



รายงานผลกระทบจากสถานการณ์ ความขัดแย้งในภูมิภาคตะวันออกกลาง

ตั้งแต่วันที่ 28 กุมภาพันธ์ – 31 กรกฎาคม 2569

จัดทำโดย ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย



เอกสารเพิ่มเติม

รายงานผลกระทบจากสถานการณ์ความขัดแย้งในภูมิภาคตะวันออกกลาง ตั้งแต่วันที่ 28 กุมภาพันธ์ – 31 กรกฎาคม 2569

อุตสาหกรรมการบินทั่วโลกต้องเผชิญแรงกดดันจากสถานการณ์ความขัดแย้งในภูมิภาคตะวันออกกลาง ตั้งแต่วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2569 สถานการณ์ดังกล่าวส่งผลกระทบต่อความมั่นคงด้านพลังงานของโลก โดยเฉพาะการปิดช่องแคบฮอร์มุซ ซึ่งเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ในการขนส่งน้ำมันจากภูมิภาคตะวันออกกลาง ที่รองรับการขนส่งน้ำมันประมาณร้อยละ 20 ของการส่งออกน้ำมันทั่วโลก สถานการณ์ดังกล่าวจึงส่งผลให้ราคาพลังงานในตลาดโลกปรับตัวสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว รวมถึงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet A-1) ซึ่งเป็นต้นทุนสำคัญของอุตสาหกรรมการบิน

สำหรับประเทศไทยซึ่งมีการพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันดิบจากภูมิภาคตะวันออกกลางสูงถึงร้อยละ 57 สถานการณ์ดังกล่าวก่อให้เกิดความกังวลต่อความมั่นคงด้านพลังงานและต้นทุนเชื้อเพลิงของประเทศ ขณะเดียวกันการปิดน่านฟ้าในหลายพื้นที่ของภูมิภาคตะวันออกกลางยังส่งผลให้สายการบินต้องปรับเปลี่ยนเส้นทางบินและแผนการดำเนินงาน ส่งผลให้ต้นทุนการดำเนินงานเพิ่มสูงขึ้น และเกิดข้อจำกัดในการให้บริการส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน ตลอดจนภาคเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องในวงกว้าง

ภายหลังสถานการณ์ดังกล่าวดำเนินต่อเนื่องมาเป็นระยะเวลาประมาณ 5 เดือน นับตั้งแต่สิ้นเดือน กุมภาพันธ์ 2569 สำนักงานการบินพลเรือน (กพท.) จึงได้วิเคราะห์และประเมินผลกระทบจากสถานการณ์ดังกล่าว โดยครอบคลุมการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet A-1) ผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อภาคการบินของประเทศไทย ตลอดจนมาตรการและการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการติดตามประเมิน และบรรเทาผลกระทบจากสถานการณ์ดังกล่าว ดังนี้

1. สถานการณ์น้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน Jet A-1

ภาพที่ 1 ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet A-1) ในตลาดโลกและราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (Jet A-1) ของประเทศไทย



ที่มา : Jet Fuel Price Monitor IATA และการสำรวจข้อมูลน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (JET A-1) โดย กพท.

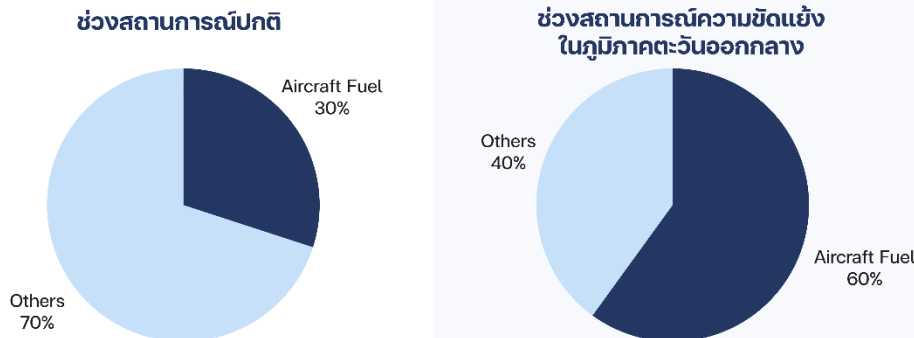
จากภาพที่ 1 ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet A-1) ปรับตัวสูงขึ้นอย่างรวดเร็วตั้งแต่เดือนมีนาคม 2569 และทำสถิติสูงสุดในช่วงสัปดาห์แรกของเดือนเมษายน 2569 โดยราคาเฉลี่ยในตลาดโลกอยู่ที่ 209 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล เพิ่มขึ้นร้อยละ 110.26 เมื่อเทียบกับประมาณการราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) ซึ่งคาดการณ์ราคาเฉลี่ยในปี 2569 ไว้ที่ 88 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ก่อนเกิดสถานการณ์ความขัดแย้ง

