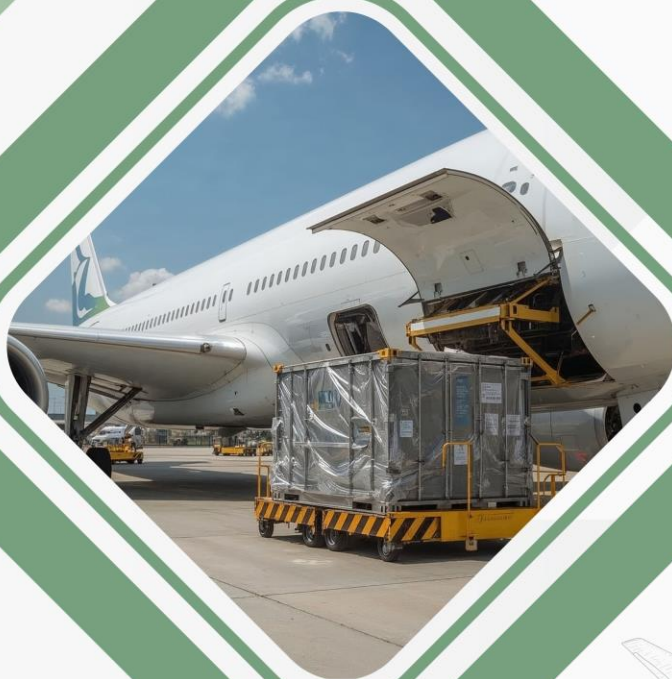


รายงานสถิติการขนส่งทางอากาศ ไตรมาส 3 ประจำปี 2569

กองส่งเสริมกิจการบิน
ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน
☎ 02 568 8800 ต่อ 1425 ✉ apd_ae@caat.or.th

CAAT
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
The Civil Aviation Authority of Thailand



ประเด็นสำคัญ

- มาตรการส่งเสริมเส้นทางบินใหม่และการขยายเครือข่ายการบินในภูมิภาค และการเปิดเส้นทางบินใหม่ของสายการบิน
- สถานการณ์ความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ในภูมิภาคตะวันออกกลาง และสถานการณ์น้ำท่วม
- ค่าธรรมเนียมและภาษีที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวและการขนส่งทางอากาศในประเทศไทย
- แนวโน้มการเดินทางของนักท่องเที่ยวจีนในช่วงเทศกาลวันหยุด
- สถานการณ์การบินช่วงตารางการบินประจำฤดูหนาว 2569
- ภาวะเศรษฐกิจและนโยบายการเงิน

1. สถิติการขนส่งทางอากาศ

ไตรมาส 3 | ประจำปี 2569

สถิติการขนส่งทางอากาศไตรมาส 3/2569

เปรียบเทียบกับไตรมาส 2/2569

จำนวนผู้โดยสาร

+ 0.18%

ปริมาณเที่ยวบิน

+ 1.20%

ปริมาณขนส่งสินค้า

+ 3.02%

เปรียบเทียบกับไตรมาส 3/2568 (YoY)

- 3.56%

- 3.02%

+ 3.42%

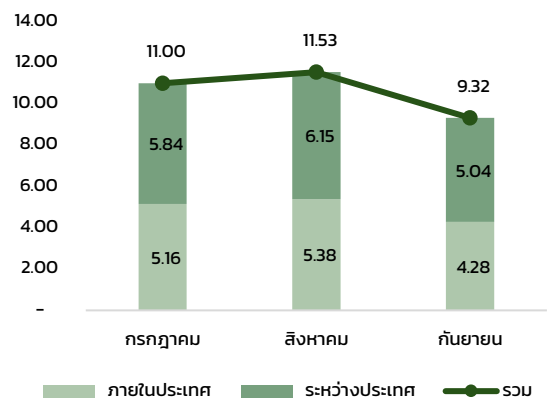


จำนวนผู้โดยสาร

ไตรมาสที่ 3/2569 มีจำนวนผู้โดยสารรวม 31.85 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.18 เมื่อเทียบกับไตรมาสที่ผ่านมา แบ่งเป็นผู้โดยสารภายในประเทศ 14.82 ล้านคน และผู้โดยสารระหว่างประเทศ 17.03 ล้านคน สะท้อนการชะลอตัวของการเดินทางในช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยว (Low Season) โดยเฉพาะการเดินทางระหว่างประเทศ ขณะที่เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า พบว่าจำนวนผู้โดยสารลดลงจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 3.56 ซึ่งอาจเป็นผลต่อเนื่องจากสถานการณ์ความขัดแย้งในภูมิภาคตะวันออกกลาง สภาวะเศรษฐกิจ และราคาค่าโดยสารในบางเส้นทางที่ปรับสูงขึ้นจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานที่ยังคงมีการปรับตัวผันผวนอย่างต่อเนื่อง ส่งผลต่อการตัดสินใจเดินทาง และการแข่งขันการท่องเที่ยวระหว่างประเทศที่สูงขึ้น

(ล้านคน)

ผู้โดยสาร 31.85 ล้านคน

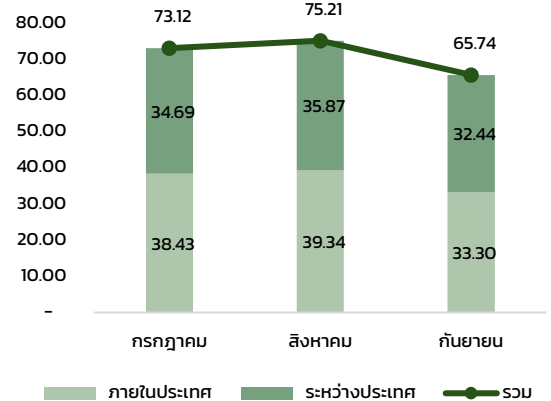


ปริมาณเที่ยวบิน

ไตรมาสที่ 3/2569 มีปริมาณเที่ยวบินจำนวน 214,063 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.20 เมื่อเทียบกับไตรมาสที่ผ่านมา สอดคล้องกับการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสาร แบ่งเป็นเที่ยวบินภายในประเทศ 111,071 เที่ยวบิน และเที่ยวบินระหว่างประเทศ 102,992 เที่ยวบิน ขณะที่เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า พบว่าจำนวนเที่ยวบินลดลงจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 3.02 สะท้อนถึงการชะลอตัวของการให้บริการเที่ยวบิน ซึ่งอาจเป็นผลจากการปรับแผนการบินของสายการบินให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทาง และต้นทุนการดำเนินงาน โดยเฉพาะราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ยังอยู่ในระดับสูงและมีความผันผวน รวมถึงการยกเลิกเที่ยวบินในบางเส้นทาง โดยเฉพาะเส้นทางบินระหว่างประเทศ ส่งผลให้ปริมาณเที่ยวบินโดยรวมปรับตัวลดลงเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า

