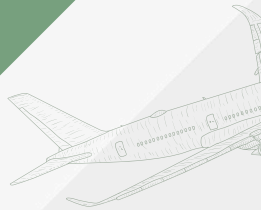


รายงานสถิติการขนส่งทางอากาศ ไตรมาส 2 ประจำปี 2569

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

CAAT
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
The Civil Aviation Authority of Thailand



ประเด็นสำคัญ

- การเดินทางในช่วงเทศกาลและพิธีทางศาสนา
- มาตรการบรรเทาผลกระทบจากสถานการณ์ตะวันออกกลาง
- ความผันผวนของราคาเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet A-1)
- การดำเนินมาตรการสำหรับภาคการบินในภาวะฉุกเฉินเนื่องจากการระบาดของโรคติดต่อ
- ความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจโลก
- การทบทวนมาตรการยกเว้นการตรวจสอบตรา และการให้สิทธิการตรวจสอบตรา ของไทย

1. สถิติการขนส่งทางอากาศ

ไตรมาส 2 | ประจำปี 2569

สถิติการขนส่งทางอากาศไตรมาส 1/2569

เปรียบเทียบกับไตรมาส 1/2569

เปรียบเทียบกับไตรมาส 2/2568 (YoY)

จำนวนผู้โดยสาร

- 25.04%

- 3.72%

ปริมาณเที่ยวบิน

- 18.71%

- 4.38%

ปริมาณขนส่งสินค้า

+ 1.23%

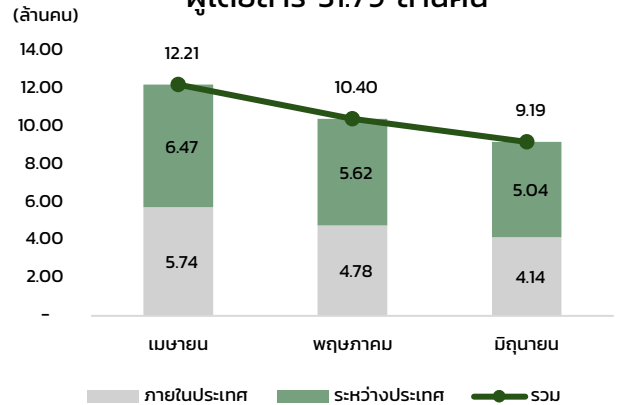
+ 1.32%



จำนวนผู้โดยสาร

ไตรมาสที่ 2/2569 มีจำนวนผู้โดยสารรวม 31.79 ล้านคน ลดลงร้อยละ 25.04 จากไตรมาสที่ผ่านมา แบ่งเป็นผู้โดยสารภายในประเทศ 14.65 ล้านคน และผู้โดยสารระหว่างประเทศ 17.13 ล้านคน แม้ว่าในเดือนเมษายนจะมีความต้องการเดินทางสูงเนื่องในเทศกาลสงกรานต์ แต่การขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศในช่วงเวลาที่เหลือของไตรมาสนี้ยังคงชะลอตัวจากความไม่แน่นอนของสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลาง อย่างไรก็ตาม ในช่วงเดือนพฤษภาคม - มิถุนายน ปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารมีปัจจัยสนับสนุนสำคัญจากการเดินทางไปประกอบพิธีฮัจญ์

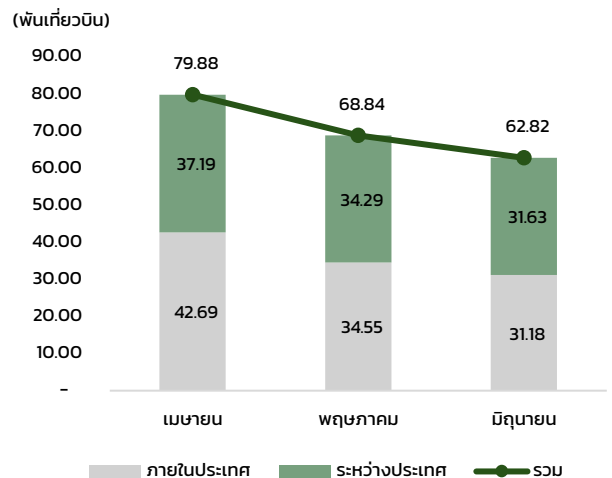
ผู้โดยสาร 31.79 ล้านคน



ปริมาณเที่ยวบิน

ไตรมาสที่ 2/2569 มีปริมาณเที่ยวบินจำนวน 211,532 เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 18.71 จากไตรมาสที่ผ่านมา สอดคล้องกับการลดลงของจำนวนผู้โดยสาร แบ่งเป็นเที่ยวบินภายในประเทศ 108,414 เที่ยวบิน และเที่ยวบินระหว่างประเทศ 103,118 เที่ยวบิน โดยหลังจากเทศกาลสงกรานต์ ปริมาณเที่ยวบินก็ปรับตัวลดลง สาเหตุมาจากความไม่แน่นอนของสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลาง ซึ่งส่งผลกระทบต่อการบิน ประกอบกับแรงกดดันด้านราคาเชื้อเพลิงอากาศยานที่พุ่งสูงขึ้น ทำให้สายการบินมีความระมัดระวังในการบริหารจัดการตารางการบินมากขึ้น ส่งผลให้ภาพรวมปริมาณเที่ยวบินลดลง

