

ธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ

สรุปแนวโน้มธุรกิจ

ISIC: 57511000 การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ

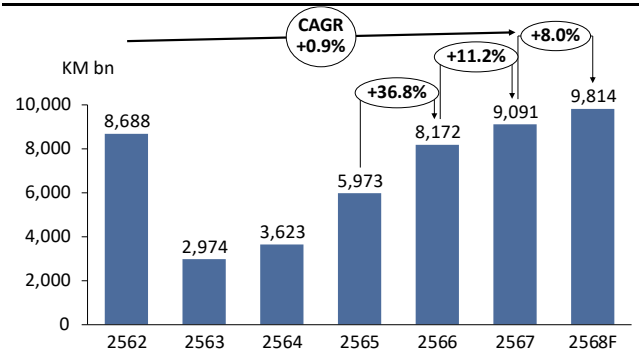
ธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทางอากาศในปี 2568 มีแนวโน้ม “Positive” โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากการขยายตัวของภาคการท่องเที่ยว โดยเฉพาะการเติบโตของจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น 38.5 ล้านคน จาก 35.5 ล้านคนในปี 2567 ใกล้เคียงกับระดับก่อนเกิดวิกฤติโควิด-19 จากแรงหนุนของมาตรการสนับสนุนภาครัฐ เช่น การขยายมาตรการยกเว้นวีซ่า การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนามบิน และการส่งเสริมไทยให้เป็นศูนย์กลางด้านการบินและการท่องเที่ยวระดับภูมิภาค ประกอบกับต้นทุนเชื้อเพลิงมีแนวโน้มลดลง ซึ่งจะช่วยให้อายุการใช้งานเครื่องบินได้เพิ่มขึ้นและเพิ่มความสามารถในการขยายเส้นทางบินใหม่โดยเฉพาะตลาดต่างประเทศที่ฟื้นตัวต่อเนื่อง

อย่างไรก็ตาม ธุรกิจยังมีความเสี่ยงจากปัญหาห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Disruptions) ที่อาจทำให้ผู้ผลิตเครื่องบินเกิดความล่าช้าในการส่งมอบเครื่องบินใหม่ ส่งผลให้ผู้ประกอบการบางรายไม่สามารถขยายฝูงบินได้ตามแผน นอกจากนี้ ปัญหาการขาดแคลนแรงงานและชิ้นส่วนอะไหล่ที่สำคัญในธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO: Maintenance, Repair, and Overhaul) ทำให้การซ่อมบำรุงใช้เวลานานขึ้น ซึ่งปัจจัยเหล่านี้อาจส่งผลให้ต้นทุนการซ่อมบำรุงสูงขึ้นและอาจกระทบต่อความพร้อมในการให้บริการของสายการบินได้

ภาพรวมตลาดโลก

ในปี 2567 ที่ผ่านมาระดับความต้องการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศทั่วโลกมีการเติบโตที่แข็งแกร่ง โดย International Air Transport Association (IATA) คาดว่าในปี 2567 จะมีความต้องการขนส่งผู้โดยสาร (RPK<sup>1</sup>) อยู่ที่ระดับ 9.09 ล้านล้านกิโลเมตร เพิ่มขึ้น 11.2%YoY ซึ่งถือเป็นระดับการเติบโตที่ดีกว่าค่าเฉลี่ย 6 ปีย้อนหลัง (2562 – 2567) และคาดการณ์ว่าจะมีกำไรสุทธิอยู่ที่ระดับ 31,500 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2567 ก่อนจะปรับเพิ่มขึ้นเป็น 36,600 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2568 โดยได้รับแรงหนุนสำคัญจากจำนวนผู้โดยสารที่เติบโตอย่างต่อเนื่องหลังสิ้นสุดวิกฤติโควิด-19 หลังความต้องการเดินทางถูกจำกัด (pent-up demand) อยู่หลายปีในช่วงของการแพร่ระบาด นอกจากนี้ นโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวของภาครัฐในหลายประเทศก็เป็นอีกปัจจัยที่ช่วยกระตุ้นให้เกิดการเดินทางเพิ่มขึ้น เช่น จีน ญี่ปุ่น ยุโรป ที่มีการลดข้อจำกัดด้านวีซ่าและปรับลดภาษีการท่องเที่ยวเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติ อีกทั้ง การขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำ (LCC) ก็เป็นอีกปัจจัยสำคัญที่ทำให้ผู้บริโภคเข้าถึงการเดินทางทางอากาศได้ง่ายขึ้น