(พันเที่ยวบิน)

ปริมาณเที่ยวบิน 214,063 เที่ยวบิน

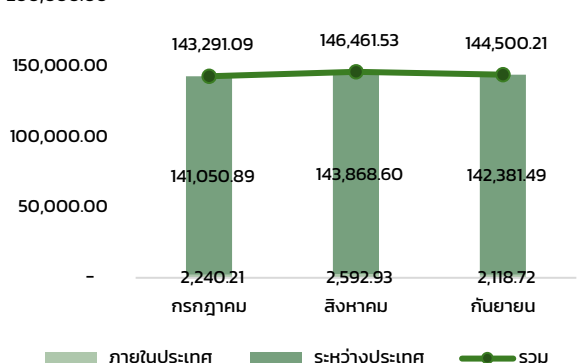


ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ

ไตรมาสที่ 3/2569 มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ 434,252.83 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.02 เมื่อเทียบกับไตรมาสที่ผ่านมา แบ่งเป็นปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ 6,951.85 ตัน และปริมาณการขนส่งสินค้านานาชาติ 427,300.98 ตัน โดยเมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า พบว่าปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 3.42 โดยเฉพาะการขนส่งระหว่างประเทศยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง แม้จะหยุดชะงักจากสถานการณ์น้ำท่วมในช่วงปลายไตรมาส โดยสินค้าหลัก ได้แก่ สินค้าอิเล็กทรอนิกส์ ชิ้นส่วนอุปกรณ์สื่อสาร และเคมีภัณฑ์

(ตัน)

ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ 434,252.83 ตัน



หมายเหตุ ข้อมูลเบื้องต้น

ที่มา: ศูนย์บริการทางการบิน กพท.

2. สถานการณ์ที่ส่งผลกระทบ

ต่อการเดินทางทางอากาศ | ไตรมาส 3 | ประจำปี 2569

2.1 ปัจจัยสนับสนุน

2.1.1 มาตรการส่งเสริมเส้นทางบินใหม่และการขยายเครือข่ายการบินในภูมิภาค

ภาพที่ 1 สิทธิประโยชน์สำหรับมาตรการส่งเสริม New Route – New Airline



หมายเหตุ

1 เส้นทางบินใหม่ (New Route) หมายถึง เส้นทางบินที่ไม่เคยมีการให้บริการมาก่อน หรือเคยมีการให้บริการแต่หยุดทำการบินมาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี

2 สายการบินใหม่ (New Airline) หมายถึง สายการบินที่ไม่เคยให้บริการ ณ ท่าอากาศยานนั้น หรือเคยให้บริการแต่หยุดทำการบินมาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี

กรมท่าอากาศยาน (ทย.) ดำเนินมาตรการส่งเสริมและพัฒนาเส้นทางบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ “New Route – New Airline” โดยลดค่าบริการขึ้นและลงของอากาศยานและค่าบริการที่เก็บอากาศยานร้อยละ 50 สำหรับสายการบินใหม่ที่ให้บริการ จาก/ไปยัง ท่าอากาศยานภูมิภาค ภายใต้นโยบาย Airport for Regional Development เพื่อใช้ท่าอากาศยานเป็นกลไกสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจในภูมิภาค เพิ่มการแข่งขันของสายการบิน และสร้างแรงจูงใจให้สายการบินเปิดเส้นทางและให้บริการในท่าอากาศยานภูมิภาคมากขึ้น

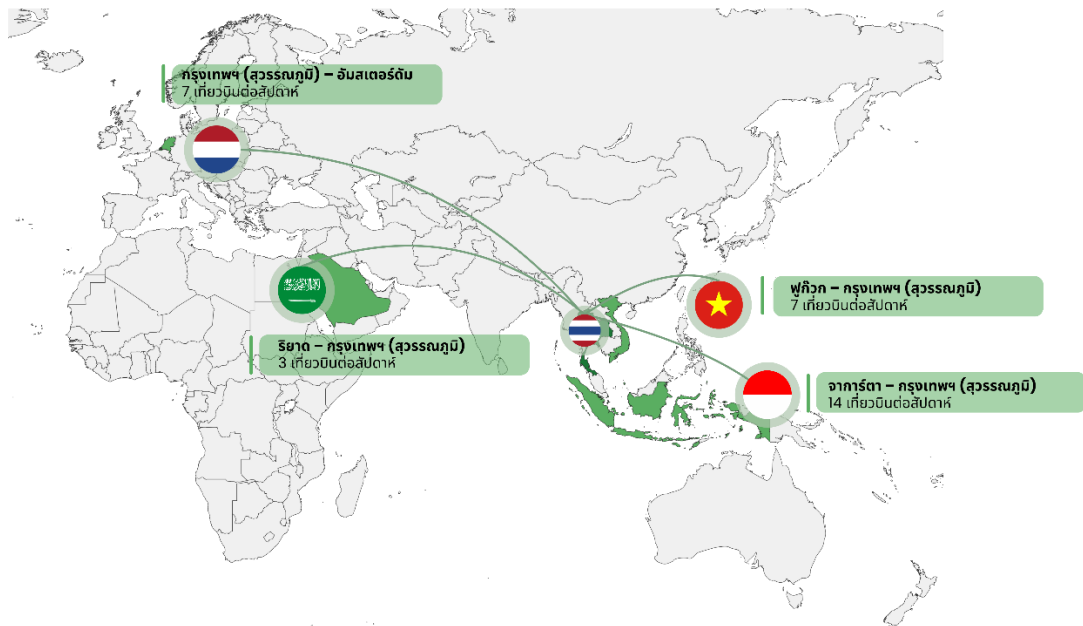
โดยมาตรการนี้จะมีผลตั้งแต่ 10 สิงหาคม 2569 – 9 สิงหาคม 2570 เป็นระยะเวลา 1 ปี และคาดว่าจะช่วยสนับสนุนการเปิดเส้นทางบินใหม่ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ขยายตลาดและผู้โดยสารกลุ่มใหม่ รวมถึงสร้างรายได้จากการเดินทางและการท่องเที่ยวเข้าสู่ประเทศและภูมิภาค โดยเบื้องต้นสายการบินที่จะได้รับสิทธิประโยชน์ (Incentive) จากมาตรการดังกล่าว ได้แก่ สายการบิน Ezy Airline โดยให้บริการในเส้นทางบินหัวหิน – อุตะเภ และเส้นทางบินอุตะเภ – สุราษฎร์ธานี ด้วยการให้บริการเส้นทางละ 1 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ถือเป็นเส้นทางบินย่อยที่ช่วยเชื่อมโยงเมืองท่องเที่ยว และเพิ่มทางเลือกในการเดินทางระหว่างภูมิภาค นอกจากนี้ ยังมีการสนับสนุนการเชื่อมต่อเครือข่ายการบินผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในฐานะศูนย์กลางการบิน (Hub) โดยสายการบินไทยเวียตเจ็ทให้บริการเชื่อมต่อในเส้นทางบินอุดรธานี – กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) – โตเกียว (นาริตะ) เป็นต้น ซึ่งเป็นการใช้ประโยชน์จากเครือข่ายเส้นทางบินเดิม เพื่อเพิ่มโอกาสในการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างท่าอากาศยานภูมิภาคกับจุดหมายปลายทางระหว่างประเทศ

