร้อยละ 42.49 เมื่อพิจารณาเชิงลึกตามกลุ่มสายอาชีพ พบว่า สายงานที่เกี่ยวข้องกับการบริการและการกำกับดูแล เช่น พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน พนักงานบริการผู้โดยสาร

ภาคพื้น หน่วยงานสนับสนุนองค์กร ตลอดจนงานด้านการกำกับดูแลการบินพลเรือน มีสัดส่วนบุคลากรเพศหญิง สูงกว่าเพศชาย ซึ่งสะท้อนถึงบทบาทที่สำคัญของเพศหญิงในสายงานดังกล่าว ขณะที่สายงานด้านเทคนิค และปฏิบัติการเชิงลึก ได้แก่ นักบิน นายช่างอากาศยาน และพนักงานสนับสนุนอุปกรณ์ภาคพื้น ยังคงมีสัดส่วน บุคลากรเพศชายเป็นจำนวนมากกว่า ซึ่งอาจสะท้อนถึงปัจจัยเชิงโครงสร้างที่มีอิทธิพลต่อการเข้าสู่วิชาชีพ ดังกล่าว เช่น ทักษะที่มีต่ออาชีพด้านเทคนิค ลักษณะของงานที่ต้องอาศัยทักษะเฉพาะทาง รวมถึงโอกาส ในการเข้าถึงการศึกษาและการฝึกอบรมของเพศหญิงที่ยังมีข้อจำกัด

อย่างไรก็ดี เมื่อพิจารณาภาพรวม พบว่า สัดส่วนบุคลากรเพศหญิงที่สูงกว่าร้อยละ 40 สะท้อนให้เห็นว่าอุตสาหกรรมการบินของไทยในปัจจุบันมีความเปิดกว้างทางโอกาสในการเข้าทำงาน และมีความก้าวหน้าในการส่งเสริมความเท่าเทียมทางเพศ สอดรับกับนโยบายของ ICAO ที่มุ่งส่งเสริมความเท่าเทียม และความหลากหลายทางเพศ และการส่งเสริมบทบาทสตรีในอุตสาหกรรมการบิน

1.13.4 บุคลากรศึกษาต่อในสาขาอาชีพที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน

ภาพที่ 26 จำนวนนักศึกษาเข้าใหม่ในสาขาอาชีพที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน



* Compound Annual Growth Rate: CAGR

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม

จากข้อมูลสถิติจำนวนนักศึกษาเข้าใหม่ระดับปริญญาตรีในสาขาที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรม การบินตั้งแต่ปี 2565 – 2568 แสดงให้เห็นถึงแนวโน้มการเติบโตอย่างต่อเนื่องโดยยอดรวมนักศึกษาเพิ่มขึ้น จาก 1,733 คน ในปี 2565 เป็น 3,930 คน ในปี 2568 คิดเป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมสูงถึงร้อยละ 31.38 เนื่องมาจากความต้องการเดินทางทางอากาศที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องหลังจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด – 19 ทำให้ความต้องการแรงงานเพิ่มมากขึ้น และเมื่อพิจารณาจำแนกตามเพศสภาพ พบว่า สัดส่วนของเพศหญิงมีจำนวนมากกว่าเพศชายอย่างมีนัยสำคัญทุกปี สะท้อนให้เห็นถึงความสนใจ ของกลุ่มคนรุ่นใหม่โดยเฉพาะเพศหญิงที่มุ่งเข้าสู่สายอาชีพด้านการบินเพิ่มมากขึ้นอย่างชัดเจน และส่งผล ต่อเนื่องให้อาณาเขตของตลาดแรงงานการบินของไทยมีความหลากหลายและความเสมอภาคทางเพศเพิ่มมากขึ้นต่อไป

บทที่ 2

สถานการณ์ การขนส่งทางอากาศ

- สถิติการขนส่งทางอากาศ
- ส่วนแบ่งทางการตลาดของสายการบิน
- สถานการณ์การแข่งขันราคาโดยสารเส้นทางบินภายในประเทศ



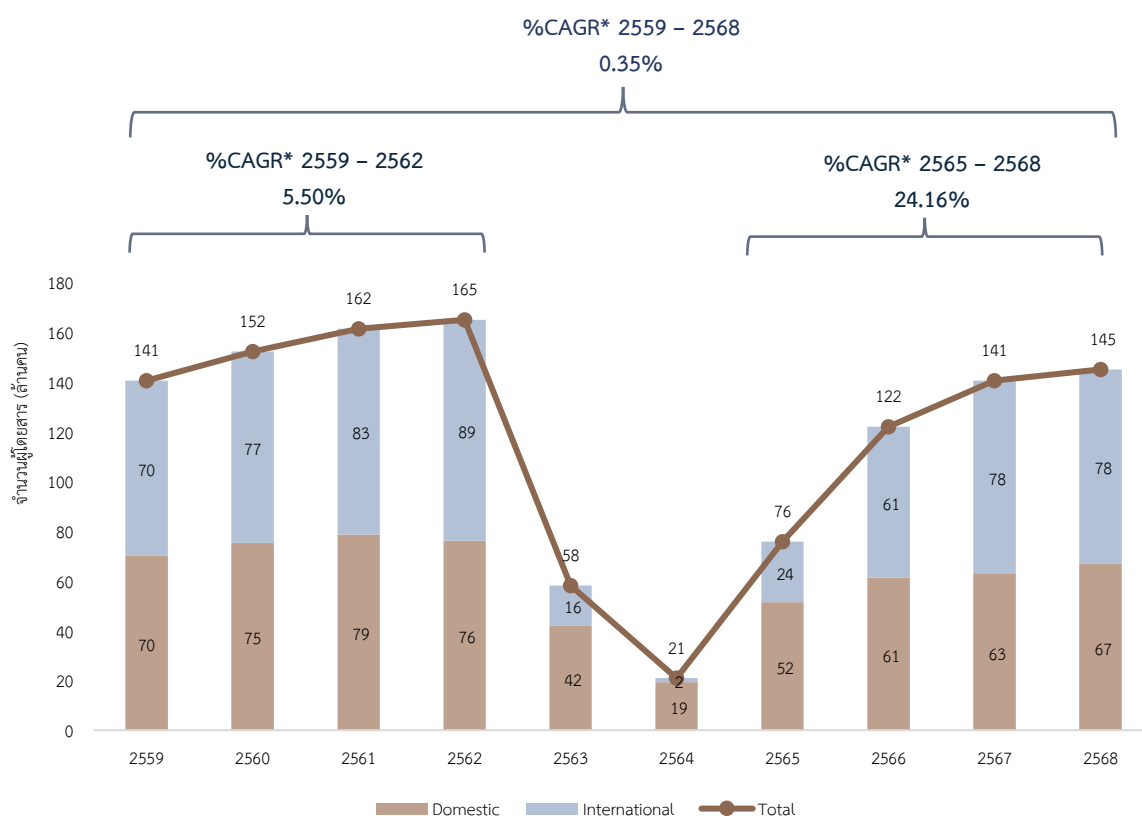
บทที่ 2

สถานการณ์การขนส่งทางอากาศ

2.1 สถิติการขนส่งทางอากาศ

2.1.1 สถิติการขนส่งทางอากาศ

ภาพที่ 27 สถิติจำนวนผู้โดยสารภาพรวม 10 ปี (ปี 2559 – 2568)



* Compound Annual Growth Rate: CAGR

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

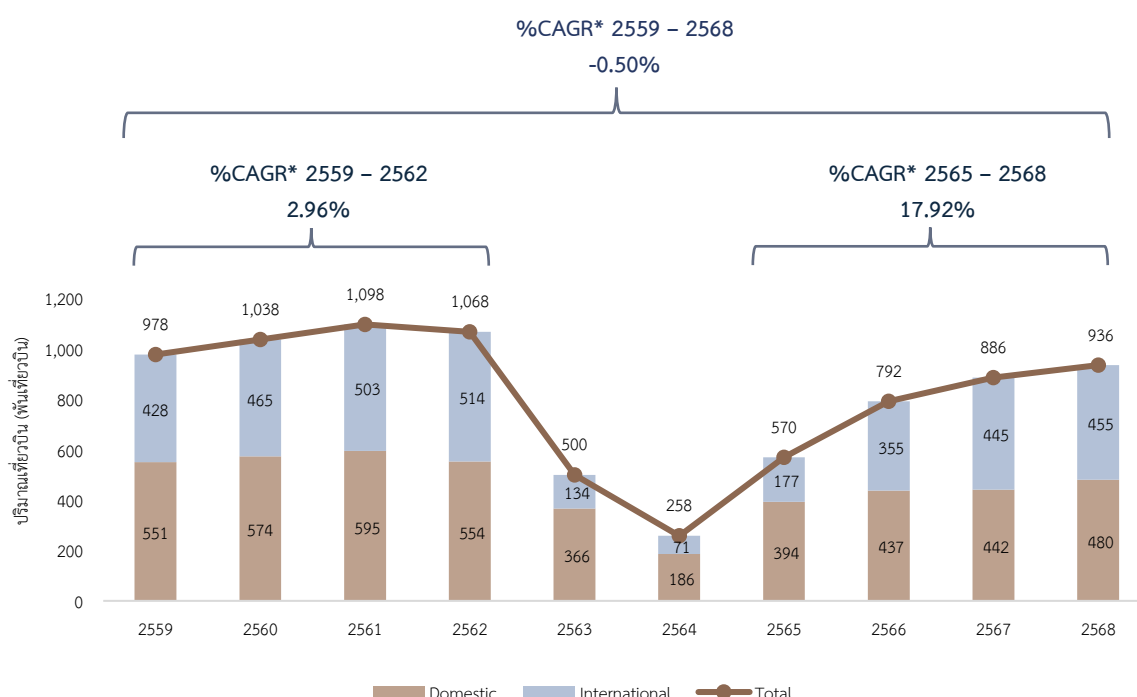
ภาพรวมสถิติจำนวนผู้โดยสาร 10 ปี ตั้งแต่ปี 2559 – 2568 แสดงให้เห็นว่าอุตสาหกรรมการบินของไทยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปีอยู่ที่ร้อยละ 0.35 และเมื่อพิจารณาเฉพาะช่วงการฟื้นตัวหลังสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด – 19 (ปี 2565 – 2568) พบว่า มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปีสูงถึงร้อยละ 24.16 สะท้อนการขยายตัวของผู้โดยสารช่วงภายหลังสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด – 19 อย่างมีนัยสำคัญ โดยภาพรวมในปี 2568 มีจำนวนผู้โดยสารทั้งสิ้น 145.09 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 3.24 เมื่อพิจารณาแยกตามประเภทการเดินทาง พบว่า จำนวนผู้โดยสารภายในประเทศ 67.04 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 6.68 และจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศ 78.05 ล้านคน ไกล่เคียงกับปีก่อนหน้า โดยเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 0.46

การขยายตัวของผู้โดยสารภายในประเทศในปี 2568 สะท้อนถึงบทบาทของนโยบายภาครัฐที่มุ่งกระตุ้นภาคการท่องเที่ยวและการเดินทางภายในประเทศ เช่น โครงการ Amazing Thailand Grand

Tourism and Sports Year 2025 และโครงการเที่ยวไทยคนละครึ่ง ส่งผลให้ความต้องการเดินทางปรับตัวสูงขึ้น และช่วยผลักดันการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินโดยรวม ในขณะเดียวกันจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศมีการขยายตัวที่ค่อนข้างจำกัดเมื่อเทียบกับจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศ โดยมีปัจจัยสำคัญมาจากการชะลอตัวของนักท่องเที่ยว โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวกลุ่มเป้าหมายหลักอย่างกลุ่มนักท่องเที่ยวจีน อันเนื่องมาจากความเชื่อมั่นด้านความปลอดภัยในการท่องเที่ยว ความไม่แน่นอนของการดำเนินนโยบายทางเศรษฐกิจโลก ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน ตลอดจนสถานการณ์ความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ในภูมิภาค ส่งผลให้การฟื้นตัวของจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศยังคงใกล้เคียงกับปีที่ผ่านมา

2.1.2 สถิติปริมาณเที่ยวบิน

ภาพที่ 28 สถิติปริมาณเที่ยวบินภาพรวม 10 ปี (ปี 2559 – 2568)



* Compound Annual Growth Rate: CAGR

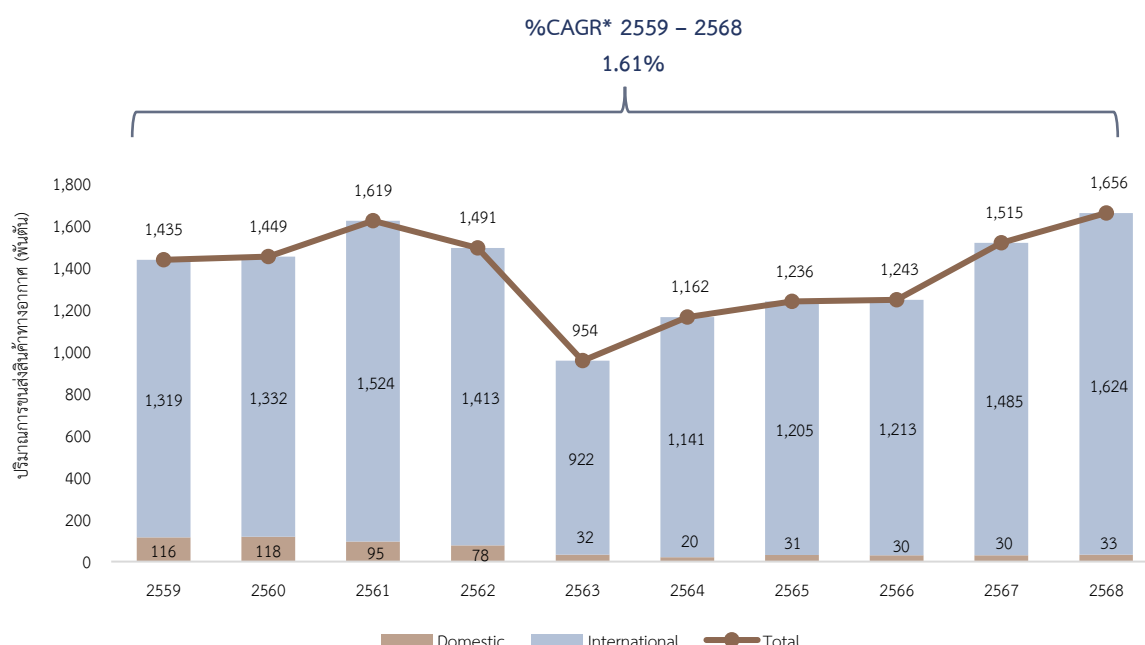
ที่มา: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุเทนภา ระยอง – พัทยา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมโดยศูนย์บริการทางการบิน วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กพท.

ภาพรวมสถิติปริมาณเที่ยวบิน 10 ปี ตั้งแต่ปี 2559 – 2568 ภาพรวมสอดคล้องและไปในทิศทางเดียวกันกับภาพรวมจำนวนผู้โดยสารของประเทศไทย ทั้งนี้เมื่อพิจารณาเฉพาะช่วงการฟื้นตัวหลังสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด – 19 (ปี 2565 – 2568) พบว่า มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปีสูงถึงร้อยละ 17.92 สะท้อนแนวโน้มการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยเมื่อพิจารณาสถิติปริมาณเที่ยวบินในปี 2568 พบว่า มีปริมาณเที่ยวบินทั้งสิ้น 935,262 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 5.51 แบ่งออกเป็นปริมาณเที่ยวบินภายในประเทศจำนวน 480,159 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 8.70 และปริมาณเที่ยวบินระหว่างประเทศ 455,103 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 2.34 เป็นผลจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว การเพิ่มความถี่เที่ยวบินเพื่อรองรับความต้องการเดินทางของผู้โดยสารในช่วงเทศกาลสำคัญ การเปิดการให้บริการของสายการบินใหม่ เพื่อทำการบินเพื่อเชื่อมต่อระหว่างเมืองรองอย่างสายการบินอีซีแอร์ไลน์ รวมถึงได้รับแรงสนับสนุนจากการที่ประเทศไทยได้รับผลการประเมิน

การดำเนินงานด้านการกำกับดูแลความปลอดภัย (Effective Implementation: EI) จาก ICAO ในระดับสูงกว่าค่าเฉลี่ยโลก ซึ่งสะท้อนถึงประสิทธิภาพของระบบกำกับดูแลด้านความปลอดภัยการบินในระดับสูงกว่าค่าเฉลี่ยโลก เสริมสร้างความเชื่อมั่นของประชาคมระหว่างประเทศในด้านความปลอดภัย อีกทั้งการยกระดับมาตรฐานการบินของประเทศไทยกลับสู่ CAT1 โดย FAA ส่งผลให้สายการบินสัญชาติสหรัฐอเมริกากลับมาทำการบินมายังประเทศไทยอีกครั้ง

2.1.3 สถิติปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ

ภาพที่ 29 สถิติปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศภาพรวม 10 ปี (ปี 2559 – 2568)



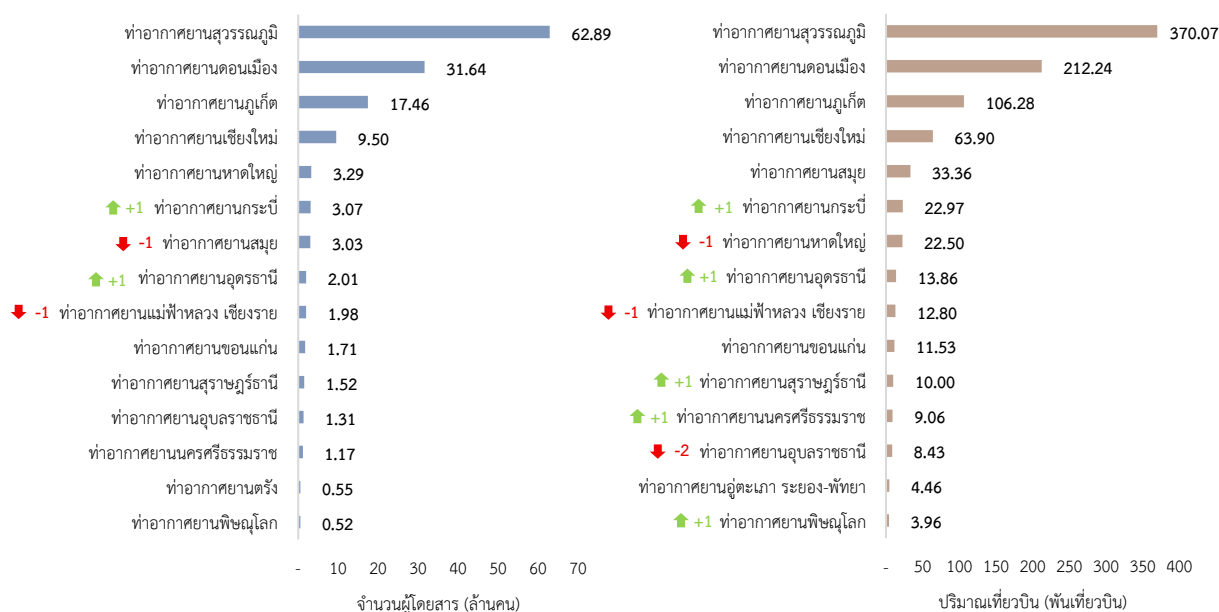
* Compound Annual Growth Rate: CAGR

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

ภาพรวมสถิติปริมาณการขนส่งทางสินค้าทางอากาศ 10 ปี ตั้งแต่ปี 2559 – 2568 พบว่า อัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปีอยู่ที่ร้อยละ 1.61 โดยในปี 2568 ภาพรวมปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของประเทศไทยสูงถึง 1,656,305.39 ตัน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 9.31 ถือเป็นปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศที่สูงที่สุดของประเทศไทย โดยแบ่งออกเป็นปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ 1,623,593.94 ตัน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 9.35 และปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศ 32,711.44 ตัน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 7.26 โดยได้รับแรงสนับสนุนจากมาตรการการค้าระหว่างประเทศ รวมถึงการฟื้นตัวของภาคการค้าและการผลิต ซึ่งส่งผลให้ความต้องการขนส่งสินค้าทางอากาศปรับตัวสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

2.1.4 สถิติท่าอากาศยาน

ภาพที่ 30 ท่าอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินสูงสุด 15 อันดับ



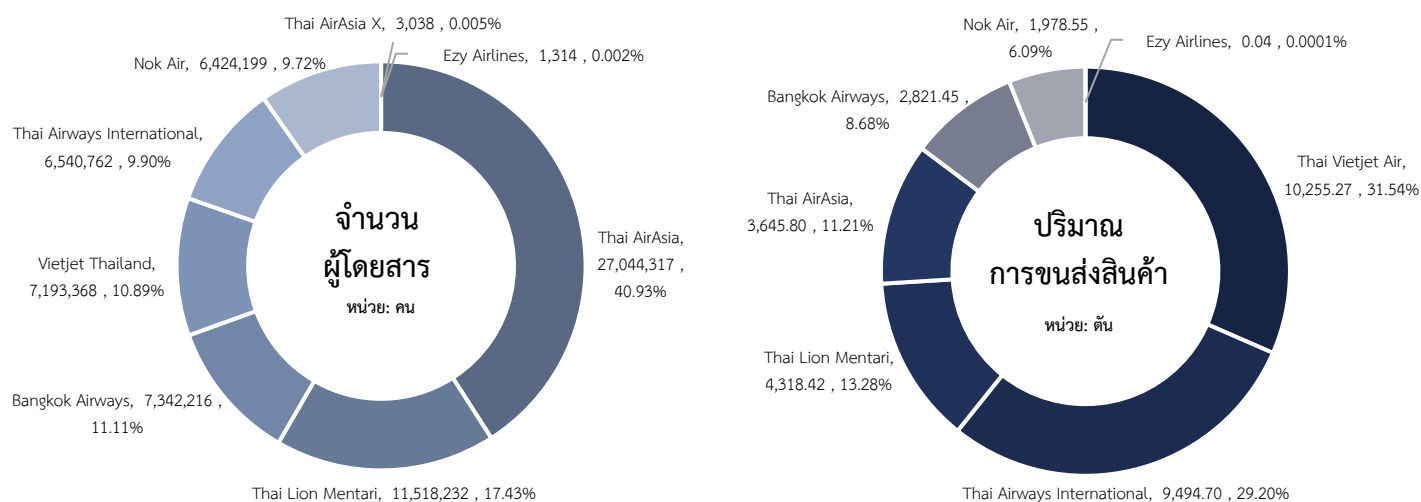
ที่มา: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเนาะ ระยอง – พัทยา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมโดยศูนย์บริการทางการบิน วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กพท.

