

# โครงการสำรวจและ ศึกษาความต้องการ บุคลากรด้านการบินของ ประเทศไทย

*An Exploration and analysis of the demand  
for manpower in Thailand's aviation industry*

จัดทำโดย  
กองเศรษฐกิจการบิน  
ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน

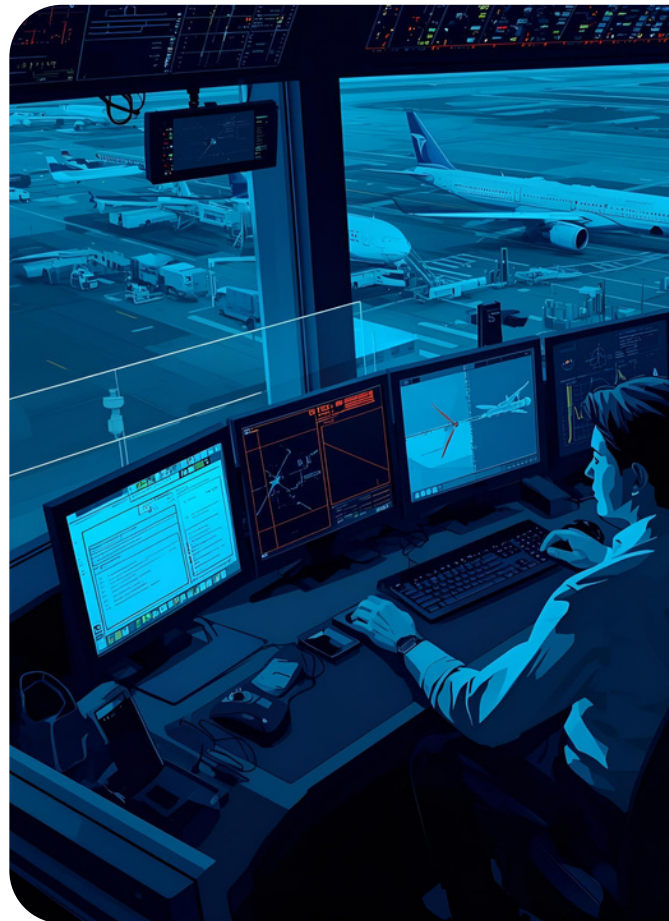


0 2568 8800 ต่อ 1420, 1422, 1435



apd\_ae@caat.or.th





## ที่มาและความสำคัญ

อุตสาหกรรมการบินเป็นกลไกสำคัญที่ขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทย เชื่อมโยงกับการท่องเที่ยว การค้า และการลงทุน โดยก่อนโควิด-19 ประเทศไทยมีการเติบโตของผู้โดยสารเฉลี่ยสูงถึงร้อยละ 11.4 และมีการจ้างงานกว่า 4.3 ล้านตำแหน่ง เมื่อเกิดการฟื้นตัวหลังวิกฤต อุตสาหกรรมการบินกลับเผชิญปัญหาขาดแคลนบุคลากรอย่างมีนัยสำคัญ กพท. จึงดำเนินโครงการสำรวจและคาดการณ์ความต้องการแรงงาน ตามแนวทาง ICAO และโครงการ NGAP เพื่อเตรียมความพร้อมกำลังคนให้เพียงพอและสอดคล้องกับการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยอย่างยั่งยืน



มีฐานข้อมูลบุคลากรในอุตสาหกรรมการบิน ข้อมูลความต้องการบุคลากรฯ รวมไปถึงการเข้า - ออกของบุคลากร