ในภาพรวมคาดว่ามาตรการฯ จะช่วยกระจายการเดินทางและกิจกรรมทางเศรษฐกิจไปยังพื้นที่เมืองรองด้วยเส้นทางบินย่อยมากขึ้น รวมถึงช่วยสร้างการเชื่อมต่อระหว่างท่าอากาศยานภูมิภาคกับเครือข่ายการบินระหว่างประเทศ



2.1.2 การเปิดเส้นทางบินใหม่ของสายการบิน

ภาพที่ 2 การเปิดให้บริการเส้นทางบินใหม่ของสายการบินในช่วงไตรมาสที่ 3/2569



ในช่วงไตรมาสที่ 3/2569 มีสายการบินต่างชาติรายใหม่ได้ทำการให้บริการมายังประเทศไทย ได้แก่ สายการบิน TransNusa Airlines ให้บริการในเส้นทางบินจาการ์ตา (อินโดนีเซีย) – กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) ด้วยการให้บริการ 14 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ สายการบิน Sun PhuQuoc Airways ให้บริการในเส้นทางบิน พนมเปญ (เวียดนาม) – กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) ด้วยการให้บริการ 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และสายการบิน Riyadh Air ให้บริการในเส้นทางบินริยาด (ซาอุดีอาระเบีย) – กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) ด้วยการให้บริการ 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

โดยการเข้ามาให้บริการของสายการบินรายใหม่ดังกล่าว ช่วยเพิ่มการเชื่อมโยงเครือข่ายการเดินทางทางอากาศ (Air Connectivity) ระหว่างประเทศไทยกับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และตะวันออกกลาง รวมถึงเพิ่มทางเลือกในการเดินทางเข้าสู่ประเทศไทย และสนับสนุนการขยายตลาดผู้โดยสารจากต่างประเทศ โดยเฉพาะตลาดตะวันออกกลางซึ่งเป็นหนึ่งในตลาดนักท่องเที่ยวที่มีกำลังซื้อสูง

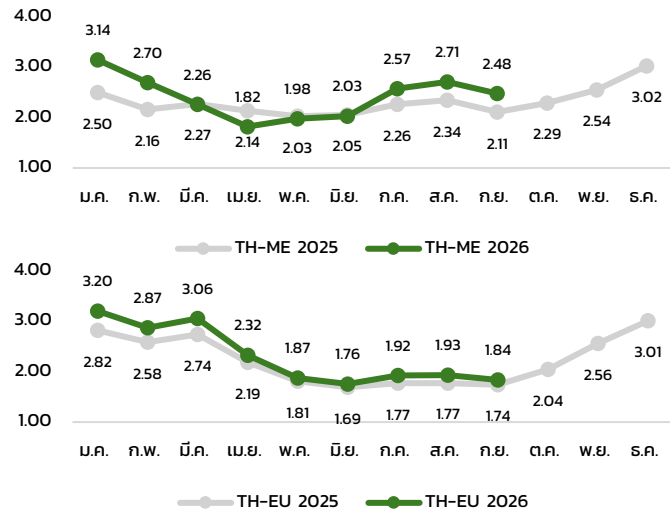
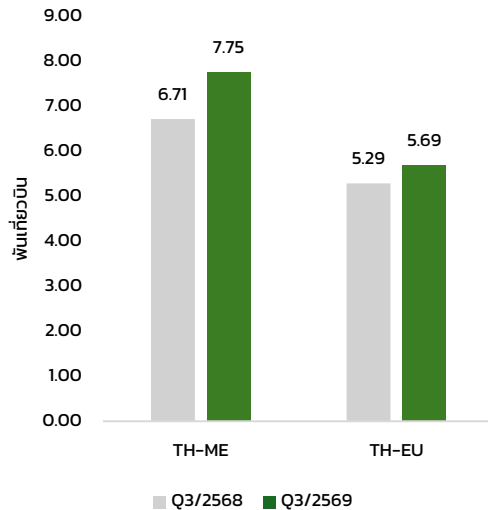
นอกจากนี้ สายการบินไทยได้กลับมาเปิดเส้นทางบินใหม่ในเส้นทางบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) – อัมสเตอร์ดัม (เนเธอร์แลนด์) ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2569 หลังจากหยุดให้บริการเส้นทางดังกล่าวไปตั้งแต่ปี 2542 โดยให้บริการจำนวน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ การกลับมาให้บริการเส้นทางดังกล่าวนี้ ช่วยเสริมความแข็งแกร่งของเครือข่ายการบินระหว่างไทยและยุโรป ซึ่งเป็นตลาดสำคัญทั้งด้านการท่องเที่ยวและธุรกิจ



2.2 ปัจจัยท้าทาย

2.2.1 สถานการณ์ความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ในภูมิภาคตะวันออกกลาง

ภาพที่ 3 ปริมาณเที่ยวบินในเส้นทางบินไทย – ตะวันออกกลาง และไทย – ยุโรป



ที่มา: OAG Analyser รวบรวมและวิเคราะห์โดย กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กพท.