เมื่อพิจารณาท่าอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินรวมสูงสุด 15 อันดับแรก ในปี 2568 พบว่า ยังคงมีแนวโน้มคล้ายคลึงกับปีก่อนหน้า โดยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิยังคงเป็นท่าอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินรวมสูงสุด โดยมีจำนวนผู้โดยสารรวม 62.89 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 1.08 และปริมาณเที่ยวบินรวม 370,068 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 3.84 รองลงมา ได้แก่ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานภูเก็ต โดยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีสัดส่วนจำนวนผู้โดยสารสูงถึงร้อยละ 44.40 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดในปี 2568 และมีปริมาณเที่ยวบินคิดเป็นร้อยละ 40.87 ของปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดในปี 2568 ทั้งนี้แม้ประเทศไทยต้องเผชิญกับสภาวะการชะลอตัวของจำนวนนักท่องเที่ยว โดยเฉพาะผู้โดยสารเส้นทางระหว่างประเทศที่ขยายตัวเพียงเล็กน้อยที่ร้อยละ 0.46 แต่ในปี 2568 ท่าอากาศยานส่วนใหญ่ยังคงมีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า โดยมีปัจจัยหลักจากการดำเนินมาตรการภาครัฐ เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจและส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ ควบคู่กับการเพิ่มความถี่เที่ยวบินเพื่อรองรับความต้องการเดินทางที่ปรับตัวสูงขึ้น โดยเฉพาะในเส้นทางภายในประเทศ

2.2 ส่วนแบ่งทางการตลาดของสายการบิน

2.2.1 ส่วนแบ่งทางการตลาดในเส้นทางบินภายในประเทศ

ภาพที่ 31 ส่วนแบ่งทางการตลาดของสายการบินในการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้าทางอากาศในเส้นทางบินภายในประเทศแบบประจำมีกำหนด



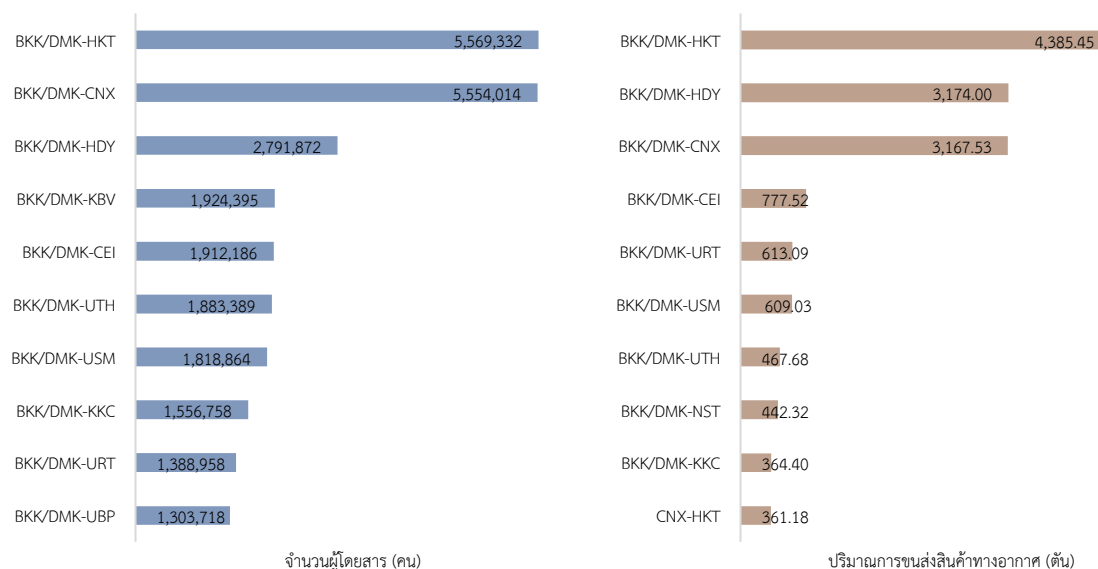
ที่มา: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะนา ระยอง – พัทยา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมโดยศูนย์บริการทางการบิน วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กพท.

ในปี 2568 สายการบินที่ให้บริการการขนส่งผู้โดยสารเส้นทางบินภายในประเทศแบบประจำ มีกำหนดมีจำนวนรวมทั้งสิ้น 8 สายการบิน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าจำนวน 2 สายการบิน ได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ และสายการบินอีซีแอร์ไลน์ โดยสายการบินที่มีส่วนแบ่งทางการตลาดมากที่สุด ได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชีย มีการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศจำนวน 27.04 ล้านคน คิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 40.93 รองลงมา ได้แก่ สายการบินไทยไลออนแอร์ มีการขนส่งผู้โดยสารจำนวน 11.51 ล้านคน คิดเป็นส่วนแบ่งร้อยละ 17.43 ลำดับรองลงมา ได้แก่ สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส สายการบินเวียดนามแอร์ไลน์ สายการบินไทย สายการบินนกแอร์ สายการบินไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ และสายการบินอีซีแอร์ไลน์ ตามลำดับ จากข้อมูลสถิติดังกล่าวเห็นได้ว่า สายการบินที่ให้บริการต้นทุนต่ำยังคงเป็นตัวกลางในการขับเคลื่อนหลักของเส้นทางบินภายในประเทศ โดยมีส่วนแบ่งรวมกันคิดเป็นร้อยละ 78.99

สำหรับส่วนแบ่งทางการตลาดของการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศแบบประจำ มีกำหนด พบว่า สายการบินเวียดนามแอร์ไลน์ยังคงครองส่วนแบ่งการตลาดสูงสุดอย่างต่อเนื่อง เช่นเดียวกับปีที่ผ่านมา โดยมีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศรวมทั้งสิ้น 10,255.27 ตัน คิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 31.54 ของส่วนแบ่งตลาดทั้งหมด สะท้อนถึงศักยภาพในการให้บริการขนส่งสินค้า การครอบคลุมของเครือข่ายเส้นทางบิน ตลอดจนประสิทธิภาพการบริหารจัดการพื้นที่ระวางใต้ท้องเครื่องและการดำเนินงานที่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของตลาดได้อย่างเหมาะสม รองลงมา ได้แก่ สายการบินไทย 9,494.70 ตัน หรือคิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 29.20 และสายการบินไทยไลออนแอร์ 4,318.42 ตัน คิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 13.28 ทั้งนี้ ในปี 2568 สายการบินไทยแอร์เอเชียมีอัตราการเติบโตของปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศเพิ่มขึ้นถึง 2,401.65 ตัน หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 193.03 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า โดยเส้นทางที่มีปริมาณการขนส่งสินค้าเพิ่มมากขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่ กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) –

หาดใหญ่ เส้นทางกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) – ภูเก็ต และเส้นทางกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) – เชียงใหม่ ส่งผลให้ขีดความสามารถในการรับขนสินค้าโดยรวมของสายการบินไทยแอร์เอเชียเพิ่มสูงขึ้น

ภาพที่ 32 ภาพรวมเส้นทางบินภายในประเทศที่มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศสูงสุด 10 อันดับ แบบประจำมีกำหนด



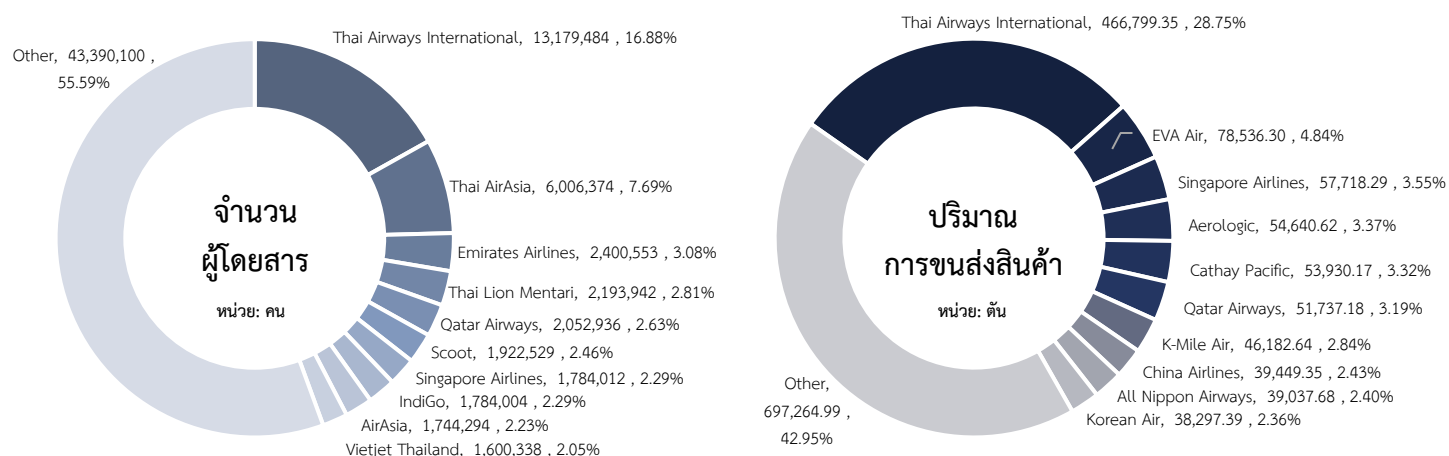
ที่มา: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุบลราชธานี ราชบุรี – พัทยา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมโดยศูนย์บริการทางการบิน วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กพท.

จากภาพรวมจำนวนผู้โดยสารเส้นทางบินภายในประเทศปี 2568 เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.68 จากปีก่อนหน้า เมื่อพิจารณาข้อมูลจำนวนผู้โดยสารตามรายเส้นทางบินภายในประเทศแบบประจำมีกำหนด พบว่า เส้นทางบินที่มีจำนวนผู้โดยสารสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) – ภูเก็ต มีจำนวนผู้โดยสารรวม 5.56 ล้านคน รองลงมา คือ เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) – เชียงใหม่ จำนวน 5.55 ล้านคน และเส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) – หาดใหญ่ มีจำนวน 2.79 ล้านคน โดยทั้ง 3 เส้นทาง ยังคงเป็นเส้นทางบินหลักที่มีจำนวนผู้โดยสารมากที่สุดเช่นเดียวกับปีก่อนหน้า ซึ่งสะท้อนถึงความต้องการในการเดินทางสู่เมืองศูนย์กลางการท่องเที่ยวและเขตเศรษฐกิจสำคัญของประเทศไทย อย่างไรก็ตาม แม้เส้นทางบินส่วนใหญ่ภายในประเทศจะมีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้น แต่ในบางเส้นทาง เช่น เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) – ภูเก็ต เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) – สมุย มีจำนวนผู้โดยสารลดลง ซึ่งอาจเป็นผลจากการชะลอตัวของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ส่งผลให้ความต้องการเดินทางไปยังบางจุดหมายปลายทางปรับตัวลดลง

ในด้านปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของเส้นทางบินภายในประเทศแบบประจำมีกำหนด พบว่า เส้นทางที่มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศสูงสุด คือ เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) – ภูเก็ต มีปริมาณการขนส่งรวมทั้งสิ้น 4,385.45 ตัน ซึ่งสอดคล้องกับสถิติเส้นทางบินภายในประเทศที่มีปริมาณเที่ยวบินมากที่สุด และมีบทบาทในการเป็นจุดเชื่อมต่อสินค้าระหว่างประเทศไปยังจุดหมายปลายทางสำคัญระหว่างภูมิภาค เช่น สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ รัสเซีย และกาตาร์ เป็นต้น ลำดับรองลงมา ได้แก่ เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) – หาดใหญ่ และเส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) – เชียงใหม่ ตามลำดับ

2.2.2 ส่วนแบ่งทางการตลาดในเส้นทางบินระหว่างประเทศ

ภาพที่ 33 ส่วนแบ่งทางการตลาดของสายการบินในการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้าทางอากาศในเส้นทางบินระหว่างประเทศ

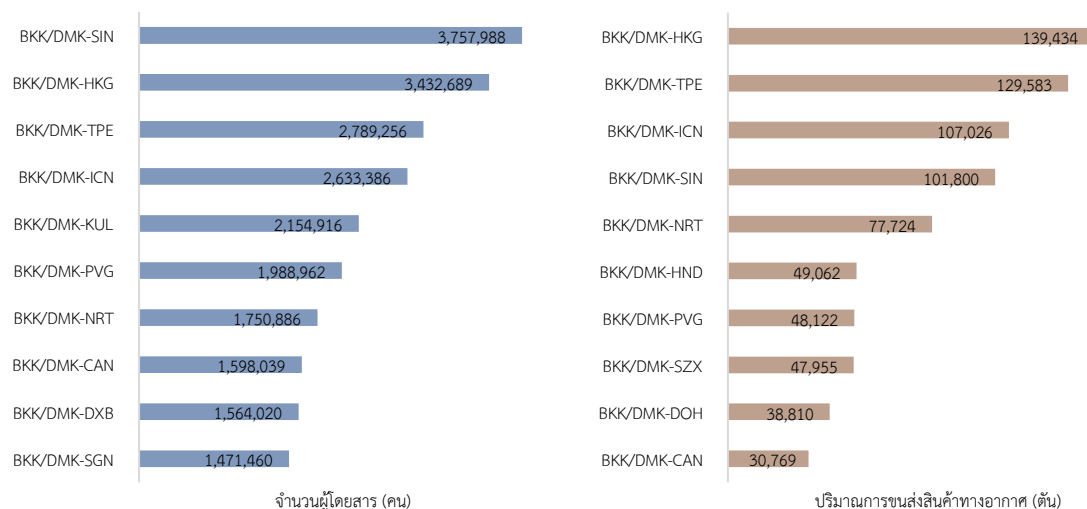


ที่มา: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเภะ ระยอง – พัทยา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวบรวมโดยศูนย์บริการทางการบิน วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กพท.

ภาพรวมจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศปี 2568 จำนวน 78.05 ล้านคน สายการบินที่มีส่วนแบ่งทางการตลาดระหว่างประเทศมากที่สุด คือ สายการบินไทย โดยมีจำนวนผู้โดยสารทั้งสิ้น 13.17 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 0.71 คิดเป็นร้อยละ 16.88 ของตลาดระหว่างประเทศทั้งหมด รองลงมา ได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชีย มีจำนวนผู้โดยสาร 6 ล้านคน ลดลงจากจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 1.56 คิดเป็นร้อยละ 7.69 รองลงมา ประกอบด้วย สายการบินเอมิเรตส์ สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ สายการบินกาตาร์แอร์เวย์ โดยมีส่วนแบ่งทางการตลาด คิดเป็นร้อยละ 3.08 2.81 และ 2.63 ตามลำดับ ทั้งนี้ สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ มีการเติบโตของส่วนแบ่งทางการตลาดเพิ่มขึ้นร้อยละ 22.26 จากปีที่ผ่านมา ส่งผลให้สายการบินสัญชาติไทย มีจำนวนส่วนแบ่งทางการตลาดคิดเป็นร้อยละ 32.21 ของส่วนแบ่งทางการตลาดทั้งหมด

ในส่วนของปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ พบว่า ในปี 2568 การขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศมีปริมาณ 1,623,593.94 ตัน โดยได้รับแรงสนับสนุนจากมาตรการทางการค้าของสหรัฐอเมริกา ซึ่งส่งผลให้ภาคการส่งออกของประเทศมีการเร่งตัวในช่วงเวลาดังกล่าว ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาส่วนแบ่งทางการตลาดของขนส่งสินค้าทางอากาศ พบว่า สายการบินไทย มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศมากที่สุดอยู่ที่ 466,799.35 ตัน หรือคิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 28.75 รองลงมา ได้แก่ สายการบินอีวีเอแอร์ สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ และสายการบินแอโรลจิก โดยมีส่วนแบ่งทางการตลาดอยู่ที่ร้อยละ 4.84 3.55 และ 3.37 ตามลำดับ

ภาพที่ 34 ภาพรวมเส้นทางบินระหว่างประเทศที่มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศสูงสุด 10 อันดับ



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

จากภาพรวมเส้นทางบินระหว่างประเทศที่มีจำนวนผู้โดยสารสูงสุด 10 อันดับในปี 2568 พบว่า เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) – สิงคโปร์ (ชางจี) ยังคงเป็นเส้นทางบินระหว่างประเทศที่มีจำนวนผู้โดยสารเดินทางสูงสุดอยู่ที่ 3.76 ล้านคน สะท้อนถึงความต้องการการเดินทางระหว่างสองประเทศที่มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง รองลงมา คือ เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) – ฮองกง มีจำนวนผู้โดยสาร 3.43 ล้านคน รองลงมา คือ เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) – ไทเป มีจำนวนผู้โดยสาร 2.79 ล้านคน ในทางตรงกันข้าม เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) – อินชอน มีจำนวนผู้โดยสารลดลงร้อยละ 13.75 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา สอดคล้องกับการลดลงของนักท่องเที่ยวชาวเกาหลีใต้ร้อยละ 16.79 เนื่องจากปัจจัยการแข่งขันจากตลาดการท่องเที่ยว ประกอบกับความเชื่อมั่นและความปลอดภัยในการเดินทางมายังประเทศไทย ส่งผลให้เส้นทางดังกล่าวมีจำนวนนักท่องเที่ยวลดลงอย่างมีนัยสำคัญ ประกอบกับมาตรการคัดกรองผู้เข้าเมืองที่มีความเข้มงวดของประเทศไทยได้ ส่งผลต่อความสะดวกในการเดินทางและทำให้ผู้เดินทางชาวไทยปรับเปลี่ยนจุดหมายปลายทางไปยังประเทศอื่นแทน

ในส่วนของปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศสูงสุด 10 อันดับ พบว่า เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) – ฮองกง ยังคงมีปริมาณการขนส่งสินค้าทางสูงสุดอยู่ที่ 139,434 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.43 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า รองลงมาคือ เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) – ไทเป และเส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) – อินชอน มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ 129,583 ตัน และ 107,026 ตันตามลำดับ ทั้งนี้ ปี 2568 เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) – ไทเป มีปริมาณการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญคิดเป็นร้อยละ 30.17 จากปีที่ผ่านมา โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากการเข้ามาของสายการบินขนส่งสินค้ารายใหม่ ได้แก่ สายการบินคาร์โกลักซ์ ซึ่งปัจจุบันเป็นหนึ่งในห้าสายการบินที่มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศสูงสุดในเส้นทางดังกล่าว นอกจากนี้ การปรับเปลี่ยนท่าเรือเข้าของสหรัฐอเมริกาภายใต้มาตรการทางการค้าอาจส่งผลให้เส้นทางดังกล่าวมีบทบาทเพิ่มขึ้นในฐานะทางเลือกสำหรับการถ่ายลำสินค้า (Transshipment) ซึ่งถือเป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่เอื้อต่อการขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศในเส้นทางนี้ในระยะต่อไป

ภาพที่ 35 ส่วนแบ่งทางการตลาดของการให้บริการในเส้นทางบินระหว่างประเทศรายภูมิภาค



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

จากการพิจารณาส่วนแบ่งทางการตลาดของการให้บริการเส้นทางระหว่างประเทศรายภูมิภาค ปี 2568 พบว่า สัดส่วนของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีส่วนแบ่งรายภูมิภาคสูงสุดคิดเป็นร้อยละ 75.44 และมีอัตราการเติบโตลดลงเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมาร้อยละ 3.5 ซึ่งสอดคล้องกับกลุ่มประเทศที่มีประชากรหนาแน่นและเศรษฐกิจเติบโตสูง เช่น จีน อินเดีย ญี่ปุ่น ซึ่งแสดงให้เห็นถึงการชะลอตัวของตลาดการบินในภูมิภาคนี้ ซึ่งหากพิจารณารายภูมิภาคย่อย (Subregion) ของภูมิภาคดังกล่าว พบว่า ภูมิภาคเอเชียตะวันออก มีจำนวนผู้โดยสารลดลงคิดเป็นร้อยละ 9.39 จากปีก่อนหน้า ซึ่งสอดคล้องกับการลดลงอย่างมีนัยสำคัญของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก รองลงมา คือ ภูมิภาคยุโรปมีสัดส่วนผู้โดยสารร้อยละ 11.62 และมีอัตราการเติบโตอยู่ที่ร้อยละ 15.67 ตามด้วยภูมิภาคตะวันออกกลางมีสัดส่วนร้อยละ 10.11 โดยยังคงบทบาทสำคัญในการเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อเส้นทางบินระหว่างภูมิภาคเอเชีย ภูมิภาคยุโรป และภูมิภาคอเมริกา ในขณะที่ภูมิภาคอื่น ๆ มีสัดส่วนรองลงมาตามลำดับ ได้แก่ ภูมิภาคโอเชียเนีย มีสัดส่วนร้อยละ 2.33 โดยมีอัตราการเจริญเติบโตจากปีที่ผ่านมา ร้อยละ 23.63 ภูมิภาคแอฟริกา มีสัดส่วนร้อยละ 0.39 เติบโตจากปีก่อนหน้าร้อยละ 39.86 และภูมิภาคอเมริกา มีส่วนแบ่งทางการตลาดต่ำที่สุดเพียงร้อยละ 0.11 ซึ่งภาพรวมดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่า แม้ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกจะมีการเติบโตที่ชะลอตัว แต่ยังคงครองส่วนแบ่งทางการตลาดสูงสุด ขณะที่เส้นทางบินระยะไกล (Long – haul) ในภูมิภาคยุโรป ภูมิภาคโอเชียเนีย ภูมิภาคแอฟริกา และภูมิภาคอเมริกา มีศักยภาพการเติบโตที่เพิ่มขึ้น สอดคล้องกับการเพิ่มขึ้นของจำนวนนักท่องเที่ยวจากตลาดดังกล่าวอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งเป็นสัญญาณบวกต่อตลาดการบินระหว่างประเทศในอนาคต