ต่อมาภายหลังมีการเจรจาเพื่อยุติความขัดแย้งตั้งแต่เดือนเมษายน 2569 และมีการประกาศข้อตกลงหยุดยิงในเดือนมิถุนายน 2569 ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานในตลาดโลกทยอยปรับลดลง อย่างไรก็ตาม ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานยังคงผันผวนตามพัฒนาการของสถานการณ์ในภูมิภาคตะวันออกกลาง โดย ณ สิ้นเดือนกรกฎาคม 2569 ราคาเฉลี่ยอยู่ที่ 158.77 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ลดลงร้อยละ 24.03 จากระดับสูงสุดในเดือนเมษายน แต่ยังคงสูงกว่าประมาณการเดิมของ IATA อย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ในช่วงเดือนกรกฎาคม 2569 ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานกลับมาปรับเพิ่มขึ้นร้อยละ 16.26 เมื่อเทียบกับเดือนมิถุนายน 2569 เนื่องจากความตึงเครียดของสถานการณ์ความไม่สงบได้ทวีความเข้มข้นขึ้นอีกครั้ง สะท้อนให้เห็นว่าตลาดพลังงานยังคงมีความอ่อนไหวต่อความไม่แน่นอนของสถานการณ์ภูมิรัฐศาสตร์

สำหรับประเทศไทย ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet A-1) ทั้งสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ และเที่ยวบินภายในประเทศมีการเคลื่อนไหวในทิศทางเดียวกับตลาดโลก โดยในช่วงต้นเดือนเมษายน 2569 ราคาปรับตัวขึ้นสู่ระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 227.40 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ และ 252.86 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล สำหรับเที่ยวบินภายในประเทศ ก่อนทยอยปรับลดลงตามทิศทางของตลาดโลก ทำให้ ณ สิ้นเดือนกรกฎาคม 2569 ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศเฉลี่ยอยู่ที่ 141.53 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล และสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศเฉลี่ยอยู่ที่ 175.88 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ลดลงจากระดับสูงสุดเมื่อเดือนเมษายนคิดเป็นประมาณร้อยละ 37.76 และ 30.44 ตามลำดับ อย่างไรก็ตามสถานการณ์ความขัดแย้งยังคงมีแนวโน้มที่จะยุติเพียงชั่วคราว ส่งผลให้อุตสาหกรรมการบินยังคงต้องเผชิญความผันผวนจากปัจจัยด้านภูมิรัฐศาสตร์และตลาดพลังงานโลกอย่างต่อเนื่อง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อต้นทุนการดำเนินงาน การบริหารเส้นทางบิน และผลประกอบการของผู้ประกอบการสายการบินในระยะต่อไป ทั้งนี้ กพท. จะยังคงติดตามและประเมินสถานการณ์ด้านราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่ออุตสาหกรรมการบินอย่างใกล้ชิด เพื่อสนับสนุนการกำหนดมาตรการและแนวทางที่เหมาะสมในการรองรับความผันผวนที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต

2. ผลกระทบต่อโครงสร้างต้นทุนของค่าโดยสารของผู้ประกอบการสายการบินสัญชาติไทย

ภาพที่ 2 โครงสร้างต้นทุนค่าโดยสารของผู้ประกอบการสายการบินสัญชาติไทย



หมายเหตุ: องค์ประกอบอื่น ๆ นอกจากต้นทุนน้ำมัน ได้แก่ ค่าใช้จ่ายด้านการปฏิบัติการบิน ค่าซ่อมบำรุงอากาศยาน ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินและบริการการเดินทางอากาศ ค่าใช้จ่ายประจำสถานี ค่าใช้จ่ายด้านการบริหาร ค่าใช้จ่ายด้านการขายและการตลาด และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ

จากสถานการณ์การปรับตัวเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet A-1) จากสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลาง ได้ส่งผลกระทบโดยตรงต่อต้นทุนการดำเนินงานของผู้ประกอบการสายการบิน เนื่องจากต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงโดยปกติคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 25-30 ของต้นทุนการดำเนินงานทั้งหมด อย่างไรก็ตาม ภายหลังการปรับตัวขึ้นของราคาน้ำมันอย่างรุนแรงส่งผลให้สัดส่วนต้นทุนน้ำมันของสายการบิน โดยเฉพาะสายการบินต้นทุนต่ำให้บริการได้เพิ่มสูงขึ้นโดยสูงถึงร้อยละ 60 ของต้นทุนรวม โดยเฉพาะในเส้นทางบินภายในประเทศ เนื่องจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศปรับตัวสูงกว่าราคาสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศจากโครงสร้างภาษีและองค์ประกอบของราคาภายในประเทศ ส่งผลให้ผู้ประกอบการไม่สามารถรักษาระดับโครงสร้างต้นทุนและราคาค่าโดยสารในระดับเดิมได้ อีกทั้งยังส่งผลกระทบต่ออัตรากำไร สภาพคล่องทางการเงินและความสามารถในการดำเนินงานในระยะสั้น จึงทำให้สายการบินจำเป็นต้องดำเนินการบริหารจัดการต้นทุนอย่างเข้มงวด