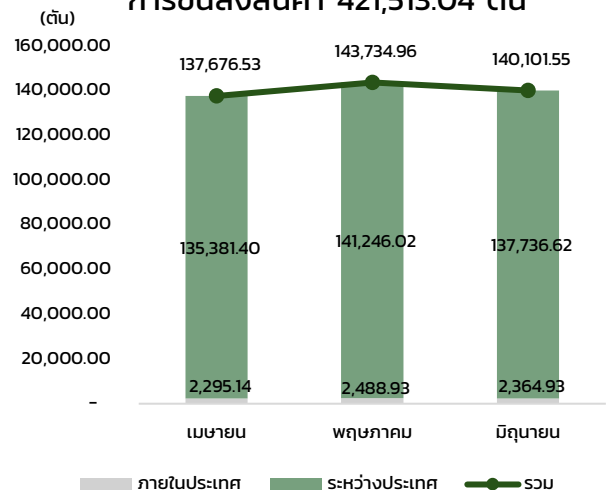
ปริมาณเที่ยวบิน 211,532 เที่ยวบิน



ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ

ไตรมาสที่ 2/2569 มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศรวม 421,513.04 ตัน เพิ่มขึ้นจากไตรมาสถัดก่อนหน้าร้อยละ 1.23 แบ่งเป็นปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ 7,149 ตัน และปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ 414,364.04 ตัน ทั้งนี้ ในช่วงเดือนเมษายน ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศชะลอตัวจากความไม่แน่นอนของสถานการณ์ความขัดแย้ง อย่างไรก็ตาม เมื่อภายหลังสถานการณ์เริ่มมีแนวโน้มคลี่คลายลง ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศจึงทยอยฟื้นตัว โดยหนึ่งในปัจจัยสำคัญคือการส่งออกสินค้าเกษตรและผลไม้สดของไทย ซึ่งมักมีปริมาณความต้องการในตลาดต่างประเทศสูงเป็นพิเศษในช่วงไตรมาสที่ 2 ของปี

การขนส่งสินค้า 421,513.04 ตัน



หมายเหตุ ข้อมูลเบื้องต้น

ที่มา: ศูนย์บริการทางการบิน กพท.

2. สถานการณ์ที่ส่งผลกระทบ

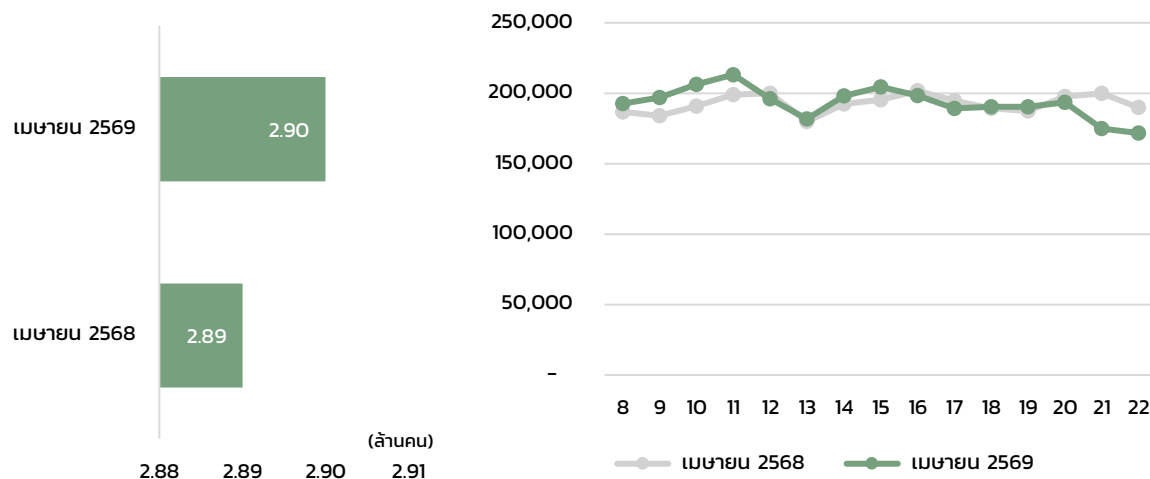
ต่อการเดินทางทางอากาศ | ไตรมาส 2 | ประจำปี 2569

2.1 ปัจจัยสนับสนุน

2.1.1 การเดินทางในช่วงเทศกาลและพิธีทางศาสนา

ไตรมาสที่ 2/2569 การเดินทางทางอากาศของประเทศไทยได้รับแรงสนับสนุนจากกิจกรรมสำคัญ ได้แก่ เทศกาลสงกรานต์และการเดินทางเพื่อประกอบพิธีฮัจญ์ ซึ่งสะท้อนบทบาทของอุตสาหกรรมการบินในการรองรับการเดินทางของประชาชนและการเชื่อมโยงระหว่างประเทศ

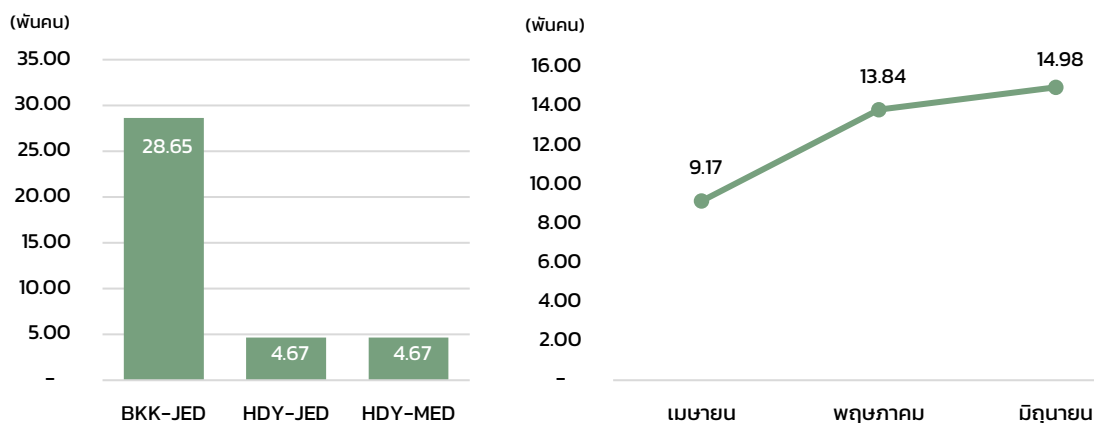
ภาพที่ 1 จำนวนผู้โดยสารภายในประเทศที่มีการเดินทางในช่วงเทศกาลสงกรานต์



ที่มา: ศูนย์บริการทางการบิน กพท.

สำหรับการเดินทางในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2569 พบว่ามีการเดินทางทางอากาศเพิ่มขึ้นมากกว่าปีที่ผ่านมา โดยมีผู้โดยสารเดินทางทางอากาศจำนวน 2.90 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.34 และมีเที่ยวบินให้บริการจำนวน 21,872 เที่ยวบิน โดยจำนวนเที่ยวบินเพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 2.93

ภาพที่ 2 จำนวนผู้เดินทางเพื่อไปประกอบพิธีฮัจญ์



ที่มา: ศูนย์บริการทางการบิน กพท.



ขณะเดียวกัน การเดินทางเพื่อประกอบพิธีฮัจญ์ ประจำปี 2569 มีเที่ยวบินให้บริการจำนวน 156 เที่ยวบิน รองรับผู้แสวงบุญจำนวน 37,985 คน โดยให้บริการในจำนวน 3 เส้นทางบิน ได้แก่ กรุงเทพฯ (BKK)–เจดดาห์ (JED) หาดใหญ่ (HDY)–เจดดาห์ (JED) และ หาดใหญ่ (HDY)–มาดีนะห์ (MED) โดยมีชาวอุโรระเบียออนไลน์ เป็นผู้ให้บริการในเส้นทางดังกล่าว ทั้งนี้ พิธีฮัจญ์ถือเป็นหนึ่งในหลักปฏิบัติสำคัญของศาสนาอิสลาม (Five Pillars of Islam) จึงทำให้ในแต่ละปีมีการจัดเที่ยวบินเฉพาะกิจเพื่อรองรับการเดินทางของผู้แสวงบุญชาวไทยเป็นการเฉพาะ โดยกระทรวงสาธารณสุขได้บูรณาการการดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการเตรียมความพร้อมด้านสาธารณสุข โดยจัดทีมบุคลากรทางการแพทย์และสาธารณสุขเพื่อดูแลผู้แสวงบุญตลอดการเดินทางและระหว่างการเดินทางประกอบพิธี ณ ราชอาณาจักรซาอุดีอาระเบีย พร้อมทั้งดำเนินการตรวจสอบสุขภาพก่อนการเดินทาง ให้คำแนะนำด้านเวชศาสตร์การเดินทาง การเฝ้าระวังและป้องกันโรคติดต่อ ตลอดจนจัดเตรียมระบบการส่งต่อและการรักษาพยาบาล เพื่อให้ผู้แสวงบุญสามารถประกอบศาสนกิจได้อย่างปลอดภัยและลดความเสี่ยงด้านสุขภาพ

2.1.2 มาตรการบรรเทาผลกระทบจากสถานการณ์ตะวันออกกลาง

สถานการณ์ความขัดแย้งในภูมิภาคตะวันออกกลางที่ได้ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน ทั้งในส่วนของการบินและการบริหารจัดการการดำเนินงานของสายการบินให้สามารถดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่อง ภายใต้ข้อจำกัดและความไม่แน่นอนของสถานการณ์ความขัดแย้งของภูมิภาคตะวันออกกลาง กพท. จึงได้การบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อบรรเทาผลกระทบจากสถานการณ์ดังกล่าว โดย บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) ได้ปรับลดค่าบริการการเดินทางอากาศเส้นทางภายในประเทศจากร้อยละ 25 เป็นร้อยละ 30 พร้อมขยายระยะเวลาการชำระหนี้ (Credit Term) สำหรับเที่ยวบินในช่วงเดือนพฤษภาคม – สิงหาคม 2569 ควบคู่ไปกับ กรมท่าอากาศยาน (ทย.) ที่ประกาศลดค่าจอดอากาศยานร้อยละ 50 ณ สนามบินในความรับผิดชอบ ระหว่างวันที่ 1 มิถุนายน ถึง 30 พฤศจิกายน 2569 และ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ที่ให้การช่วยเหลือด้วยการขยายเวลาชำระหนี้ค่าบริการขึ้นลงและค่าจอดอากาศยานออกไปอีกงวดละ 1 เดือน สำหรับสายการบินที่ยื่นขอรับการสนับสนุนในช่วงเดือนพฤษภาคม – มิถุนายน 2569

ในด้านการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร กพท. ยังคงยึดมั่นในการกำกับดูแลตามข้อบังคับคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 101 ว่าด้วยมาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารในเที่ยวบินแบบประจำภายในประเทศ และระหว่างประเทศ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด เพื่อให้มั่นใจว่าผู้โดยสารจะได้รับความเป็นธรรม และการดูแลที่เหมาะสมตามสิทธิเมื่อเกิดเหตุขัดข้องในการเดินทาง ทั้งการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก การชดเชยตามเงื่อนไขเวลา รวมถึงการเปิดช่องทางรับเรื่องร้องเรียนและประสานงานกับสายการบินอย่างใกล้ชิด