2.3 สถานการณ์การแข่งขันราคาค่าโดยสารเส้นทางบินภายในประเทศ

2.3.1 การแข่งขันของเส้นทางบินภายในประเทศ

ตารางที่ 4 ข้อมูลจำนวนเส้นทางภายในประเทศตามลักษณะการแข่งขันของตลาด

ลักษณะการแข่งขัน	HHI	จำนวนเส้นทางบิน
ตลาดการแข่งขันสมบูรณ์	0	0
ตลาดกึ่งแข่งขันกึ่งผูกขาด	0.10 – 0.50	12
ตลาดผู้ขายน้อยราย	0.51 – 0.81	7
ตลาดที่มีการผูกขาด	0.81 – 1.00	29
รวม		48

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

ในปี 2568 ประเทศไทยมีการให้บริการเส้นทางการบินในประเทศแบบประจำมีกำหนดทั้งหมด 48 เส้นทางบิน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา 3 เส้นทางบิน โดยรายละเอียดที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ แสดงดังภาคผนวก 1 ทั้งนี้สามารถจำแนกกลุ่มตามประเภทของตลาดโดยใช้ดัชนี HHI เป็นหลักเกณฑ์ในการพิจารณาสถานะการแข่งขัน ดังต่อไปนี้

ตลาดการแข่งขันสมบูรณ์ ไม่พบเส้นทางบินที่มีการแข่งขันแบบตลาดสมบูรณ์

ตลาดกึ่งแข่งขันกึ่งผูกขาด เส้นทางการบินในตลาดกึ่งแข่งขันกึ่งผูกขาดมีจำนวน 12 เส้นทางบิน โดยส่วนใหญ่เป็นเส้นทางหลักที่มีปริมาณผู้โดยสารมากกว่า 1 ล้านคนต่อปี และมีผู้ให้บริการประมาณ 6 สายการบินต่อเส้นทาง สะท้อนถึงระดับการแข่งขันที่ค่อนข้างสูงควบคู่กับการกระจุกตัวของผู้ประกอบการ บางราย เช่น เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) – เชียงใหม่ เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) – ภูเก็ต และเส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) – อุดรธานี เป็นต้น ขณะเดียวกัน พบว่า มีบางเส้นทางบินที่มีจำนวนผู้โดยสารต่ำกว่า 1 ล้านคนต่อปี เช่น เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) – ตรัง และเส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) – พิษณุโลก ซึ่งมีสายการบินให้บริการเฉลี่ยประมาณ 3 รายต่อเส้นทางบิน ส่งผลให้โครงสร้างตลาดยังคงมีลักษณะกึ่งแข่งขัน แม้ระดับอุปสงค์จะไม่สูงเท่าเส้นทางหลัก ทั้งนี้ ปัจจัยที่ส่งผลต่อการให้บริการในเส้นทางเหล่านี้ ได้แก่ ปริมาณความต้องการเดินทางที่อยู่ในระดับสูง และมีความต่อเนื่อง ศักยภาพด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ตลอดจนความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานของท่าอากาศยานในการรองรับเที่ยวบินและผู้โดยสาร

ตลาดผู้ขายน้อยราย เส้นทางการบินในตลาดผู้ขายน้อยรายมีจำนวน 7 เส้นทางบิน โดยในแต่ละเส้นทางบินมีผู้ให้บริการประมาณ 2 – 3 สายการบิน สะท้อนถึงระดับการแข่งขันที่อยู่ในระดับปานกลาง เส้นทางส่วนใหญ่เป็นการให้บริการระหว่างท่าอากาศยานขนาดใหญ่กับท่าอากาศยานระดับเมืองรอง ซึ่งรองรับผู้โดยสารมากกว่า 100,000 คน แต่ไม่เกิน 1 ล้านคนต่อปี เช่น เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) – ชุมพร เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) – น่าน รวมถึงเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคบางเส้นทาง เช่น เส้นทางบินเชียงใหม่ – ภูเก็ต และเส้นทางบินเชียงใหม่ – อุดรธานี อย่างไรก็ตาม เนื่องจากปริมาณความต้องการเดินทางในเส้นทางกลุ่มนี้ยังไม่สูงเพียงพอที่จะก่อให้เกิดการแข่งขันในวงกว้าง ประกอบกับข้อจำกัดด้านต้นทุนการดำเนินงาน ความถี่เที่ยวบิน และการจัดสรรอากาศยาน ส่งผลให้สายการบินมีแนวโน้มเลือกทำการบินในเส้นทางที่มีความต้องการเดินทางสูงหรือมีศักยภาพในการทำการบินมากกว่า

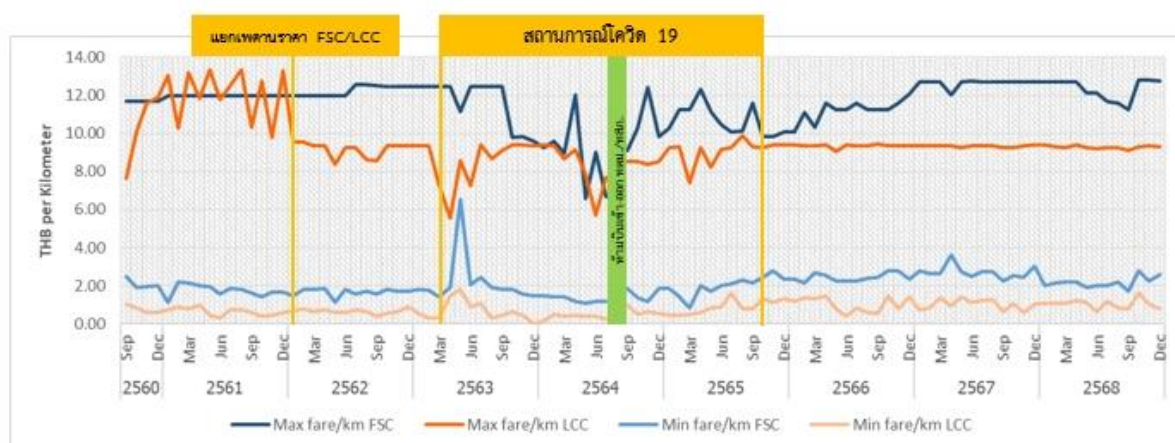
นอกจากนี้ปัจจัยด้านฤดูกาลท่องเที่ยว โครงสร้างเศรษฐกิจของพื้นที่ และทางเลือกในการเดินทางรูปแบบอื่น ยังเป็นองค์ประกอบสำคัญที่มีผลต่อการตัดสินใจเปิดให้บริการ และระดับการแข่งขันในตลาดดังกล่าวอีกด้วย

ตลาดที่มีการผูกขาด เส้นทางการบินในตลาดที่มีการผูกขาดมีจำนวน 29 เส้นทางบิน นับเป็นกลุ่มตลาดที่มีจำนวนเส้นทางมากที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับตลาดรูปแบบอื่น โดยเส้นทางส่วนใหญ่เป็นการเชื่อมโยงระหว่างท่าอากาศยานหลักกับเมืองรอง การเดินทางข้ามภูมิภาค ตลอดจนเส้นทางเฉพาะที่มีความต้องการเดินทางเฉพาะ เช่น เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) – เลย์ เส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ/ดอนเมือง) – แม่สอด เส้นทางบินภูเก็ต – ขอนแก่น เส้นทางบินเชียงใหม่ – หาดใหญ่ เส้นทางบินภูเก็ต – อุดรธานี เป็นต้น ซึ่งในแต่ละเส้นทางมีผู้ให้บริการเพียง 1 สายการบินต่อเส้นทางเท่านั้น นอกจากนี้ในปี 2569 มีเส้นทางการบินระยะสั้นได้เปิดให้บริการเส้นทางการบินระยะสั้นเพิ่มเติม เพื่อยกระดับการเชื่อมต่อเส้นทางบินระหว่างเมืองในภาคใต้ โดยมีผู้ให้บริการจำนวน 1 ราย รวม 2 เส้นทาง ให้บริการในเส้นทางบินหาดใหญ่ – สุราษฎร์ธานี และเส้นทางบินหาดใหญ่ – เบตง ซึ่งคาดว่าจะช่วยส่งเสริมกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของพื้นที่ รวมทั้งเพิ่มทางเลือกในการเดินทางให้แก่ประชาชน

2.3.2 สถานการณ์ค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศปี 2568

ภาพรวมในปี 2568 ธุรกิจสายการบินที่ให้บริการเส้นทางภายในประเทศมีแนวโน้มฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง โดยระดับการเติบโตเข้าใกล้ช่วงก่อนสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 ทั้งนี้ เป็นผลมาจากความต้องการเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศของประชาชนที่เพิ่มขึ้น รวมถึงการส่งเสริมการท่องเที่ยวผ่านกิจกรรมและเทศกาลต่าง ๆ เพื่อกระตุ้นการท่องเที่ยวภายในประเทศ ซึ่งปัจจัยดังกล่าวส่งผลให้เกิดการแข่งขันด้านราคาค่าโดยสารระหว่างสายการบินมากขึ้น ประกอบกับการเพิ่มขึ้นของจำนวนท่าอากาศยานที่ให้บริการ ส่งผลให้แนวโน้มค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศในปี 2568 มีทิศทางลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2567 ทั้งนี้ ข้อมูลสถิติราคาค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศระหว่างปี 2560 – 2568 แสดงตามภาพที่ 36 และ 37

ภาพที่ 36 เปรียบเทียบค่าโดยสารสูงสุดและค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรต่อที่นั่งของสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินที่ให้บริการต้นทุนต่ำซึ่งควบคุมค่าเพดานค่าโดยสารไว้ที่ 13 บาท และ 9.40 บาท ตามลำดับ

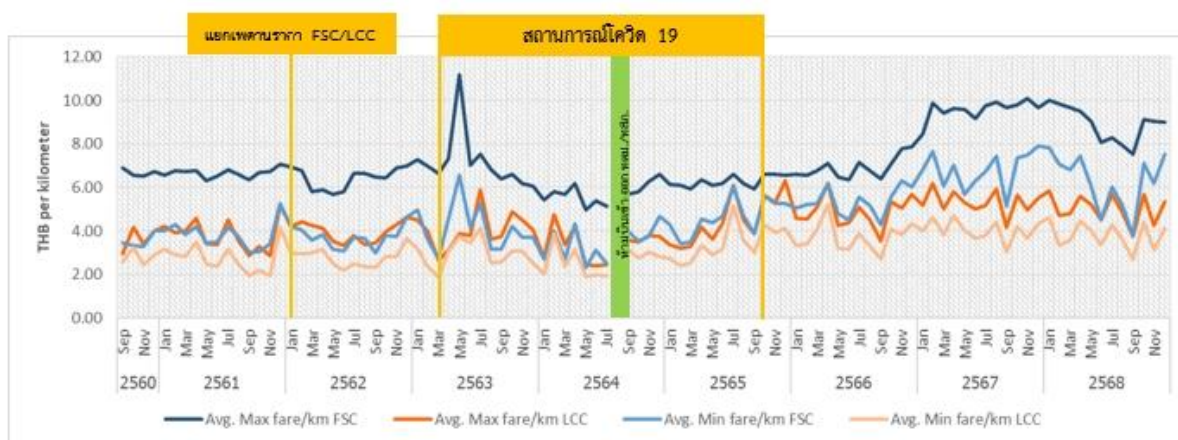


ที่มา : กองกำกับนโยบายและมาตรฐานทางเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ กพท.

หมายเหตุ: 1. FSC = สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ, LCC = สายการบินที่ให้บริการต้นทุนต่ำ

2. ราคาค่าโดยสารข้างต้นเป็นราคาค่าโดยสารจากการสุ่มตรวจราคาค่าโดยสารสูงสุดและต่ำสุดของทุกสายการบินที่ให้บริการเส้นทางภายในประเทศ ซึ่งดำเนินการโดย กพท. โดยมีการตรวจสอบจำนวน 2 ครั้ง/เดือน

ภาพที่ 37 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยค่าโดยสารสูงสุดและค่าเฉลี่ยค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรต่อที่นั่งของสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินที่ให้บริการต้นทุนต่ำซึ่งควบคุมค่าเพดานค่าโดยสารไว้ที่ 13 บาท และ 9.40 บาท ตามลำดับ



ที่มา : กองกำกับนโยบายและมาตรฐานทางเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ กพท.

หมายเหตุ: 1. FSC = สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ, LCC = สายการบินที่ให้บริการต้นทุนต่ำ

2. ราคาค่าโดยสารข้างต้นเป็นราคาค่าโดยสารจากการสำรวจราคาค่าโดยสารสูงสุดและต่ำสุดของทุกสายการบินที่ให้บริการเส้นทางภายในประเทศ ซึ่งดำเนินการโดย กพท. โดยมีการตรวจสอบจำนวน 2 ครั้ง/เดือน

จากการติดตามตรวจสอบข้อมูลค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศในปี 2568 สำหรับเส้นทางที่มีระยะทางบินเกินกว่า 300 กิโลเมตร ซึ่งส่วนใหญ่มีการแข่งขันระหว่างสายการบิน โดยแบ่งเป็นค่าโดยสารสำหรับเส้นทางที่ให้บริการเต็มรูปแบบ (Full Service) ซึ่งสายการบินสามารถกำหนดค่าโดยสารขึ้นประหยัดได้ไม่เกิน 13 บาทต่อกิโลเมตร และเส้นทางที่ให้บริการแบบต้นทุนต่ำ (Low Cost) ซึ่งสายการบินสามารถกำหนดค่าโดยสารขึ้นประหยัดได้ไม่เกิน 9.40 บาทต่อกิโลเมตร สรุปได้ดังนี้

เมื่อพิจารณาค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรสำหรับเส้นทางที่ให้บริการเต็มรูปแบบและบริการแบบต้นทุนต่ำ ตามภาพที่ 36 จะเห็นได้ว่า ค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรของบริการเต็มรูปแบบและบริการต้นทุนต่ำในปี 2568 ปรับลดลงเมื่อเทียบกับปี 2567 และมีลักษณะคงที่ตลอดทั้งปี แตกต่างจากช่วงก่อนสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 ซึ่งจะมีการปรับตัวขึ้นลงของราคาค่าโดยสารสูงสุดในแต่ละเดือน และเมื่อพิจารณาค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตร พบว่า มีแนวโน้มปรับลดลงจากปี 2567 เช่นเดียวกัน

เมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยของค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรและค่าเฉลี่ยของค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรสำหรับเส้นทางที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบและบริการแบบต้นทุนต่ำ ตามภาพที่ 37 จะพบว่า ทั้งค่าเฉลี่ยค่าโดยสารสูงสุดต่อกิโลเมตรและค่าเฉลี่ยของค่าโดยสารต่ำสุดต่อกิโลเมตรสำหรับบริการทุกรูปแบบมีแนวโน้มลดลงจากปี 2567

ดังนั้น โดยภาพรวมอัตราค่าโดยสารในปี 2568 มีแนวโน้มปรับตัวลดลงจากปีที่ผ่านมา โดยมีปัจจัยสำคัญจากการดำเนินมาตรการส่งเสริมและกระตุ้นการท่องเที่ยวภายในประเทศ ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางภายในประเทศเพิ่มขึ้น และก่อให้เกิดการแข่งขันด้านอัตราค่าโดยสารระหว่างสายการบินมากขึ้น ทั้งนี้ กพท. ยังคงดำเนินการติดตามและตรวจสอบการจำหน่ายบัตรโดยสารอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้การกำหนดอัตราค่าโดยสารเป็นไปตามเพดานที่กำหนดไว้ พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์ข้อมูลความรู้ให้กับผู้โดยสารทราบอย่างต่อเนื่องต่อไป

2.3.3 ค่าบริการสนามบินของไทย

ในปี 2568 ค่าบริการสนามบินของไทยที่มีการเปลี่ยนแปลงอัตรามีจำนวน 2 รายการ ดังนี้

1. ค่าบริการผู้โดยสารขาออก (Passenger Service Charges: PSC) ของ ทย. มีได้รับอนุมัติให้ปรับขึ้น PSC สำหรับผู้โดยสารขาออกของสนามบินจำนวน 7 แห่ง ได้แก่ สนามบินกระบี่ สนามบินสุราษฎร์ธานี สนามบินอุบลราชธานี สนามบินอุดรธานี สนามบินขอนแก่น สนามบินนครศรีธรรมราช และสนามบินพิษณุโลก โดยค่า PSC สำหรับผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศปรับขึ้นจาก 400 บาทต่อคน เป็น 425 บาทต่อคน และค่า PSC สำหรับผู้โดยสารขาออกภายในประเทศปรับขึ้นจาก 50 บาทต่อคน เป็น 75 บาทต่อคน ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2568 เป็นต้นไป โดยเป็นการปรับขึ้นเนื่องจากการนำระบบบริการผู้โดยสารขึ้นเครื่อง (Common Use Passenger Processing Systems: CUPPS) มาใช้งานจำนวน 3 ระบบ คือ บริการตรวจบัตรโดยสารขึ้นเครื่อง (Common Use Terminal Equipment: CUTE) บริการเช็คอินด้วยตนเองอัตโนมัติ (Common Use Self Service: CUSS) และบริการโหลดกระเป๋าสัมภาระอัตโนมัติ (Common Use Bag Drop: CUBD) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ และอำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสาร รวมทั้งพัฒนาท่าอากาศยานให้มีความทันสมัย มีศักยภาพเท่าระดับสากล มีระบบฐานข้อมูลที่มีความแม่นยำ เพิ่มขีดความสามารถในด้านการรักษาความปลอดภัย ลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน และรองรับการเติบโตในอนาคต ซึ่งสอดคล้องกับมติที่ประชุมคณะกรรมการการบินพลเรือน ครั้งที่ 6/2564 เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2564 ที่ได้กำหนดนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศในการนำเทคโนโลยีระบบบริการผู้โดยสารขึ้นเครื่อง (CUPPS) มาใช้ในสนามบินที่ให้บริการแก่สาธารณะ

ทั้งนี้ อัตราค่า PSC ที่ปรับเพิ่มดังกล่าวได้รับการอนุมัติจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเรียบร้อยแล้วตามมาตรา 60/37 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

2. ค่าบริการการเดินอากาศ (Air Navigation Service charges) ของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด โดยมีการปรับขึ้นอัตราค่าบริการ (Unit Rate) ดังนี้

ตารางที่ 5 ค่าบริการการเดินอากาศ (Air Navigation Service charges) (หน่วย: บาท/หน่วย)

ประเภทค่าบริการ	อัตราค่าบริการฯ สำหรับสายการบินสมาชิก		อัตราค่าบริการฯ สำหรับสายการบินที่ไม่ใช่สมาชิก	
	อัตราเดิม (บาท/หน่วย)	อัตราใหม่ (บาท/หน่วย)	อัตราเดิม (บาท/หน่วย)	อัตราใหม่ (บาท/หน่วย)
En Route Charge	3,500	3,800	10,500	11,500
Terminal Charge	500	580	1,500	1,750

ทั้งนี้ เงื่อนไขในการเรียกเก็บค่าบริการและการให้ส่วนลดค่าบริการเป็นไปตามข้อมูลเดิมที่เคยกำหนดไว้

บทที่ 3

ปัจจัยและสถานการณ์ ที่ส่งผลกระทบต่อการบินของอุตสาหกรรมการบิน

- บริบทเศรษฐกิจและสถานการณ์ที่กระทบต่อภาคอุตสาหกรรมการบิน ปี 2568
- ปัจจัยสนับสนุนและปัจจัยเสี่ยงต่ออุตสาหกรรมการบินปี 2569
- กิจทางอุตสาหกรรมการบินภายใต้บริบทใหม่



บทที่ 3

ปัจจัยและสถานการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อการบินของอุตสาหกรรมการบิน

3.1 บริบททางเศรษฐกิจและสถานการณ์ที่กระทบต่อภาคอุตสาหกรรมการบินปี 2568

ภาพรวมสถานการณ์ของอุตสาหกรรมการบินโลกในปี 2568 อยู่ในระยะฟื้นตัวที่มีความต่อเนื่อง และเริ่มเข้าสู่ภาวะฟื้นตัวอย่างเต็มรูปแบบ (Maturing Recovery) สะท้อนจากการเพิ่มขึ้นของอุปสงค์ด้านการเดินทางและการขนส่งทางอากาศ รวมถึงผลประกอบการของสายการบินที่ปรับตัวดีขึ้น โดยคาดว่าจะรายได้รวมของอุตสาหกรรมจะสูงเกิน 1 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ และมีกำไรสุทธิทำสถิติสูงสุดที่ประมาณ 4.1 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐ ขณะที่ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีแนวโน้มเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญของการเติบโตด้านผู้โดยสาร อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมยังเผชิญข้อจำกัดด้านอุปทาน โดยเฉพาะภาวะขาดแคลนอากาศยานจากความล่าช้าในการส่งมอบและปัญหาด้านเครื่องยนต์ ส่งผลให้อายุเฉลี่ยของฝูงบินทั่วโลกเพิ่มสูงขึ้น ทั้งนี้ แม้การขนส่งสินค้าทางอากาศยังมีบทบาทสนับสนุนเศรษฐกิจโลก แต่ความไม่แน่นอนของนโยบายการค้าและความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ยังคงเป็นปัจจัยเสี่ยงที่ต้องติดตามต่อไป