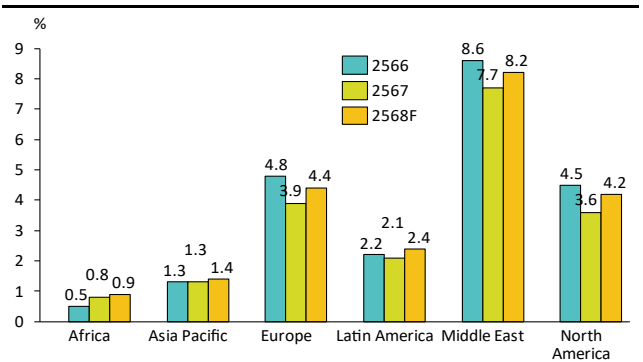
รูปที่ 1 ปริมาณความต้องการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศทั่วโลก (RPK)



ที่มา: วิจัยธุรกิจธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ วิเคราะห์ข้อมูลจาก IATA

เมื่อพิจารณาในระดับภูมิภาคพบว่า ตะวันออกกลางเป็นตลาดที่มีอัตรากำไรสุทธิสูงสุดโดยในปี 2567 มีอัตรากำไรสุทธิอยู่ที่ระดับ 7.7% และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น 8.2% ในปี 2568 มีสาเหตุหลักมาจากโครงสร้างเครือข่ายการบินที่แข็งแกร่ง โดยสายการบินหลักในภูมิภาค เช่น Emirates, Qatar Airways และ Etihad Airways ทำหน้าที่เป็น ศูนย์กลางการบิน (Hub) เชื่อมต่อเส้นทางระหว่างยุโรป เอเชีย และแอฟริกา ทำให้สามารถดึงดูดปริมาณผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวนมาก นอกจากนี้ การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานสนามบินที่ทันสมัยยังช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนต่อหน่วย อีกทั้งต้นทุนน้ำมันที่เป็นหนึ่งในต้นทุนหลักของสายการบินในตะวันออกกลางยังอยู่ในระดับต่ำกว่าค่าเฉลี่ยโลก ขณะที่เอเชียแปซิฟิกมีอัตรากำไรสุทธิต่ำที่สุดเฉลี่ยที่ราว 1.3% เนื่องจากการฟื้นตัวของปริมาณการเดินทางระหว่างประเทศหลังวิกฤติโควิด-19 ที่ล่าช้ากว่าภูมิภาคอื่นจากนโยบายเปิดประเทศของจีนที่ล่าช้า ประกอบกับต้นทุนการดำเนินงานสูงขึ้น เนื่องจากค่าแรงและค่าบริการสนามบินในบางประเทศอยู่ในระดับสูง เช่น ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และออสเตรเลีย รวมถึงการแข่งขันรุนแรงจากสายการบินต้นทุนต่ำ (LCC) ที่ทำให้การปรับเพิ่มขึ้นของค่าโดยสารถูกจำกัดให้อยู่ในระดับต่ำ

รูปที่ 2 NPM ของธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ จำแนกภูมิภาค

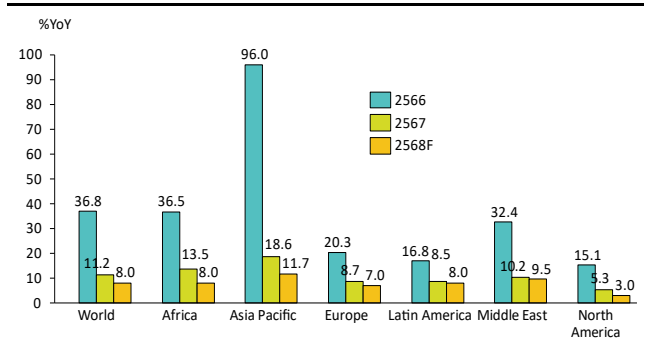


ที่มา: วิจัยธุรกิจธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ วิเคราะห์ข้อมูลจาก IATA

<sup>1</sup> ปริมาณความต้องการขนส่งผู้โดยสาร (RPK: Revenue Passenger Kilometers) คำนวณจากจำนวนผู้โดยสารของเที่ยวบินคูณระยะทางบินเป็นกิโลเมตร