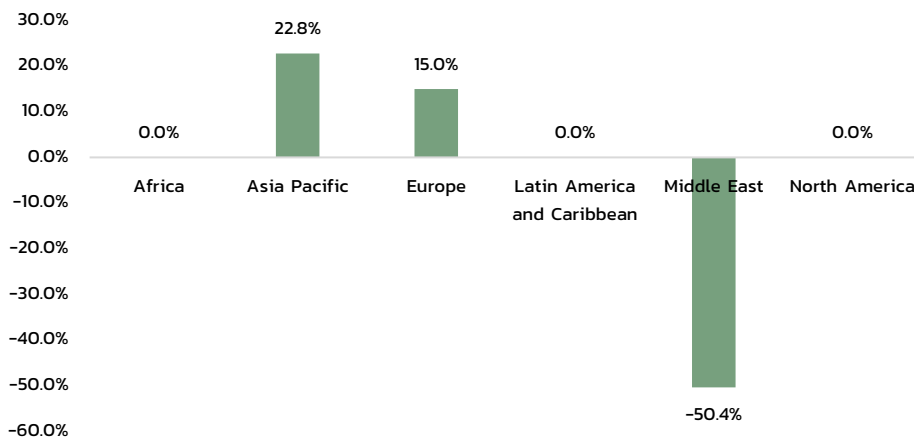
สำหรับการกำกับดูแลอัตราค่าโดยสาร ในช่วงที่ผ่านมาแม้ต้นทุนน้ำมันจะปรับตัวสูงขึ้น แต่ไม่มีการปรับเพดานการกำกับด้านราคาในเส้นทางบินภายในประเทศขึ้นแต่อย่างใด ซึ่งสายการบินได้ใช้วิธีบริหารจัดการราคาแบบขั้นบันได (Tier fare) และปรับลดราคาโปรโมชั่นลงตามภาวะต้นทุน สำหรับเส้นทางบินระหว่างประเทศนั้น การกำหนดอัตราค่าโดยสารจะเป็นไปตามกลไกตลาดและความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ (Air Service Agreement: ASA) โดย กพท. ได้พิจารณาอนุมัติเฉพาะเพดานค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง (Fuel Surcharge) ให้สะท้อนต้นทุนที่แท้จริง เพื่อช่วยพยุงการดำเนินธุรกิจพร้อมกับรักษาขีดความสามารถในการแข่งขันของสายการบินไทยในเวทีระดับนานาชาติ



2.2 ปัจจัยท้าทาย

2.2.1 สถานการณ์ความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ในภูมิภาคตะวันออกกลาง

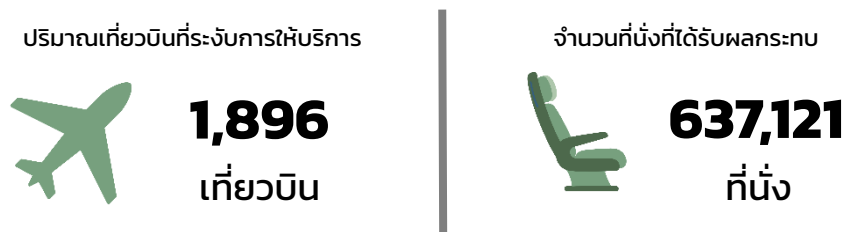
ภาพที่ 3 อัตราการเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้โดยสารในเส้นทางเชื่อมโยงภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก-ยุโรป จำแนกตามภูมิภาคของสายการบิน (YoY) ณ เดือนมีนาคม



ที่มา: สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA)

จากข้อมูล IATA ระบุว่า ความขัดแย้งในอิหร่านและภูมิภาคตะวันออกกลางได้ส่งผลกระทบต่อรูปแบบการเดินทางระหว่างประเทศ โดยเฉพาะเส้นทางบินที่เชื่อมโยงภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกกับภูมิภาคอื่นของโลก เนื่องจากตะวันออกกลางเป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนเครื่อง (Global Transit Hub) ที่มีบทบาทสำคัญต่อการเดินทางระยะไกล (Long-haul Connectivity) และการเดินทางต่อเครื่องระหว่างทวีป เมื่อสายการบินในภูมิภาคตะวันออกกลางต้องยกเลิกเที่ยวบินหรือปรับเปลี่ยนเส้นทางบินเพื่อหลีกเลี่ยงพื้นที่ความขัดแย้ง ส่งผลให้ปริมาณผู้โดยสารของสายการบินในภูมิภาคตะวันออกกลางซึ่งเป็นเส้นทางบินหลักที่เชื่อมโยงกับเอเชียแปซิฟิกลดลงอย่างมีนัยสำคัญ โดยลดลงร้อยละ 50.4 ขณะที่สายการบินจากภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก และ ยุโรปมีการเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้โดยสารร้อยละ 22.8 และ 15.0 ตามลำดับ ซึ่งแสดงถึงการเข้าร่วมรองรับความต้องการเดินทางในเส้นทางดังกล่าว และอาจสะท้อนว่าความต้องการเดินทางของผู้โดยสารไม่ได้ลดลง แต่เกิดการปรับเปลี่ยนไปใช้สายการบินและเส้นทางบินทางเลือก (Traffic Rebalancing) เพื่อหลีกเลี่ยงข้อจำกัดด้านการปฏิบัติการของสายการบินในภูมิภาคตะวันออกกลาง

ภาพที่ 4 ปริมาณเที่ยวบินและจำนวนที่นั่งที่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ในภูมิภาคตะวันออกกลาง



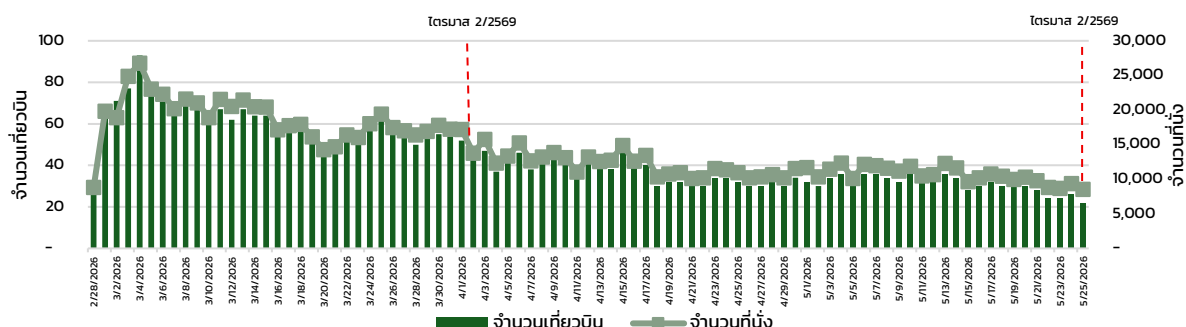
ที่มา: กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กพท.