หมายเหตุ 1) TH-EU หมายถึง เส้นทางบินไทย – ยุโรป

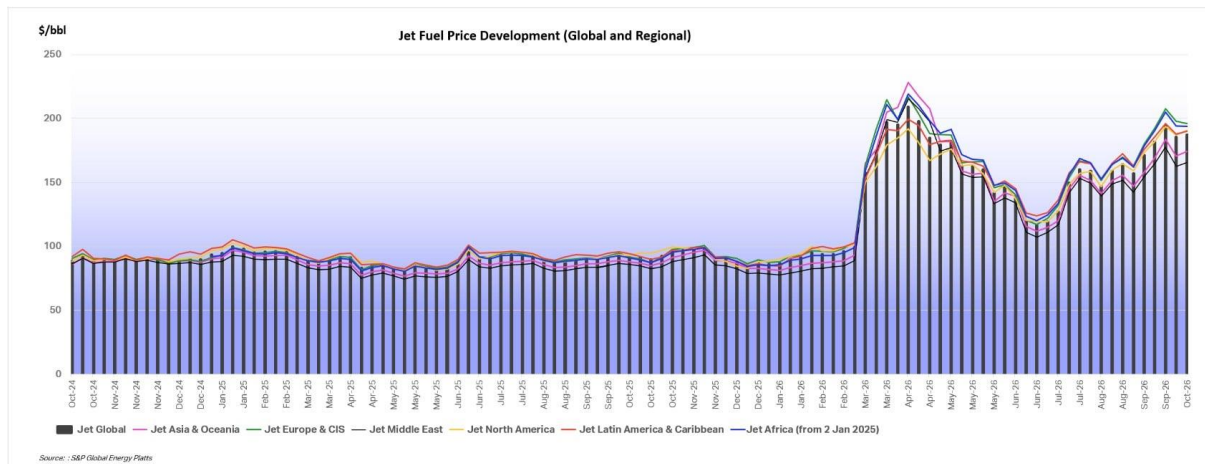
2) TH-ME หมายถึง เส้นทางบินไทย – ตะวันออกกลาง

เมื่อพิจารณาปริมาณเที่ยวบินระหว่างไทย – ตะวันออกกลาง และไทย – ยุโรป ซึ่งเป็นเส้นทางที่ได้รับผลกระทบจากการปรับเปลี่ยนเส้นทางบินและข้อจำกัดด้านการใช้น่านฟ้าในช่วงที่ผ่านมา พบว่า ไตรมาสที่ 3/2569 มีปริมาณเที่ยวบินเพิ่มขึ้นทั้งสองภูมิภาค โดยเส้นทางบินระหว่างไทย – ตะวันออกกลาง มีจำนวน 7,752 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 15.46 ขณะที่เส้นทางบินระหว่างไทย – ยุโรปมีจำนวน 5,692 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.68 เมื่อเทียบกับไตรมาสที่ 3/2568 สะท้อนถึงการขยายตัวของการบินให้บริการเที่ยวบิน แม้จะเผชิญข้อจำกัดจากสถานการณ์ความขัดแย้งในช่วงที่ผ่านมา

อย่างไรก็ตาม สถานการณ์ความตึงเครียดในภูมิภาคตะวันออกกลางยังคงมีความไม่แน่นอน โดยสหรัฐอเมริกาได้ยกระดับมาตรการคว่ำบาตรต่อภาคการบินของอิหร่าน ส่งผลให้บางประเทศ รวมถึงสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ (UAE) ระงับการให้บริการเที่ยวบินของสายการบินสัญชาติอิหร่าน ซึ่งอาจกระทบต่อการเชื่อมต่อทางอากาศในภูมิภาค และอาจส่งผลกระทบทางอ้อมต่อประเทศไทยในระยะต่อไป จากการลดหรือยกเลิกเที่ยวบิน รวมถึงการเปลี่ยนแปลงเครือข่ายเส้นทางบินในตะวันออกกลาง



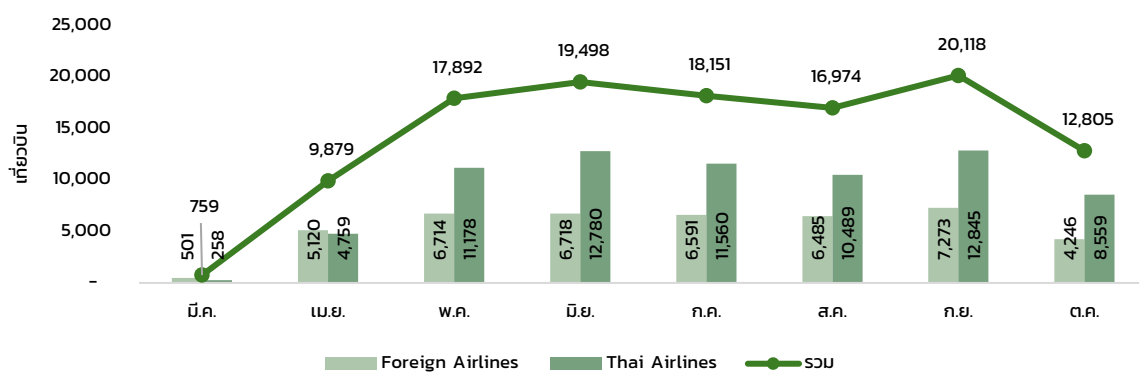
ภาพที่ 4 ราคาเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet A-1) แยกรายภูมิภาค