3. ผลกระทบต่อตารางการบิน (Slot) ในช่วงตารางบินฤดูร้อน 2026 (S26)

ภาพที่ 3 จำนวนการยกเลิกตารางการบิน (Slot) ในช่วง S26¹

S26 Slot Cancellations (ข้อมูล ณ วันที่ 31 กรกฎาคม 2569)



ที่มา: กองบริหารการจราจรเวลาการบิน ผ่านบริการงานปฏิบัติการการบินจาก

จากสถานการณ์การปรับตัวเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet A-1) ส่งผลให้สายการบินสัญชาติไทย และสายการบินสัญชาติต่างชาติเริ่มยกเลิกการให้บริการในบางเส้นทางเพิ่มเติม จากต้นทุนการดำเนินงานที่เพิ่มสูงขึ้น ทั้งเส้นทางบินภายในประเทศและระหว่างประเทศโดยเฉพาะช่วงตารางการบินประจำฤดูร้อน 2569 (S26) ซึ่งต่อมาเมื่อสถานการณ์คลี่คลายลงส่งผลให้ในเดือนกรกฎาคม 2569 มีเที่ยวบินที่ยกเลิกสะสมลดลงเหลือ 103,478 เที่ยวบิน หรือคิดเป็นร้อยละ 20.89 ของจำนวนคำขอจัดสรรเวลาการบิน (Slot) ทั้งหมดในช่วง S26 ทั้งนี้ จำนวนการขอยกเลิกเที่ยวบินมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ตารางบินฤดูร้อน 2569 (S26) ยังคงเหลือเวลาอีก 3 เดือน และสถานการณ์ยังคงมีความอ่อนไหว จึงต้องติดตามแนวโน้มการขอยกเลิกเที่ยวบินอย่างใกล้ชิด เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อการบินผู้โดยสารทั้งเส้นทางบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ

¹ 1) S26 หมายถึง ตารางการบินประจำฤดูร้อน 2569 ซึ่งมีระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 29 มีนาคม ถึง 25 ตุลาคม 2569

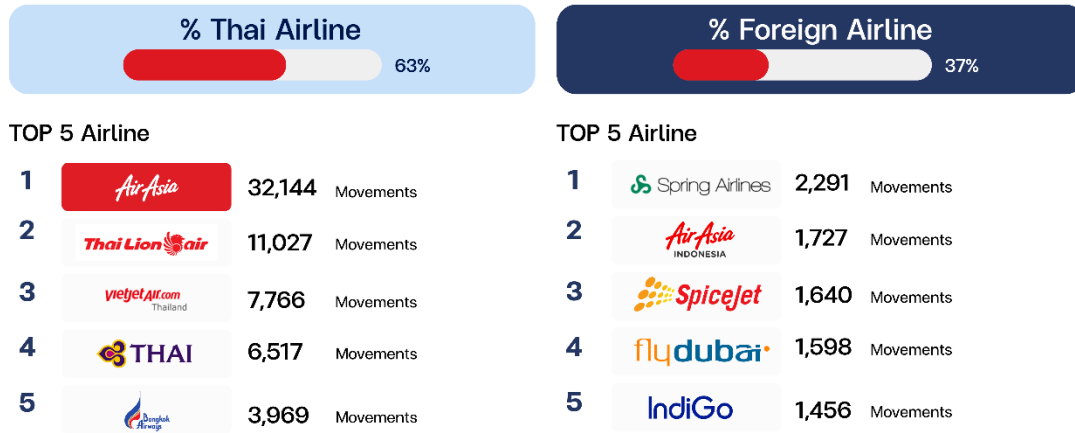
2) ข้อมูลการยกเลิกเที่ยวบินพิจารณาจากคำขอยกเลิกเที่ยวบินระหว่างวันที่ 1 กุมภาพันธ์ – 31 กรกฎาคม 2569

3) ข้อมูลการยกเลิกเที่ยวบินทั้งหมดในช่วง Fuel Supply Disruption ของทุกประเภทการบิน (Service Type)

4) ข้อมูลการยกเลิกเที่ยวบินเฉพาะท่าอากาศยานในสังกัด ทอท. ท่าอากาศยานสมุย และท่าอากาศยานอุตุตะ

ภาพที่ 4 อันดับสายการบินที่ขอยกเลิก Slot สูงสุด 5 อันดับแรกในช่วง S26 แบ่งตามสัญชาติของสายการบิน

