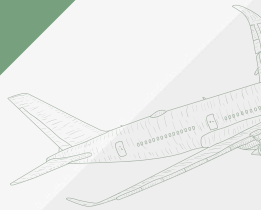


รายงานสถิติการขนส่งทางอากาศ ไตรมาส 1 ประจำปี 2569

กองส่งเสริมกิจการบิน
ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน
☎ 02 568 8800 ต่อ 1433 ✉ apd_ae@caat.or.th

CAAT
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
The Civil Aviation Authority of Thailand



ประเด็นสำคัญ

- การเดินทางในช่วงเทศกาล และการฟื้นตัวของนักท่องเที่ยว
- มาตรการให้ส่วนลดค่าบริการและสิทธิประโยชน์เพื่อส่งเสริมการเดินทางทางอากาศ
- การขยายเส้นทางการบิน และการเพิ่มปริมาณเที่ยวบิน
- สถานการณ์ความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ในภูมิภาคตะวันออกกลาง
- ความผันผวนของราคาเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet A-1)

1. สถิติการขนส่งทางอากาศ

ไตรมาส 1 | ประจำปี 2569

สถิติการขนส่งทางอากาศไตรมาส 1/2569

เปรียบเทียบไตรมาส 4/2568

เปรียบเทียบไตรมาส 1/2568 (YoY)

จำนวนผู้โดยสาร

+ 6.82%

+ 6.06%

ปริมาณเที่ยวบิน

+ 3.77%

+ 4.05%

ปริมาณขนส่งสินค้า

- 5.13%

+ 9.11%



จำนวนผู้โดยสาร

ไตรมาสที่ 1/2569 มีจำนวนผู้โดยสารรวม 42.07 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.82 จากไตรมาสที่ผ่านมา แบ่งเป็นผู้โดยสารภายในประเทศ 19.22 ล้านคน และผู้โดยสารระหว่างประเทศ 22.86 ล้านคน เป็นผลมาจากการเดินทางในช่วงเทศกาลและการฟื้นตัวของนักท่องเที่ยวชาวจีนและอินเดียซึ่งเป็นตลาดหลักของไทย อย่างไรก็ตาม ในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ถึงมีนาคมได้เกิดสถานการณ์ความขัดแย้งในภูมิภาคตะวันออกกลาง ซึ่งส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นในการเดินทาง ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารเริ่มปรับตัวลดลง



ปริมาณเที่ยวบิน

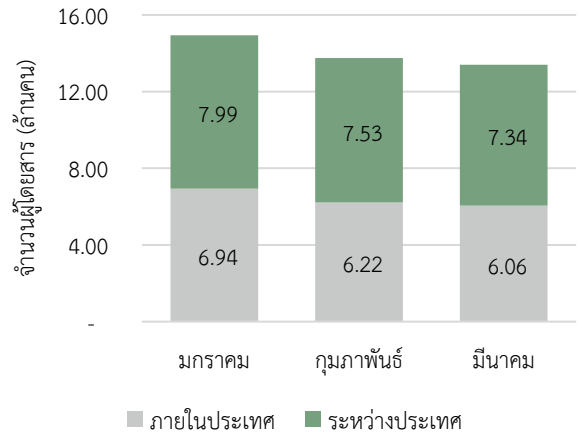
ไตรมาสที่ 1/2569 มีปริมาณเที่ยวบินจำนวน 256,306 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.77 จากไตรมาสที่ผ่านมา สอดคล้องกับการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสาร แบ่งเป็นเที่ยวบินภายในประเทศ 131,417 เที่ยวบิน และเที่ยวบินระหว่างประเทศ 124,889 เที่ยวบิน ทั้งนี้การขยายตัวมาจากในช่วงเดือนมกราคม แต่ในช่วงกุมภาพันธ์ถึงมีนาคมเที่ยวบินเริ่มลดลง โดยเฉพาะเที่ยวบินระหว่างประเทศซึ่งได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ความขัดแย้งในภูมิภาคตะวันออกกลางซึ่งกระทบต่อการปฏิบัติการบินโดยเฉพาะในเส้นทางบินไปภูมิภาคตะวันออกกลางและยุโรปบางเส้นทางที่ขอยกเลิกเที่ยวบิน