สามารถวิเคราะห์และมีรายงานสำรวจและศึกษาความต้องการบุคลากรด้านการบินของประเทศไทย



มีการคาดการณ์ความต้องการบุคลากรด้านการบินของประเทศไทย

ICAO ระบุว่าในช่วงปี 2566 - 2586 จำนวนผู้โดยสารภาพรวมทั่วโลกจะมีร้อยละการเติบโตเฉลี่ยต่อปีที่ร้อยละ 3.8 ส่งผลให้ปี 2586 จะมีผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจากปี 2566 มากถึง 4,138 ล้านคน อย่างไรก็ตาม **“ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกจะมีร้อยละการเติบโตเฉลี่ยต่อปีมากที่สุด”**

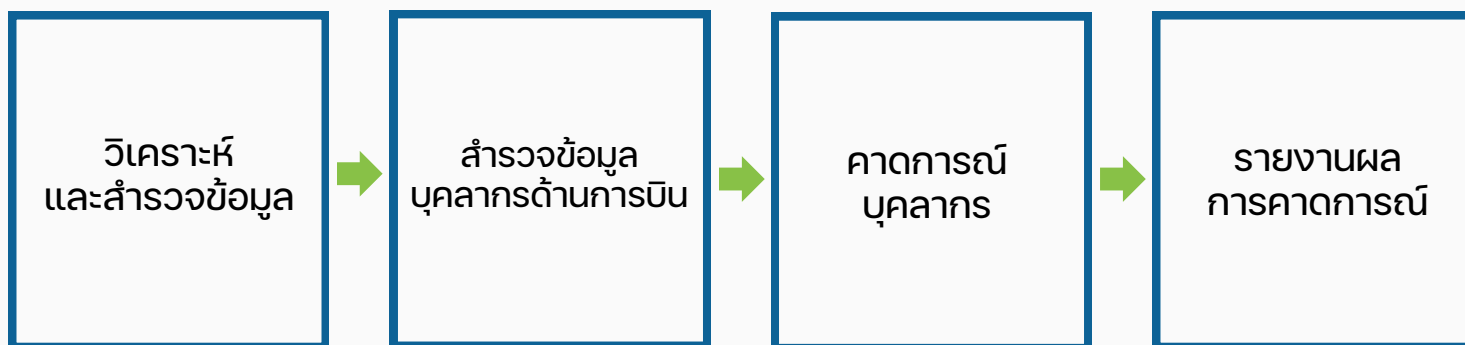
## “ ICAO ตระหนักถึงปัญหาการขาดแคลนบุคลากรในภาคการบิน ”

เนื่องจากบางตำแหน่งงานในอุตสาหกรรมการบินจำเป็นต้องเข้ารับการฝึกอบรม ซึ่งจำเป็นต้องอาศัยระยะเวลาและทรัพยากรในการฝึกอบรมอย่างมาก พร้อมระบุว่าอาจเกิดจากปัญหาเชิงโครงสร้างของตลาดแรงงานการบิน จัดทำกรอบยุทธศาสตร์ที่ชื่อว่า **Next Generation of Aviation Professionals (NGAP)** ซึ่งมุ่งเน้นการสร้างบุคลากรรุ่นใหม่ครอบคลุม 5 ด้าน ได้แก่

- Strategic Workforce Planning
- Career Pathways
- Competency-Based Training and Assessment
- Diversity & Inclusion
- Workforce Database

# การดำเนินงานของ กพท.

## ขั้นตอนการดำเนินงาน



## ปัญหาและข้อติดขัดในปัจจุบัน



### Training Constraints

ขั้นตอนการฝึกอบรมตามกฎหมายมาตรฐานและข้อบังคับต่าง ๆ อาจส่งผลให้เกิดความล่าช้าของการผลิตบุคลากร



### Workforce Turnover

เกิดการไหลเข้า - ออกของบุคลากรสูงเนื่องจากภาระงานที่เพิ่มมากขึ้นจากปริมาณเที่ยวบิน และสภาพภูมิอากาศที่ร้อนจัดของไทย