S26 Slot Cancellations (ข้อมูล ณ วันที่ 31 กรกฎาคม 2569)

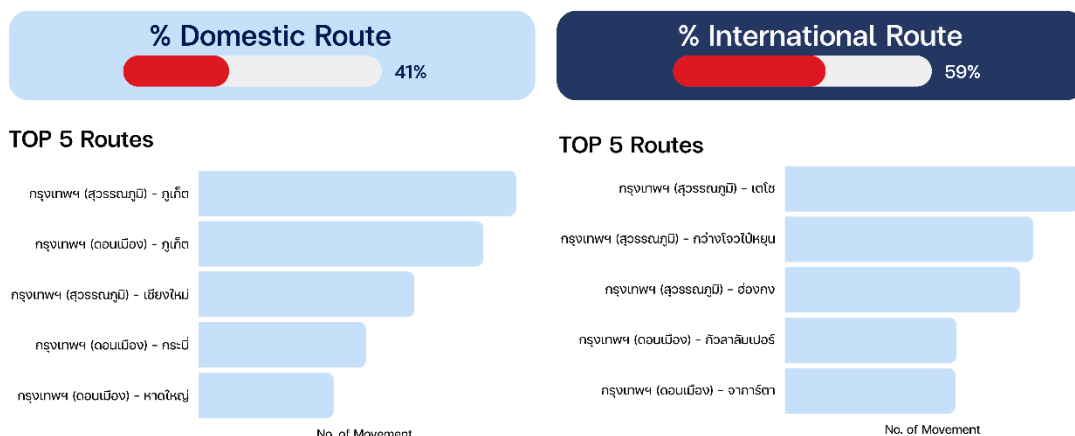


ที่มา: กองบริหารการจราจรเวลาการบิน ฝ่ายบริหารงานปฏิบัติการการเดินอากาศ รวบรวมโดยศูนย์บริการทางการบิน วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน

จากข้อมูลสถิติการยกเลิกเที่ยวบินสะสมในช่วง S26 เมื่อพิจารณาแยกตามสัญชาติสายการบิน พบว่าสายการบินสัญชาติไทยมีการยกเลิกเที่ยวบินมากกว่าสายการบินต่างชาติ โดยสายการบินสัญชาติไทยมีการยกเลิกเที่ยวบินกว่าร้อยละ 63 และสายการบินต่างชาติมีการขอยกเลิกการทำการบินคิดเป็นร้อยละ 37 โดยสายการบินสัญชาติไทยที่มีการยกเลิกเที่ยวบินมากที่สุด ได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชีย จำนวน 32,144 เที่ยวบิน รองลงมา คือ สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ สายการบินเวียตเจ็ทไทยแลนด์ สายการบินไทย และสายการบินบางกอกแอร์เวย์ส ตามลำดับ และสายการบินต่างชาติที่มีการยกเลิกเที่ยวบินมากที่สุด ได้แก่ สายการบิน Spring Airlines จำนวน 2,291 เที่ยวบิน รองลงมา ได้แก่ สายการบิน Indonesia AirAsia สายการบิน SpiceJet สายการบิน flydubai และสายการบิน IndiGo ตามลำดับ

ภาพที่ 5 อันดับเส้นทางที่สายการบินขอยกเลิก Slot สูงสุด 5 อันดับแรกในช่วง S26

S26 Slot Cancellations (ข้อมูล ณ วันที่ 31 กรกฎาคม 2569)



ที่มา: กองบริหารการจราจรเวลาการบิน ฝ่ายบริหารงานปฏิบัติการการเดินอากาศ รวบรวมโดยศูนย์บริการทางการบิน วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน

เมื่อพิจารณาเส้นทางบินที่ได้รับผลกระทบจากการยกเลิกเที่ยวบินในช่วงที่ผ่านมา พบว่ามีการยกเลิกเที่ยวบินในเส้นทางระหว่างประเทศคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 59 ขณะที่เส้นทางภายในประเทศมีการยกเลิกคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 41 โดยเส้นทางบินที่มีการยกเลิกมากที่สุด ได้แก่ เส้นทางบินท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ – ท่าอากาศยานเตโช (กัมพูชา) ไปและกลับ รองลงมา ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ – ท่าอากาศยานนานาชาติกว๋างโจวไปหยุน (จีน) ไปและกลับ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ – ท่าอากาศยานนานาชาติฮ่องกง (ฮ่องกง) ไปและกลับ ท่าอากาศยานดอนเมือง – ท่าอากาศยานนานาชาติกัวลาลัมเปอร์ (มาเลเซีย) ไปและกลับ และท่าอากาศยานดอนเมือง – ท่าอากาศยานนานาชาติซูการ์โน – อัตตา (อินโดนีเซีย) ไปและกลับ ตามลำดับ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเส้นทางที่ให้บริการโดยสายการบินสัญชาติเดียวกับประเทศปลายทาง โดยการยกเลิกส่วนหนึ่งสะท้อนการปรับลดเครือข่ายเส้นทางบินระยะสั้นระหว่างประเทศ เพื่อรับมือกับต้นทุนเชื้อเพลิงที่ปรับตัวสูงขึ้น ขณะที่เส้นทางบินภายในประเทศที่มีการยกเลิกมากที่สุด ได้แก่ เส้นทางบินท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ – ท่าอากาศยานภูเก็ตไปและกลับ รองลงมา ได้แก่ ท่าอากาศยานดอนเมือง – ท่าอากาศยานภูเก็ตไปและกลับ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ – เชียงใหม่ไปและกลับ ท่าอากาศยานดอนเมือง – ท่าอากาศยานกระบี่ไปและกลับ และท่าอากาศยานดอนเมือง – ท่าอากาศยานหาดใหญ่ไปและกลับ ตามลำดับ โดยส่วนใหญ่เป็นการปรับลดความถี่ของเที่ยวบิน เพื่อให้สอดคล้องกับต้นทุนการให้บริการที่เพิ่มสูงขึ้น

4. สถิติการขนส่งทางอากาศ

ภาพรวมสถิติการขนส่งทางอากาศในช่วงครึ่งแรกของปี 2569 มีแนวโน้มปรับตัวเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า และเติบโตอยู่ในระดับสูงกว่าช่วงก่อนเกิดการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 อย่างไรก็ตาม จากสถานการณ์ความขัดแย้งในภูมิภาคตะวันออกกลางตั้งแต่วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2569 ส่งผลกระทบต่อการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย โดยเฉพาะในช่วงที่สถานการณ์ทวีความรุนแรงในเดือนมีนาคม ทำให้สายการบิน โดยเฉพาะสายการบินสัญชาติตะวันออกกลาง ไม่สามารถให้บริการได้ตามปกติ ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินได้รับผลกระทบและมีจำนวนลดลงอย่างมีนัยสำคัญ นอกจากนี้การลดลงของจำนวนผู้โดยสารและเที่ยวบินในช่วงเดือนพฤษภาคม – มิถุนายน ยังคงมีเรื่องปัจจัยด้านฤดูกาล (Seasonality) ซึ่งเป็นสถานการณ์ปกติของการขนส่งทางอากาศ ที่จำนวนผู้โดยสารจะลดต่ำลงในช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยว หรือ Low Season ของการท่องเที่ยว อย่างไรก็ตามตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2569 เป็นต้นมา การขนส่งทางอากาศเริ่มมีสัญญาณฟื้นตัวอย่างชัดเจนสอดคล้องกับสถานการณ์ที่เริ่มคลี่คลาย จำนวนเที่ยวบินที่ยกเลิกลดลง และราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet A-1) ที่ปรับลดลงจากระดับสูงสุด ประกอบกับการสิ้นสุดช่วงฤดูกาลที่มีปริมาณการเดินทางชะลอตัว ส่งผลให้ปริมาณผู้โดยสารและเที่ยวบินเริ่มกลับเข้าสู่แนวโน้มการฟื้นตัวอีกครั้ง

ตารางที่ 1 สถิติการขนส่งทางอากาศตั้งแต่เดือนมกราคม – กรกฎาคม 2569

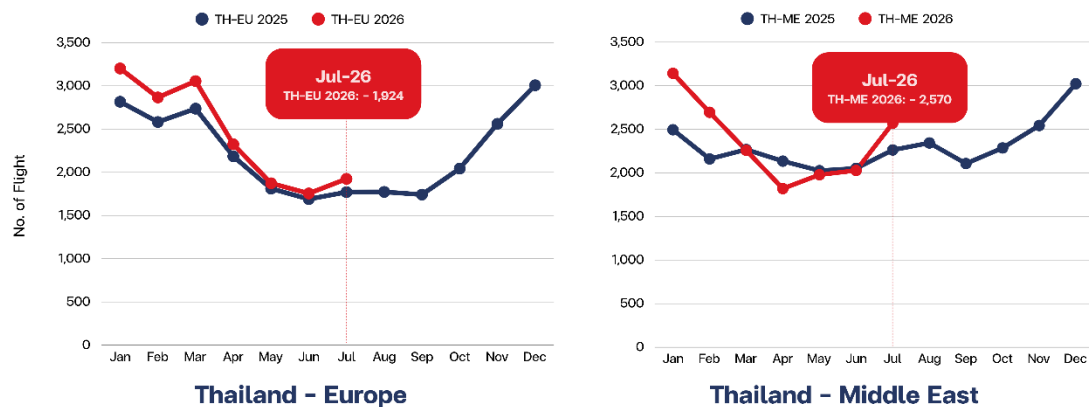
	เส้นทาง	จำนวน	%CHANGE VS 2568	%CHANGE VS 2562
จำนวนผู้โดยสาร	ภายในประเทศ	39.26	▲ 1.64%	▲ 92.50%
หน่วย: ล้านคน	ระหว่างประเทศ	45.91	▲ 1.34%	▲ 88.88%
ปริมาณเที่ยวบิน	ภายในประเทศ	281,896	▲ 1.77%	▲ 90.24%
หน่วย: เที่ยวบิน	ระหว่างประเทศ	263,598	▼ -1.63%	▲ 88.65%
ปริมาณการขนส่ง	ภายในประเทศ	15,672	▼ -16.43%	▲ 35.53%
สินค้าทางอากาศ	ระหว่างประเทศ	963,883	▲ 4.80%	▲ 120.38%
หน่วย: ตัน				