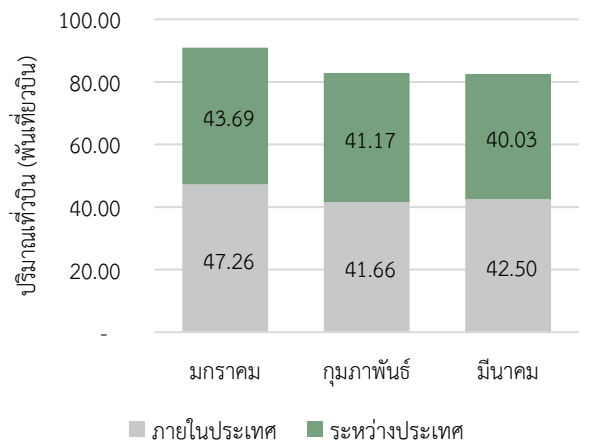
ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ

ไตรมาสที่ 1/2569 มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศรวม 416,309.77 ตัน ลดลงจากไตรมาสก่อนหน้าร้อยละ 5.13 แบ่งเป็นปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศในประเทศ 8,151.90 ตัน ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ 408,157.87 ตัน ทั้งนี้ในเดือนมีนาคมปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นจากการเร่งส่งออกเนื่องจากความไม่แน่นอนของสถานการณ์ความขัดแย้งในภูมิภาคตะวันออกกลาง

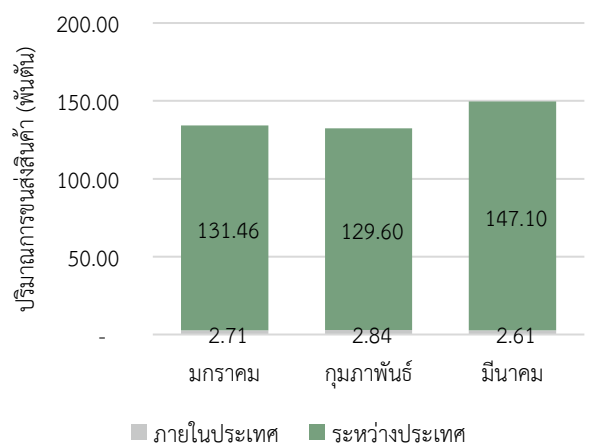
ผู้โดยสาร 42.07 ล้านคน



ปริมาณเที่ยวบิน 256,306 เที่ยวบิน



การขนส่งสินค้า 416,309.77 ตัน



ที่มาข้อมูลสถิติ: ศูนย์บริการทางการบิน กพท.

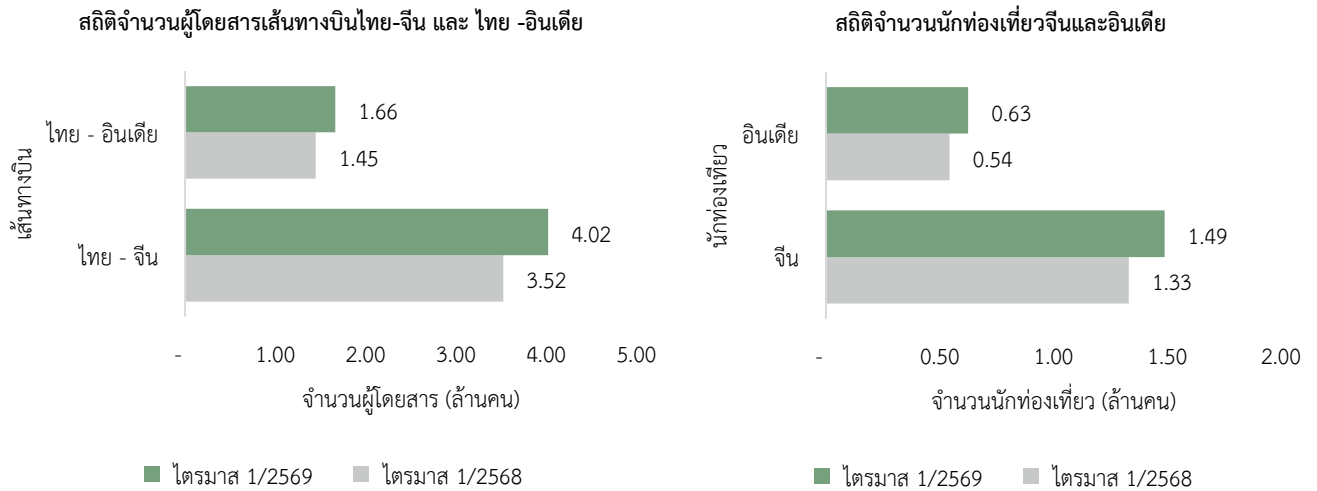
2. สถานการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อ