ข้อมูล บทวิเคราะห์ และการแสดงความคิดเห็นต่างๆที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแหล่งข้อมูลที่ได้รับมาจากแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ เพื่อใช้ประกอบการวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมซึ่งเป็นเอกสารภายในของธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) เท่านั้น ทั้งนี้ธนาคารฯ จะไม่รับผิดชอบความเสียหายใดๆทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนำข้อมูล บทวิเคราะห์ การคาดหมาย และความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ไปใช้ โดยผู้ที่ประสงค์จะนำไปใช้ต้องยอมรับความเสี่ยง และความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเองโดยลำพัง

**รูปที่ 3** อัตราการเติบโตของปริมาณความต้องการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ (RPK) จำแนกรายภูมิภาค

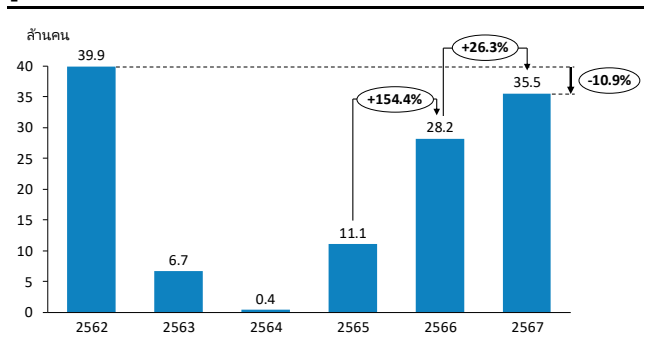


ที่มา: วิจัยธุรกิจธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ วิเคราะห์ข้อมูลจาก IATA

**ภาพรวมธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทางอากาศของไทย**

ภาพรวมธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทางอากาศของไทยในปี 2567 พบว่ายังคงปรับตัวดีขึ้นต่อเนื่องจากปี 2566 โดยยังคงมีปัจจัยสนับสนุนมาจากขยายตัวของภาคการท่องเที่ยว โดยเฉพาะจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เติบโตต่อเนื่อง ส่วนหนึ่งจากมาตรการกระตุ้นการท่องเที่ยวของภาครัฐ เช่น การยกเว้นค่าธรรมเนียมวีซ่าสำหรับบางประเทศ และการขยายเส้นทางบินของสายการบินต่างๆ เพื่อตอบสนองต่ออุปสงค์การเดินทางที่ฟื้นตัวหลังสิ้นสุดการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ซึ่งส่งผลให้ความต้องการเดินทางทางอากาศยังคงอยู่ในระดับสูง

**รูปที่ 4** จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางมาไทย



ที่มา: วิจัยธุรกิจธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ วิเคราะห์ข้อมูลจากกรมการท่องเที่ยว

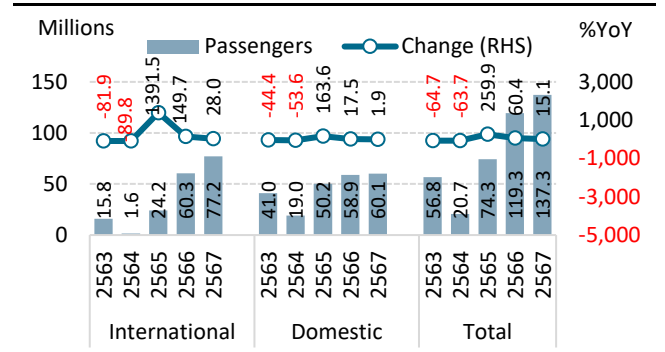
**สถานการณ์ด้านความต้องการโดยสารทางอากาศ**

ในปี 2567 มีผู้ใช้บริการสนามบินภายในประเทศ<sup>2</sup>จำนวนทั้งสิ้น 137.3 ล้านคน เพิ่มขึ้น 15.1%YoY แบ่งเป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ 77.2 ล้านคน เพิ่มขึ้น 28.0%YoY และผู้โดยสารภายในประเทศ 60.1 ล้านคน เพิ่มขึ้น 1.9%YoY สอดคล้องกับจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมาไทยเพิ่มขึ้น โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากการฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยวระหว่างประเทศโดยเฉพาะจากตลาดหลักอย่างจีน อินเดีย และ

<sup>2</sup> ประกอบด้วยสนามบินในสังกัดของ AOT 6 แห่ง (สุวรรณภูมิ ดอนเมือง ภูเก็ต เชียงใหม่ หาดใหญ่ และเชียงใหม่) และในสังกัดของ DOA 28 แห่ง