ภาพรวมสถิติการขนส่งผู้โดยสารของไทยในช่วงเดือนมกราคม – กรกฎาคม 2569 มีจำนวนผู้โดยสารรวม 85.16 ล้านคน หรือเฉลี่ย 12.17 ล้านคนต่อเดือน เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.48 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า โดยผู้โดยสารภายในประเทศ มีจำนวน 39.26 ล้านคน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 1.64 ขณะที่ผู้โดยสารระหว่างประเทศ มีจำนวน 45.91 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.34 ทั้งนี้ ส่วนเดือนเมษายน 2569 ซึ่งเป็นช่วงที่สถานการณ์ความขัดแย้งมีความรุนแรง ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารลดลงอย่างมาก ทั้งผู้โดยสารภายในประเทศและระหว่างประเทศจนถึงเดือนมิถุนายน ก่อนที่จำนวนผู้โดยสารจะเริ่มฟื้นตัวกลับมาในเดือนกรกฎาคม

สำหรับปริมาณเที่ยวบินรวมมีจำนวนเท่ากับ 545,494 เที่ยวบิน หรือเฉลี่ย 77,928 เที่ยวบินต่อเดือน คิดเป็นการเพิ่มขึ้นเท่ากับร้อยละ 0.10 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า แบ่งเป็นเที่ยวบินภายในประเทศ 281,896 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.77 และเที่ยวบินระหว่างประเทศ 263,598 เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 1.63 โดยการลดลงของเที่ยวบินระหว่างประเทศมีความสัมพันธ์กับการปรับลดและยกเลิกเที่ยวบินในช่วงที่สถานการณ์ความขัดแย้ง รวมทั้งปัญหาจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet A-1) ที่ปรับตัวสูงขึ้น

ภาพที่ 6 ผลกระทบจากสถานการณ์ต่อเส้นทางบินของไทยกับภูมิภาคตะวันออกกลาง และภูมิภาคยุโรป

Thailand – Europe and Middle East Route



ที่มา: OAG

สำหรับเส้นทางบินระหว่างประเทศไทยและภูมิภาคตะวันออกกลาง ในช่วงเดือนมกราคม – กรกฎาคม 2569 มีปริมาณเที่ยวบินรวม 16,493 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.10 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2568 โดยก่อนเกิดสถานการณ์ความขัดแย้ง ปริมาณเที่ยวบินมีแนวโน้มขยายตัวต่อเนื่องและอยู่ในระดับสูงกว่าปีก่อนหน้า ก่อนปรับตัวลดลงอย่างชัดเจนในเดือนเมษายนจากผลกระทบของสถานการณ์ความขัดแย้ง อย่างไรก็ตาม เมื่อสถานการณ์เริ่มคลี่คลาย ปริมาณเที่ยวบินเริ่มฟื้นตัวตั้งแต่เดือนพฤษภาคม จนอยู่ในระดับใกล้เคียงกับปีก่อนหน้า และปรับตัวสูงกว่าช่วงเดียวกันของปี 2568 ในเดือนกรกฎาคม

ขณะที่เส้นทางบินระหว่างประเทศไทยและภูมิภาคยุโรปมีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่องตั้งแต่ก่อนเกิดสถานการณ์ความขัดแย้งฯ ถึงแม้ว่าอัตราการขยายตัวจะชะลอตัวลงตั้งแต่เดือนเมษายน อย่างไรก็ตาม ภาพรวมปริมาณเที่ยวบินในเส้นทางบินระหว่างประเทศไทยและภูมิภาคยุโรปก็ยังคงขยายตัวได้ โดยส่วนหนึ่งเป็นผลจากการปรับเปลี่ยนรูปแบบการให้บริการของสายการบินและแนวโน้มของผู้โดยสารที่เลือกใช้เที่ยวบินตรงเพิ่มขึ้น แทนการเดินทางแบบต่อเครื่องผ่านภูมิภาคตะวันออกกลาง ส่งผลให้ในช่วงเดือนมกราคม – กรกฎาคม 2569 มีปริมาณเที่ยวบินรวม 16,998 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.02 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า สะท้อนถึงการขยายตัวของเที่ยวบินตรงระหว่างไทย – ยุโรปท่ามกลางข้อจำกัดของเส้นทางผ่านตะวันออกกลาง