ต่อการเดินทางทางอากาศ | ไตรมาสที่ 1 | ประจำปี 2569

2.1 ปัจจัยสนับสนุน

2.1.1 การเดินทางในช่วงเทศกาล และการฟื้นตัวของนักท่องเที่ยว

ภาพที่ 1 สถิติจำนวนผู้โดยสารเส้นทางบินไทย-จีน ไทย-อินเดีย และจำนวนนักท่องเที่ยวจีนและอินเดีย



ที่มา: ศูนย์บริการทางการบิน กพท. และกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

ไตรมาสที่ 1/2569 ภาคการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากไตรมาสก่อนหน้า โดยเฉพาะในช่วงเดือนมกราคมซึ่งเป็นช่วงวันหยุดยาวเทศกาลปีใหม่และเดือนกุมภาพันธ์ซึ่งตรงกับเทศกาลตรุษจีน ซึ่งมีการเดินทางเพื่อกลับภูมิลำเนาและเพื่อการท่องเที่ยวสูง โดยเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันในปี 2568 พบว่า จำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 6.06 โดยเฉพาะในเส้นทางบินไทย-จีน ที่มีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นกว่า 4.97 แสนคน คิดเป็นอัตราเติบโตร้อยละ 14.12 และเส้นทางบินไทย-อินเดีย ที่มีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นกว่า 2.13 แสนคน คิดเป็นอัตราเติบโตร้อยละ 14.76 ซึ่งมีทิศทางสอดคล้องกับสถิติจำนวนนักท่องเที่ยวจากกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ซึ่งรายงานจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะกลุ่มนักท่องเที่ยวหลักของไทย พบว่ามีนักท่องเที่ยวจีนจำนวน 1.33 ล้านคน นักท่องเที่ยวอินเดีย 0.62 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.81 และร้อยละ 15.05 ตามลำดับ จากช่วงเวลาเดียวกันของปี 2568



2.1.2 การขยายเส้นทางการบิน และการเพิ่มปริมาณเที่ยวบินของสายการบินสัญชาติไทย

ภาพที่ 2 ตัวอย่างเส้นทางบินที่สายการบินสัญชาติไทยเริ่มเปิดให้บริการในไตรมาสที่ 1 ปี 2569



ที่มา: กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กพท.

จากแนวโน้มจำนวนผู้โดยสารที่ปรับตัวเพิ่มขึ้น ส่งผลให้สายการบินสัญชาติไทยขยายการให้บริการ ทั้งการเพิ่มความถี่เที่ยวบินในเส้นทางเดิมรวมถึงการเปิดเส้นทางบินใหม่เพื่อรองรับความต้องการเดินทางที่เติบโตขึ้นด้วย

ทั้งนี้ ในไตรมาสที่ 1/2569 สายการบินสัญชาติไทยได้มีการขยายเส้นทางบินใหม่ เช่น สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ เปิดให้บริการในเส้นทาง กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) – โฮล สายการบินไทยเวียตเจ็ทเปิดให้บริการในเส้นทาง กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) – โฮจิมินห์ (นาเรต) กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) – โกลกาดา และกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) – ญาจาง สอดคล้องกับแนวโน้มความต้องการเดินทางระหว่างประเทศของตลาดเอเชียที่มีการเดินทางของนักท่องเที่ยวเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญ



2.1.3 มาตรการให้ส่วนลดค่าบริการและสิทธิประโยชน์เพื่อส่งเสริมการเดินทางทางอากาศ

กระทรวงคมนาคมและ กพท. ได้ร่วมมือกับสายการบิน ในการเพิ่มปริมาณเที่ยวบินพิเศษเพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกประชาชนในการเดินทางและรองรับปริมาณความต้องการการเดินทางทางอากาศที่เพิ่มขึ้นในช่วงเทศกาลปีใหม่ โดยมีเที่ยวบินเพิ่มขึ้นรวม 66 เที่ยวบิน หรือประมาณ 11,300 ที่นั่ง ครอบคลุมเส้นทางหลักจากกรุงเทพฯ ไปยัง กระบี่ เชียงใหม่ เชียงราย ขอนแก่น ตรัง และสมุย นอกจากนี้สายการบินสัญชาติไทยยังเข้าร่วมมาตรการลดราคาตั๋วโดยสารร้อยละ 15-30 จากอัตราเพดานสูงสุด เพื่อช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนในช่วงเทศกาลครอบคลุม 11 เส้นทางบินจากกรุงเทพฯ ไปยัง เชียงใหม่ เชียงราย ขอนแก่น สมุย ภูเก็ต หาดใหญ่ กระบี่ นครศรีธรรมราช สุราษฎร์ธานี ชุมพร และตรัง รวมทั้งสิ้น 191 เที่ยวบิน คิดเป็นจำนวน 29,685 ที่นั่ง

ตารางที่ 1 มาตรการสนับสนุนการเดินทางทางอากาศในช่วงเทศกาลปีใหม่จำแนกตามหน่วยงาน

หน่วยงาน	มาตรการสนับสนุน
กรมท่าอากาศยาน (ทย.)	- จัดทำแผนมาตรการด้านความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร - ขยายเวลาเปิด-ปิด การให้บริการของท่าอากาศยาน
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.)	- ให้ส่วนลดค่าบริการด้านการบิน - สนับสนุนสิทธิประโยชน์ (Incentive) แก่สายการบินที่เข้ามาทำการบินทดแทน Slot ที่ถูกคืน
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.)	- ลดค่าบริการการเดินทางอากาศร้อยละ 30 ให้แก่สายการบินสำหรับเที่ยวบินเพิ่มเติม (Extra Flight) และเที่ยวบินที่มีการให้ส่วนลดค่าโดยสาร

ที่มา: กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กพท.



2.2 ปัจจัยท้าทาย

2.2.1 สถานการณ์ความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ในภูมิภาคตะวันออกกลาง

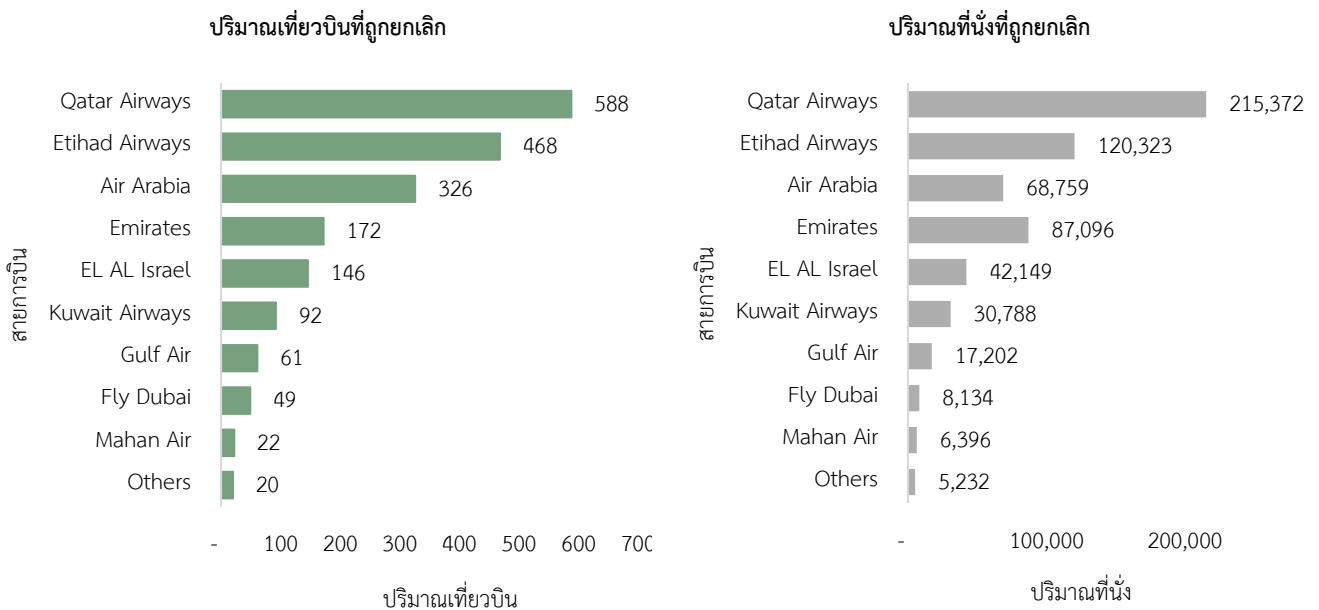
ภาพที่ 3 ปริมาณเที่ยวบินและจำนวนที่นั่งที่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ในภูมิภาคตะวันออกกลาง