สำหรับประเทศไทย แม้จะไม่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากสถานการณ์ความขัดแย้งในภูมิภาคตะวันออกกลาง แต่ผลกระทบทางอ้อมได้สะท้อนผ่านการปรับเปลี่ยนแผนการให้บริการของสายการบิน



ระหว่างประเทศ โดยพบว่าในช่วงไตรมาสที่ 2/2569 มีการระงับเที่ยวบินที่ทำการบินจากไทยไปยังภูมิภาคตะวันออกกลาง จำนวน 1,896 เที่ยวบิน ส่งผลให้ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารลดลงประมาณ 637,121 ที่นั่ง

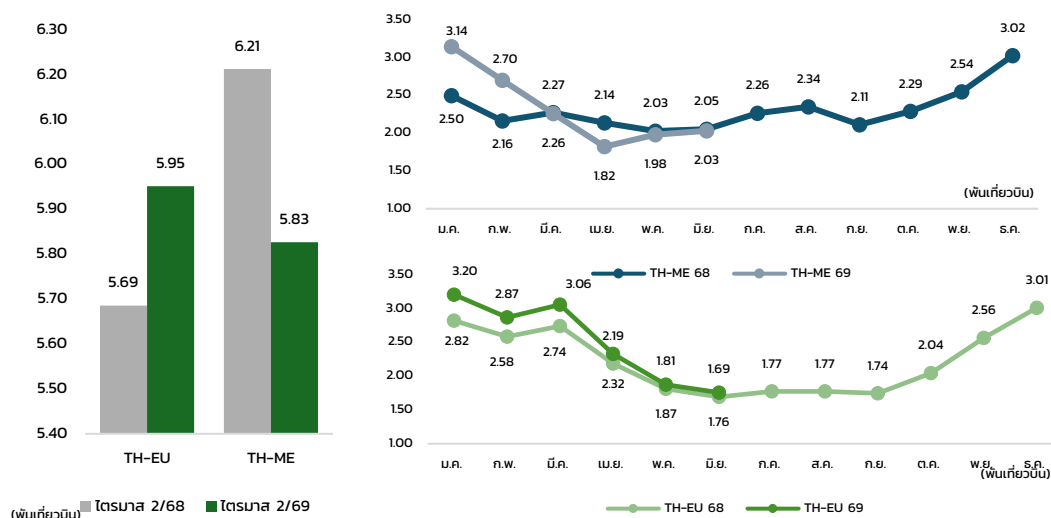
ภาพที่ 5 ปริมาณเที่ยวบินที่ถูกยกเลิกจากสถานการณ์ความขัดแย้งในภูมิภาคตะวันออกกลาง สิ้นสุดไตรมาส 2/2569



ที่มา: กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กพท.

เมื่อพิจารณาแนวโน้มการยกเลิกเที่ยวบินในไตรมาสที่ 2/2569 พบว่า มีแนวโน้มปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่องเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเริ่มต้นของสถานการณ์ความขัดแย้ง แสดงให้เห็นว่าสถานะความตึงเครียดเริ่มจางลง หรือผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานในพื้นที่เป้าหมายเริ่มเบาบางลง ซึ่งจากการที่เที่ยวบินยกเลิกลดลงในช่วงปลายไตรมาส สะท้อนถึงศักยภาพและความพร้อมของสายการบินในการปรับเปลี่ยนแผนธุรกิจ เช่น การปรับเปลี่ยนเส้นทางบินหลักเลี่ยงพื้นที่เสี่ยง การปรับตารางการบิน หรือการบริหารจัดการฝูงบินใหม่ ทำให้สามารถกลับมาให้บริการในบางเส้นทางที่เคยได้รับผลกระทบได้อีกครั้ง ทั้งนี้ ภาพรวมของสถานการณ์ที่ทยอยฟื้นตัว ส่งผลให้การเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารระหว่างประเทศปรับตัวดีขึ้นตามลำดับ แม้ว่าในมิติภาพรวมสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลางจะยังคงมีความประปรายและเต็มไปด้วยความไม่แน่นอน ซึ่งทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องยังคงต้องติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิดต่อไป

ภาพที่ 6 ปริมาณเที่ยวบินในเส้นทางบินไทย – ตะวันออกกลาง และไทย - ยุโรป



ที่มา: OAG Analyser รวบรวมและวิเคราะห์โดย กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กพท.