สำหรับประเทศไทยในปี 2568 ภาคอุตสาหกรรมการบินมีแนวโน้มเติบโตในทิศทางเดียวกับตลาดโลก โดยแม้ในช่วงต้นปีจะได้รับแรงกดดันจากปัจจัยด้านภาพลักษณ์ความปลอดภัยในการท่องเที่ยวและสถานการณ์ความไม่สงบบริเวณชายแดน ซึ่งส่งผลกระทบต่อเดินทางของนักท่องเที่ยวบางส่วน แต่อย่างไรก็ตาม ในช่วงปลายปี 2568 สถานการณ์การขนส่งทางอากาศเริ่มปรากฏสัญญาณบวกอย่างชัดเจนจากแรงสนับสนุนของภาคการท่องเที่ยวที่ฟื้นตัว การขยายตัวทางเศรษฐกิจ ตลอดจนนโยบายกระตุ้นการท่องเที่ยวของภาครัฐ ปัจจัยดังกล่าวส่งผลให้ภาพรวมการขนส่งทางอากาศของไทยกลับมาอยู่ในทิศทางฟื้นตัว และมีแนวโน้มขยายตัวต่อเนื่อง โดยในปี 2568 มีปัจจัยและสถานการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการเติบโตของภาคอุตสาหกรรมการบิน ดังนี้

3.1.1 สถานการณ์เศรษฐกิจโลก (World Economic Outlook)

ตารางที่ 6 ภาพรวมการคาดการณ์แนวโน้มทางเศรษฐกิจโลก

	2567	2568	2569F	2570F
World Output	3.3	3.3	3.3	3.2
Advance Economies	1.8	1.7	1.8	1.7
United State	2.8	2.1	2.4	2.0
Euro Area 3 ⁹	0.9	1.4	1.3	1.4
Japan	-0.2	1.1	0.7	0.6
Emerging Marketing and Developing Economies	4.3	4.4	4.2	4.1
China	5	5	4.5	4.0
Asean-5 ¹⁰	4.6	4.2	4.2	4.4
Thailand	2.5	2.1	1.6	2.2

* หมายเหตุ: ตารางการคาดการณ์ดังกล่าวเป็นการคาดการณ์ก่อนสถานการณ์ภูมิรัฐศาสตร์ตะวันออกกลาง (World Economic Outlook Update, January 2026)

⁹ Euro Area 3 หมายถึง กลุ่มประเทศพัฒนาแล้วในภูมิภาคยุโรปซึ่งมีสัดส่วนรวมกันประมาณร้อยละ 85 ของ GDP ได้แก่ ฝรั่งเศส เยอรมนี ไอร์แลนด์ อิตาลี เนเธอร์แลนด์ และสเปน

¹⁰ Asean-5 หมายถึง กลุ่มประเทศกำลังพัฒนาในภูมิภาคอาเซียน ได้แก่ อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ และไทย

จากข้อมูลรายงานเศรษฐกิจโลก (World Economic Outlook)¹¹ โดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund: IMF) ระบุว่า ภาพรวมการเติบโตของเศรษฐกิจโลก (Global Growth) เศรษฐกิจโลกยังคงแสดงให้เห็นถึงการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยจะขยายตัวที่ร้อยละ 3.3 ในปี 2568 การเติบโตในระดับดังกล่าวได้รับแรงสนับสนุนจากทิศทางการค้าโลก นโยบายการคลังและการเงิน สภาวะทางการเงินที่ยังคงผ่อนคลายโดยรวม และความสามารถในการปรับตัวของภาคเอกชน แต่อย่างไรก็ตาม แนวโน้มเศรษฐกิจโลกยังคงเผชิญความเสี่ยงจากความไม่แน่นอนของสถานการณ์ทางการค้า ความตึงเครียดทางการเมืองภายในประเทศ และความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ ซึ่งส่งผลกระทบต่อตลาดการเงินและความต่อเนื่องของห่วงโซ่อุปทานโลก

เมื่อพิจารณาจำแนกตามกลุ่มประเทศ มีรายละเอียดดังนี้

1. กลุ่มประเทศเศรษฐกิจพัฒนาแล้ว (Advanced Economies) ในปี 2568 มีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอยู่ที่ร้อยละ 1.7 ใกล้เคียงกับปีก่อนหน้า ซึ่งเป็นผลจากมาตรการกีดกันทางการค้าที่ลดลงและการฟื้นตัวของเศรษฐกิจในช่วงที่มีแนวโน้มดีขึ้น ทั้งนี้เมื่อพิจารณาประเทศเศรษฐกิจขนาดใหญ่อย่างสหรัฐอเมริกา พบว่า เศรษฐกิจยังคงได้รับแรงหนุนจากนโยบายการคลังและมาตรการจูงใจทางภาษีที่ส่งเสริมการลงทุนของภาคเอกชน ส่งผลให้ในปี 2568 เศรษฐกิจของสหรัฐฯ จึงเติบโตได้ถึงร้อยละ 2.1 ในขณะที่ในเศรษฐกิจกลุ่มประเทศยุโรปมีแนวโน้มขยายตัวอยู่ที่ประมาณร้อยละ 1.4

2. กลุ่มประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่และกำลังพัฒนา (Emerging Market and Developing Economies) มีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจร้อยละ 4.4 ในปี 2568 ซึ่งอยู่ในระดับใกล้เคียงกับปีก่อนหน้า สะท้อนเสถียรภาพของแนวโน้มการฟื้นตัวโดยรวม แสดงถึงการเติบโตที่ค่อนข้างต่อเนื่องแม้อยู่ภายใต้บริบทความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจโลก โดยกลุ่มประเทศเอเชียกำลังพัฒนายังคงเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญของการเติบโต โดยเฉพาะประเทศอินเดียคาดว่าจะขยายตัวที่ร้อยละ 7.3 ในปี 2568 ขณะที่เศรษฐกิจจีนได้รับการปรับเพิ่มประมาณการเติบโตเป็นร้อยละ 5.0 ในปี 2568 สะท้อนผลของมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจภายในของจีน

ทั้งนี้ ความเสี่ยงต่อแนวโน้มการเติบโตทางเศรษฐกิจโลกยังคงโน้มเอียงไปในด้านลบ (Downside Risks) โดยมีปัจจัยกดดันสำคัญจากความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ โดยเฉพาะในภูมิภาคตะวันออกกลางและยูเครน ตลอดจนระดับหนี้สาธารณะที่อยู่ในระดับสูงในหลายประเทศ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่ออัตราดอกเบี้ยระยะยาวและเสถียรภาพทางการเงินในระดับโลกในระยะต่อไป

3.1.2 สถานการณ์เศรษฐกิจประเทศไทย

ตารางที่ 7 ภาพรวมการคาดการณ์เศรษฐกิจประเทศไทย

(%YoY)	2567	2568	2569F
GDP	2.9	2.4	1.5 – 2.5
การลงทุนรวม	-0.3	4.9	1.8
การบริโภคภาคเอกชน	4.4	2.7	2.1
มูลค่าการส่งออกสินค้า	5.9	12.7	2.0
มูลค่าการนำเข้าสินค้า	5.6	13.0	3.2

¹¹ World Economic Outlook Update, January 2026

(%YoY)	2567	2568	2569F
อัตราเงินเฟ้อ	0.4	-0.1	(-0.3) – 0.7

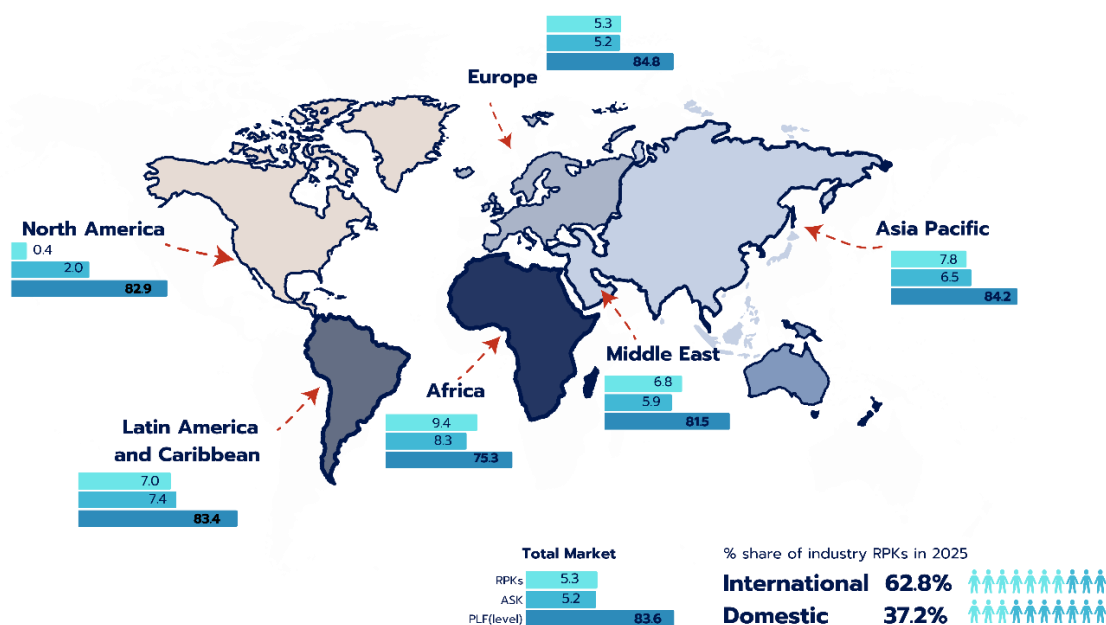
ที่มา: สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) รายงานสถานการณ์ภาพรวมเศรษฐกิจไทยปี 2568 ขยายตัวร้อยละ 2.4 ขยายตัวลดลงจากปี 2567 แม้บางองค์ประกอบสำคัญของอุปสงค์ภายในประเทศและภาคต่างประเทศยังขยายตัวในเกณฑ์ดี โดยการลงทุนรวมเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.9 ขณะที่มูลค่าการส่งออกสินค้าขยายตัวในอัตราสูงร้อยละ 12.7 คิดเป็นมูลค่า 335,061 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับภาคการท่องเที่ยวและบริการ ขยายตัวร้อยละ 2.5 โดยมีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างประเทศ 32.97 ล้านคน ลดลงร้อยละ 7.23 จากปีก่อนหน้า ขณะที่มียกนักท่องเที่ยวชาวไทยเพิ่มขึ้น เนื่องจากมาตรการไทยเที่ยวไทย ส่งผลให้รายรับรวมจากการท่องเที่ยวยังคงมีมูลค่าเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.2 คิดเป็นมูลค่า 2,647 ล้านบาท โดยอัตราเงินเฟ้อทั่วไปเฉลี่ยทั้งปีอยู่ที่ร้อยละ -0.1 ดุลบัญชีเดินสะพัดเกินดุลร้อยละ 3.1 ของ GDP และอัตราการว่างงานอยู่ในระดับต่ำที่ร้อยละ 0.81 แสดงถึงเสถียรภาพด้านต่างประเทศและตลาดแรงงาน อย่างไรก็ตาม เศรษฐกิจไทยยังเผชิญข้อจำกัดเชิงโครงสร้าง โดยเฉพาะระดับหนี้สินภาคครัวเรือนและภาคธุรกิจที่ยังอยู่ในระดับสูง ซึ่งอาจเป็นปัจจัยกดดันต่อความสามารถในการเข้าถึงสินเชื่อ การขยายตัวของการบริโภคภาคเอกชนในระยะยาว ตลอดจนเพิ่มความเปราะบางต่อความผันผวนของเศรษฐกิจโลกในระยะต่อไป

นอกจากนี้ การทะลักเข้ามาของสินค้าจากจีนอันเป็นผลจากภาวะอุปทานส่วนเกินในตลาดโลก ได้สร้างแรงกดดันต่อผู้ประกอบการภายในประเทศ และส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของไทย ซึ่งอันดับความสามารถในการแข่งขันในเวทีโลกปรับลดลงมาอยู่ที่อันดับ 30 ในปี 2568 ขณะเดียวกัน ปัจจัยภายในประเทศ ได้แก่ ข้อจำกัดด้านโครงสร้างเศรษฐกิจ ความเปราะบางของภาคการผลิต และความไม่แน่นอนของสถานการณ์ทางการเมือง ล้วนเป็นปัจจัยที่จำกัดศักยภาพการเติบโตในระยะสั้นและระยะกลาง ส่งผลให้ภาพรวมการขยายตัวทางเศรษฐกิจยังอยู่ในระดับต่ำเมื่อเทียบกับประเทศในภูมิภาค อย่างไรก็ตาม ภาคการท่องเที่ยวยังคงเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทย โดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) ได้ดำเนินนโยบายและโครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวทั้งเชิงรุกและเชิงรับอย่างต่อเนื่อง เพื่อกระตุ้นรายได้และการใช้จ่ายภายในประเทศ ทั้งนี้ แม้ภาคการท่องเที่ยวจะมีบทบาทสำคัญ แต่ยังคงเผชิญความท้าทายจากหลายปัจจัย อาทิ ความตึงเครียดบริเวณชายแดนไทย – กัมพูชา ประเด็นด้านความปลอดภัย และแนวโน้มการแข็งค่าของเงินบาท ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันด้านราคา และการตัดสินใจเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติในระยะต่อไป

3.1.3 ภาพรวมอุตสาหกรรมการบินโลก

ภาพที่ 38 ภาพรวมปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสารจำแนกรายภูมิภาคปี 2568 เทียบกับปี 2567



ที่มา: สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA)

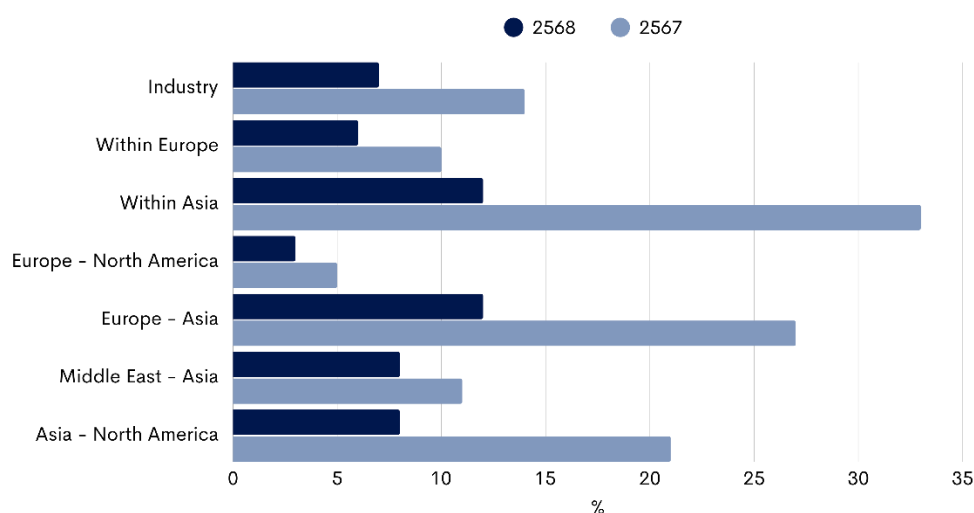
ในปี 2568 อุตสาหกรรมการบินทั่วโลกมีปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometer: RPK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.3 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า สะท้อนให้เห็นถึงความต้องการเดินทางทางอากาศที่ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง เมื่อพิจารณาเป็นรายภูมิภาค สายการบินในทวีปแอฟริกา มี RPK เติบโตสูงสุดที่ร้อยละ 9.4 รองลงมาคือภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกซึ่งขยายตัวร้อยละ 7.8 ส่วนภูมิภาคละตินอเมริกา และแคริบเบียน รวมถึงตะวันออกกลาง มีอัตราการเติบโตสูงกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมเช่นกันที่ร้อยละ 7 และ 6.8 ตามลำดับ ขณะที่ภูมิภาคยุโรปเติบโตเทียบเท่ากับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรมที่ร้อยละ 5.3 และภูมิภาคอเมริกาเหนือมีอัตราการเติบโตต่ำสุดที่เพียงร้อยละ 0.4

ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK) ทั่วโลกเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.2 ซึ่งต่ำกว่าอัตราการเติบโตของปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสารเล็กน้อย ส่งผลให้ภาพรวมอัตราการบรรทุกผู้โดยสาร (Passenger Load Factor: PLF) ปรับตัวสูงที่สุดมาอยู่ที่ร้อยละ 83.5 ทั้งนี้ ปัญหาความล่าช้าในการส่งมอบอากาศยานจากบริษัทผู้ผลิตเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลเกิดการจำกัดกำลังการผลิต โดยสายการบินในภูมิภาคแอฟริกามีการเจริญเติบโตของปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) สูงสุดที่ร้อยละ 8.3 ในขณะที่ภูมิภาคอเมริกาเหนือมีการเจริญเติบโตของปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารน้อยที่สุดเพียงร้อยละ 2.0

ทั้งนี้ สภาท่าอากาศยานนานาชาติ (ACI) คาดการณ์ว่าแนวโน้มระยะยาวจนถึงปี 2597 ปริมาณผู้โดยสารทั่วโลกจะเพิ่มขึ้นเป็น 2.5 เท่าของระดับปี 2567 หรือแต่ละระดับ 23.2 พันล้านคน โดยภูมิภาคเอเชีย – แปซิฟิกจะเป็นภูมิภาคสำคัญของการเติบโตนี้ด้วยจำนวนผู้โดยสารสูงถึง 1 หมื่นล้านคน¹²

¹² World Airport Traffic Forecasts 2568 – 2597, ACI

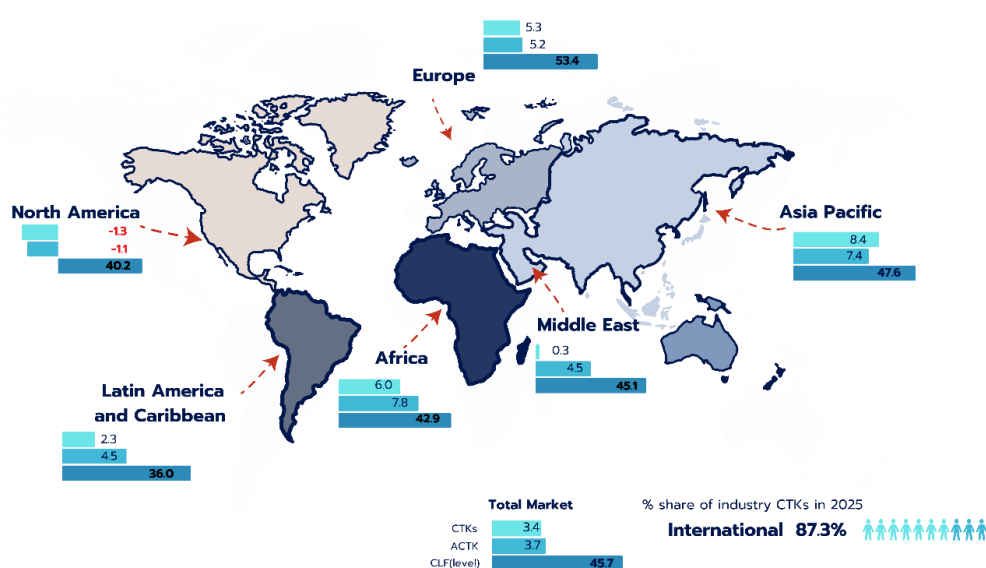
ภาพที่ 39 การเปรียบเทียบ 6 เส้นทางการบินระหว่างภูมิภาคที่มีการเดินทางที่สูงที่สุดระหว่างปี 2567 และปี 2568



ที่มา: สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA)

สำหรับเส้นทางบินในกลุ่ม "Top Six" หรือ 6 เส้นทางบินระหว่างภูมิภาคที่มีการเดินทางสูงที่สุด¹³ พบว่าเส้นทางภายในยุโรป (Within Europe) ยังคงเป็นตลาดที่ใหญ่ที่สุด โดยมีการเติบโตร้อยละ 6.1 อย่างไรก็ตาม กลุ่มเส้นทางที่เชื่อมโยงกับเอเชียกลับมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะเส้นทางภายในเอเชีย (Within Asia) และเส้นทางยุโรป – เอเชีย (Europe – Asia) ที่มีอัตราการเติบโตสูงถึงร้อยละ 11.9 และ 11.8 ตามลำดับ ขณะที่เส้นทางเอเชีย – อเมริกาเหนือ (Asia – North America) ขยายตัวร้อยละ 8.1 และเส้นทางตะวันออกกลาง – เอเชีย (Middle East – Asia) เติบโตร้อยละ 7.7 ในทางตรงกันข้าม เส้นทางยุโรป – อเมริกาเหนือ (Europe – North America) ซึ่งเป็นเส้นทางสำคัญกลับมีอัตราการเติบโตต่ำสุดในกลุ่มนี้หรืออยู่ที่ร้อยละ 2.8 เท่านั้น การขยายตัวที่แข็งแกร่งในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกสะท้อนถึงการฟื้นตัวต่อเนื่องตลอดปี 2568

ภาพที่ 40 ภาพรวมปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศจำแนกภูมิภาคปี 2568 เทียบกับปี 2567



ที่มา: สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA)

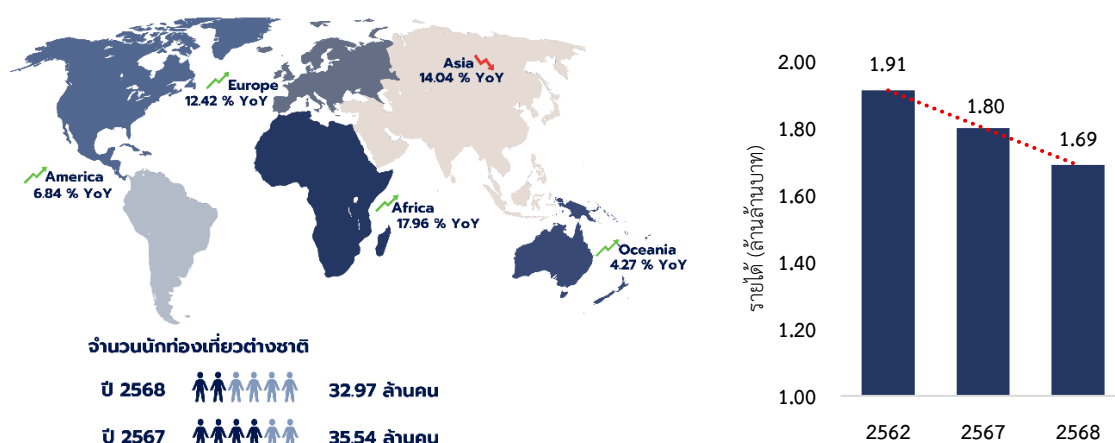
¹³ Air Passenger Market Analysis, December 2025, IATA