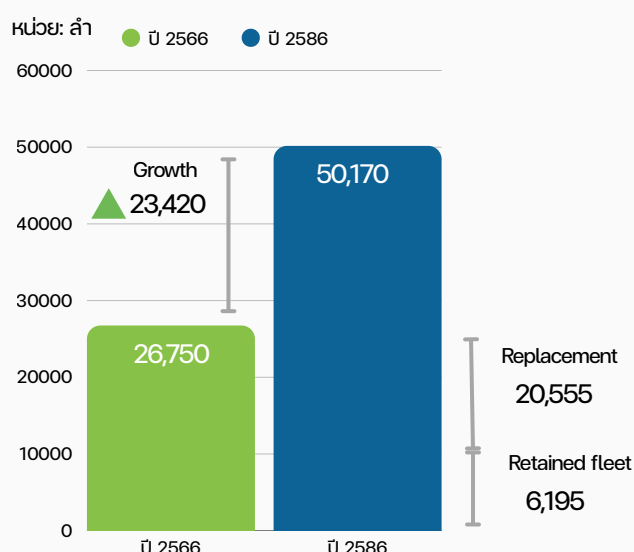
### Recruitment Challenges

บุคลากรที่มีภูมิสำเนาหรือประสงค์ปฏิบัติหน้าที่ ณ ภูมิภาคต่าง ๆ มีไม่มาก จึงอาจเกิดปัญหาการสรรหาบุคลากร

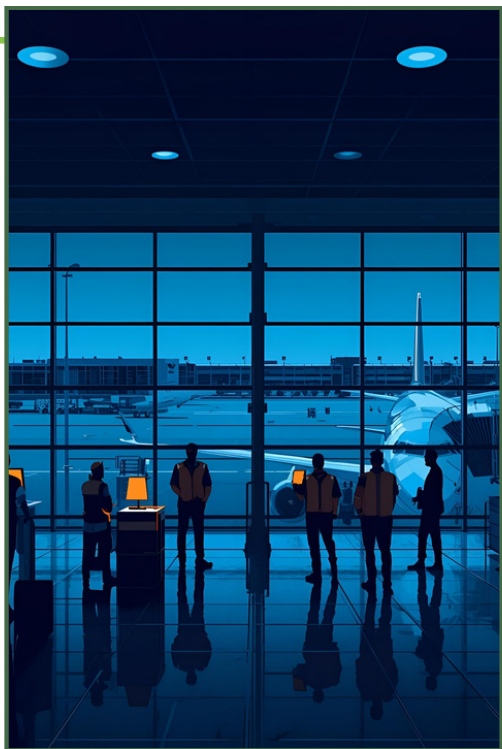
## วิชาชีพที่สำคัญในภาคอุตสาหกรรมการบิน

| สาขาการผลิต                    | วิชาชีพที่สำคัญ                                                                                                                                                                                           |
|--------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| การให้บริการขนส่งทางอากาศ      | <ul style="list-style-type: none"><li>นักบินผู้ถือใบอนุญาต ATPL</li><li>เจ้าหน้าที่ภาคพื้น</li><li>พนักงานสนับสนุนอุปกรณ์ภาคพื้น</li></ul>                                                                |
| กิจการท่าอากาศยาน              | <ul style="list-style-type: none"><li>พนักงานตรวจค้น</li><li>พนักงานด้านมาตรฐานและปฏิบัติการท่าอากาศยาน</li><li>วิศวกร ที่มีความรู้เฉพาะทางเกี่ยวกับทางวิ่ง (Run way)</li><li>แพทย์ประจำสนามบิน</li></ul> |
| การให้บริการการเดินทางทางอากาศ | <ul style="list-style-type: none"><li>เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ</li><li>วิศวกรออกแบบและพัฒนาห้วงอากาศ</li></ul>                                                                                      |