หมายเหตุ 1) TH-EU หมายถึง เส้นทางบินไทย - ยุโรป

2) TH-ME หมายถึง เส้นทางบินไทย - ตะวันออกกลาง

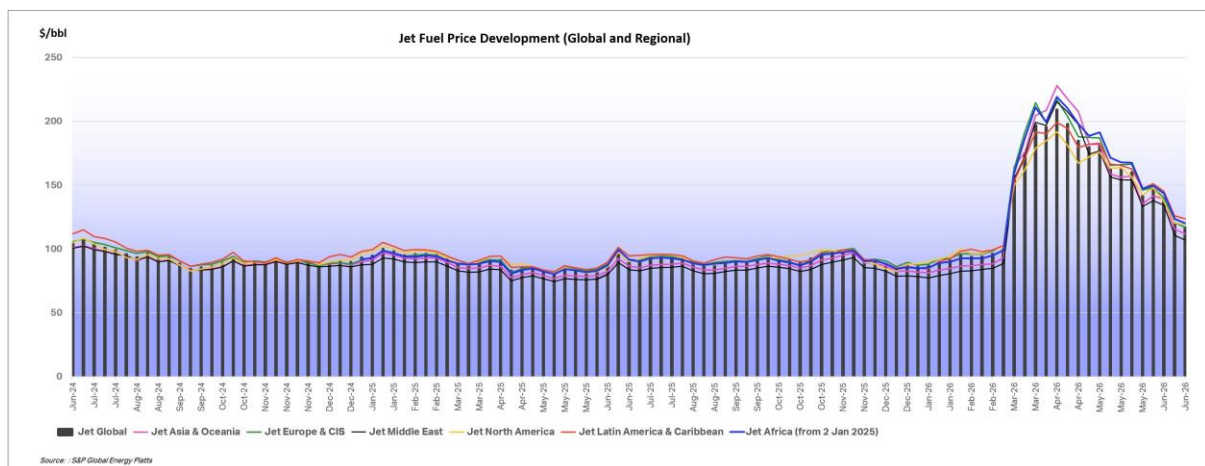


เมื่อพิจารณาการเปลี่ยนแปลงของปริมาณเที่ยวบินในเส้นทางบินระหว่างไทย-ตะวันออกกลาง และ ไทย-ยุโรป ซึ่งเป็นเส้นทางบินที่ได้รับผลกระทบจากการปรับเปลี่ยนเส้นทางบินและข้อจำกัดด้านการใช้รันเวย์ ในช่วงเวลาดังกล่าว พบว่า เส้นทางบินระหว่างไทย-ตะวันออกกลางมีปริมาณเที่ยวบินลดลงจาก 6,213 เที่ยวบิน ในไตรมาสที่ 2/2568 เหลือ 5,827 เที่ยวบินในไตรมาส 2/2569 หรือลดลงร้อยละ 6.21 ขณะที่ เส้นทางบินระหว่างไทย-ยุโรปมีปริมาณเที่ยวบินเพิ่มขึ้นจาก 5,686 เที่ยวบินในไตรมาสที่ 2/2568 เป็น 5,952 เที่ยวบินในไตรมาส 2/2569 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.68

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาแนวโน้มรายเดือนของปริมาณเที่ยวบินในเส้นทางบินระหว่างไทย-ตะวันออกกลาง และเส้นทางบินระหว่างไทย-ยุโรป พบว่า ในช่วงต้นปี 2569 ปริมาณเที่ยวบินของทั้งสองเส้นทางมีแนวโน้ม ขยายตัวในระดับสูงกว่าช่วงเดียวกันของปี 2568 สะท้อนถึงการฟื้นตัวของการเดินทางระหว่างประเทศ แต่เมื่อ เกิดสถานการณ์ความขัดแย้งในภูมิภาคตะวันออกกลาง ส่งผลให้สายการบินต้องระงับเที่ยวบินและปรับเปลี่ยน เส้นทางบินเพื่อหลีกเลี่ยงพื้นที่ความขัดแย้ง ทำให้ปริมาณเที่ยวบินในเส้นทางไทย-ตะวันออกกลางปรับลดลง ในขณะที่ปริมาณเที่ยวบินในเส้นทางไทย-ยุโรปยังคงอยู่ในระดับสูงกว่าในช่วงเวลาดังกล่าว ซึ่งสะท้อนว่า ผู้โดยสารมีแนวโน้มปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากการต่อเครื่องผ่านตะวันออกกลาง ไปใช้เที่ยวบินตรง หรือเที่ยวบินที่เชื่อมต่อผ่านศูนย์กลางการบินในภูมิภาคอื่นแทน อย่างไรก็ตามเมื่อสถานการณ์มีแนวโน้มคงที่ จำนวนเที่ยวบินที่ถูกยกเลิกมีแนวโน้มลดลง จึงทำให้ปริมาณเที่ยวบินในเส้นทางบินระหว่างไทย-ตะวันออก กลางกลับมาเพิ่มขึ้น สะท้อนการฟื้นตัวของการเชื่อมต่อผ่านศูนย์กลางการบินในภูมิภาคตะวันออกกลางและ การกลับมาให้บริการของสายการบินในเส้นทางดังกล่าว

2.2.2 ความผันผวนของราคาเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet A-1)

ภาพที่ 7 ราคาเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet A-1) แยกรายภูมิภาค



ที่มา: IATA

จากข้อมูลของ IATA พบว่า ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet A-1) ยังคงเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานของสายการบินในช่วงไตรมาสที่ 2/2569 โดยแม้ว่าราคาจะเริ่มปรับตัวลดลงจากระดับสูงสุดที่เกิดขึ้นในช่วงก่อนหน้านี้ แต่ยังคงอยู่ในระดับสูงเมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ยในระยะยาว สะท้อนว่า ต้นทุนด้านเชื้อเพลิงยังคงเป็นแรงกดดันสำคัญต่อผลประกอบการของผู้ประกอบการสายการบินภายใต้ความไม่แน่นอนของสถานการณ์ภูมิรัฐศาสตร์และตลาดพลังงานโลก การปรับตัวลดลงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานในช่วงปลายไตรมาสที่ 2/2569 มีสาเหตุจากความกังวลด้านอุปทานน้ำมันในตลาดโลกที่เริ่ม



ผ่านคลายภายหลังสถานการณ์ความขัดแย้งในภูมิภาคตะวันออกกลางไม่ได้ขยายวงกว้างจนส่งผลกระทบต่อ การผลิตและการขนส่งน้ำมัน ประกอบกับการผลิตน้ำมันของประเทศผู้ผลิตหลัก ที่ยังคงดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ตลาดคลายความกังวลต่อภาวะอุปทานตึงตัว และทำให้ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานเริ่มปรับตัว ลดลงจากระดับสูงสุดในช่วงก่อนหน้านี้