สำหรับเที่ยวบินภายในประเทศ ปริมาณเที่ยวบินปรับลดลงภายหลังช่วงเทศกาลสงกรานต์ ซึ่งสอดคล้องกับการเข้าสู่ช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยว (Low Season) ประกอบกับการปรับแผนการให้บริการของสายการบิน ก่อนเริ่มฟื้นตัวในเดือนกรกฎาคม

ด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ มีปริมาณรวม 979,555 ตัน หรือเฉลี่ย 139,936 ตันต่อเดือน เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.38 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2568 สะท้อนว่าการขนส่งสินค้าทางอากาศโดยรวมได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ความขัดแย้งในระดับจำกัด และยังคงมีแนวโน้มขยายตัวเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า

5. การดำเนินการของ กพท.

ภายหลังจากสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลางที่ส่งผลกระทบต่อราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet A-1) และต้นทุนการดำเนินงานของสายการบิน กพท. ได้ติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิด ตั้งแต่ระยะเริ่มต้นของเหตุการณ์ พร้อมให้ความสำคัญกับการคุ้มครองสิทธิผู้บริโภคโดยสารถ้าปฏิบัติตามข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ 101 และเร่งดำเนินการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อกำหนดแนวทางบรรเทาผลกระทบต่อผู้ประกอบการสายการบินและภาคอุตสาหกรรมการบินอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่เดือนมีนาคม 2569 โดยมีการดำเนินงานที่สำคัญ ดังนี้

- 11 มีนาคม 2569 กพท. จัดประชุมหารือสถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานร่วมกับกรมธุรกิจพลังงาน กรมสรรพสามิต และผู้ค้าน้ำมัน ได้แก่ บริษัท บางจาก คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เพื่อประเมินสถานการณ์ด้านอุปทาน แนวโน้มราคาน้ำมัน และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้ประกอบการสายการบิน
- 12 มีนาคม 2569 กพท. สำรวจปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานของสายการบินในประเทศ พร้อมติดตามการคาดการณ์แนวโน้มราคาน้ำมันจากผู้ผลิต เพื่อใช้ประกอบการวิเคราะห์ผลกระทบและจัดทำมาตรการรองรับ
- 16 มีนาคม 2569 กพท. มีหนังสือถึงกรมสรรพสามิตเพื่อขอความอนุเคราะห์พิจารณาปรับลดอัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานเป็นการชั่วคราว เพื่อช่วยบรรเทาภาระต้นทุนของสายการบิน
- 1 เมษายน 2569 กพท. ประสานกรมธุรกิจพลังงานเพื่อขอให้พิจารณาสำรองปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานให้เพียงพอต่อความต้องการใช้งาน และลดความเสี่ยงจากความผันผวนของสถานการณ์
- ตลอดเดือนเมษายน 2569 กพท. ติดตามสถานการณ์อย่างต่อเนื่อง โดยจัดประชุมหารือร่วมกับสายการบินและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นระยะ เพื่อประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้น แลกเปลี่ยนข้อมูล และพิจารณาแนวทางบรรเทาผลกระทบที่เหมาะสม
- 30 เมษายน 2569 กพท. ร่วมกับสมาคมสายการบินประเทศไทยเข้าพบรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เพื่อนำเสนอผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อภาคอุตสาหกรรมการบิน พร้อมเสนอชุดมาตรการช่วยเหลือและบรรเทาผลกระทบต่อสายการบินอย่างเป็นทางการ
- เดือนพฤษภาคม - กรกฎาคม 2569 กพท. ติดตามความคืบหน้าการดำเนินมาตรการบรรเทาผลกระทบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พร้อมติดตามสถานการณ์ความขัดแย้ง แนวโน้มราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet A-1) และสถานการณ์การขนส่งทางอากาศอย่างใกล้ชิด รวมทั้งประเมินผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินอย่างต่อเนื่อง เพื่อใช้ประกอบการพิจารณากำหนดมาตรการเพิ่มเติมตามความเหมาะสม