ที่มา: สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA)

จากข้อมูลของ IATA พบว่า ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet A-1) ยังคงมีความผันผวน และทรงตัวอยู่ในระดับสูงอย่างต่อเนื่อง โดยในช่วงเดือนสุดท้ายของไตรมาสที่ 3/2569 ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet A-1) ปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะเมื่อวันที่ 18 กันยายน 2569 ราคาอยู่ที่ 194.90 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล จากสถานการณ์การโจมตีท่อส่งน้ำมันสายตะวันออก – ตะวันตกของซาอุดีอาระเบีย ส่งผลให้การส่งน้ำมันเกิดการหยุดชะงักชั่วคราว ทำให้ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet A-1) กลับมาอยู่ในระดับใกล้เคียงกับช่วงเริ่มต้นสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลางเมื่อต้นปีที่ผ่านมา ส่งผลให้บางสายการบินกลับมาปรับราคาค่าโดยสารสูงขึ้นผ่านการปรับเพิ่มค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง (Fuel Surcharge) เพื่อชดเชยต้นทุนการดำเนินงานที่ปรับสูงขึ้นในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา

ภาพที่ 5 จำนวนการยกเลิกตารางการบิน (Slot) ในช่วง S26¹



ที่มา: กองบริหารการจัดสรรเวลาการบิน ฝ่ายบริหารงานปฏิบัติการการบิน รวบรวมและวิเคราะห์โดย กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กพท.

จากสถานการณ์การปรับตัวเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet A-1) ส่งผลให้สายการบินสัญชาติไทย และสายการบินสัญชาติต่างชาติเริ่มยกเลิกการให้บริการในบางเส้นทางเพิ่มเติม

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) ข้อมูลการยกเลิกเที่ยวบินเฉพาะทำอากาศยานในสังกัด ทอท. ทำอากาศยานสมุย และทำอากาศยานอุตะเภ



จากต้นทุนการดำเนินงานที่เพิ่มสูงขึ้น ทั้งเส้นทางบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยเฉพาะช่วง ตารางการบินประจำฤดูร้อน 2569 (S26) ซึ่งต่อมาเมื่อสถานการณ์คลี่คลายลง ส่งผลให้ไตรมาสที่ 3/2569 มีค่าขอยกเลิกเที่ยวบินรวม 24,868 เที่ยวบิน ทำให้ในช่วง S26 มีเที่ยวบินยกเลิกสะสมจำนวน 116,076 เที่ยวบิน หรือคิดเป็นร้อยละ 23.44 ของจำนวนค่าขอจัดสรรเวลาการบิน (Slot) ทั้งหมดในช่วง S26 โดยเที่ยวบินที่ยกเลิกเป็นของสายการบินสัญชาติไทย 72,428 เที่ยวบิน และสายการบินต่างชาติ 43,648 เที่ยวบิน ทั้งนี้ การยกเลิกส่วนใหญ่เป็นเส้นทางบินระหว่างประเทศมากกว่าภายในประเทศในสัดส่วน 60:40 โดยเป็นเส้นทางบินไปยังประเทศจีนมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ อินเดีย และสหรัฐอเมริกาบับเอมิเรตส์ ตามลำดับ

2.2.2 สถานการณ์น้ำท่วม

จากสภาพภูมิอากาศแปรปรวนฝนตกอย่างต่อเนื่อง ทำให้เกิดน้ำท่วมในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ส่งผลกระทบต่อการเดินทางเข้าและออกท่าอากาศยาน เนื่องจากผู้โดยสารและบุคลากร บางส่วนไม่สามารถเดินทางมายังท่าอากาศยานได้ตามปกติ โดยเฉพาะการให้บริการภาคพื้น (Ground Handling) ของการบินไทย ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำให้มีพนักงานไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน ส่งผลให้เกิดปัญหาสัมภาระค้างสะสม เที่ยวบินล่าช้า (Delay) และการยกเลิกเที่ยวบินมากกว่า 30 เที่ยวบิน ในช่วงวันที่ 29 กันยายน – 1 ตุลาคม 2569 การให้บริการภาคพื้นแก่สายการบินลูกค้าในเครือข่าย Star Alliance รวมถึงผลกระทบต่อการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air Cargo) ด้วยการระงับสินค้าขาเข้าและขาออก (Embargo) ของคลังสินค้าของการบินไทยชั่วคราว เหตุการณ์ฯ ส่งผลกระทบต่อประสบการณ์การเดินทาง ของผู้โดยสาร ความเชื่อมั่นต่อความสามารถในการให้บริการของสายการบิน และความต่อเนื่อง ในการให้บริการ รวมถึงอาจส่งผลต่อภาพลักษณ์และการตัดสินใจเลือกใช้บริการของผู้โดยสารในอนาคตได้

ทั้งนี้ การบินไทยได้ดำเนินมาตรการบรรเทาผลกระทบ เช่น การโอนย้ายผู้โดยสาร ไปยังสายการบินอื่น การเพิ่มกำลังพนักงาน การประสานผู้ประกอบการรายอื่นเพื่อสนับสนุนการให้บริการ ลูกค้า และการจัดส่งสัมภาระถึงที่พักของผู้โดยสารผ่านบริการไปรษณีย์ เพื่อช่วยลดผลกระทบต่อผู้โดยสาร