3. ประเด็นที่ต้องติดตาม

ปัจจัยที่อาจส่งผลกระทบต่อการบินทางอากาศ

3.1 การดำเนินมาตรการสำหรับภาคการบินในภาวะฉุกเฉินเนื่องจากการระบาดของโรคติดต่อ

ภาพที่ 8 แนวทางการดำเนินมาตรการสำหรับภาคการบินในภาวะฉุกเฉิน



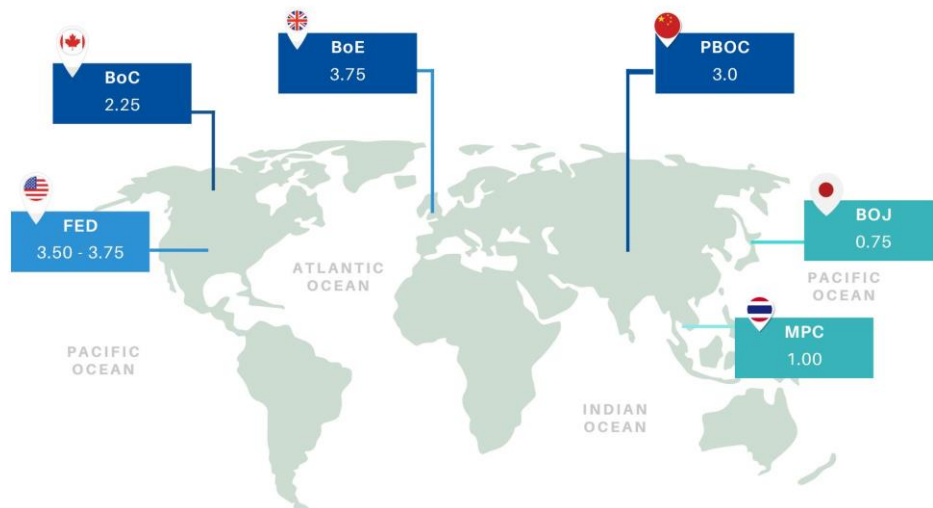
จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดต่อเชื้อไวรัสอีโบล่า สายพันธุ์ Bundibugyo (Bundibugyo Virus Disease: BVD) ในสาธารณรัฐประชาธิปไตยคองโก และสาธารณรัฐยูกันดา ซึ่งองค์การอนามัยโลก (WHO) ได้ประกาศให้เป็นภาวะฉุกเฉินด้านสาธารณสุขระหว่างประเทศ (Public Health Emergency of International Concern: PHEIC) เนื่องจากเป็นโรคติดต่อที่มีความรุนแรง มีอัตราการเสียชีวิตสูง และมีความเสี่ยงต่อการแพร่กระจายระหว่างประเทศ โดยจากข้อมูลล่าสุดพบจำนวนผู้ติดเชื้อและผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้หน่วยงานด้านสาธารณสุขและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องยกระดับมาตรการเฝ้าระวังและป้องกันการแพร่กระจายของโรค ต่อมา เมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2569 องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ซึ่งเป็นหน่วยงานชำนาญพิเศษภายใต้ต้องการสหประชาชาติ (United Nations: UN) ที่มีบทบาทในการกำหนดมาตรฐานและส่งเสริมความร่วมมือด้านการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ได้มีหนังสือเรื่อง Public Health Emergency of International Concern – Ebola Disease Caused by Bundibugyo Virus นำส่งมายังฝ่ายมาตรฐานสนามบิน (Aerodrome Standards Department: AMD) ซึ่งทำหน้าที่เป็น Collaborative Arrangement for the Prevention and



Management of Public Health Events in Civil Aviation (CAPSCA) Focal Point ของประเทศไทย เพื่อ
แจ้งให้รัฐภาคีพิจารณาดำเนินมาตรการที่เหมาะสมสำหรับภาคการบิน รองรับสถานการณ์ดังกล่าว รวมถึง
ลดความเสี่ยงด้านสาธารณสุขที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยและความต่อเนื่องของการเดินทางทางอากาศ
โดยมีรายละเอียดมาตรการและข้อเสนอแนะสำหรับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในภาคการบิน สรุปได้ดังภาพที่

3.2 ความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจโลก

ภาพที่ 9 อัตราดอกเบี้ยนโยบาย



จากสถานการณ์ความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ในภูมิภาคตะวันออกกลาง ส่งผลให้ราคาพลังงาน
ในตลาดโลกมีแนวโน้มผันผวนและปรับตัวสูงขึ้น ซึ่งเป็นแรงกดดันสำคัญต่อเงินเฟ้อของไทย โดยในปัจจุบัน
อัตราเงินเฟ้อทั่วไปมีแนวโน้มปรับเพิ่มขึ้นเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 2.9 ในปี 2569 จากที่ติดลบร้อยละ 0.5 ในไตรมาส
แรกของปี 2569 อีกทั้งความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ในภูมิภาคตะวันออกกลางส่งผลให้เศรษฐกิจในปี 2569
และ 2570 มีแนวโน้มขยายตัวชะลอลงที่ร้อยละ 1.5 และ 2.0

คณะกรรมการนโยบายการเงิน (กนง.) จึงมีมติเอกฉันท์ให้คงอัตราดอกเบี้ยนโยบายไว้ที่ร้อยละ 1.00
จากการประชุมในวันพุธที่ 29 เมษายน 2569 เพื่อรักษาเสถียรภาพทางด้านราคา รวมถึงการฟื้นตัว
ของเศรษฐกิจ แม้ยังต้องเผชิญกับแรงกดดันด้านเงินเฟ้อที่เพิ่มขึ้น ขณะที่ธนาคารกลางของต่างประเทศยังคง
ดอกเบี้ยนโยบาย เช่น

- ธนาคารกลางสหรัฐ (FED) คงดอกเบี้ยที่ร้อยละ 3.50–3.75
- ธนาคารกลางญี่ปุ่น (BOJ) คงดอกเบี้ยที่ร้อยละ 0.75
- ธนาคารกลางจีน (PBOC) คงดอกเบี้ยที่ร้อยละ 3.0 สำหรับอัตรา 1 ปี และร้อยละ 3.50