6. มาตรการบรรเทาผลกระทบ

จากสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลางที่ส่งผลให้ต้นทุนการดำเนินงานของสายการบิน โดยเฉพาะ ต้นทุนด้านเชื้อเพลิงอากาศยาน ปรับตัวสูงขึ้น และอาจส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องทางการเงิน และความต่อเนื่องในการให้บริการของผู้ประกอบการสายการบิน กพท. จึงได้ประสานความร่วมมือ กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในภาคการบินเพื่อจัดทำมาตรการบรรเทาผลกระทบและลดภาระต้นทุน ของผู้ประกอบการ โดยมาตรการดังกล่าวครอบคลุมการลดค่าบริการ การขยายระยะเวลาการชำระหนี้ (Credit Term) และการให้สิทธิประโยชน์ด้านค่าธรรมเนียม รายละเอียดดังนี้

หน่วยงาน	มาตรการ
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.)	มาตรการบรรเทาผลกระทบสำหรับการทำการบินในเดือน พฤษภาคม – สิงหาคม 2569 ประกอบด้วย - ปรับเพิ่มส่วนลดค่าบริการการเดินทางอากาศสำหรับเที่ยวบิน ภายในประเทศ จากเดิมร้อยละ 25 เป็นร้อยละ 30 - ขยายระยะเวลาการชำระหนี้ (Credit Term) โดยกำหนด ให้สายการบินชำระค่าบริการการเดินทางอากาศร้อยละ 50 ตามกำหนดเดิม และขยายระยะเวลาการชำระหนี้สำหรับ ยอดคงเหลืออีกร้อยละ 50 ออกไปอีก 30 วัน
กรมท่าอากาศยาน (ทย.)	<u>ปรับลดค่าบริการที่เก็บอากาศยาน (Parking Charge) แก่สายการบิน เฉพาะผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนประเภท การขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ ที่ทำการบินลงและจอด อากาศยาน ณ สนามบินในความรับผิดชอบของ ทย. ในอัตราร้อยละ 50 ของอัตราที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบิน พลเรือน โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2569 จนถึงวันที่ 30 พฤศจิกายน 2569</u>
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.)	ขยายระยะเวลาการชำระหนี้ (Credit Term) สำหรับค่าบริการขึ้น ลงของอากาศยาน (Landing Charge) และค่าบริการที่เก็บอากาศยาน (Parking Charge) ทั้งเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ ณ ท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่งของ ทอท. โดยให้สิทธิแก่สายการบิน ที่ยื่นคำขอเข้าร่วมมาตรการ จำนวน 3 งวด สำหรับรอบเรียกเก็บ ค่าบริการในช่วงเดือนพฤษภาคม – มิถุนายน 2569 ซึ่งในแต่ละงวด จะขยายระยะเวลาการชำระออกไปอีก 1 เดือนนับจากวันครบ กำหนดชำระตามปกติ

7. สรุป

สถานการณ์ความขัดแย้งในภูมิภาคตะวันออกกลางตั้งแต่วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2569 ส่งผลให้ตลาดพลังงานโลกเกิดความผันผวนและราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet A-1) ปรับตัวสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยราคาตลาดโลกเพิ่มขึ้นถึงระดับสูงสุดเฉลี่ย 209 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรลในช่วงต้นเดือนเมษายน 2569 ก่อนทยอยปรับลดลงตามการผ่อนคลายของสถานการณ์ อย่างไรก็ตามราคายังคงสูงกว่าราคาประมาณการเดิมของ IATA รวมทั้งยังคงผันผวนสูงตามสถานการณ์ที่มีความอ่อนไหว ดังนั้นผู้ประกอบการสายการบินยังต้องติดตามราคาน้ำมันอย่างใกล้ชิดและต้องปรับแผนการดำเนินงานและลดหรือยกเลิกเที่ยวบินเมื่อสถานการณ์ส่อเค้าอาจเกิดความรุนแรง ขณะที่ปริมาณผู้โดยสารและเที่ยวบินของไทยได้รับผลกระทบอย่างมากในช่วงเดือนมีนาคม – มิถุนายน 2569 ก่อนเริ่มฟื้นตัวในเดือนกรกฎาคม ซึ่งหากสถานการณ์ยังคงเป็นเช่นนี้ จำนวนผู้โดยสารและเที่ยวบินภาพรวมของไทยมีแนวโน้มฟื้นตัวกลับไปใกล้เคียงกับปี 2562 หากสถานการณ์ความขัดแย้งไม่ปะทุขึ้นอีก

โดยสรุปสถานการณ์ความขัดแย้งในภูมิภาคตะวันออกกลางเริ่มมีแนวโน้มคลี่คลาย ส่งผลให้การดำเนินงานของผู้ประกอบการสายการบินและการขนส่งทางอากาศของไทยเริ่มกลับเข้าสู่ภาวะปกติ อย่างไรก็ตามราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet A-1) ยังคงอยู่ในระดับสูงและมีความผันผวน กพท. จึงยังคงติดตามสถานการณ์อย่างต่อเนื่อง เพื่อประเมินผลกระทบและเตรียมความพร้อมรองรับความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นต่ออุตสาหกรรมการบินในระยะต่อไป