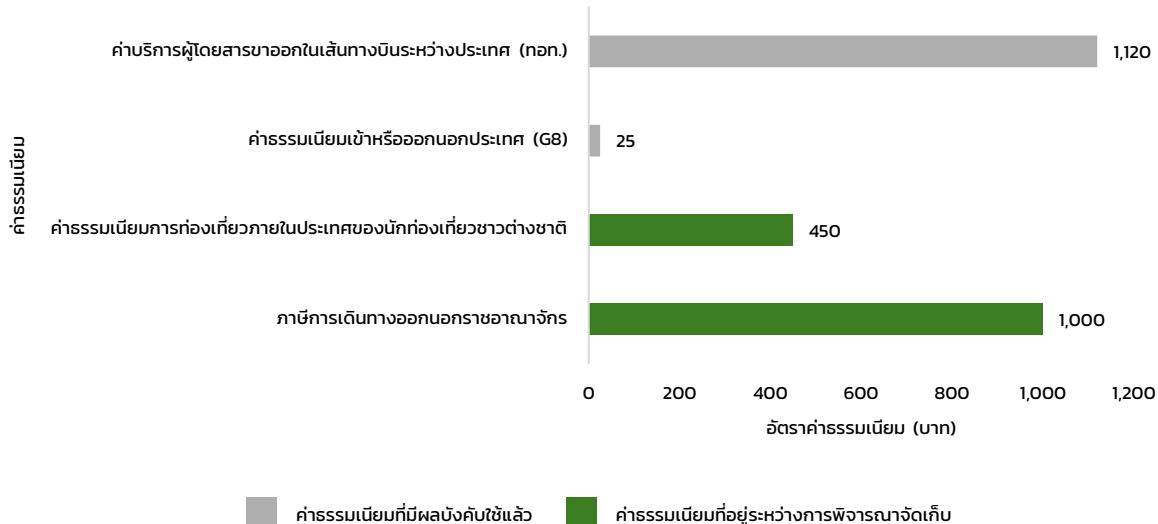


3. ประเด็นที่ต้องติดตาม

ปัจจัยที่อาจส่งผลกระทบต่อการบินทางอากาศ

3.1 ค่าธรรมเนียมและภาษีที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวและการขนส่งทางอากาศในประเทศไทย

ภาพที่ 6 ค่าธรรมเนียมและภาษีที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวและการขนส่งทางอากาศในประเทศไทย



หมายเหตุ ภาษีการเดินทางออกนอกราชอาณาจักรอัตรา 1,000 บาท เป็นอัตราที่เสนอให้จัดเก็บในระยะแรก จากเพดานอัตราภาษี 5,000 บาท

ปัจจุบันต้นทุนการเดินทางทางอากาศสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าและออกจากรวมประเทศไทย ประกอบด้วยค่าธรรมเนียมและภาษีหลายส่วนที่นอกเหนือจากค่าโดยสารเครื่องบิน (Airfare) ได้แก่ ค่าบริการผู้โดยสารขาออกในเส้นทางบินระหว่างประเทศ (PSC) ของ ทอท. อัตรา 1,120 บาท และค่าธรรมเนียมเข้าหรือออกนอกประเทศ (G8) ของ กพท. อัตรา 25 บาท นอกจากนี้ ยังมีค่าธรรมเนียมและภาษีที่อยู่ระหว่างการพิจารณาการจัดเก็บเพิ่มเติม ดังนี้

คณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา อยู่ระหว่างพิจารณาการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการท่องเที่ยวภายในประเทศของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ในอัตรา 450 บาทต่อคน โดยจะจัดเก็บจากนักท่องเที่ยวที่เดินทางทางอากาศเข้าสู่ประเทศไทยผ่านตัวโดยสารเครื่องบินก่อน จากนั้นจึงจะพิจารณาจัดเก็บจากนักท่องเที่ยวทางบก และทางน้ำต่อไป ซึ่งค่าธรรมเนียมฯ ดังกล่าวจะนำมาใช้ในการบริหารจัดการท่าอากาศยาน การดูแลรักษาพยาบาล และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอุตสาหกรรมท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน โดยคณะกรรมการฯ ได้มีการเปิดรับฟังความคิดเห็นภาคประชาชนผ่านเว็บไซต์ระบบกลางทางกฎหมาย (www.law.go.th) ระหว่างวันที่ 24 สิงหาคม – 28 กันยายน 2569 มีผู้ตอบแบบสำรวจ 5,954 คน ผู้ตอบแบบสำรวจร้อยละ 80.50 เห็นด้วยกับการจัดเก็บค่าธรรมเนียม โดยมีความเห็นว่าไม่ควรจัดเก็บทุกช่องทางในอัตราที่เท่ากัน เนื่องจากต้นทุนการเดินทางในแต่ละช่องทางต่างกัน และควรมีวิธีจัดเก็บที่โปร่งใส สะดวกรวดเร็ว และไม่เพิ่มขั้นตอนให้กับนักท่องเที่ยว นอกจากนี้การจัดเก็บค่าธรรมเนียมต้องไม่ซ้ำซ้อน และต้องสื่อสารผลประโยชน์ให้นักท่องเที่ยวทราบได้อย่างชัดเจน



กรมสรรพากร อยู่ระหว่างการพิจารณาการจัดเก็บภาษีการเดินทางออกนอกราชอาณาจักร เพื่อป้องกันมิให้มีการนำเงินตราต่างประเทศออกนอกราชอาณาจักรเกินสมควร เพื่อรักษาดุลการชำระเงินของประเทศ โดยจะจัดเก็บจากผู้โดยสารที่เดินทางขาออกจากประเทศไทยผ่านตัวโดยสารเครื่องบินก่อน โดยมีเพดานการจัดเก็บในอัตรา 5,000 บาท แต่ในระยะแรกจะพิจารณาจัดเก็บในอัตรา 1,000 บาทต่อคน ทั้งนี้ กรมสรรพากร อยู่ระหว่างการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่เกี่ยวข้องกับหลักการร่างพระราชบัญญัติ ภาษีการเดินทางออกนอกราชอาณาจักร พ.ศ. ระหว่างวันที่ 30 กันยายน 2569 ถึงวันที่ 29 ตุลาคม 2569 ผ่านเว็บไซต์ของกรมสรรพากร (www.rd.go.th/68716)

การปรับเพิ่มอัตราค่าธรรมเนียมและแนวนโยบายการจัดเก็บภาษีส่วนเพิ่มที่อยู่ระหว่างการพิจารณา จะส่งผลให้ผู้โดยสารทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติปรับตัวสูงขึ้นอย่างไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ ประเด็นนี้ถือเป็นปัจจัยสำคัญที่อาจกดดันอุปสงค์การเดินทางของผู้โดยสารที่มีความอ่อนไหวต่อราคา โดยเฉพาะในตลาดเส้นทางบินระยะสั้น (Short-haul) และกลุ่มผู้ใช้บริการสายการบินที่ให้บริการต้นทุนต่ำ (LCCs) ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันด้านต้นทุนการเดินทางของประเทศไทยในภาพรวม