ในปี 2568 ปริมาณการผลิตด้านการขนส่งสินค้า (Cargo Tonne – Kilometers: CTK) ขยายตัวร้อยละ 3.4 จากปีก่อนหน้า และเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.3 เมื่อเทียบกับระดับก่อนหน้า การเติบโตดังกล่าวมีลักษณะกระจุกตัวในบางภูมิภาคและเส้นทางการค้าหลัก สะท้อนถึงการปรับตัวของห่วงโซ่อุปทาน และรูปแบบโลจิสติกส์ที่มีความยืดหยุ่นและมุ่งเน้นเฉพาะจุด มากกว่าการฟื้นตัวอย่างทั่วถึงของการค้าโลก โดยรวม เมื่อพิจารณาในเชิงภูมิภาค พบว่า เอเชียแปซิฟิกมีอัตราการเติบโตสูงสุดที่ร้อยละ 8.4 รองลงมา คือ ภูมิภาคแอฟริกาที่ขยายตัวร้อยละ 6 ขณะที่ภูมิภาคอเมริกามีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศหดตัว ร้อยละ 1.3 สะท้อนความแตกต่างของทิศทางการฟื้นตัวในแต่ละภูมิภาค ทั้งนี้เมื่อพิจารณาเฉพาะปริมาณ การผลิตด้านการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ พบว่า มีการขยายตัวร้อยละ 4.2 โดยภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกยังคง เป็นภูมิภาคที่มีการเจริญเติบโตสูงสุดที่ร้อยละ 8.6 รองลงมา คือ ภูมิภาคแอฟริการ้อยละ 6 ซึ่งสอดคล้องกับ แนวโน้มการเติบโตของ CTK ในภาพรวมรายภูมิภาค

ในด้านอุปทานปริมาณความสามารถในการรองรับการขนส่งสินค้า (Available Cargo Tonne – Kilometers: ACTK) ทั่วโลก เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.7 ขณะที่อัตราการบรรทุกสินค้า (Cargo Load Factor: CLF) อยู่ที่ร้อยละ 45.7 สะท้อนภาวะสมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทานที่ยังอยู่ในระดับใกล้เคียงกับปีก่อนหน้า แม้ความต้องการขนส่งสินค้าในบางเส้นทางจะขยายตัวเป็นอย่างมาก

3.1.4 สถานการณ์การท่องเที่ยว

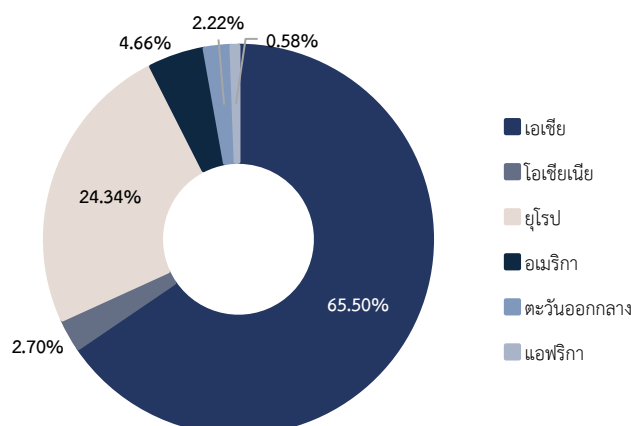
ภาพที่ 41 รายได้และจำนวนผู้ถือหนังสือต่างชาทรายทวีปที่เดินทางเข้าประเทศไทยประจำปี 2568



ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

จากข้อมูลสถิติจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าประเทศไทยในปี 2568 พบว่า มีจำนวนทั้งสิ้น 32.97 ล้านคน ลดลงร้อยละ 7.23 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา ซึ่งส่งผลกระทบต่อรายได้ จากนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ลดลงในทิศทางเดียวกัน แม้ว่าตลาดนักท่องเที่ยวจากเอเชียจะหดตัวลง อย่างมีนัยสำคัญถึงร้อยละ 14.04 หรือลดลงประมาณ 3.62 ล้านคน แต่ในส่วนของตลาดระยะไกล (Long – Haul Market) กลับแสดงศักยภาพการเติบโตที่แข็งแกร่งด้วยจำนวนนักท่องเที่ยวกว่า 10.8 ล้านคน โดยเฉพาะกลุ่มนักท่องเที่ยวจากสหราชอาณาจักรและสหรัฐอเมริกา

ภาพที่ 42 สัดส่วนทางการตลาดจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติรายภูมิภาคที่เดินทางเข้าประเทศไทยประจำปี 2568

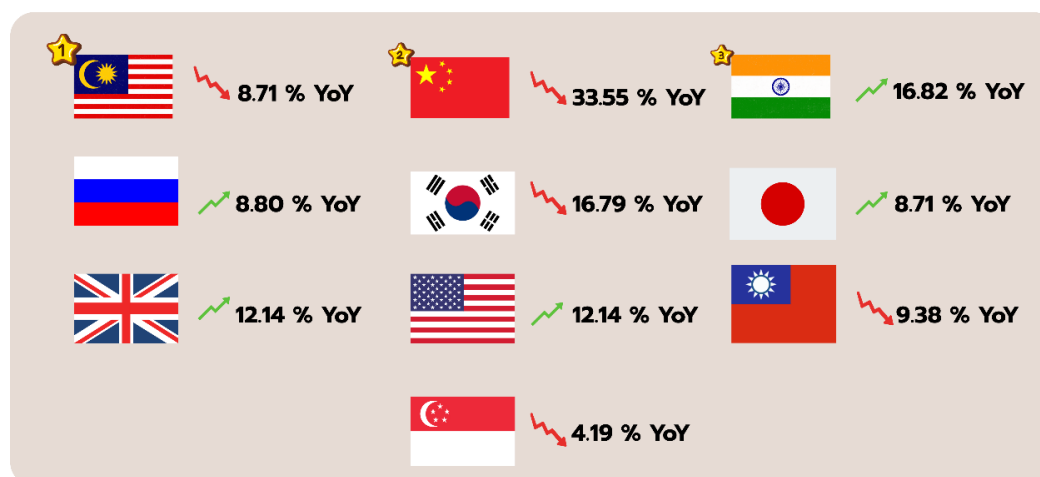


ที่มา : กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

จากการเปรียบเทียบสัดส่วนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าประเทศไทยระหว่างปี 2567 และ 2568 พบการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างของตลาดอย่างมีนัยสำคัญ แม้ว่านักท่องเที่ยวต่างชาติจากภูมิภาคเอเชียยังคงมีส่วนการเดินทางเข้าประเทศไทยมากที่สุด แต่มีส่วนแบ่งทางการตลาดลดลงจากร้อยละ 70.89 ในปี 2567 เหลือเพียงร้อยละ 65.50 ในปี 2568 การลดลงนี้สะท้อนถึงการปรับตัวของตลาดหลักในภูมิภาคที่อาจได้รับผลกระทบจากสถานะเศรษฐกิจหรือการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมนักท่องเที่ยว ในขณะที่นักท่องเที่ยวต่างชาติจากภูมิภาคยุโรปกลับมีการเจริญเติบโตอย่างมากในปี 2568 โดยมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 20.15 เป็นร้อยละ 24.34 ในปี 2568 แนวโน้มดังกล่าวสะท้อนความสามารถของประเทศไทยในการดึงดูดนักท่องเที่ยวตลาดระยะไกลได้มากขึ้น อันเป็นผลจากกลยุทธ์การทำตลาดเชิงรุก การฟื้นตัวของกำลังซื้อในยุโรป และความเชื่อมั่นด้านการเดินทางระหว่างประเทศ

โดยสรุปภาพรวมการท่องเที่ยวไทยในปี 2568 สะท้อนการเปลี่ยนผ่านจากการพึ่งพาลตลาดระยะใกล้ในภูมิภาคเอเชียเป็นหลัก ไปสู่โครงสร้างตลาดที่มีความหลากหลายทางภูมิศาสตร์มากขึ้น ซึ่งช่วยกระจายความเสี่ยงและเสริมสร้างความยืดหยุ่นให้กับภาคการท่องเที่ยวในระยะยาว

ภาพที่ 43 จำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเดินทางเข้าประเทศไทยสูงสุด 10 อันดับ



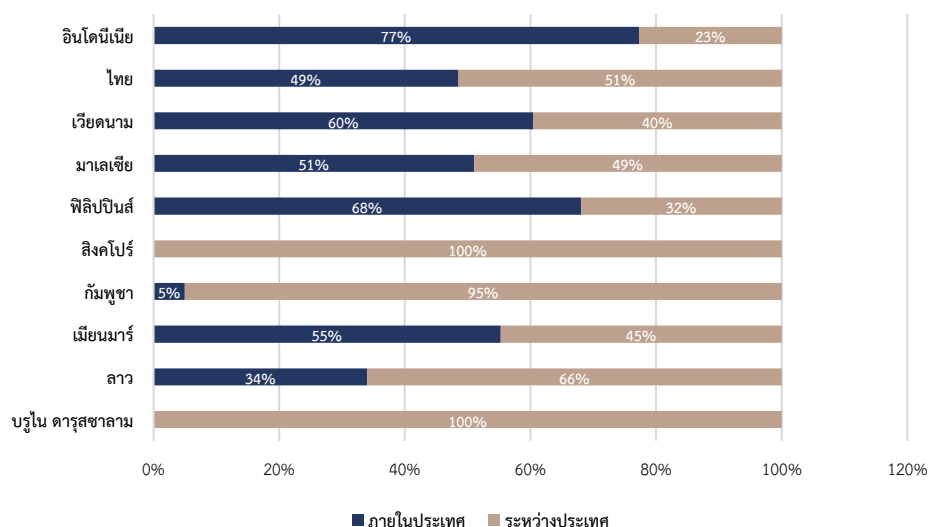
ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

จากการพิจารณาจำนวนนักท่องเที่ยวเดินทางเข้าประเทศไทยสูงสุด 10 อันดับ พบว่า นักท่องเที่ยวชาวมาเลเซียมีจำนวนสูงสุดที่ 4.52 ล้านคน รองลงมา คือ นักท่องเที่ยวชาวจีนที่ยังคงเป็นอันดับ 2 ด้วยจำนวน 4.47 ล้านคน แต่ลดลงจากปีที่ผ่านมาอย่างมีนัยสำคัญถึงร้อยละ 33.55 ซึ่งเป็นสัญญาณที่น่ากังวล เนื่องจากนักท่องเที่ยวชาวจีนถือเป็นตลาดหลักของประเทศไทย โดยการลดลงในครั้งนี้อาจสะท้อนปัจจัยถึงความกังวลเรื่องความปลอดภัยในการเดินทางของนักท่องเที่ยวชาวจีน ในขณะที่นักท่องเที่ยวอินเดียเป็นตลาดที่มีการเติบโตสูงสุดที่ร้อยละ 16.82 สวนทางการกับการหดตัวของการเติบโตของประเทศไทยในภูมิภาคเดียวกัน อย่างไรก็ตาม นักท่องเที่ยวจากกลุ่มประเทศตลาดระยะไกลกลับมีแนวโน้มเติบโตที่ดีขึ้น โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวชาวสหราชอาณาจักรมีจำนวน 1.08 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.14 และนักท่องเที่ยวชาวสหรัฐอเมริกาจำนวน 1.83 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.97 ซึ่งสอดคล้องกับการเพิ่มจำนวนของนักท่องเที่ยวจากตลาดระยะไกลที่เดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทย

ทั้งนี้ ททท. ได้คาดการณ์จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติในปี 2569 ว่าจะมีจำนวนเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 เมื่อเทียบกับปี 2568 หรือประมาณ 36.7 ล้านคน จากการดำเนินการกระตุ้นเศรษฐกิจผ่านมาตรการการท่องเที่ยว เช่น กรอบแนวคิด “Amazing 5 Economy” รวมถึงการเปิดตัว Amazing Thailand Ambassador ซึ่งเป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญในการผลักดันการเติบโตภาคการท่องเที่ยวในปี 2569

3.1.5 ความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย

ภาพที่ 44 อัตราส่วนจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศและภายในประเทศของกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน

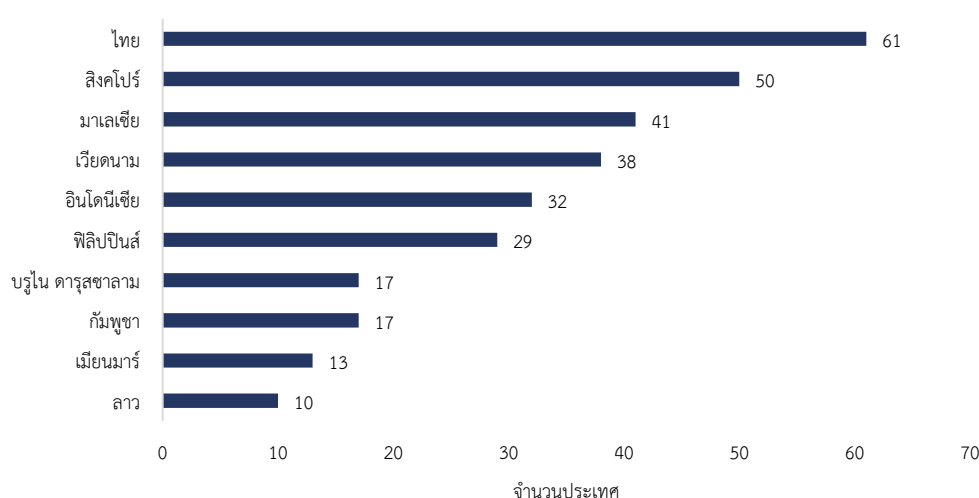


ที่มา: OAG Analyser รวบรวมและวิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กทท.

หากพิจารณาถึงขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมการบินไทยผ่านมิติเชิงวิเคราะห์ยุทธศาสตร์ระดับมหภาค พบว่า ปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดความได้เปรียบเชิงโครงสร้างประการแรก คือ การรักษาเสถียรภาพความสัมพันธ์ระหว่างผู้โดยสารภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยเมื่อพิจารณาจะเห็นว่าประเทศไทยมีสัดส่วนของจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศ และภายในประเทศในระดับที่ใกล้เคียงกันมากที่สุดหากเทียบกับประเทศอื่น สะท้อนถึงความยืดหยุ่นของอุตสาหกรรมการบินของไทยที่ไม่ได้มีการพึ่งพิงตลาดใดตลาดหนึ่งมากเกินไป (Market Diversification) ทำให้สามารถรับมือกับความผันผวนของภาวะเศรษฐกิจได้ดีกว่าประเทศที่พึ่งพิงตลาดใดตลาดหนึ่งมากเกินไป

เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศสมาชิกอาเซียนรายอื่น พบความแตกต่างเชิงโครงสร้างอย่างมีนัยสำคัญ โดยประเทศที่มีลักษณะภูมิศาสตร์เป็นเกาะขนาดใหญ่อย่างอินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์ จะมีสัดส่วนผู้โดยสารภายในประเทศสูงถึงร้อยละ 77 และร้อยละ 68 ตามลำดับ ขณะที่สิงคโปร์ และบรูไน ดารุสซาลามมีสัดส่วนผู้โดยสารระหว่างประเทศเป็นหลักเพียงตลาดเดียว เนื่องจากข้อจำกัดทางภูมิศาสตร์ ดังนั้น การที่ประเทศไทยมีสัดส่วนผู้โดยสารระหว่างประเทศ และภายในประเทศที่ใกล้เคียงกัน จึงถือเป็นข้อได้เปรียบเชิงการแข่งขันที่สำคัญ เพราะนอกจากจะทำหน้าที่เป็นจุดเชื่อมโยงการเดินทางระดับสากล (International Hub) แล้วยังมีตลาดภายในประเทศที่มีความต้องการการเดินทางมากเพียงพอที่จะสามารถรองรับความผันผวนจากตลาดระหว่างประเทศ เพิ่มความยืดหยุ่นในการดำเนินงานของผู้ประกอบการสายการบิน และเสริมเสถียรภาพให้กับอุตสาหกรรมการบินของไทยในระยะยาว

ภาพที่ 45 จำนวนประเทศปลายทางการบินที่ปฏิบัติการบินของกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน



ที่มา: OAG Analyser รวบรวมและวิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

เมื่อพิจารณาจำนวนประเทศปลายทางการบินที่ปฏิบัติการบินของกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนพบว่า ประเทศไทยมีจำนวนประเทศปลายทางสูงที่สุดเมื่อเทียบกับกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนซึ่งสะท้อนถึงขีดความสามารถในการแข่งขันเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Competitiveness) และศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงทางอากาศที่มีประสิทธิภาพสูง โดยจำนวนประเทศปลายทางที่ครอบคลุมสื่อถึงโครงข่ายความเชื่อมต่อระหว่างประเทศ (International Connectivity) ที่มีมากขึ้นตามไปด้วย ซึ่งปัจจัยดังกล่าวเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในการลดอุปสรรคทางด้านระยะทางและเวลา ส่งผลให้เกิดความคล่องตัวในการเดินทางของผู้โดยสาร และกิจกรรมทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ

นอกจากนี้การมีเครือข่ายเส้นทางบินที่เชื่อมโยงไปยังประเทศปลายทางจำนวนมาก ยังถือเป็นกลยุทธ์สำคัญในการลดการพึ่งพาตลาดใดตลาดหนึ่งเป็นหลัก ส่งผลให้โครงสร้างอุปสงค์ของการเดินทางและการค้าระหว่างประเทศของไทยมีความหลากหลายมากขึ้น ซึ่งจะเพิ่มความยืดหยุ่นและขีดความสามารถในการรองรับความผันผวนจากปัจจัยภายนอก รวมถึงจะเป็นการเปิดโอกาสในการเข้าถึงกลุ่มตลาดเกิดใหม่ที่มีศักยภาพสูง ซึ่งจะช่วยสร้างเสถียรภาพรายได้ให้แก่ภาคอุตสาหกรรมการบินและการท่องเที่ยว ตลอดจนส่งเสริมบทบาทของประเทศไทยสู่การเป็นฐานการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างประเทศของภูมิภาค และสามารถยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้อย่างยั่งยืน

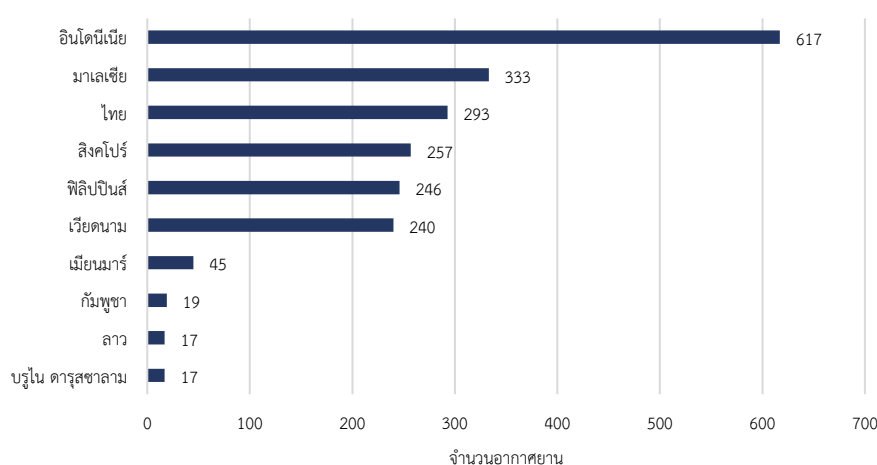
ภาพที่ 46 ลำดับและคะแนนความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน



ที่มา: International Institute for Management Development รวบรวมและวิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

อีกหนึ่งปัจจัยขับเคลื่อนสำคัญที่ช่วยสนับสนุนให้โครงข่ายเส้นทางบินเหล่านี้เติบโตได้ คือ การยกระดับ โครงสร้างพื้นฐานท่าอากาศยานให้สอดคล้องกับความต้องการการเดินทางของผู้โดยสารที่มีแนวโน้มขยายตัวอย่างรวดเร็ว ทั้งนี้จากการประเมินความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน พบว่า ประเทศไทยยังมีระดับความสามารถเป็นรองบางประเทศในภูมิภาค เช่น สิงคโปร์ และมาเลเซีย ซึ่งมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสนับสนุนการบินที่มีประสิทธิภาพสูงกว่าในหลายมิติ อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยได้มีการขยายขีดความสามารถของท่าอากาศยานหลักอย่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้สามารถรองรับผู้โดยสารให้ได้ถึง 60 ล้านคนต่อปี จากการเปิดใช้อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (Midfield Satellite 1: SAT-1) ควบคู่ไปกับการเปิดใช้ทางวิ่งที่ 3 เพื่อกำจัดข้อจำกัดทางยุทธศาสตร์เพื่อลดต้นทุนแฝงจากการล่าช้าของเที่ยวบิน และเพิ่มศักยภาพในการจัดตารางบินที่มีความหนาแน่นสูง

ภาพที่ 47 จำนวนอากาศยานของกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน



ที่มา: Planespotters รวบรวมและวิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