## การคาดการณ์จำนวนอากาศยาน



ที่มา: Boeing



# ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับ บุคลากรด้านการบิน

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับบุคลากรด้านการบินในปัจจุบัน มีความหลากหลาย ทั้งสถานการณ์การจ้างงานที่อยู่ในระดับต่ำ ประสิทธิภาพแรงงานที่ยังตามหลังประเทศพัฒนาแล้ว ตลอดจนความผันผวนของต้นทุนเชื้อเพลิงและความล่าช้าในการส่งมอบอากาศยาน ซึ่งล้วนส่งผลต่อการวางแผนและพัฒนาบุคลากรการบินของประเทศไทยโดยรวม

## สถานการณ์จ้างงาน

กลุ่มเยาวชนอัตราว่างงาน

ต่ำกว่า **5%**

ที่มา: world bank

## ประสิทธิภาพของบุคลากร

ผลิตภาพแรงงานอยู่ในระดับใกล้เคียงกับประเทศจีนและมาเลเซีย แต่ยังคงต่ำกว่า ประเทศพัฒนาแล้ว

ที่มา: world bank

## ความผันผวนของราคาเชื้อเพลิง

ถือเป็นต้นทุนการดำเนินงานหลักคิดเป็นสัดส่วน

**30-35%**

ที่มา: IATA

## (ตัวอย่าง) คำสั่งซื้ออากาศยาน

### บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

- Airbus A321Neo : 32 ลำ
- Boeing 787 : 86 ลำ

### บริษัท ไทย เวียดนามแอร์เวย์ส จำกัด

- Boeing 737 : 50 ลำ

### บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

- Airbus A321Neo: 1 ลำ

ที่มา: Cirium สืบค้น ณ เดือนธันวาคม 2568



### บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

- ATR 72 - 600 : 10 ลำ

### บริษัท เอ็ม-แลนด์อาร์ช จำกัด

- Cessna 208 Caravan : 3 ลำ

# สถานการณ์บุคลากร ด้านการบินของไทย ปี 2568

GDP  
การขนส่งทางอากาศเติบโต  
**+ 3.0%**

ที่มา: สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พุทธศักราช 2568

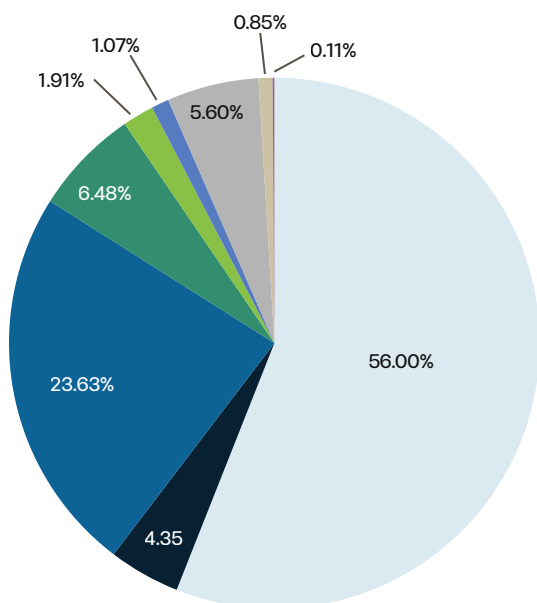
IATA คาดการณ์ปี 2568 จะเกิด  
การจ้างงานในสายการบินเพิ่มขึ้น  
**3.3 ล้านตำแหน่ง**