สำหรับอัตรา 5 ปี

ภายใต้บริบทดังกล่าว เศรษฐกิจไทยมีแนวโน้มเผชิญความเสี่ยงต่อการเข้าสู่ภาวะเศรษฐกิจชะงักงัน
ควบคู่กับเงินเฟ้อ (Stagflation) ซึ่งเป็นภาวะที่การขยายตัวทางเศรษฐกิจอยู่ในระดับต่ำ ขณะที่ระดับราคา
สินค้าและบริการยังคงปรับตัวสูงขึ้น ส่งผลให้การดำเนินนโยบายเศรษฐกิจมีข้อจำกัดมากขึ้น เนื่องจากการใช้
นโยบายเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจอาจเพิ่มแรงกดดันด้านเงินเฟ้อ ขณะที่การดำเนินนโยบายเพื่อควบคุมเงินเฟ้อ
อาจส่งผลกระทบต่อการฟื้นตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและกำลังซื้อของภาคครัวเรือน



3.3 การทบทวนมาตรการยกเว้นการตรวจลงตรา และการให้สิทธิการตรวจลงตราของไทย

ภาพที่ 10 สรุปมาตรการการยกเว้นตรวจลงตราและการให้สิทธิการตรวจลงตราของไทย¹

ความตกลงทวิภาคียกเว้นการตรวจลงตราสำหรับผู้ถือหนังสือเดินทางธรรมดา (ผผ.)

ผผ. 90 : 5 ดินแดน/ประเทศ

อาร์เจนตินา เปรู
บราซิล เกาหลีใต้
ชิลี

ผผ. 30 : 9 ดินแดน/ประเทศ

จีน ตีมอร์-เลสเต
ฮ่องกง มองโกเลีย
รัสเซีย เวียดนาม
ลาว คาซัคสถาน
มาเก๊า

ผผ. 14 : 2 ดินแดน/ประเทศ

กัมพูชา เมียนมา
(เฉพาะทางอากาศ)

Visa on Arrival (VoA) : 4 ดินแดน/ประเทศ

อาเซอร์ไบจาน เซอร์เบีย
เบลารุส อินเดีย

ผ.15 : 3 ดินแดน/ประเทศ

เซเชลส์ มอริเชียส
มัลดีฟส์

ผ.30 : 54 ดินแดน/ประเทศ

ออสเตรเลีย	ยูเครน	อิสราเอล	มาเลเซีย	สิงคโปร์	ไต้หวัน
ออสเตรีย	ฟินแลนด์	อิตาลี	เนเธอร์แลนด์	สโลวาเกีย	ตุรกี
บาห์เรน	ฝรั่งเศส	ญี่ปุ่น	นิวซีแลนด์	สโลวีเนีย	ฟีจี
เบลเยียม	จอร์เจีย	จอร์แดน	นอร์เวย์	ซาอุดีอาระเบีย	สเปน
ภูฏาน	เยอรมนี	คูเวต	โอมาน	แอฟริกาใต้	
บรูไน	กรีซ	คีร์กีซสถาน	ฟิลิปปินส์	สหรัฐอเมริกา	
แคนาดา	ฮังการี	ลัตเวีย	โปแลนด์	สวีเดน	
เช็ก	ไอซ์แลนด์	ลิกเตนสไตน์	โปรตุเกส	สวิตเซอร์แลนด์	
เดนมาร์ก	อินโดนีเซีย	ลิกัวเนีย	กาตาร์	สหราชอาณาจักร	
เอสโตเนีย	ไอร์แลนด์	ลักเซมเบิร์ก	โรมาเนีย		

ที่มา: กรมการกงสุล กระทรวงการต่างประเทศ

คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบเรื่องการทบทวนมาตรการยกเว้นการตรวจลงตราและการให้สิทธิการตรวจลงตราต่าง ๆ ของไทย ตามข้อเสนอของกระทรวงการต่างประเทศ เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2569 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- 1) 1 ประเทศ/ดินแดน ได้รับ 1 สิทธิการยกเว้นการตรวจลงตรา
- 2) ยกเลิกประเทศ/ดินแดนที่ได้รับยกเว้นการตรวจลงตราเพื่อการท่องเที่ยว ทำงาน หรือติดต่อธุรกิจ ระยะสั้นไม่เกิน 60 วัน (ผ.60)

¹ รายละเอียดจะเป็นไปตามประกาศกระทรวงมหาดไทย จำนวน 3 ฉบับ ซึ่งจะมีผลใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนด 15 วัน นับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป



3) ทบหวนประเทศ/ดินแดนได้รับสิทธิยกเว้นการตรวจลงตราเพื่อการท่องเที่ยว อนุญาตให้เข้ามาในราชอาณาจักรได้ครั้งละไม่เกิน 30 วัน (ผ.30) จากเดิม 57 ประเทศ/ดินแดน ลดลงเป็น 54 ประเทศ/ดินแดน

4) จัดทำ ผ.15 เพื่อการท่องเที่ยว จำนวน 3 ประเทศ/ดินแดน

5) ทบหวนการตรวจลงตรา ณ ด่านตรวจคนเข้าเมือง (Visa on Arrival: VoA) จากเดิม 31 ประเทศ/ดินแดน ลดลงเป็น 4 ประเทศ/ดินแดน

อย่างไรก็ดี ผู้เดินทางชาวต่างชาติที่เดินทางเข้าไทยด้วยสิทธิยกเว้นการตรวจลงตราเดิม หรือประสงค์จะเดินทางมาประเทศไทยก่อนที่มาตรการใหม่จะมีผลใช้บังคับ จะยังได้รับสิทธิอยู่ในประเทศไทยได้จนกว่าระยะเวลาพำนักตามสิทธิเดิมจะสิ้นสุด และหลังจากมาตรการการตรวจลงตราใหม่มีผลใช้บังคับ ชาวต่างชาติจะเดินทางเข้าไทยได้ด้วย (1) สิทธิใหม่ (2) ความตกลงทวิภาคี หรือ (3) ขอรับการตรวจลงตราในระบบ e-Visa ตามวัตถุประสงค์การเดินทาง