ท้ายที่สุด เมื่อพิจารณาในมิติของขนาดฝูงบินซึ่งปัจจุบันประเทศไทยอยู่ในลำดับที่รองจากอินโดนีเซียและมาเลเซีย แม้ว่าขนาดของฝูงบินจะไม่ได้มีจำนวนมากที่สุดเมื่อเทียบกับกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน แต่ประสิทธิภาพในการหมุนเวียนอากาศยานและการบริหารจัดการเส้นทางบินของไทยถือเป็นกลยุทธ์ที่สำคัญในการสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขัน ส่งผลให้เกิดความคุ้มค่าเชิงพาณิชย์และสามารถรักษาความถี่ของเที่ยวบินเพื่อรองรับความต้องการเดินทางที่หลากหลายได้อย่างมีประสิทธิภาพ สถานการณ์ปัจจุบันถือเป็นช่วงเปลี่ยนผ่านที่สำคัญของอุตสาหกรรมการบินไทย เนื่องจากผู้ประกอบการสายการบินสัญชาติไทยหลายรายอยู่ระหว่างการรอมอบอากาศยานสำหรับการขยายฝูงบิน ซึ่งอากาศยานรุ่นใหม่ที่อยู่ระหว่างการรอมอบนี้ไม่เพียงแต่จะเข้ามาทดแทนอากาศยานรุ่นเก่า แต่เป็นการยกระดับประสิทธิภาพเชิงพาณิชย์ที่จะถูกทดแทนด้วยอากาศยานรุ่นใหม่ เช่น Airbus A321 neo Boeing 737 ที่มีสมรรถนะที่สูงขึ้นทั้งในส่วนของการประหยัดเชื้อเพลิงลดต้นทุนการบำรุงรักษาอากาศยาน อีกทั้งยังเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการปฏิบัติการบินระยะไกล (Long-haul) เพื่อขยายโครงข่ายเส้นทางบินให้ครอบคลุมจุดหมายปลายทางใหม่ได้ดียิ่งขึ้น อย่างไรก็ตามการทยอยรับมอบอากาศยานในอนาคตจะส่งผลให้ผู้ประกอบการสายการบินสัญชาติไทยมีศักยภาพในการเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการแก่ผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

โดยสรุปภาพรวมอุตสาหกรรมการบินของไทยยังคงมีความสามารถในการแข่งขันเมื่อเทียบกับกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน จากปัจจัยการยกระดับของฝูงบินโครงสร้างตลาดที่มีความสมดุลระหว่างผู้โดยสารภายในประเทศและระหว่างประเทศ ตลอดจนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการบินอย่างต่อเนื่องปัจจัยเหล่านี้ไม่เพียงสนับสนุนการเติบโตของภาคการบินในปัจจุบัน แต่ยังวางรากฐานสำคัญให้ประเทศไทยสามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์การเดินทางและบริบทการแข่งขันของอุตสาหกรรมการบินโลกได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3.2 ปัจจัยสนับสนุนและปัจจัยเสี่ยงต่ออุตสาหกรรมการบินปี 2569

3.2.1 ปัจจัยบวก

1. การยกระดับมาตรฐานการบินของไทย

ในปี 2568 ประเทศไทยได้รับการปรับระดับมาตรฐานการบินของไทย จาก CAT2 ยกระดับกลับไปสู่ CAT1 ซึ่งเป็นปัจจัยบวกในการหนุนการเติบโตของอุตสาหกรรมการบิน การได้รับสถานะ CAT1 เปิดโอกาสให้สายการบินของไทยสามารถทำการบินตรงเข้าสู่ประเทศสหรัฐอเมริกา รวมถึงขยายเส้นทางหรือเพิ่มความถี่เที่ยวบินไปยังประเทศที่อ้างอิงผลการประเมินของ FAA เช่น เกาหลีใต้ สหรัฐอเมริกา ฯลฯ การยกระดับมาตรฐานการบินดังกล่าวถือเป็นปัจจัยสนับสนุนสำคัญต่อเติบโตของอุตสาหกรรมการบินไทยในปี 2569 โดยเฉพาะการเพิ่มโอกาสในการขยายเครือข่ายเส้นทางระหว่างประเทศการเพิ่มความถี่เที่ยวบินและการเสริมสร้างความเชื่อมั่นของผู้โดยสาร

2. การรับมอบอากาศยานเข้าสู่ประจำการในฝูงบิน และการขยายเครือข่ายเส้นทางบินใหม่

การรับมอบอากาศยานเข้าสู่ประจำการในฝูงบินอย่างต่อเนื่อง ควบคู่กับการขยายเครือข่ายเส้นทางบินใหม่ นับเป็นปัจจัยสำคัญต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินของไทย ภายหลังจากช่วงการฟื้นตัวการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 ผู้ประกอบการสายการบินสัญชาติไทยได้เร่งเสริมศักยภาพฝูงบินเพื่อรองรับความต้องการเดินทางที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งตลาดภายในประเทศและตลาดระหว่างประเทศ การเพิ่มจำนวนอากาศยานช่วยให้สายการบินสามารถบริหารจัดการความถี่เที่ยวบินได้อย่างมีประสิทธิภาพ ลดข้อจำกัดด้านขีดความสามารถ และเพิ่มความยืดหยุ่นในการวางแผนเส้นทางบิน ขณะเดียวกันการเปิดเส้นทางบินใหม่ โดยเฉพาะเส้นทางระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชีย และเส้นทางระยะกลาง มีส่วนช่วยกระจายความเสี่ยงของโครงสร้างรายได้ ขยายฐานจำนวนผู้โดยสาร และเสริมสร้างความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ การค้า และการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ

โดยในปี 2569 สายการบินสัญชาติไทยมีแผนการรับมอบอากาศยานเพื่อดำเนินการขยายเส้นทางการบิน เช่น สายการบินไทย มีแผนรับมอบเครื่องบินใหม่ ประกอบด้วย Airbus A321neo สำหรับเส้นทางในภูมิภาคเอเชีย รวมถึง Boeing 787-8 และ 787-9 สำหรับเส้นทางระยะไกล สายการบินไทย ไลออันแอร์ มีแผนขยายฝูงบิน Boeing 737-8/9 เพิ่ม และเปิดเส้นทางใหม่ กรุงเทพฯ – โซล ในเดือนมกราคม 2569 และสายการบินเวียตเจ็ทไทยแลนด์ มีแผนรับมอบ Boeing 737-8 และเตรียมเปิดเส้นทาง ภูเก็ต – เพิร์ธ (ออสเตรเลีย) ในไตรมาส 4 ปี 2569 เป็นต้น

การขยายฝูงบินและเครือข่ายเส้นทางบินสะท้อนถึงความเชื่อมั่นของผู้ประกอบการต่อแนวโน้มอุปสงค์ในระยะกลาง ตลอดจนมีบทบาทสำคัญในการยกระดับความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมการบินของไทย และสนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาประเทศในฐานะศูนย์กลางการบินของภูมิภาคในระยะยาว

3. การพัฒนาเครือข่ายเส้นทางบินเชื่อมโยงเมืองรองและภูมิภาค

การขยายเครือข่ายเส้นทางบินภายในประเทศและระดับภูมิภาคถือเป็นกลไกสำคัญในการกระตุ้นอุปสงค์การเดินทาง และเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจเมืองรองกับเมืองหลักของประเทศ โดยเฉพาะการพัฒนาเส้นทางบินระยะสั้นที่ตอบสนองความต้องการเดินทางเชิงท่องเที่ยว และธุรกิจในระดับภูมิภาค

โดยตั้งแต่ปี 2568 ประเทศไทยได้เริ่มมีผู้ให้บริการสายการบินขนาดเล็กเข้ามาดำเนินการในเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างภูมิภาคและเมืองรอง เช่น สายการบินอีซี่แอร์ไลน์ ซึ่งมุ่งเน้นการให้บริการเส้นทางระยะสั้น โดยเฉพาะในพื้นที่ภาคใต้ของประเทศไทย เช่น เส้นทางบินหาดใหญ่ – เบตง หาดใหญ่ – ภูเก็ต และหาดใหญ่ – กระบี่ เป็นต้น รวมถึงการเชื่อมต่อไปยังภูมิภาคอื่น ๆ ภายในประเทศ เช่น เส้นทางบินเชียงใหม่ – ปาย โดยกระจายการเดินทางไปยังท่าอากาศยานภูมิภาค เพิ่มการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ โดยการเชื่อมต่อดังกล่าวเป็นการส่งเสริมการเดินทางโดยใช้เครื่องบินขนาดเล็กและมีระยะทางที่สั้นในการเชื่อมต่อการเดินทาง

นอกจากนี้ ตลาดการบินของประเทศไทยยังมีแนวโน้มที่จะมีผู้ให้บริการรายใหม่เข้าสู่ตลาดเพิ่มเติม โดยมีสายการบินหลายรายอยู่ระหว่างกระบวนการขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน การเข้ามาของผู้ประกอบการรายใหม่จะช่วยเพิ่มทางเลือกให้แก่ผู้โดยสาร และกระตุ้นการแข่งขันทั้งด้านราคา คุณภาพการให้บริการ และประสิทธิภาพการดำเนินงาน ซึ่งจะเป็นปัจจัยสนับสนุนต่อการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมการบินไทยในระยะต่อไป

4. มาตรการการส่งเสริมการท่องเที่ยว

ในปี 2569 รัฐบาลไทยได้เดินหน้าขับเคลื่อนนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง เพื่อสนับสนุนการฟื้นตัวและการขยายตัวของเศรษฐกิจภาคบริการ โดย ททท. ได้กำหนดเป้าหมายจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้าประเทศไทยไว้ที่ 36.7 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 จากปี 2568 และคาดว่าจะก่อให้เกิดรายได้จากการท่องเที่ยวรวมประมาณ 3 ล้านล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 7 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ขณะเดียวกัน ททท. ยังได้มุ่งเน้นการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงคุณภาพภายใต้แนวคิด “Amazing 5 Economy” ซึ่งให้ความสำคัญกับการยกระดับมูลค่าทางเศรษฐกิจมากกว่าการเพิ่มจำนวนเพียงอย่างเดียว โดยมุ่งส่งเสริมการใช้จ่ายต่อหัวที่สูงขึ้น และการพำนักระยะยาวมากขึ้นของนักท่องเที่ยวต่างชาติ แนวทางดังกล่าวส่งผลกระทบโดยตรงต่อความต้องการเดินทางทางอากาศ ทั้งในเส้นทางระหว่างประเทศ และเส้นทางภายในประเทศ มาตรการเชิงนโยบายเหล่านี้จึงเป็นปัจจัยสนับสนุนสำคัญที่ผลักดันการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินของไทย

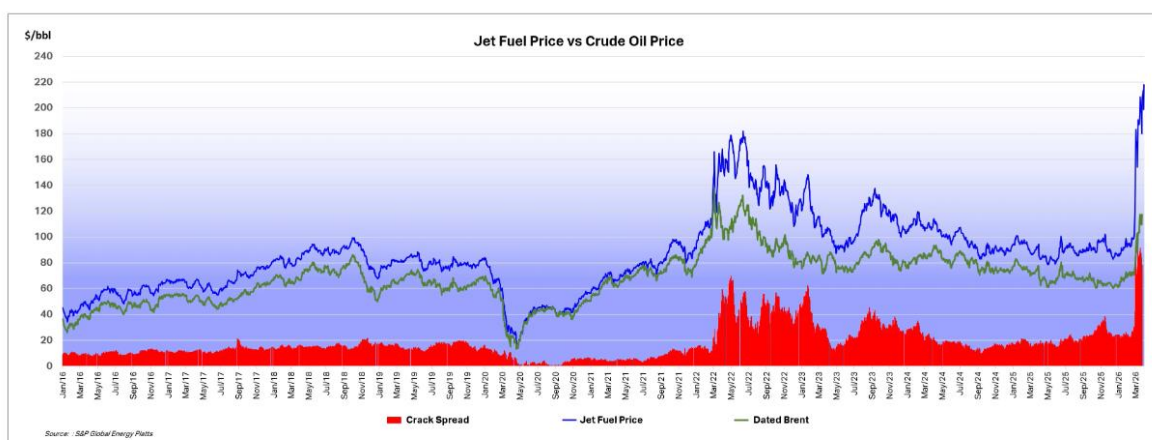
3.2.2 ปัจจัยเสี่ยง

1. สถานการณ์ด้านภูมิรัฐศาสตร์

สถานการณ์ความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ยังคงเกิดขึ้นในหลายภูมิภาคทั่วโลก โดยเฉพาะความขัดแย้งบริเวณภูมิภาคตะวันออกกลางที่มีแนวโน้มทวีความรุนแรงและยืดเยื้อมากขึ้น ส่งผลให้บางประเทศมีการจำกัดการปฏิบัติการบิน การปิดน่านฟ้า รวมถึงการยกเลิกหรือปรับเปลี่ยนเส้นทางการบินของสายการบินพาณิชย์ในหลายเส้นทาง โดยนับแต่เกิดสถานการณ์ (ตั้งแต่สิ้นเดือนกุมภาพันธ์ – มีนาคม 2569) มีการขอยกเลิกเที่ยวบินแล้วไม่น้อยกว่า 1,900 เที่ยวบิน นอกจากนี้ วิกฤตการณ์บริเวณช่องแคบฮอร์มุซซึ่งเป็นช่องทางหลักในการขนส่งน้ำมันดิบถึงร้อยละ 20 ของการบริโภคน้ำมันทั่วโลก เป็นปัจจัยเร่งที่ส่งผลกระทบต่อเสถียรภาพด้านพลังงานของโลก การหยุดชะงักของการขนส่งน้ำมันผ่านช่องแคบดังกล่าวย่อมส่งผลกระทบต่อความมั่นคงด้านพลังงาน โดยเฉพาะกลุ่มประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่มีสัดส่วนการพึ่งพาพลังงานจากตะวันออกกลางในระดับสูง โดยสถานการณ์ดังกล่าวล้วนส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของภาคเศรษฐกิจและการเดินทางระหว่างประเทศอย่างต่อเนื่องและถือเป็นปัจจัยด้านความเชื่อมั่นที่อาจกระทบต่อการตัดสินใจเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติ และอาจส่งผลกระทบต่อการเดินทางทางอากาศของประเทศ

2. ความผันผวนของราคาพลังงาน

ภาพที่ 48 ดัชนีราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน



ที่มา: Jet Fuel Price Monitor, IATA

ราคาพลังงานโดยเฉพาะราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet Fuel) นับเป็นปัจจัยเสี่ยงสำคัญต่อภาคอุตสาหกรรมการบิน เนื่องจากต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงมีสัดส่วนสูงในโครงสร้างต้นทุนการดำเนินงานของสายการบิน โดยทั่วไปคิดเป็นประมาณร้อยละ 25 – 40 ของต้นทุนรวม ทั้งนี้ IATA คาดการณ์ว่าในปี 2569 ราคาเชื้อเพลิงอากาศยานจะอยู่ที่ระดับ 88 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล แต่หลังจากเหตุการณ์ความไม่สงบบริเวณภูมิภาคตะวันออกกลางที่ทวีความรุนแรงขึ้นส่งผลให้ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ราคาน้ำมันได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยในเดือนมีนาคม 2569 ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานทั่วโลกเฉลี่ยอยู่ที่ 181.57 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล สะท้อนให้เห็นถึงความผันผวนของราคาและแรงกดดันด้านต้นทุนที่เกิดขึ้น เนื่องจากบริเวณการเกิดข้อพิพาทถือเป็นเส้นทางหลักในการขนส่งน้ำมันดิบที่สำคัญของโลก

อย่างไรก็ตาม แม้จะมีการประเมินแนวโน้มราคาในภาพรวมแต่ระดับราคาพลังงานยังคงมีความไม่แน่นอนสูง อันเนื่องมาจากปัจจัยภายนอกหลายประการ ทั้งสถานการณ์ความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ในหลายภูมิภาค ความผันผวนของอุปสงค์และอุปทานพลังงานในตลาดโลก ตลอดจนการดำเนินนโยบายด้านการผลิตและการส่งออกของประเทศผู้ผลิตน้ำมันรายสำคัญ ปัจจัยดังกล่าวล้วนส่งผลโดยตรงต่อทิศทางราคาน้ำมันในตลาดโลก และอาจก่อให้เกิดแรงกดดันต่อระดับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการบริหารต้นทุนและการกำหนดกลยุทธ์ด้านราคา หากราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้นต่อเนื่องผู้ประกอบการสายการบินอาจจำเป็นต้องปรับเพิ่มอัตราค่าโดยสารหรือเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเพิ่มเติม ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่ออุปสงค์การเดินทาง

3. สถานการณ์เศรษฐกิจโลกและเศรษฐกิจไทย

หลายสถาบันเศรษฐกิจระหว่างประเทศประเมินว่าเศรษฐกิจโลกในปี 2569 มีแนวโน้มขยายตัวใกล้เคียงกับปี 2568 ที่ร้อยละ 2.6 – 3.3¹⁴ อย่างไรก็ตามการดำเนินมาตรการกีดกันทางการค้าและความไม่แน่นอนด้านนโยบายเศรษฐกิจของประเทศเศรษฐกิจหลักยังคงเป็นปัจจัยกดดันสำคัญ โดยเฉพาะต่อภูมิภาค

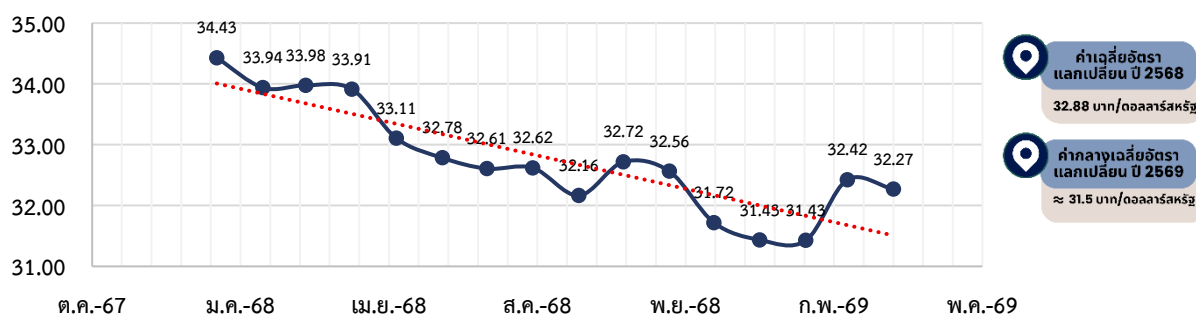
¹⁴ IMF คาดการณ์การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจโลกที่ร้อยละ 3.3 และธนาคารโลกคาดการณ์การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจโลกที่ร้อยละ 2.6

เอเชียและอเมริกาเหนือซึ่งมีความเชื่อมโยงกับห่วงโซ่อุปทานโลก อีกทั้งเศรษฐกิจโลกยังคงเผชิญความเสี่ยงจากความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ในหลายพื้นที่ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการค้า การลงทุน และเสถียรภาพของตลาดการเงินระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตาม กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ได้ระบุในรายงานแนวโน้มเศรษฐกิจโลกประจำเดือนเมษายนปี 2569¹⁵ ว่าภาวะเศรษฐกิจโลกในปัจจุบันเผชิญกับความผันผวนอย่างมีนัยสำคัญเนื่องมาจากความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ในภูมิภาคตะวันออกกลาง เมื่อปลายเดือนกุมภาพันธ์ 2569 ส่งผลให้ทิศทางการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจมีแนวโน้มชะลอตัวลง โดยภายใต้สมมติฐานกรณีสถานการณ์ฐาน (Reference Forecast) คาดการณ์ว่าอัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจโลกจะอยู่ที่ร้อยละ 3.1 ในปี 2569 และร้อยละ 3.2 ในปี 2570 ซึ่งเป็นการปรับลดลงจากปีก่อนหน้าและต่ำกว่าที่ประมาณการไว้เดิมร้อยละ 0.2 โดยมีปัจจัยกดดันหลักจากผลกระทบของสงครามที่มีต่อห่วงโซ่อุปทานและเสถียรภาพทางเศรษฐกิจในระดับมหภาค

ขณะที่เศรษฐกิจไทยในปี 2569 มีแนวโน้มชะลอตัวลงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า สอดคล้องกับทิศทางการชะลอตัวของเศรษฐกิจโลก และการอ่อนแรงของภาคการส่งออกตามภาวะอุปสงค์ต่างประเทศที่ลดลง อีกทั้งเศรษฐกิจไทยยังเผชิญความเสี่ยงจากความผันผวนของเศรษฐกิจโลก ความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ ตลอดจนสถานการณ์ทางการเมืองที่ยังคงมีความไม่แน่นอน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อภาคบริการภาคครัวเรือนที่ลดการใช้จ่าย และถือเงินสดในมือมากขึ้น ความเชื่อมั่นของนักลงทุน การใช้จ่ายภาคเอกชน ตลอดจนเสถียรภาพทางเศรษฐกิจในระยะยาว อย่างไรก็ตามภาคการท่องเที่ยวยังคงมีบทบาทสำคัญในฐานะกลไกหลักในการสนับสนุนการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศ ทั้งในด้านรายได้และการจ้างงาน

4. การแข็งค่าของค่าเงินบาท

ภาพที่ 49 อัตราแลกเปลี่ยน (1 ดอลลาร์สหรัฐ/บาท) ระหว่างเดือนมกราคม 2568 – เมษายน 2569 (ณ วันที่ 10 เมษายน 2569)



ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย

แนวโน้มค่าเงินบาทในปี 2569 มีทิศทางแข็งค่าขึ้นเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า โดยคาดว่าอัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ยจะปรับจากระดับ 32.88 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐในปี 2568 มาอยู่ในช่วงประมาณ 31.0 – 32.0 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐในปี 2569¹⁶ (ค่ากลาง 31.5 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ) สอดคล้องกับค่าเงินของประเทศส่วนใหญ่ในภูมิภาค เช่น มาเลเซีย สิงคโปร์ จีน เป็นต้น การแข็งค่าดังกล่าวอาจมีสาเหตุ

¹⁵IMF Global Economy in the Shadow of War, April 2026

¹⁶ Q4/2025 NESDC ECONOMIC REPORT: ค่าเงินบาทเฉลี่ยปี 2568 อยู่ที่ 32.18 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ ค่าเงินบาทเฉลี่ยปี 2569 อยู่ในช่วง 31.0 – 32.0 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ (ค่ากลาง 31.5 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ)