ที่มา: IATA

จำนวนอากาศยานของ  
สายการบินพาณิชย์แบบประจำมีกำหนด  
**242\* ลำ**

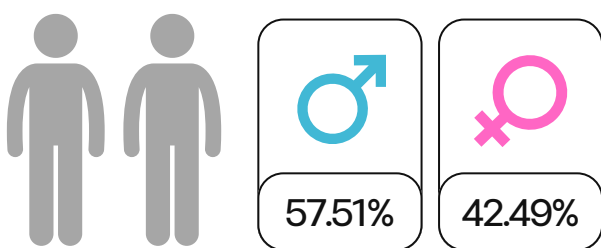
\*ข้อมูล ณ เดือนกันยายน 2568

## สัดส่วนของบุคลากรการบินสายการผลิต :



- สาขาการให้บริการขนส่งทางอากาศ (Commercial Air Transport)
- สาขาการบินทั่วไป (General Aviation)
- สาขาการดำเนินงานท่าอากาศยาน (Airport Operation and Services)
- สาขาการให้บริการเดินอากาศ (Air Navigation Services)
- สาขาการผลิตเครื่องยนต์และชิ้นส่วนอากาศยาน (Aircraft Engine and Engine parts Manufacturing)
- สาขาสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน (Aviation Training)
- สาขาการซ่อมบำรุงอากาศยาน (Repair, Maintenance and Overhaul of Aircraft Engine and Parts)
- สาขางานกำกับดูแลทางด้านการบิน (Aviation Regulatory Functions)
- สาขาการให้บริการทางด้านการบินอื่น ๆ (Other Air Transport Services)