ที่มา: กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กพท.

สถานการณ์ความขัดแย้งในภูมิภาคตะวันออกกลางตั้งแต่วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2569 ได้ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินทั่วโลก รวมถึงอุตสาหกรรมการบินของไทย โดยเฉพาะสายการบินที่มีเส้นทางบินเชื่อมต่อภูมิภาคตะวันออกกลางและภูมิภาคยุโรป ภายใต้สถานการณ์ดังกล่าวหลายสายการบินจึงมีความจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนเส้นทางบินเพื่อหลีกเลี่ยงบริเวณพื้นที่พิพาท ส่งผลกระทบต่อระยะเวลาในการปฏิบัติการบินและต้นทุนการดำเนินงาน อีกทั้งหลายสายการบินโดยเฉพาะสายการบินจากตะวันออกกลางได้มีการยกเลิกเที่ยวบินในเส้นทางสู่ภูมิภาคตะวันออกกลาง จึงทำให้ในช่วงตั้งแต่วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2569 - 31 มีนาคม 2569 มีการยกเลิกเที่ยวบินในเส้นทางที่ได้รับผลกระทบแล้วทั้งสิ้น 1,944 เที่ยวบิน หรือคิดเป็นจำนวนที่นั่งประมาณ 601,451 ที่นั่ง

ภาพที่ 4 ปริมาณเที่ยวบินที่ถูกยกเลิก (สะสม) จากสถานการณ์ความขัดแย้งในภูมิภาคตะวันออกกลาง ณ สิ้นสุดไตรมาส 1 ปี 2569 จำแนกตามสายการบิน



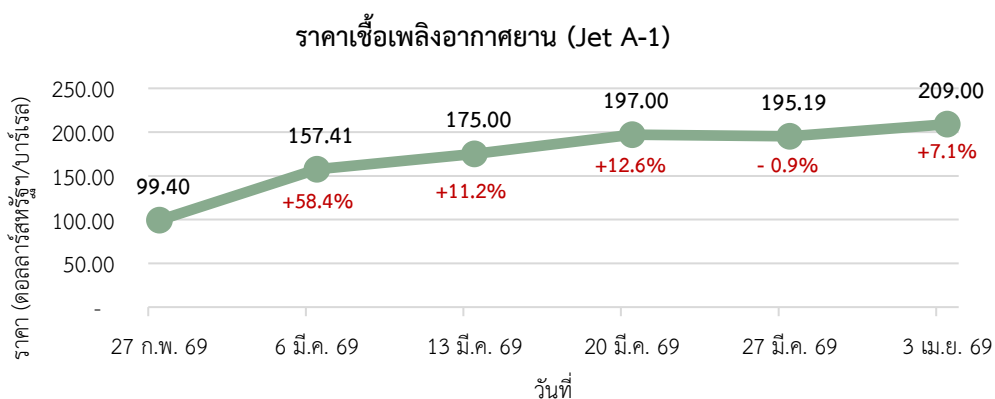
ที่มา: กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กพท.