ยุโรป ที่มีอัตราการเดินทางกลับมาใกล้เคียงระดับก่อนเกิดวิกฤติโควิด-19 ประกอบกับการขยายเส้นทางบินระหว่างประเทศของสายการบินพาณิชย์ และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการบิน เช่น การขยายสนามบินสุวรรณภูมิและดอนเมือง ทำให้ความสามารถในการรองรับเที่ยวบินและผู้โดยสารของไทยเพิ่มมากขึ้น

**รูปที่ 5** จำนวนผู้ใช้สนามบินภายในประเทศ

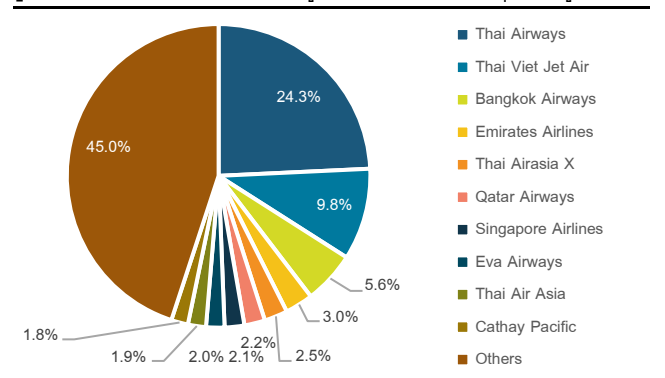


ที่มา: วิจัยธุรกิจธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ วิเคราะห์ข้อมูลจาก AOT และ DOA

**สถานการณ์ด้านผู้ประกอบการ**

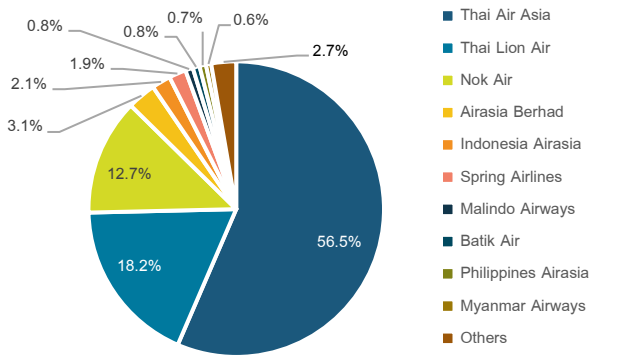
จากข้อมูลของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ ณ เดือน กุมภาพันธ์ 2568 พบว่า มีผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทางอากาศทั้งผู้ประกอบการสัญชาติไทยและผู้ร่วมลงทุนกับต่างชาติที่ยังดำเนินกิจการจำนวนทั้งสิ้น 84 ราย โดยแบ่งเป็นผู้ให้บริการแบบประจำมีตารางเวลาจำนวน 54 ราย ส่วนที่เหลือเป็นผู้ให้บริการแบบเช่าเหมาลำอีก 30 ราย สำหรับส่วนแบ่งตลาดธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทางอากาศในปี 2567 พบว่าสายการบินที่มีสัดส่วนผู้โดยสารสูงที่สุด ณ สนามบินสุวรรณภูมิ ได้แก่ Thai Airways โดยมีจำนวนผู้โดยสารคิดเป็นสัดส่วน 24.3% ของผู้โดยสารทั้งหมด รองลงมาคือ Thai Viet Jet Air 9.8% และ Bangkok Airways 5.6% ตามลำดับ ส่วนสายการบินที่มีสัดส่วนผู้โดยสารสูงสุด ณ สนามบินดอนเมือง ได้แก่ Thai Air Asia 56.5% รองลงมาคือ Thai Lion Air 18.2% และ Nok air 12.7% ตามลำดับ

**รูปที่ 6** ส่วนแบ่งตลาดตามจำนวนผู้โดยสาร ณ สนามบินสุวรรณภูมิ



ที่มา: วิจัยธุรกิจธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ รวบรวมข้อมูลจาก AOT (ณ สิ้นปี 2567)

รูปที่ 7 ส่วนแบ่งตลาดตามจำนวนผู้โดยสาร ณ สนามบินดอนเมือง



ที่มา: วิจัยธุรกิจธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ รวบรวมข้อมูลจาก AOT (ณ สิ้นปี 2567)

ทั้งนี้ หากพิจารณาผลการดำเนินงานของผู้ประกอบการรายใหญ่ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยพบว่า ภาพรวมในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2567 ผู้ประกอบการทุกรายยังคงมีรายได้เติบโตในเกณฑ์ดีต่อเนื่อง ตามปริมาณการเดินทางที่เพิ่มขึ้นของทั้งนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ ประกอบกับการปรับกลยุทธ์ของสายการบินที่ปรับเส้นทางและความถี่ของเที่ยวบินให้สอดคล้องกับแนวโน้มความต้องการเดินทางฟื้นตัวดี อย่างไรก็ตาม พบว่าผู้ประกอบการบางรายมีกำไรลดลงเนื่องจากปัจจัยเฉพาะของกิจการ เช่น Thai Airways กำไรลดลงจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ ขณะที่ Bangkok Airways กำไรลดลงเพราะไม่มีผลกำไรจากรายการพิเศษ (กำไรจากการขายหุ้น BDMS) ดังเช่นปีก่อนหน้า

ตารางที่ 1 ผลการดำเนินงานของผู้ประกอบการในตลาดหลักทรัพย์ฯ

	Value (THB bn)			Change (%YoY)		
	2565	2566	9M67	2565	2566	9M67
<b>Revenue</b>						
Thai Air Asia	18.3	43.0	38.8	301.9	134.6	31.1
Bangkok Airways	12.8	21.8	20.3	147.9	71.2	23.9
Thai Airways	105.2	165.5	146.6	315.2	57.3	22.2
<b>Net Profit</b>						
Thai Air Asia	-8.0	0.5	3.1	-20.8	105.8	232.9
Bangkok Airways	-2.1	3.1	3.3	75.3	247.4	-5.8
Thai Airways	-0.3	28.1	15.2	-100.5	10,420.1	-6.9

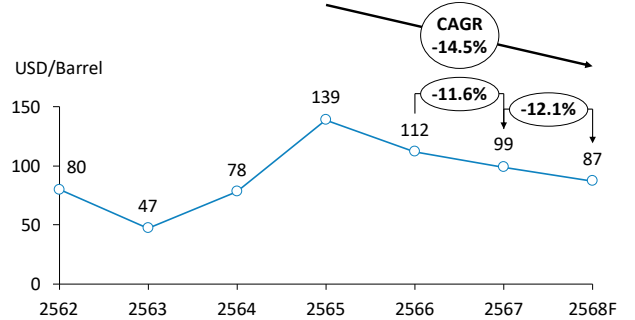
ที่มา: วิจัยธุรกิจธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ วิเคราะห์ข้อมูลจาก ดลท.

สถานการณ์ด้านราคาเชื้อเพลิง

แนวโน้มราคาน้ำมันเครื่องบิน (Jet Fuel) ในปี 2568 คาดว่าจะลดลงมาอยู่ที่ระดับ 87 ดอลลาร์ต่อบาร์เรล หรือลดลง 12.1%YoY ซึ่งเป็นผลจากหลายปัจจัยโดยเฉพาะอุปทานจากผู้ผลิตรายใหญ่นอกกลุ่ม OPEC+ เช่น สหรัฐฯ ที่มีนโยบายขยายการผลิตจากแหล่ง Shale Oil ส่งผลให้ผู้ผลิตกลุ่ม OPEC+ ต้องปรับกลยุทธ์หันมาเพิ่มกำลังการผลิตเพื่อรักษาส่วนแบ่งตลาด นอกจากนี้ สงครามรัสเซีย-ยูเครน มีแนวโน้มยุติลงหลังการเข้าดำรงตำแหน่งของ โดนัลด์ ทรัมป์ ซึ่งมีนโยบายผลักดันให้

เกิดข้อตกลงสันติภาพเพื่อลดภาระของสหรัฐฯ ในการสนับสนุนยูเครน ซึ่งสภาพการณ์ดังกล่าวจะช่วยลดตลาดพลังงานกลับสู่ภาวะปกติ และลดความผันผวนของราคาน้ำมันโลกได้อย่างมีนัยสำคัญ สำหรับผลกระทบต่อธุรกิจสายการบินการลดลงของราคาน้ำมันเครื่องบินจะช่วยลดต้นทุนการดำเนินงาน เนื่องจากเชื้อเพลิงเป็นหนึ่งในต้นทุนหลักของธุรกิจคิดเป็นสัดส่วนราว 20%-30% ของต้นทุนรวม ซึ่งจะส่งผลให้สายการบินสามารถตั้งราคาขายโดยสารในระดับที่แข่งขันได้โดยเฉพาะสายการบินต้นทุนต่ำ (LCC) ที่สามารถลดค่าโดยสารเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยว ขณะที่สายการบินฟูลเซอร์วิส (FSC) อาจใช้โอกาสที่ต้นทุนลดลงปรับกลยุทธ์โดยการเพิ่มบริการเสริมเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม ทั้งนี้ สายการบินหลายแห่งมีแนวโน้มหันไปลงทุนในเครื่องบินประหยัดเชื้อเพลิง เช่น Boeing 787 และ Airbus A350 เพื่อช่วยลดต้นทุนด้านเชื้อเพลิงในระยะยาว

รูปที่ 8 ราคาน้ำมันเครื่องบิน (Jet Fuel)



ที่มา: วิจัยธุรกิจธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ วิเคราะห์ข้อมูลจาก IATA

แนวโน้มการเติบโตของธุรกิจ

ธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทางอากาศในระยะ 1 ปีข้างหน้า มีแนวโน้มเติบโตดีต่อเนื่องจากปัจจัยสนับสนุนด้านการท่องเที่ยวที่คาดว่าจะยังคงเติบโตดีตามการขยายตัวของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ โดยเฉพาะจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) คาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น 38.5 ล้านคน จากในปี 2567 ที่มีจำนวน 35.5 ล้านคน ซึ่งได้รับแรงหนุนจากมาตรการสนับสนุนการท่องเที่ยวของภาครัฐ เช่น การขยายมาตรการยกเว้นวีซ่าให้นักท่องเที่ยวบางประเทศ การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานสนามบิน และการส่งเสริมให้ไทยเป็นศูนย์กลางด้านการบินและการท่องเที่ยวระดับภูมิภาค นอกจากนี้ ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีแนวโน้มลดลงจะส่งผลให้สายการบินสามารถบริหารต้นทุนได้ดีขึ้น และอาจมีการขยายเส้นทางบินเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะตลาดระหว่างประเทศที่ฟื้นตัวต่อเนื่อง อีกทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการบิน เช่น โครงการขยายสนามบินสุวรรณภูมิและดอนเมือง รวมถึงการปรับปรุงสนามบินภูมิภาคเพื่อให้สามารถรองรับเที่ยวบินได้มากขึ้น จะช่วยเพิ่มศักยภาพของธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทางอากาศของไทยให้เติบโตมากขึ้นได้ในระยะยาว

อย่างไรก็ตาม ธุรกิจยังคงมีความเสี่ยงจากปัญหาห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Disruptions) ซึ่งจะทำให้เกิดความล่าช้าในการส่งมอบ

เครื่องบินจากผู้ผลิตหลักทั้ง Boeing และ Airbus เนื่องจากการขาดแคลนวัตถุดิบสำคัญ เช่น อลูมิเนียม คาร์บอนไฟเบอร์ เป็นต้น ส่งผลให้สายการบินหลายแห่งอาจไม่สามารถขยายฝูงบินได้ตามแผน รวมถึงปัญหาขาดแคลนอะไหล่เครื่องบินและชิ้นส่วนสำคัญ เช่น เครื่องยนต์ของ Pratt & Whitney และ CFM International เมื่อรวมกับปัญหาขาดแคลนแรงงานของธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO: Maintenance, Repair, and Overhaul) ที่ทำให้การซ่อมบำรุงและปรับปรุงเครื่องบินต้องใช้เวลาเพิ่มขึ้น ซึ่งปัจจัยเหล่านี้จะส่งผลให้ต้นทุนการซ่อมบำรุงเพิ่มขึ้นและอาจกระทบต่อความพร้อมในการให้บริการของสายการบินได้

## LH BANK BUSINESS RESEARCH



ดร. ธนพล ศรีธัญพงศ์

ผู้อำนวยการอาวุโส สายงานวิจัยธุรกิจ



ณัฐชาติ วิรุฬหัตถ์

นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)



รัชทนต์ ศรีทองเต็ม

นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส



เชี่ยวชาญ ศรีชัยยา

นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)



วิลันดา ดิศรเตติวัฒน์

นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส



วิชรพันธ์ นียม

นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)



ณวิษฐ์ หันสุเวช

นักวิเคราะห์อาวุโส (Thematic)



ศรีอำไพ อิงคกิตติ

นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)

วิจัยธุรกิจ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน)

จับใจ

เข้าใจ

ตอบใจത്യ



Scan Here  
For More Articles

<https://www.lhbank.co.th/economic-analysis/>