## สัดส่วนบุคลากรตามเพศและช่วงอายุ :



อายุ 20 - 29 ปี : **29.2%**

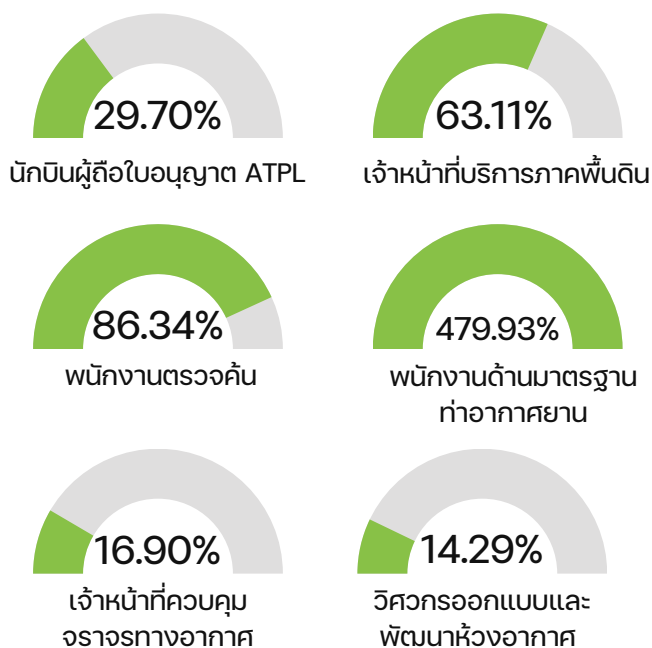
อายุ 30 - 39 ปี : **32.2%**

อายุ 40 - 49 ปี : **22.6%**

อายุมากกว่า 50 ปี : **15.9%**

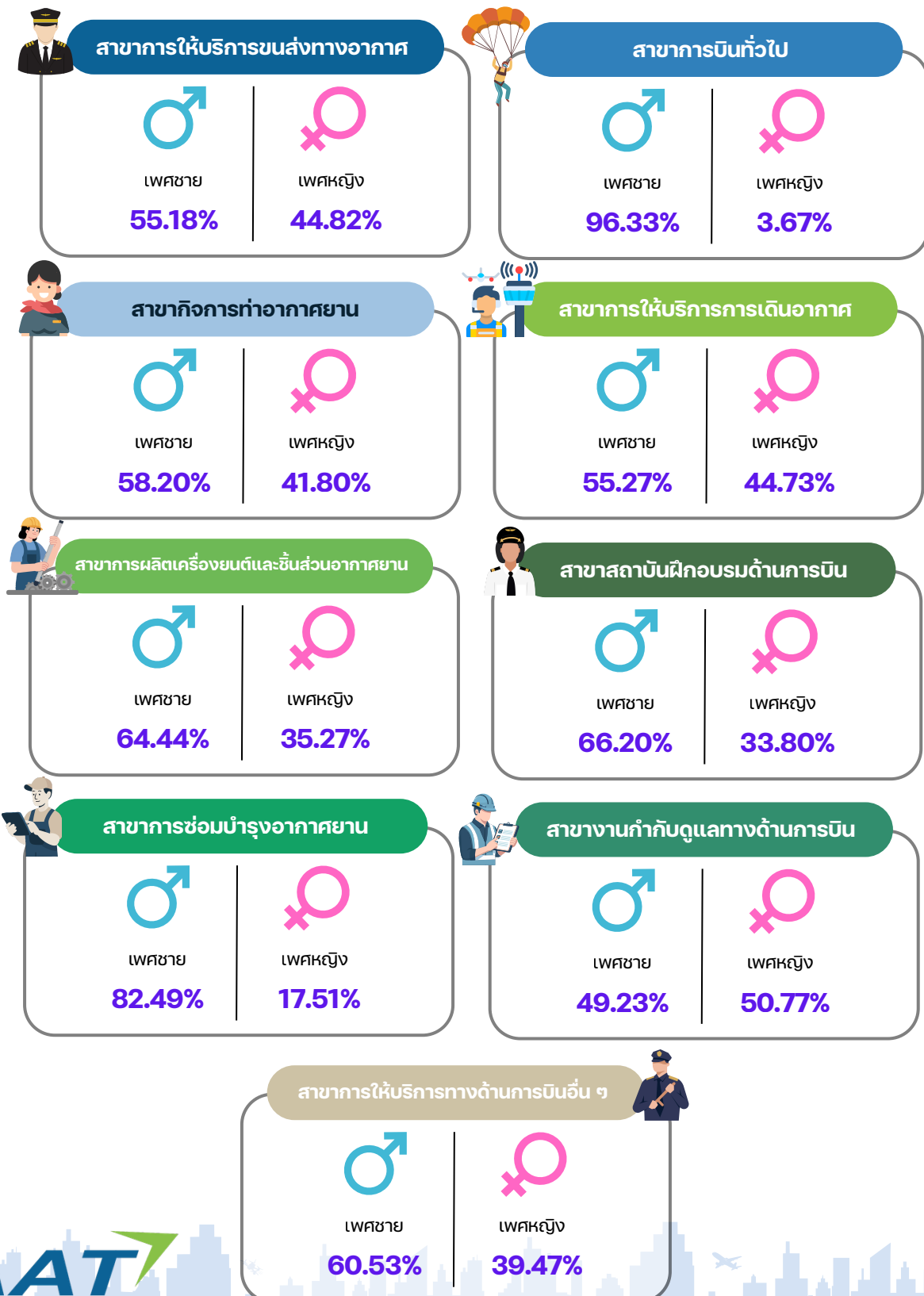
## การเพิ่มขึ้นของบุคลากรด้านการบิน :

(ปี 2568 เทียบปี 2567)



# ความเสมอภาค ของอุตสาหกรรมการบินไทย ปี 2568

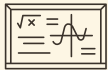
จากการพิจารณาถึงความเสมอภาคของอุตสาหกรรมการบินของไทยนับว่าอยู่ในระดับที่เปิดกว้างสูง โดยเมื่อพิจารณาสาขาการผลิตด้านการบินส่วนมาก พบว่า สัดส่วนบุคลากรของเพศชายและหญิงอยู่ในระดับที่ใกล้เคียงกัน แม้ว่าในบางสาขาการผลิต เช่น สาขาการบินทั่วไป สาขาการซ่อมบำรุงอากาศยาน ยังมีสัดส่วนบุคลากรเพศหญิงไม่มากนัก ซึ่งอาจมีสาเหตุจากลักษณะงานที่ต้องใช้ทักษะเฉพาะทางหรือข้อจำกัดด้านสภาพการทำงาน อย่างไรก็ตามแนวโน้มในอนาคตคาดว่าจะมีบุคลากรเพศหญิงเข้าสู่สาขาดังกล่าวเพิ่มมากขึ้นตามการพัฒนาทักษะและมาตรการสนับสนุนด้านความเสมอภาคทางเพศในอุตสาหกรรมการบิน