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากมาตรการหลายส่วนยังอยู่ระหว่างการพิจารณา จึงยังต้องประเมินสถานการณ์อย่างใกล้ชิดว่า ต้นทุนที่ส่งผ่านไปยังผู้โดยสารนี้ จะรุนแรงถึงขั้นทำให้เกิดพฤติกรรมทดแทน (Substitution Effect) ที่ผลักดันให้นักท่องเที่ยวเปลี่ยนจุดหมายปลายทางไปยังประเทศเพื่อนบ้านที่มีโครงสร้างภาษีการบินเป็นมิตรและมีต้นทุนต่ำกว่าหรือไม่ การติดตามข้อมูลอย่างต่อเนื่อง จึงเป็นสิ่งจำเป็นเพื่อให้เห็นผลกระทบที่แท้จริงของการบังคับใช้มาตรการภาษีและค่าธรรมเนียมใหม่ดังกล่าวในระยะต่อไป

3.2 แนวโน้มการเดินทางของนักท่องเที่ยวจีนในช่วงเทศกาลวันหยุด

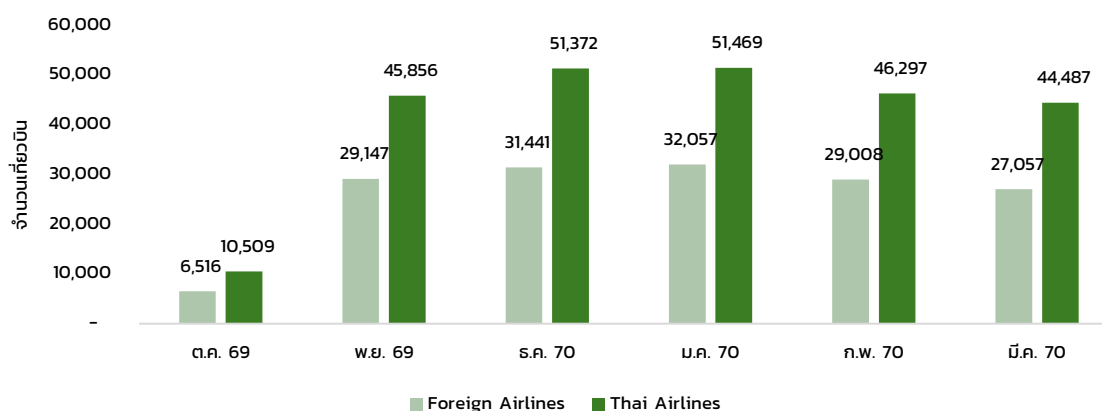
จำนวนนักท่องเที่ยวจีนในประเทศไทยมีแนวโน้มขยายตัวในช่วงวันหยุดยาว เนื่องจากวันชาติจีน (National Day) ระหว่างวันที่ 1 – 7 ตุลาคม โดยการเดินทางระหว่างประเทศของนักท่องเที่ยวจีนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.6 เมื่อเทียบกับปีก่อน ส่งผลให้มีการเพิ่มเที่ยวบินไปยังประเทศในอาเซียน ได้แก่ ไทย มาเลเซีย เวียดนาม และลาว ประมาณร้อยละ 20 เพื่อรองรับความต้องการเดินทางที่เพิ่มขึ้น จากการเปลี่ยนทิศทางจากประเทศญี่ปุ่นมายังจุดหมายปลายทางในอาเซียนแทน

สำหรับประเทศไทยคาดการณ์ว่าจำนวนผู้โดยสารจากการเดินทางมาจากประเทศจีนในช่วงดังกล่าว จะเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 21 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า โดยมีการเดินทางด้วยเที่ยวบินตรงจากเมืองสำคัญของจีน ได้แก่ เซี่ยงไฮ้ กว่างโจว และเฉิงตู ไปยังจุดหมายปลายทางหลักของไทย ได้แก่ กรุงเทพฯ เชียงใหม่ และภูเก็ต รวมถึงค่าเงินบาทที่อ่อนค่าลง จึงคาดว่าจะ成为ปัจจัยสนับสนุนการเดินทางทางอากาศระหว่าง ไทย – จีน ในช่วงต้นไตรมาสที่ 4/2569 ที่ทำให้ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันจากนักท่องเที่ยวจีนเพิ่มมากขึ้น



3.3 สถานการณ์การบินช่วงตารางการบินประจำฤดูหนาว 2569

ภาพที่ 7 จำนวนคำขอจัดสรรเวลาการบิน (Slot) ในช่วง W26²



ที่มา: กองบริหารการจัดสรรเวลาการบิน ฝ่ายบริหารงานปฏิบัติการการเดินอากาศ รวบรวมและวิเคราะห์โดย กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กพท.

จำนวนคำขอจัดสรรเวลาการบิน (Slot) ในช่วงตารางการบินประจำฤดูหนาว 2569 (W26) มีทั้งหมด 405,216 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.16 เมื่อเทียบกับช่วงตารางการบินประจำฤดูหนาว 2568 (W25) โดยส่วนใหญ่เป็นการให้บริการในเส้นทางบินเดิม แต่มีการให้บริการเพิ่มความถี่ของเที่ยวบิน สำหรับการเปิดให้บริการเส้นทางบินใหม่มีจำนวน 17 เส้นทาง และมีสายการบินใหม่จำนวน 11 สายการบิน เมื่อเทียบกับช่วงตารางการบินประจำฤดูหนาว 2568 (W25) ซึ่งล้วนเป็นสายการบินต่างชาติ และทำการให้บริการในเส้นทางบินระหว่างประเทศ เช่น เส้นทางบินอุตะเถา - ดุไบ เส้นทางบินกรุงเทพฯ - ฮาร์บิน ไทเป เส้นทางบินเชียงใหม่ - ฉงชิ่งเจียงเป๋ย์ เส้นทางบินกรุงเทพฯ - นาวิมูไบ เส้นทางบินภูเก็ต - ลอนดอนฮีทโธรว์ และเส้นทางบินภูเก็ต - ซวาร์ตโนตส์ เยรวาน เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม มีสายการบินที่ยกเลิกเที่ยวบินบางเส้นทางเรียบร้อยแล้ว เช่น สายการบินไทยแอร์เอเชีย ได้ทำการยกเลิกเที่ยวบินกรุงเทพฯ - อินซอน ตั้งแต่วันที่ 25 ตุลาคม 2569 เป็นต้นไป เนื่องจากต้นทุนการดำเนินงานที่สูงขึ้น โดยเฉพาะราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet A-1) และการแข่งขันของตลาดที่สูงขึ้น สายการบินจึงไม่สามารถปรับราคาเพื่อชดเชยต้นทุนที่สูงขึ้นได้ ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารปรับตัวลดลง

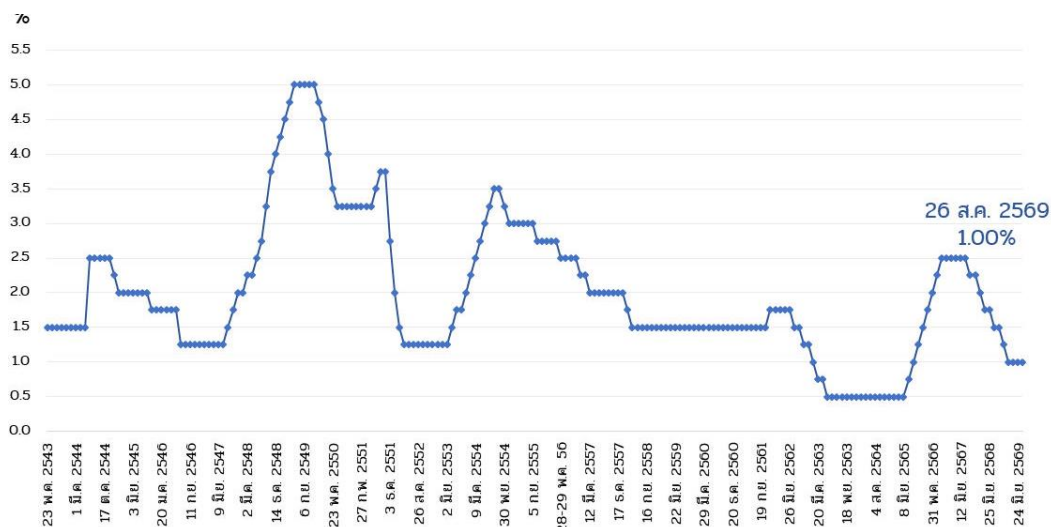
² 1) W26 หมายถึง ตารางการบินประจำฤดูหนาว 2569 ซึ่งมีระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 25 ตุลาคม 2569 ถึง 27 มีนาคม 2570

2) จำนวนคำขอจัดสรรเวลาการบิน (Slot) ในช่วง W26 เป็นสนามบินที่อยู่ในระดับที่ 3 (Level 3) ได้แก่ ท่าอากาศยาน BKK DMK HKT CNX USM และ UTP โดยสนามบินที่อยู่ในระดับที่ 3 (Level 3) หมายถึง สนามบินที่ผู้ให้บริการโครงสร้างพื้นฐานยังไม่ได้พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้เพียงพอต่อความต้องการ หรือสนามบินที่รัฐบาลกำหนดเงื่อนไขซึ่งทำให้ไม่สามารถรองรับความต้องการได้ โดยจะมีการแต่งตั้ง ผู้ประสานงานการจัดสรรเวลาการบิน (Coordinator) เพื่อจัดสรรเวลาการบินให้แก่สายการบินและผู้ดำเนินการอากาศยานอื่น ๆ ที่ใช้บริการหรือมีแผนจะใช้บริการสนามบินดังกล่าว เพื่อบริหารจัดการขีดความสามารถของสนามบินที่ได้ประกาศไว้



3.4 ภาวะเศรษฐกิจและนโยบายการเงิน

ภาพที่ 8 อัตราดอกเบี้ยนโยบาย



ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย

เศรษฐกิจไทยยังขยายตัวในระดับต่ำและไม่ทั่วถึง ขณะที่อัตราเงินเฟ้ออยู่ในระดับต่ำตามแนวโน้มราคาพลังงานโลก สินเชื่อ SMEs ยังคงหดตัว และอัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทมีความผันผวนตามสถานการณ์เศรษฐกิจและการเงินโลก ซึ่งปัจจัยดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อภาคการบิน ทั้งด้านกำลังซื้อและการตัดสินใจเดินทางของผู้โดยสาร รวมถึงต้นทุนการดำเนินงานของสายการบิน โดยเฉพาะความผันผวนของราคาพลังงานและอัตราแลกเปลี่ยน ซึ่งอาจเพิ่มแรงกดดันต่อต้นทุนเชื้อเพลิงและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับเงินตราต่างประเทศและส่งผลกระทบต่อราคาค่าโดยสาร ความถี่เที่ยวบิน และการขยายเส้นทางบิน

ด้านนโยบายการเงิน ธนาคารแห่งประเทศไทยยังคงดำเนินนโยบายการเงินในระดับผ่อนคลायควบคู่กับมาตรการทางการเงินเฉพาะจุด โดยคงอัตราดอกเบี้ยนโยบายไว้ที่ร้อยละ 1.00 ต่อปี เพื่อรักษาเสถียรภาพด้านราคา สนับสนุนการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ และรักษาเสถียรภาพของระบบการเงิน ซึ่งอาจเป็นปัจจัยสนับสนุนกำลังซื้อและกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางทางอากาศ ดังนั้น ควรติดตามทิศทางเศรษฐกิจและกำลังซื้อ ราคาพลังงานและเชื้อเพลิงอากาศยาน อัตราแลกเปลี่ยน รวมถึงสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลางและนโยบายการเงินของประเทศเศรษฐกิจหลัก เนื่องจากอาจมีผลต่อแนวโน้มอุปสงค์การเดินทางทางอากาศและต้นทุนของสายการบินในระยะต่อไป