จากการอ่อนค่าของเงินดอลลาร์สหรัฐ การไหลเข้าของเงินทุนต่างชาติทั้งในตลาดหลักทรัพย์และตลาดตราสารหนี้ ราคาทองคำ และประกอบกับสถานการณ์ทางการเมือง อย่างไรก็ตาม ในระยะสั้นค่าเงินบาทยังคงมีความเสี่ยงต่อความผันผวนในสองทิศทาง (Two-way Risk) สำหรับภาคธุรกิจที่มีภาระต้นทุนเป็นเงินตราต่างประเทศ เช่น สายการบิน อาจไม่สามารถป้องกันความเสี่ยงได้ทัน หากเกิดการผันผวนอย่างรวดเร็วและรุนแรง อีกทั้งการแข็งค่าของเงินบาทอาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันด้านราคาของภาคการส่งออก และภาคการท่องเที่ยว เนื่องจากทำให้ต้นทุนการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่างชาติสูงขึ้น โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวในตลาดระยะใกล้ (Short Haul) ที่มีความอ่อนไหวด้านราคาสูง อาจหันไปเที่ยวยังจุดหมายปลายทางที่มีต้นทุนการท่องเที่ยวที่ต่ำกว่า เช่น เวียดนาม หรือมาเลเซีย ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนยังคงเป็นปัจจัยเสี่ยงที่ต้องติดตามอย่างใกล้ชิดในบริบทของเสถียรภาพเศรษฐกิจมหภาคในปี 2569

5. การปรับเพิ่มอัตราค่าบริการผู้โดยสารขาออก

ในช่วงปีที่ผ่านมา ท่าอากาศยานหลายแห่งของประเทศไทยได้มีการปรับเพิ่มอัตราค่าบริการผู้โดยสารขาออก (Passenger Service Charge: PSC) เพื่อให้สอดคล้องกับต้นทุนการบริหารจัดการ และแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านท่าอากาศยาน โดย ทอท. ได้ปรับอัตราค่าบริการของท่าอากาศยานในสังกัดจำนวน 6 แห่ง เมื่อเดือนตุลาคม 2568 ส่งผลให้อัตราค่าบริการเส้นทางภายในประเทศเพิ่มขึ้นเป็น 75 บาทต่อคน และเส้นทางระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นเป็น 425 บาทต่อคน ขณะเดียวกัน ในปี 2569 ทอท. มีแผนปรับเพิ่มค่า PSC สำหรับผู้โดยสารระหว่างประเทศในท่าอากาศยานหลักทั้ง 6 แห่ง เช่น ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง เป็นอัตรา 1,120 บาทต่อคน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 53.42 จากอัตราเดิม แม้ว่าการปรับเพิ่มค่าบริการดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการลงทุนและยกระดับคุณภาพการให้บริการท่าอากาศยานในระยะยาว อย่างไรก็ตามการเพิ่มขึ้นของต้นทุนการเดินทางโดยรวมอาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทย โดยเฉพาะเมื่อเปรียบเทียบกับท่าอากาศยานในภูมิภาคที่มีโครงสร้างค่าธรรมเนียมในระดับต่ำกว่า ทั้งนี้ การปรับเพิ่มต้นทุนอาจมีผลต่อการตัดสินใจเลือกจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศบางส่วน และอาจสะท้อนต่อปริมาณผู้โดยสารขาเข้าของไทยในระยะถัดไป

โดยสรุป ภาพรวมภาคอุตสาหกรรมการบินในปี 2569 คาดว่ายังคงมีแนวโน้มฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในช่วงไตรมาสแรกของปี จากแรงสนับสนุนของการขยายตัวในภาคการท่องเที่ยว การจัดกิจกรรมและเทศกาลสำคัญ ตลอดจนอุปสงค์การเดินทางที่เพิ่มขึ้นทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ แต่อย่างไรก็ตาม ในไตรมาส 2 อุตสาหกรรมยังคงเผชิญกับปัจจัยเสี่ยงสำคัญจากสถานการณ์ความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ โดยเฉพาะในภูมิภาคตะวันออกกลางที่ยังมีความไม่แน่นอนและมีแนวโน้มยืดเยื้อซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อเสถียรภาพของอุตสาหกรรมในระยะถัดไป ทั้งจากความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน การปรับเปลี่ยนเส้นทางบินอันเนื่องมาจากข้อจำกัดด้านความปลอดภัย การปิดน่านฟ้า ตลอดจนความเชื่อมั่นของผู้โดยสารที่อาจได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ด้านความมั่นคง ดังนั้นแม้ภาคอุตสาหกรรมการบินจะมีปัจจัยสนับสนุนในระยะสั้น แต่อุตสาหกรรมยังคงเผชิญกับความไม่แน่นอนในหลายมิติ จึงมีความจำเป็นต้องติดตามและประเมินสถานการณ์อย่างใกล้ชิด ควบคู่กับการเตรียมความพร้อมทั้งเชิงนโยบาย และการบริหารจัดการ เพื่อรองรับความผันผวนที่อาจเกิดขึ้น และรักษาเสถียรภาพการเติบโตของภาคการขนส่งทางอากาศในระยะยาวต่อไป

3.3 ทิศทางอุตสาหกรรมการบินภายใต้บริบทใหม่

3.3.1 แนวทางการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมการบินของไทย

กพท. ได้ดำเนินการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยระยะ 15 ปี (ปี 2566 – 2580) โดยอ้างอิงจากแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ปี 2561 เชื่อมโยงกับนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินในฐานะศูนย์กลางการบินของประเทศไทย (Aviation Hub) รวมถึงบริบทอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยแผนพัฒนาฯ เป็นแผนเชิงยุทธศาสตร์ที่กำหนดทิศทางและกรอบการดำเนินงานที่ทำหน้าที่ขับเคลื่อนนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศไทย ปี 2565 – 2580 และนโยบายระดับสูงที่เกี่ยวข้อง โดยการนำแผนปฏิบัติการรองรับนโยบายด้านการบินพลเรือนรายสาขามาใช้เป็นกลไกสำคัญในการถ่ายทอดเป้าหมายเชิงนโยบายสู่แผนงาน โครงการ และกิจกรรมที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องดำเนินการอย่างเป็นระบบและสอดคล้องกัน ทั้งนี้ได้กำหนดกำหนดวิสัยทัศน์ คือ “ก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางการบินระดับโลก สร้างโอกาส สร้างเศรษฐกิจไทย (Positioning Thailand as a global aviation hub – creating opportunities and driving national economic growth)” เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์แผนพัฒนาฯ จึงได้กำหนดพันธกิจสำคัญ 6 ประการ ดังภาพที่ 50

ภาพที่ 50 พันธกิจของแผนพัฒนาฯ



ที่มา: กองนโยบายการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

เมื่อพิจารณาพันธกิจ พบว่า ให้ความสำคัญกับเป้าหมายเชิงบูรณาการตลอดห่วงโซ่อุตสาหกรรมการบิน ครอบคลุมธุรกิจสายการบิน ท่าอากาศยาน การให้บริการ การกำกับดูแล รวมถึงมิติด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม พันธกิจในแต่ละด้านจึงทำหน้าที่เป็นกลไกเชื่อมโยงโดยตรงกับการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ การส่งเสริมการลงทุนและการเชื่อมต่อทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ ตลอดจนการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยเปิดพื้นที่ให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนมีบทบาทร่วมในการกำหนดทิศทางและขับเคลื่อนระบบการบินพลเรือนของประเทศไทยอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ

เพื่อตอบสนองต่อวิสัยทัศน์และพันธกิจที่กำหนดไว้ แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยซึ่งจัดทำขึ้นในการศึกษาครั้งนี้ ได้กำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ออกเป็น 6 ด้าน โดยมีการจัดกลุ่มบริบทและเป้าหมายการดำเนินงานอย่างชัดเจน เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางสำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนากระบวนการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยให้บรรลุเป้าหมายอย่างเป็นระบบ ทั้งนี้ ยุทธศาสตร์ทั้ง 6 ด้าน สามารถจัดกลุ่มเป็น 3 เสาหลักของการพัฒนา (Development Pillars) ได้แก่ Performance Standards และ Sustainability ซึ่งสะท้อนแนวทางการพัฒนาที่มีความสมดุล ครบคลุม และเชื่อมโยงทุกมิติของระบบการบินพลเรือนอย่างเหมาะสม

ภาพที่ 51 ยุทธศาสตร์ของแผนพัฒนาฯ



ที่มา: กองนโยบายการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

เพื่อให้การดำเนินงานภายใต้ยุทธศาสตร์ทั้ง 6 ด้านของแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสามารถบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ จำเป็นต้องมีแนวทางเชิงนโยบายที่ชัดเจนในการนำยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติ โดยกำหนดบทบาทและกลไกการขับเคลื่อนที่เหมาะสม ดังนี้

- คณะกรรมการการบินพลเรือน (กบร.) ทำหน้าที่เป็นองค์กรหลักในการกำกับนโยบายในภาพรวม ตลอดจนติดตามและกำกับความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศ
- กพท. ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานหลักในการประสานงานและกำกับดูแลการดำเนินการตามแผน รวมถึงกำหนดบทบาทของหน่วยงานภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ ภาคเอกชน และองค์กรระหว่างประเทศให้สอดคล้องกับเป้าหมายของแผน พร้อมทั้งรายงานผลการดำเนินงานต่อ กบร. อย่างต่อเนื่อง

อย่างไรก็ดี การดำเนินการผ่านแผนพัฒนาฯ จะมีการจัดตั้งกลไกการบูรณาการและการมีส่วนร่วมระหว่างภาครัฐด้วยกัน รวมถึงระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน อาจอยู่ในรูปแบบของคณะทำงานหรือเครือข่ายความร่วมมือ เพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนการพัฒนา และการดำเนินงานตามแผนให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ตอบสนองต่อความต้องการของอุตสาหกรรมการบิน และสามารถดำเนินการได้อย่างเป็นระบบ เป็นทางการ และต่อเนื่องตลอดระยะเวลาของแผนพัฒนาฯ

ขณะเดียวกัน เพื่อให้การจัดตั้งและพัฒนาท่าอากาศยานสามารถทำหน้าที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานสำคัญในห่วงโซ่อุปทานการขนส่งทางอากาศได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจ

และสังคมของประเทศได้อย่างต่อเนื่อง รวมถึงสร้างรายได้ให้แก่ประเทศ จึงได้มีการดำเนินการปรับปรุง และแก้ไขแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศให้มีความสอดคล้องกับบริบทการพัฒนา และความต้องการด้านการขนส่งทางอากาศในปัจจุบันและอนาคต จากการพิจารณาสถานการณ์ปัจจุบัน พบว่า ยังมีข้อจำกัดด้านการพัฒนาระบบท่าอากาศยานหลายประการ เช่น ความแออัดของท่าอากาศยานหลัก และการใช้ประโยชน์จากท่าอากาศยานท้องถิ่นที่ยังไม่เต็มศักยภาพ อีกทั้งพบว่า ระบบการขนส่งทางอากาศ ของประเทศยังเผชิญความท้าทายจากความไม่แน่นอนทางการเมืองและเศรษฐกิจ การเปลี่ยนแปลง ของเทคโนโลยี การแข่งขันที่รุนแรงขึ้น ตลอดจนการยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัย และสิ่งแวดล้อม ซึ่งล้วนส่งผลกระทบต่อการกำหนดทิศทางการพัฒนาในระยะต่อไป

เมื่อพิจารณาในด้านจุดแข็ง พบว่า ประเทศไทยมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่เอื้อต่อการเป็นศูนย์กลาง การเชื่อมต่อการเดินทางทางอากาศในภูมิภาค ประกอบกับโครงสร้างพื้นฐานและเครือข่ายเส้นทางบินที่ได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง และได้รับการยอมรับด้านมาตรฐานความปลอดภัยการบินในระดับสากล ทั้งนี้ การมีบุคลากรด้านการบินที่มีศักยภาพและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่เข้มแข็ง ยังเป็นปัจจัยสำคัญ ที่สนับสนุนความสามารถในการแข่งขันของระบบการขนส่งทางอากาศของประเทศ จึงได้กำหนดเป้าหมาย การพัฒนาสามระยะ โดยระยะแรก หรือช่วงปี 2568 – 2570 มุ่งเน้นการฟื้นตัวและวางรากฐานใหม่ (Recovery and Building Capability) ระยะกลาง หรือช่วงปี 2571 – 2575 เร่งสร้างขีดความสามารถ ในการแข่งขัน (Gaining Competitiveness) และระยะยาว หรือช่วงปี 2576 – 2580 เป็นศูนย์กลางการบิน ระดับสากล (Becoming Global Aviation Hub) พร้อมกับกำหนดเกณฑ์การแบ่งประเภทของท่าอากาศยาน (Airport Classification Criterias) ดังตารางที่ 8 และภาพที่ 52

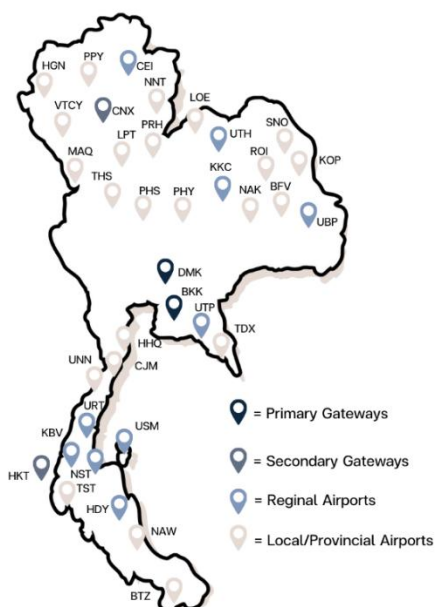
ตารางที่ 8 เกณฑ์การจัดกลุ่มท่าอากาศยาน

ประเภท	บทบาท	สิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น
ประตูหลักของประเทศ (Primary Gateways)	ทำหน้าที่เป็นประตูทางเข้าออกหลักของ ประเทศและเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อ ในระดับโลก ท่าอากาศยานในกลุ่มนี้ สามารถรองรับการเดินทางที่หลากหลาย ทั้งด้านการท่องเที่ยว ธุรกิจ และการขนส่ง สินค้าในปริมาณสูง ด้วยขีดความสามารถ ในการให้บริการที่สูง และมีเครือข่าย สายการบินและเส้นทางการบินที่ครอบคลุม และหลากหลาย เช่น ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ	มีทางวิ่งรองรับอากาศยานขนาดใหญ่ระดับ Code E และ F พร้อมระบบควบคุมจราจร ทางอากาศและการให้บริการภาคพื้นดิน ที่ทันสมัย รวมถึงมีขีดความสามารถ ด้านกระบวนการ CIQ ครบถ้วน และมี ศักยภาพในการสร้างรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับการบินในสัดส่วนสูงเพื่อรองรับการดำเนินงาน และการลงทุนในระยะยาว
ประตูทางเข้าออกรอง (Secondary Gateways)	เป็นประตูทางเข้าออกระหว่างประเทศ ที่กระจายตัวอยู่ในภูมิภาคต่าง ๆ บทบาทหลัก คือ การเป็น "สนามบินปลายทาง สำหรับการท่องเที่ยว โดยไม่ได้มุ่งเน้น การต่อเครื่องเป็นหลัก อาจรองรับกิจกรรม การขนส่งสินค้าในปริมาณที่สำคัญ เช่น ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานภูเก็ต	ต้องมีขีดความสามารถด้าน CIQ รองรับ เที่ยวบินระหว่างประเทศระยะกลางและ ระยะสั้น มีการเชื่อมต่อการขนส่งภาคพื้นดิน ที่ครอบคลุมเอื้อต่อการเดินทางไปยังจุดหมาย ปลายทาง และมีความสามารถสูงในการพัฒนา รายได้ เพื่อดำเนินกิจการและการลงทุน
ท่าอากาศยานภูมิภาค (Regional Airports)	ตั้งอยู่ในเมืองหลักของภูมิภาคต่าง ๆ ให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศเป็นหลัก สามารถรองรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ	มุ่งเน้นการปฏิบัติการเที่ยวบินภายในประเทศ ที่มีประสิทธิภาพ มีขีดความสามารถ ในการรองรับกิจกรรมการบินทั่วไป (General

ประเภท	บทบาท	สิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น
	ได้ในระดับจำกัด และทำหน้าที่เป็นท่าอากาศยานเชื่อมต่อ (Feeder Airport) ให้กับ Primary Gateway หรือเป็นท่าอากาศยานสำรอง (Reliever Airport) สำหรับท่าอากาศยาน Class 2 ในภูมิภาคเดียวกันในช่วงเวลาที่มีความแออัด หรือเกิดเหตุการณ์ไม่ปกติ เช่น ท่าอากาศยานหาดใหญ่	Aviation: GA) ที่หลากหลาย มีความสามารถเพียงพอระดับหนึ่งในการหารายได้ เพื่อดำเนินกิจการและการลงทุน
ท่าอากาศยานระดับจังหวัด (Local Airports)	เป็นท่าอากาศยานขนาดเล็กที่รองรับเที่ยวบินภายในประเทศ โดยเฉพาะการเดินทาง จากศูนย์กลางออกไปสู่พื้นที่ห่างไกลในอนาคต อาจมีศักยภาพในการรองรับเที่ยวบินระยะสั้น เชื่อมโยงกับท่าอากาศยานภูมิภาค โดยไม่จำเป็นต้องผ่านกรุงเทพฯ นอกจากนี้ยังเหมาะสำหรับการใช้งานเฉพาะทาง เช่น การฝึกบิน (Flight Training) การปฏิบัติภารกิจของภาครัฐ (Government Service) หรือทางทหาร (Military Service) เช่น ท่าอากาศยานเบตง	มีสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานที่เพียงพอสำหรับเครื่องบินขนาดเล็ก และรองรับการใช้งานเฉพาะทาง ท่าอากาศยานในกลุ่มนี้โดยทั่วไป อาจจำเป็นต้องได้รับการอุดหนุน (Subsidy) โดยตรง หรือโดยอ้อมจากรายได้ของท่าอากาศยาน Class อื่น

ที่มา: กองนโยบายการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน

ภาพที่ 52 ท่าอากาศยานของประเทศไทย แยกตามเกณฑ์การจัดกลุ่มท่าอากาศยาน

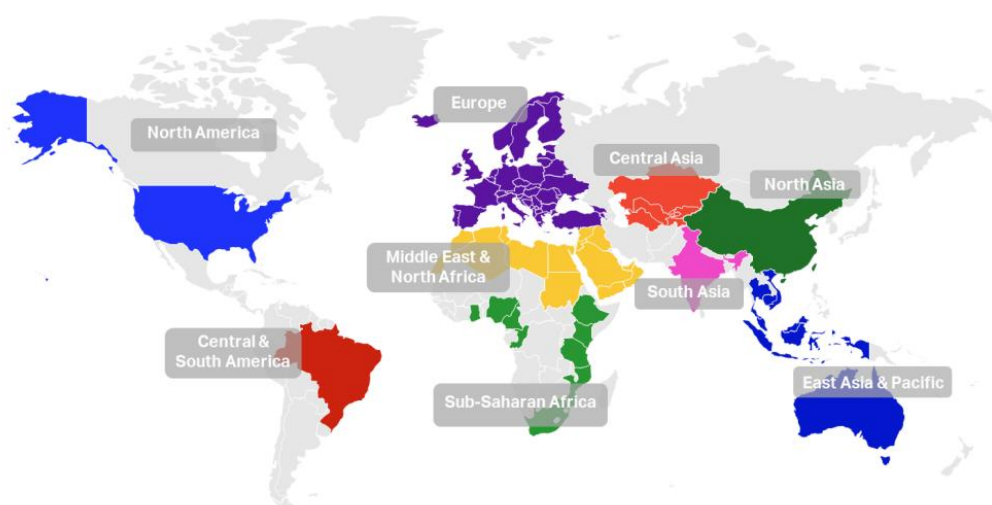


ที่มา: กองนโยบายการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน รวบรวมและวิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน กพท.

3.3.2 อุตสาหกรรมการบินไทยในบริบทของแนวโน้มใหม่

อุตสาหกรรมการบินของไทยไม่ได้ดำเนินอยู่บนกรอบของการขยายตัวของจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินเพียงเท่านั้น แต่กำลังอยู่ในช่วงของการเปลี่ยนผ่านเชิงโครงสร้างอย่างเป็นระบบภายใต้บริบทของการยกระดับสู่ความยั่งยืน และการบูรณาการเทคโนโลยีดิจิทัลในกระบวนการดำเนินงาน (Smart & Green Aviation) การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวสะท้อนถึงการปรับทิศทางการพัฒนาของอุตสาหกรรมการบินจากการมุ่งเน้นการเติบโตในเชิงปริมาณ ไปสู่การเสริมสร้างประสิทธิภาพ ความยืดหยุ่น และความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นปัจจัยพื้นฐานสำคัญต่อความสามารถในการแข่งขันและการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินไทย

ภาพที่ 53 ภูมิภาคและประเทศสำคัญที่ได้รับการพิจารณาเป็นพื้นที่เป้าหมายในการจัดทำกรอบการดำเนินการเกี่ยวกับเชื้อเพลิงการบินยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuel: SAF)



ที่มา: IATA

จากการรายงานของ IATA ระบุว่า การพัฒนา SAF ในระดับโลกมีแนวโน้มมุ่งเน้นไปยังประเทศและภูมิภาคที่มีความพร้อมด้านวัตถุดิบ เทคโนโลยี และกรอบนโยบายสนับสนุนที่เอื้อต่อการลงทุนด้วยในบริบทดังกล่าว ประเทศไทยได้รับการพิจารณาให้เป็นหนึ่งในประเทศที่มีศักยภาพในการพัฒนา SAF ในระดับภูมิภาค เนื่องจากผ่านหลักเกณฑ์การประเมินของ IATA ซึ่งให้ความสำคัญกับความพร้อมของแหล่งวัตถุดิบชีวภาพ ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีการผลิตเชื้อเพลิง ความชัดเจนของนโยบาย และกลไกสนับสนุนจากภาครัฐ รวมถึงความเข้มแข็งของอุตสาหกรรมการบินและโครงสร้างพื้นฐานที่สามารถรองรับการนำ SAF ไปใช้ได้ในช่วงระยะสั้น อย่างไรก็ตาม Smart & Green Aviation ได้กลายเป็นปัจจัยเชิงโครงสร้างที่มีบทบาทชี้ขาดต่อความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมการบินในเวทีโลกอย่างชัดเจน โดยแนวโน้มสำคัญประการแรก คือ การเปลี่ยนผ่านสู่แนวคิดการบินสีเขียวผ่านการบังคับใช้มาตรการด้าน SAF ควบคู่กับการกำหนดข้อจำกัดและมาตรฐานการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่เข้มงวดมากขึ้นตามกรอบมาตรฐานสากล

สำหรับประเทศไทยได้มีการลงนามในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) ว่าด้วยการส่งเสริมการใช้ SAF ระหว่าง กพท. และผู้ประกอบการสายการบินสัญชาติไทย 8 สายการบิน ได้แก่ การบินไทย บางกอกแอร์เวย์ส เค-ไมล์ แอร์ นกแอร์ ไทยแอร์เอเชีย ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ ไทย ไลอ้อน แอร์ และเวียดเจ็ท ไทยแลนด์ ซึ่งบันทึกข้อตกลงฯ ระบุให้ผู้ประกอบการสายการบินเริ่มใช้น้ำมัน SAF ร้อยละ 0.5 – 1 ในปี 2569 และในปี 2570 จะเพิ่มเป็นร้อยละ 1 อย่างไรก็ตาม เพื่อลดผลกระทบทางการเงิน จึงมีการพิจารณาแนวทาง

แยกต้นทุนรายการค่าธรรมเนียมคาร์บอน (Carbon Surcharge) ในเส้นทางบินระหว่างประเทศตามความสมัครใจของผู้ประกอบการสายการบิน

ในขณะเดียวกัน ความก้าวหน้าของนวัตกรรมการบินสมัยใหม่ (Advanced Air Mobility: AAM) กำลังก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างต่อบทบาทของประเทศไทยในระบบการบิน อย่างไรก็ตามประเทศไทยได้ยกระดับบทบาทสู่การเป็นผู้นำในการวางมาตรฐานเทคโนโลยีการบินของภูมิภาคผ่านการเตรียมความพร้อมด้านกรอบกฎหมายและกฎระเบียบเพื่อรองรับการใช้งานอากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aircraft Systems: UAS) และอากาศยานไฟฟ้าขึ้น – ลงทางดิ่ง (electric Vertical Take-off and Landing: eVTOL) สำหรับการขนส่งแบบบูรณาการหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) จะมีบทบาทสำคัญในการเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมต่อการเดินทางและโลจิสติกส์ ทั้งในระดับท้องถิ่นและระดับภูมิภาค

ในอีกมิติหนึ่ง การเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมการบินไทยยังสะท้อนผ่านการเกิดขึ้นของรูปแบบธุรกิจการบินใหม่ โดยเฉพาะสายการบินที่ใช้อากาศยานขนาดเล็กและโมเดลการให้บริการแบบเฉพาะทาง เช่น การให้บริการเช่าเหมาลำพร้อมลูกเรือและการซ่อมบำรุง (Aircraft Crew Maintenance and Insurance: ACMI) การให้บริการบินแบบจุดต่อจุดในระยะสั้น เพื่อเชื่อมโยงเมืองรองและแหล่งท่องเที่ยวที่มีข้อจำกัดด้านโครงสร้างพื้นฐาน ในบริบทดังกล่าว การเกิดขึ้นของรูปแบบธุรกิจการบินใหม่นี้อยู่มาพร้อมกับ การเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างด้านทรัพยากรมนุษย์และทักษะที่จำเป็นต่ออุตสาหกรรมการบินไทย โดยสายการบินที่ใช้อากาศยานขนาดเล็กและการให้บริการเฉพาะทางดังกล่าว ต้องการบุคลากรที่มีทักษะหลากหลาย (Multi-skilled Workforce) สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างยืดหยุ่น ตลอดจนความเข้าใจด้านการดำเนินธุรกิจการบินในตลาดเฉพาะกลุ่ม ซึ่งแตกต่างจากรูปแบบการพัฒนาบุคลากรในสายการบินพาณิชย์ขนาดใหญ่

การเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างของรูปแบบธุรกิจดังกล่าวสอดคล้องกับแนวคิดการพัฒนาบุคลากรด้านการบินตามกรอบ Next Generation of Aviation Professionals (NGAP) ของ ICAO ซึ่งให้ความสำคัญกับการเตรียมความพร้อมกำลังคนให้สอดคล้องกับเทคโนโลยีใหม่ รูปแบบการดำเนินงานที่หลากหลาย และความต้องการของอุตสาหกรรมการบินในอนาคต โดย NGAP มุ่งเน้นการพัฒนาทักษะเชิงข้ามสาขา (Cross-Functional Skills) การเรียนรู้ตลอดชีวิต และการสร้างเส้นทางอาชีพที่ยืดหยุ่น เพื่อรองรับการเปลี่ยนผ่านของอุตสาหกรรม ภายใต้กรอบดังกล่าวการยกระดับทักษะ (Upskill) และการปรับทักษะใหม่ (Reskill) ของบุคลากรด้านการบินของไทยจึงเป็นกลไกเชิงยุทธศาสตร์ที่มีความสำคัญ โดยไม่เพียงแต่เพื่อรองรับการเติบโตของรูปแบบใหม่ แต่ยังเพื่อเสริมสร้างความยืดหยุ่นของบุคลากรด้านการบิน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีและตลาดแรงงาน และสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของไทยให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากลและทิศทางของ ICAO ในระยะยาวอย่างเป็นระบบ

ภาคผนวก

- ดัชนี HHI และสายการบินที่ให้บริการ
แยกสายเส้นทางบินภายในประเทศ
- รหัสท่าอากาศยานภายในประเทศ
- รายชื่อผู้ถือใบอนุญาต
ประกอบกิจการการบินพลเรือน



ภาคผนวก

ดัชนี HHI และสายการบินที่ให้บริการแยกรายเส้นทางบินภายในประเทศ

เส้นทางบิน	สายการบิน	ดัชนี HHI
BKK-BFV	THAI AIR ASIA CO.LTD.	1.00
BKK-CNX	THAI AIR ASIA CO.LTD.	0.25
	THAI LION MENTARI CO.LTD.	
	THAI VIET JET AIR JOINTSTOCK	
	NOK AIRLINES CO.LTD.	
	THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO.LTD.	
	BANGKOK AIRWAYS	
BKK-CJM	THAI AIR ASIA CO.LTD.	0.56
	NOK AIRLINES CO.LTD.	
BKK-HDY	THAI AIR ASIA CO.LTD.	0.29
	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.	0.30
	THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO.LTD.	
	THAI LION MENTARI CO.LTD.	
	THAI VIET JET AIR JOINTSTOCK	
BKK-KBV	THAI AIR ASIA CO.LTD.	0.29
	THAI LION MENTARI CO.LTD.	
	THAI VIET JET AIR JOINTSTOCK	
	THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO.LTD.	
	NOK AIRLINES CO.LTD.	
	BANGKOK AIRWAYS	
BKK-LPT	THAI AIR ASIA CO.LTD.	0.63
	BANGKOK AIRWAYS	
BKK-LOE	THAI AIR ASIA CO.LTD.	1.00
BKK-CEI	THAI AIR ASIA CO.LTD.	0.23
	THAI LION MENTARI CO.LTD.	
	THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO.LTD.	
	NOK AIRLINES CO.LTD.	
	THAI VIET JET AIR JOINTSTOCK	
BKK-MAQ	NOK AIRLINES CO.LTD.	1.00
BKK-KOP	THAI AIR ASIA CO.LTD.	0.69

เส้นทางบิน	สายการบิน	ดัชนี HHI
	THAI LION MENTARI CO.LTD.	
BKK-NST	THAI LION MENTARI CO.LTD.	0.36
	THAI AIR ASIA CO.LTD.	
	NOK AIRLINES CO.LTD.	
	THAI VIET JET AIR JOINTSTOCK	
BKK-NNT	THAI AIR ASIA CO.LTD.	0.64
	NOK AIRLINES CO.LTD.	
BKK-NAW	THAI AIR ASIA CO.LTD.	1.00
BKK-PHS	THAI AIR ASIA CO.LTD.	0.44
	THAI LION MENTARI CO.LTD.	
	NOK AIRLINES CO.LTD.	
BKK-HKT	THAI AIR ASIA CO.LTD.	0.21
	THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO.LTD.	
	THAI LION MENTARI CO.LTD.	
	THAI VIET JET AIR JOINTSTOCK	
	BANGKOK AIRWAYS	
	NOK AIRLINES CO.LTD.	
BKK-UNN	THAI AIR ASIA CO.LTD.	1.00
BKK-ROI	THAI AIR ASIA CO.LTD.	1.00
BKK-SNO	NOK AIRLINES CO.LTD.	0.51
	THAI AIR ASIA CO.LTD.	
BKK-USM	BANGKOK AIRWAYS	1.00
BKK-THS	BANGKOK AIRWAYS	1.00
BKK-URT	THAI AIR ASIA CO.LTD.	0.32
	THAI LION MENTARI CO.LTD.	
	THAI VIET JET AIR JOINTSTOCK	
	NOK AIRLINES CO.LTD.	
BKK-TST	THAI LION MENTARI CO.LTD.	0.36
	THAI AIR ASIA CO.LTD.	
	NOK AIRLINES CO.LTD.	
BKK-TDX	BANGKOK AIRWAYS	1.00
BKK-UBP	THAI AIR ASIA CO.LTD.	0.22
	THAI LION MENTARI CO.LTD.	
	NOK AIRLINES CO.LTD.	
	THAI VIET JET AIR JOINTSTOCK	
	THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO.LTD.	

เส้นทางบิน	สายการบิน	ดัชนี HHI
BKK-UTH	THAI AIR ASIA CO.LTD.	0.24
	THAI LION MENTARI CO.LTD.	
	THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO.LTD.	
	THAI VIET JET AIR JOINTSTOCK	
	NOK AIRLINES CO.LTD.	
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.	0.93
	BANGKOK AIRWAYS	
CNX-HKT	THAI AIR ASIA CO.LTD.	0.55
	THAI VIET JET AIR JOINTSTOCK	
	BANGKOK AIRWAYS	
CNX-USM	BANGKOK AIRWAYS	1.00
CNX-URT	THAI AIR ASIA CO.LTD.	1.00
CNX-UTH	NOK AIRLINES CO.LTD.	0.70
	THAI AIR ASIA CO.LTD.	
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-CEI	THAI VIET JET AIR JOINTSTOCK	1.00
HKT-USM	BANGKOK AIRWAYS	1.00
HKT-UTH	THAI AIR ASIA CO.LTD.	1.00
HKT-UTP	BANGKOK AIRWAYS	1.00
KBV-USM	BANGKOK AIRWAYS	1.00
USM-UTP	BANGKOK AIRWAYS	1.00
HDY-BTZ	EZY AIRLINES	1.00
LPT-HGN	BANGKOK AIRWAYS	1.00
HDY-URT	EZY AIRLINES	1.00
UTP-UTH	THAI LION MENTARI CO.LTD.	1.00

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

รายชื่อผู้ถือใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน (Air Operator License – AOL)

ลำดับ	ชื่อผู้ได้รับใบอนุญาตฯ	ใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน (CAOL)					
		สถานะการประกอบกิจการ ปี 67			สถานะการประกอบกิจการ ปี 68		หมายเหตุ
		ประกอบ กิจการ	ไม่ประกอบ กิจการ		ประกอบ กิจการ	ไม่ประกอบ กิจการ	
กลุ่มที่ 1 การขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์แบบประจำมีกำหนด							
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 โลอ็อน 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 ไทยเวียตเจ็ท 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)		✓			✓	ใบอนุญาตฯ เป็นอันใช้ไม่ได้ตั้งแต่เดือน พ.ค. 2568
8	บริษัท เค-ไมล์ แอร์ จำกัด (เลขที่ 5/2564 ตั้งแต่ 24 มิ.ย. 63 - 23 มิ.ย. 68)	✓			✓		อยู่ระหว่างต่ออายุใบอนุญาตฯ
9	บริษัท ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ จำกัด (เลขที่ 6/2567 ตั้งแต่ 8 ต.ค. 66 - 7 ต.ค. 71)	✓			✓		
10	บริษัท เอเชีย แอท์แลนด์ิก แอร์ไลน์ส จำกัด (เลขที่ 16/2566 ตั้งแต่ 29 ส.ค. 66 - 28 ส.ค. 71)		✓			✓	อยู่ระหว่างการขอใบรับรองผู้ดำเนินการ การบินอากาศ

ลำดับ	ชื่อผู้ได้รับใบอนุญาตฯ	ใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน (CAOL)					
		สถานะการประกอบกิจการ ปี 67			สถานะการประกอบกิจการ ปี 68		หมายเหตุ
		ประกอบ กิจการ	ไม่ประกอบ กิจการ		ประกอบ กิจการ	ไม่ประกอบ กิจการ	
11	บริษัท แอร์ อินเตอร์ ทรานสปอร์ต จำกัด (เลขที่ 1/2565 ตั้งแต่ 20 ก.ย. 65 - 19 ก.ย. 70)	✓				✓	อยู่ระหว่างขอพักการประกอบกิจการ
12	บริษัท อาร์ ซี เอ โกลบอล จำกัด (เลขที่ 6/2566 ตั้งแต่ 18 ก.ค. 66 - 17 ก.ค. 71)		✓			✓	อยู่ระหว่างการขอใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ
13	บริษัท เอ็ม-แลนด์มาร์ช จำกัด (เลขที่ 10/2566 ตั้งแต่ 27 ก.ค. 66 - 26 ก.ค. 71)		✓		✓		
14	บริษัท ไทย แอร์โรสเปซ อินดัสทรีส์ จำกัด (เลขที่ 9/2567 ตั้งแต่ 19 พ.ย. 67 - 18 พ.ย. 72)	-	-			✓	บริษัทฯ ได้รับใบอนุญาตฯ เมื่อปี 2567 และยังไม่ชำระค่าธรรมเนียมใบอนุญาตฯ
15	บริษัท อินทรา (2009) แอร์ จำกัด (เลขที่ 2/2568 ตั้งแต่ 31 มี.ค. 68 - 30 มี.ค. 73)	-	-		-	-	บริษัทฯ ได้รับใบอนุญาตฯ เมื่อปี 2568 โดยอยู่ระหว่างการขอใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ
16	บริษัท สยามวิงส์ แอร์ไลน์ จำกัด (เลขที่ 3/2568 ตั้งแต่ 3 เม.ย. 68 - 2 เม.ย. 73)	-	-		-	-	บริษัทฯ ได้รับใบอนุญาตฯ เมื่อปี 2568 อยู่ระหว่างการขอใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ
กลุ่มที่ 2 การขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์แบบไม่ประจำ							
17	บริษัท สยามแลนด์ ฟลายอิง จำกัด (เลขที่ 6/2564 ตั้งแต่ 12 พ.ค. 63 - 11 พ.ค. 68)	✓			✓		อยู่ระหว่างต่ออายุใบอนุญาตฯ
18	บริษัท เอซี เอวิเอชั่น จำกัด (เลขที่ 2/2565 ตั้งแต่ 21 ธ.ค. 63 - 20 ธ.ค. 68)	✓			✓		
19	บริษัท แอ็ดวานซ์ เอวิเอชั่น เจ็ท จำกัด (เลขที่ 25/2566 ตั้งแต่ 26 ส.ค. 64 - 25 ส.ค. 69)	✓			✓		
20	บริษัท เอเชียน แอร์โรสเปซเซอร์วิส จำกัด (เลขที่ 2/2566 ตั้งแต่ 16 ต.ค. 64 - 15 ต.ค. 69)	✓			✓		

ลำดับ	ชื่อผู้ได้รับใบอนุญาตฯ	ใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน (CAOL)					
		สถานการณ์ประกอบกิจการ ปี 67			สถานการณ์ประกอบกิจการ ปี 68		หมายเหตุ
		ประกอบ กิจการ	ไม่ประกอบ กิจการ		ประกอบ กิจการ	ไม่ประกอบ กิจการ	
21	บริษัท เอ็มเจ็ท จำกัด (เลขที่ 7/2566 ตั้งแต่ 6 พ.ย. 64 - 5 พ.ย. 69)	✓			✓		
22	บริษัท วีไอพี เจ็ทส์ จำกัด (เลขที่ 21/2566 ตั้งแต่ 9 ส.ค. 66 - 8 ส.ค. 71)	✓			✓		
23	บริษัท ไทย ฟลายอิง เซอร์วิส จำกัด (เลขที่ 19/2562 ตั้งแต่ 11 ก.ค. 62 - 10 ก.ค. 67)	✓				✓	คืนคำขอต่ออายุใบอนุญาตฯ
24	บริษัท สยาม ซีเพลน จำกัด (เลขที่ 4/2566 ตั้งแต่ 3 พ.ค. 66 - 2 พ.ค. 71)	✓			✓		
25	บริษัท กรุงเทพเฮลิคอปเตอร์เซอร์วิสเชส จำกัด (เลขที่ 11/2566 ตั้งแต่ 23 ส.ค. 66 - 22 ส.ค. 71)	✓			✓		
26	บริษัท ไทยเอเวอชั่น เซอร์วิส จำกัด (เลขที่ 12/2566 ตั้งแต่ 16 พ.ย. 65 - 15 พ.ย. 70)	✓			✓		
27	บริษัท แอ็ดวานซ์ เอวิเอชั่น จำกัด (เลขที่ 17/2566 ตั้งแต่ 2 ต.ค. 65 - 1 ต.ค. 70)	✓			✓		
28	บริษัท พี 80 แอร์ จำกัด (เลขที่ 19/2566 ตั้งแต่ 31 ส.ค. 66 - 30 ส.ค. 71)		✓			✓	อยู่ระหว่างแจ้งใบอนุญาตฯ เป็นอันใช้ไม่ได้
29	บริษัท ยูไนเต็ด ออฟชอร์ เอวิเอชั่น จำกัด (เลขที่ 2/2567 ตั้งแต่ 5 เม.ย. 66 - 4 เม.ย. 71)	✓			✓		
30	บริษัท เอสเอฟเอส เอวิเอชั่น จำกัด (เลขที่ 22/2566 ตั้งแต่ 24 พ.ค. 66 - 23 พ.ค. 71)	✓			✓		
31	บริษัท ไทย ซีเพลน จำกัด (เลขที่ 8/2566 ตั้งแต่ 27 ก.ค. 66 - 26 ก.ค. 71)	✓			✓		

ลำดับ	ชื่อผู้ได้รับใบอนุญาตฯ	ใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน (CAOL)					
		สถานะการประกอบกิจการ ปี 67			สถานะการประกอบกิจการ ปี 68		หมายเหตุ
		ประกอบ กิจการ	ไม่ประกอบ กิจการ		ประกอบ กิจการ	ไม่ประกอบ กิจการ	
32	บริษัท พัทยา แอร์เวย์ จำกัด (เลขที่ 13/2566 ตั้งแต่ 28 ส.ค. 66 - 27 ส.ค. 71)	✓			✓		
33	บริษัท แอร์ เอเอ็มบี จำกัด (เลขที่ 3/2567 ตั้งแต่ 14 ส.ค. 67 - 13 ส.ค. 72)	-	-			✓	บริษัทฯ ได้รับใบอนุญาตฯ เมื่อปี 2567 โดยอยู่ระหว่างการขอใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ
34	บริษัท บีบีเอ็น แอร์ไลน์ (ประเทศไทย) จำกัด (เลขที่ 7/2567 ตั้งแต่ 12 พ.ย. 67 - 11 พ.ย. 72)	-	-		✓		บริษัทฯ ได้รับใบอนุญาตฯ เมื่อปี 2567
กลุ่มที่ 3 ประเภทการทำงานทางอากาศ							
35	บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (เลขที่ 3/2565 ตั้งแต่ 11 มิ.ย. 65 - 10 มิ.ย. 68)	✓			✓		อยู่ระหว่างต่ออายุใบอนุญาตฯ
36	บริษัท ไทย สกาย แอ็ดแวนเจอร์ จำกัด (เลขที่ 15/2566 ตั้งแต่ 16 มิ.ย. 66 - 15 มิ.ย. 69)	✓			✓		
37	บริษัท แอ็ก โกลบอล จำกัด (เลขที่ 23/2566 ตั้งแต่ 21 พ.ค. 65 - 20 พ.ค. 68)	✓			✓		อยู่ระหว่างต่ออายุใบอนุญาตฯ
38	บริษัท สยามยามาฮ่ามอเตอร์โรบोटิกส์ จำกัด (เลขที่ 10/2567 ตั้งแต่ 22 ก.ค. 66 - 21 ก.ค. 69)	✓				✓	อยู่ระหว่างพิจารณาการขอเลิกกิจการ
39	บริษัท ไทย ซีเพลน จำกัด (เลขที่ 9/2566 ตั้งแต่ 27 ก.ค. 66 - 26 ก.ค. 69)	✓			✓		
40	บริษัท ดรอปโซน (ไทยแลนด์) จำกัด (เลขที่ 8/2567 ตั้งแต่ 7 ธ.ค. 66 - 6 ธ.ค. 69)	✓			✓		
41	บริษัท สกาย เอกซ์ทรีม จำกัด (เลขที่ 3/2564 ตั้งแต่ 2 ก.ค. 64 - 1 ก.ค. 67)	✓			✓		อยู่ระหว่างต่ออายุใบอนุญาตฯ

ลำดับ	ชื่อผู้ได้รับใบอนุญาตฯ	ใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน (CAOL)					
		สถานะการประกอบกิจการ ปี 67			สถานะการประกอบกิจการ ปี 68		หมายเหตุ
		ประกอบ กิจการ	ไม่ประกอบ กิจการ		ประกอบ กิจการ	ไม่ประกอบ กิจการ	
42	บริษัท เอเชียน แอร์โรสเปซเซอร์วิส จำกัด (เลขที่ 1/2568 ตั้งแต่ 16 ต.ค. 67 - 15 ต.ค. 70)	✓			✓		
43	บริษัท ฟลายอิง มีเดีย จำกัด (เลขที่ 5/2567 ตั้งแต่ 10 ม.ค. 67 - 9 ม.ค. 70)	✓			✓		

ที่มา : ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ กพท.