# การคาดการณ์ ความต้องการด้านบุคลากร



## แนวทางการคาดการณ์



การจัดทำแบบจำลองทางคณิตศาสตร์\*



การสำรวจข้อมูลจากผู้ประกอบการโดยตรง



พิจารณาและปรับฐานข้อมูล

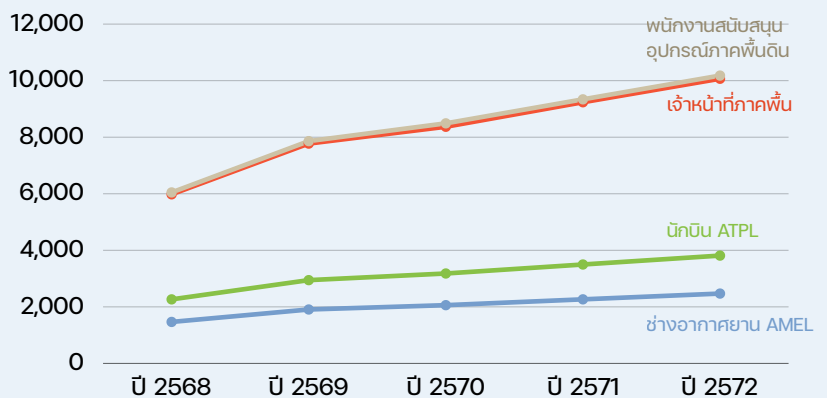
\*เฉพาะสาขาการให้บริการขนส่งทางอากาศ

### การเพิ่มขึ้นของความต้องการบุคลากร (ปี 2572 เทียบปี 2568)

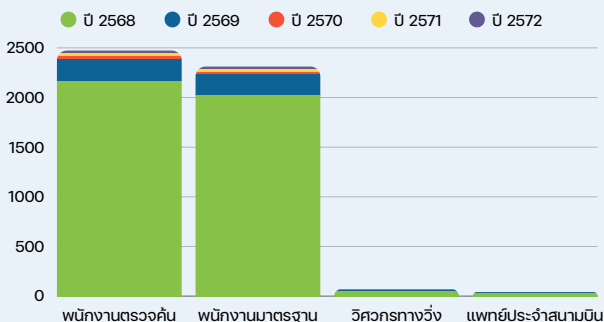
- นักบิน ATPL : **1,548** คน
- ช่าง AMEL : **1,003** คน
- เจ้าหน้าที่ภาคพื้น : **4,087** คน
- สนับสนุนอุปกรณ์ฯ : **4,132** คน



### สาขาการให้บริการขนส่งทางอากาศ



### สาขากิจการท่าอากาศยาน

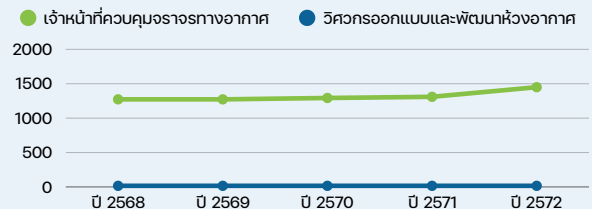


บุคลากรในสาขากิจการท่าอากาศยาน

**▲ 14 %** เมื่อเทียบข้อมูลปี 2568 และ 2572



### สาขาการให้บริการการเดินทางอากาศ



เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ

**▲ 14 %**

เมื่อเทียบข้อมูลปี 2568 และ 2572

วิศวกรออกแบบและพัฒนาห้วงอากาศ

**คงที่**

เมื่อเทียบข้อมูลปี 2568 และ 2572

**จัดทำโดย :**

กองเศรษฐกิจการบิน  
ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริม  
กิจการการบินพลเรือน