สายการบินที่มีการยกเลิกเที่ยวบินส่วนใหญ่เป็นสายการบินที่มีฐานปฏิบัติการบินหลักในภูมิภาคตะวันออกกลาง ซึ่งได้รับผลกระทบจากการปิดน่านฟ้าและปัญหาด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติการบิน โดยสายการบินที่ยกเลิกเที่ยวบินมายังประเทศไทยมากที่สุดได้แก่ สายการบิน Qatar Airways จำนวน 588 เที่ยวบิน คิดเป็นร้อยละ 30.25 รองลงมาได้แก่ สายการบิน Etihad Airways จำนวน 468 เที่ยวบิน คิดเป็นร้อยละ 24.07 และสายการบิน Air Arabia จำนวน 326 เที่ยวบิน คิดเป็นร้อยละ 16.77 อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาจำนวนที่นั่งที่ถูกยกเลิกพบว่า สายการบิน Emirates มีจำนวนที่นั่งที่ถูกยกเลิกสูงกว่าสายการบิน Air Arabia เนื่องจากประเภทอากาศยานที่ใช้ปฏิบัติการบินส่วนใหญ่เป็นชนิด Airbus A380 ซึ่งมีจำนวนที่นั่งมากกว่า

2.2.2 ความผันผวนของราคาเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet A-1)

ภาพที่ 5 ราคาเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet A-1) เฉลี่ยและอัตราการเปลี่ยนแปลงต่อสัปดาห์



ที่มา: สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA)

ความขัดแย้งที่เกิดขึ้นได้มีการโจมตีโครงสร้างพื้นฐาน ฐานการผลิตน้ำมัน และการปิดจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญอย่างช่องแคบฮอร์มุซ (Strait of Hormuz) ที่เป็นช่องทางขนส่งน้ำมันที่มีสัดส่วนถึงประมาณร้อยละ 25 – 30 ของปริมาณการขนส่งน้ำมันดิบทั่วโลก ทำให้ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกปรับตัวสูงขึ้น และจากข้อมูลของ IATA ราคาเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet A-1) ก็ได้ปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องเช่นกัน โดยเฉพาะช่วงปลายเดือนมีนาคม 2569 ซึ่งเพิ่มขึ้นสูงถึง 209.00 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ราคาน้ำมันที่ปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นอย่างฉับพลันในระยะเวลาดังกล่าว ส่งผลโดยตรงต่อต้นทุนการให้บริการของสายการบิน ซึ่งในช่วงเวลาปกติมีสัดส่วนต้นทุนทางด้านเชื้อเพลิงโดยเฉลี่ยประมาณร้อยละ 20-25 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด การเพิ่มขึ้นของต้นทุนเชื้อเพลิงยิ่งซ้ำเติมผลกระทบจากการปฏิบัติการบินที่ต้องหลีกเลี่ยงบริเวณพื้นที่พิพาท โดยส่งผลให้ต้นทุนด้านการปฏิบัติการอื่น ๆ รวมถึงต้นทุนรวมในการดำเนินงานเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และเกิดสถานะต้นทุนการดำเนินงานสูงกว่าค่าตัวโดยสารที่จำหน่ายไปแล้วล่วงหน้า สถานะนี้สร้างแรงกดดันต่อการดำเนินธุรกิจของสายการบินของไทยและสายการบินทั่วโลก โดยเฉพาะสายการบินที่ให้บริการในเส้นทางที่มีเส้นทางบินระยะไกล



3. ประเด็นที่ต้องติดตาม

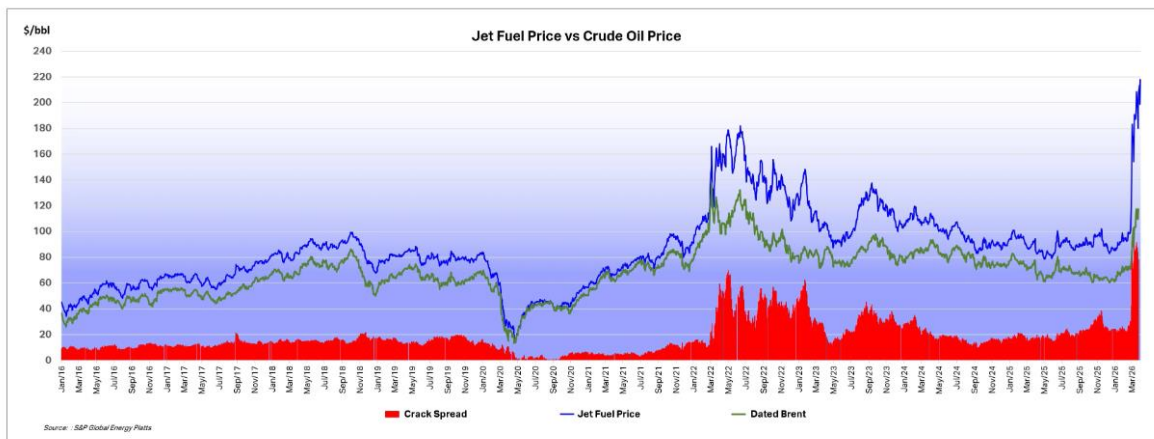
ปัจจัยที่อาจส่งผลกระทบต่อการบินทางอากาศ

3.1 การเดินทางในช่วงเทศกาลสงกรานต์

กระทรวงคมนาคมร่วมกับ กพท. ได้ดำเนินมาตรการเชิงรุกร่วมกับ 6 สายการบินหลัก ได้แก่ การบินไทย บางกอกแอร์เวย์ส ไทยแอร์เอเชีย นกแอร์ ไทยไลอ้อนแอร์ และไทยเวียดเจ็ท เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารในช่วงเทศกาลสงกรานต์ที่มีความต้องการการเดินทางสูง โดยมีการอนุมัติเที่ยวบินพิเศษเพิ่มเติมจำนวน 191 เที่ยวบิน ส่งผลให้มีปริมาณที่นั่งสำรองเพิ่มขึ้นกว่า 29,685 ที่นั่ง ครอบคลุม 11 เส้นทางบินหลัก ได้แก่ กรุงเทพฯ - เชียงใหม่ กรุงเทพฯ - เชียงราย กรุงเทพฯ - ภูเก็ต กรุงเทพฯ - หาดใหญ่ กรุงเทพฯ - สมุย กรุงเทพฯ - นครศรีธรรมราช กรุงเทพฯ - สุราษฎร์ธานี กรุงเทพฯ - กระบี่ กรุงเทพฯ - ตรัง กรุงเทพฯ - นราธิวาส และกรุงเทพฯ - ขอนแก่น นอกจากนี้ยังมีมาตรการปรับลดราคาบัตรโดยสารลงร้อยละ 15-30 จากราคาปกติในช่วงเทศกาล เพื่อลดภาระค่าครองชีพและสนับสนุนให้เกิดการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจผ่านการเดินทางในประเทศ แม้ว่าอุตสาหกรรมการบินจะเผชิญกับความผันผวนด้านต้นทุนพลังงานจากสถานการณ์ในตะวันออกกลาง

3.2 ความผันผวนของราคาและสถานะขาดแคลนเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet A-1)

ภาพที่ 1 แนวโน้มราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet A-1)



ที่มา: สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA)

ความตึงเครียดในภูมิภาคตะวันออกกลางก่อให้เกิดกับสถานะอุปทานหดตัวอย่างรุนแรงส่งผลให้ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet A-1) เพิ่มสูงมากกว่า 200 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้หากสถานการณ์ในภูมิภาคตะวันออกกลางยังไม่คลี่คลาย ผลกระทบจากความผันผวนของราคาและสถานะขาดแคลนเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet A-1) ดังกล่าว ส่งผลให้ผู้ประกอบการสายการบินมีภาระต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง และจำเป็นต้องปรับแผนการดำเนินงานเพื่อรองรับสถานการณ์ เช่น การปรับลดจำนวนเที่ยวบิน การระงับการให้บริการในบางเส้นทางที่มีความไม่คุ้มค่าทางธุรกิจ

นอกจากการปรับตัวเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet A-1) ในตลาดโลกแล้ว ยังอาจนำไปสู่ภาวะการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิงในบางภูมิภาค โดยหลายประเทศเริ่มมีแนวโน้มดำเนินการควบคุมการจัดสรรน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อรักษาความมั่นคงด้านพลังงานภายในประเทศ เช่น อิตาลีจำกัดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง



อากาศยานในบางสนามบิน ฟิลิปปินส์จำกัดการเติมน้ำมันในสนามบินหลักและขอความร่วมมือให้สายการบิน เติมน้ำมันจากต้นทางมาให้เพียงพอสำหรับการบินกลับ เวียดนามระงับเที่ยวบินบางเส้นทางภายในประเทศ เป็นต้น ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้ประกอบการจำเป็นต้องติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิดต่อไป เพื่อประเมินความเสี่ยงและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นในระยะถัดไป รวมถึงเตรียมความพร้อมในการกำหนด มาตรการรองรับและปรับกลยุทธ์การดำเนินงานให้สอดคล้องกับความไม่แน่นอนของสถานการณ์ความขัดแย้ง ทางภูมิรัฐศาสตร์และความผันผวนของตลาดพลังงานอย่างเหมาะสม

3.3 แนวโน้มราคาค่าโดยสารที่ปรับตัวสูงขึ้นสืบเนื่องจากต้นทุนการปฏิบัติการบิน

ความขัดแย้งในตะวันออกกลางที่ผลักดันให้ราคาเชื้อเพลิงอากาศยานปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นและส่งผลให้ ผู้ประกอบการสายการบินมีภาระต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้นเฉลี่ยมากกว่าร้อยละ 30 ดังนั้นสายการบินอาจพิจารณา ปรับค่าธรรมเนียมเชื้อเพลิงอากาศยาน (Fuel Surcharge) เพิ่มขึ้นเพื่อพวงภาระต้นทุนที่เพิ่มขึ้น นอกจากนี้ การปิดน่านฟ้าในพื้นที่พิพาทส่งผลให้เที่ยวบินที่ปฏิบัติการบินในเส้นทางระหว่างเอเชียและยุโรป ต้องปรับเปลี่ยนเส้นทางบิน ซึ่งเป็นการเพิ่มทั้งปริมาณการใช้น้ำมันและค่าใช้จ่ายด้านประกันภัยความเสี่ยง สงคราม รวมทั้งค่าแรงบุคลากรจากการปฏิบัติงานที่ยาวนานขึ้น ปัจจัยเหล่านี้ต่างผลักดันให้ราคาค่าโดยสาร ในภาพรวมมีแนวโน้มสูงขึ้นในอนาคต โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเส้นทางบินระยะไกล ซึ่งมีต้นทุนแปรผัน ตามปริมาณการใช้น้ำมันที่มากขึ้นตามระยะทางที่ไกลขึ้น ดังนั้นเส้นทางบินระยะไกลจึงอาจมีแนวโน้ม ที่ราคาค่าโดยสารจะปรับตัวสูงขึ้นมากกว่าเส้นทางบินระยะใกล้ และถึงแม้สถานการณ์ความขัดแย้ง อาจคลี่คลายลงในอนาคต แต่คาดว่าราคาค่าโดยสารจะยังคงตัวอยู่ในระดับสูงต่อไปอีกระยะหนึ่ง เนื่องจากการ ทำลายโครงสร้างพื้นฐานและแหล่งผลิตน้ำมันจำเป็นต้องใช้เวลาในการฟื้นฟูอุปทานให้กลับเข้าสู่ สภาวะปกติ สถานการณ์ความขัดแย้งที่ยืดเยื้อนี้กำลังเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการเติบโตของภาคการท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมการบินในระยะยาว

