

ธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ

สรุปแนวโน้มธุรกิจ

ISIC: 57511000 การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ

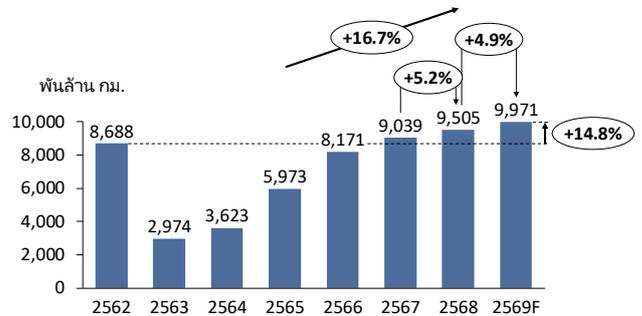
ธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทางอากาศในปี 2569 มีแนวโน้ม **“Neutral (+)”** โดยคาดว่าธุรกิจจะยังคงเติบโต แต่มีความเปราะบางและความผันผวนสูงกว่าที่ประเมินไว้เดิม โดยได้รับแรงหนุนจากการฟื้นตัวของ การเดินทางในภูมิภาคเอเชีย การเดินทางระยะไกลที่เติบโตต่อเนื่อง รวมถึงอุปสงค์การเดินทางภายในประเทศที่ยังอยู่ในระดับสูง ซึ่งช่วยสนับสนุนปริมาณผู้โดยสารและรายได้ของสายการบินของไทย ขณะเดียวกันประเทศไทยยังคงมีบทบาทสำคัญในฐานะศูนย์กลางการ ท่องเที่ยวและการเชื่อมต่อการเดินทางของภูมิภาค

อย่างไรก็ตาม ธุรกิจยังเผชิญความเสี่ยงสำคัญจากความตึงเครียด ทางภูมิรัฐศาสตร์ โดยเฉพาะความขัดแย้งในตะวันออกกลางที่ผลักดัน ราคาน้ำมันเครื่องบินให้ปรับสูงขึ้นและเพิ่มต้นทุนการดำเนินงานของ สายการบิน หากสถานการณ์คลี่คลายเร็ว ผลกระทบจะเป็นเพียงแรง กดดันระยะสั้น เนื่องจากสายการบินสามารถส่งผ่านต้นทุนบางส่วนไป ยังผู้โดยสารผ่านการปรับราคาตั๋วหรือการเรียกเก็บ fuel surcharge ได้ แต่หากความขัดแย้งยืดเยื้อ ต้นทุนพลังงานที่สูงต่อเนื่องและเศรษฐกิจ โลกที่ชะลอลงอาจกดดันอุปสงค์การเดินทางระหว่างประเทศ โดยเฉพาะตลาดระยะไกล ส่งผลให้แม้รายได้ของธุรกิจยังมีแนวโน้ม เติบโตตามการเดินทางที่เพิ่มขึ้น แต่ความสามารถในการทำกำไรของ ผู้ประกอบการอาจถูกกดดันจากต้นทุนที่สูงขึ้นและการแข่งขันที่รุนแรง ในอุตสาหกรรม

ภาพรวมตลาดโลก

ในปี 2568 ที่ผ่านมาธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทางอากาศทั่วโลกยังคง มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง สะท้อนจากปริมาณความต้องการเดินทางทาง อากาศที่วัดจาก Revenue Passenger Kilometers (RPK) ซึ่งเพิ่มขึ้นมา อยู่ที่ประมาณ 9.5 ล้านล้านกิโลเมตร ใกล้เคียงระดับก่อนเกิดวิกฤตโควิด-19 โดยในช่วง ปี 2565–2568 ความต้องการเดินทางทางอากาศทั่วโลก เติบโตเฉลี่ยประมาณ 16.7% ต่อปี (CAGR) สะท้อนการฟื้นตัวอย่าง รวดเร็วของอุตสาหกรรมหลังการเปิดประเทศในหลายภูมิภาค โดยเฉพาะ ตลาดเอเชียแปซิฟิกที่กลับมาเปิดการเดินทางระหว่างประเทศเต็มรูปแบบ ประกอบกับความต้องการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวและธุรกิจที่เพิ่มขึ้น ต่อเนื่อง หลังจากผู้บริโภคระลอกการเดินทางในช่วงการระบาดของโควิด-19 ทั้งนี้ ในปี 2568 ความต้องการเดินทางปรับตัวสูงขึ้นจากช่วงก่อน โควิด-19 อย่างมีนัยสำคัญ โดยขยายตัวประมาณ 5.2%YoY และคาดว่าจะ ยังคงเติบโตต่อเนื่องในปี 2569 ที่ราว 4.9%YoY ซึ่งจะทำให้ปริมาณ RPK เพิ่มขึ้นแตะระดับประมาณ 9.97 ล้านล้านกิโลเมตร สะท้อนแนวโน้ม การเติบโตระยะยาวของอุตสาหกรรมการบินที่ยังได้รับแรงหนุนจากการ ขยายตัวของเศรษฐกิจโลกและการฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยวระหว่าง ประเทศ

รูปที่ 1 ปริมาณความต้องการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศทั่วโลก (RPK)

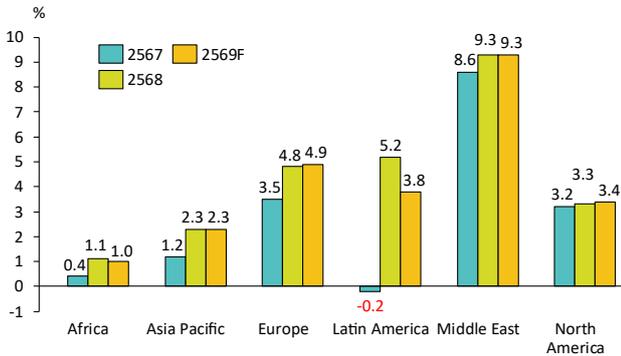


ที่มา: IATA

เมื่อพิจารณาในระดับภูมิภาคพบว่า ตะวันออกกลางเป็นตลาดที่มี อัตรากำไรสุทธิสูงสุดของธุรกิจสายการบิน โดยในปี 2568 มีอัตรากำไร สุทธิ (Net Profit Margin: NPM) อยู่ที่ประมาณ 9.3% และคาดว่าจะทรง ตัวในระดับใกล้เคียงกันในปี 2569 สะท้อนความสามารถในการทำกำไรที่ โดดเด่นของสายการบินในภูมิภาคดังกล่าว ซึ่งได้รับประโยชน์จากการ เป็นศูนย์กลางการบินระหว่างทวีป (Global Aviation Hub) ที่เชื่อมต่อ เส้นทางบินระหว่างยุโรป เอเชีย และแอฟริกา ประกอบกับสายการบิน ขนาดใหญ่ในภูมิภาค เช่น Emirates, Qatar Airways และ Etihad Airways มีเครือข่ายเส้นทางบินระยะไกลที่แข็งแกร่งและมีประสิทธิภาพ ในการบริหารฝูงบิน ส่งผลให้สามารถสร้างรายได้ต่อผู้โดยสารในระดับสูง ขณะที่ ยุโรป ถือเป็นอีกภูมิภาคที่มีความสามารถในการทำกำไรค่อนข้าง ดี โดยในปี 2568 มี NPM อยู่ที่ประมาณ 4.8% และคาดว่าจะเพิ่มขึ้น เล็กน้อยเป็น 4.9% ในปี 2569 ตามการฟื้นตัวของ การเดินทางระหว่าง ประเทศและการท่องเที่ยว ขณะที่ อเมริกาเหนือ มีอัตรากำไรสุทธิอยู่ที่ ประมาณ 3.2–3.4% ซึ่งได้รับแรงหนุนจากตลาดการเดินทาง ภายในประเทศที่มีขนาดใหญ่และความสามารถในการบริหารรายได้ของ สายการบินหลัก อย่างไรก็ตาม ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก แม้จะเป็นภูมิภาค ที่มีอัตราการเติบโตของความต้องการเดินทางสูงที่สุด แต่ระดับอัตรากำไร ยังอยู่ในระดับค่อนข้างต่ำที่ประมาณ 2.3% เนื่องจากการแข่งขันที่รุนแรง และต้นทุนการดำเนินงานที่ยังอยู่ในระดับสูง ขณะที่ แอฟริกามีอัตรากำไร สุทธิอยู่ที่ประมาณ 1.0–1.1% ซึ่งอยู่ในระดับต่ำสุดเมื่อเทียบกับภูมิภาค อื่น สาเหตุสำคัญมาจาก ขนาดตลาดการบินที่ยังค่อนข้างเล็ก โครงสร้าง ต้นทุนที่สูง รวมถึงข้อจำกัดด้านโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบการบิน ในหลายประเทศ ส่งผลให้สายการบินในภูมิภาคมีข้อจำกัดในการขยาย เครือข่ายเส้นทางบินและเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน ทั้งนี้ ภูมิภาค ลาตินอเมริกาที่แม้จะมีแนวโน้มฟื้นตัวของผลประกอบการจากภาวะ ขาดทุนในปี 2567 แต่ยังมีความผันผวนจากภาวะเศรษฐกิจและค่าเงินใน หลายประเทศ สะท้อนให้เห็นว่าความสามารถในการทำกำไรของธุรกิจ สายการบินในแต่ละภูมิภาคยังคงแตกต่างกันตามโครงสร้างตลาด การ แข่งขัน และศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการบินในแต่ละพื้นที่

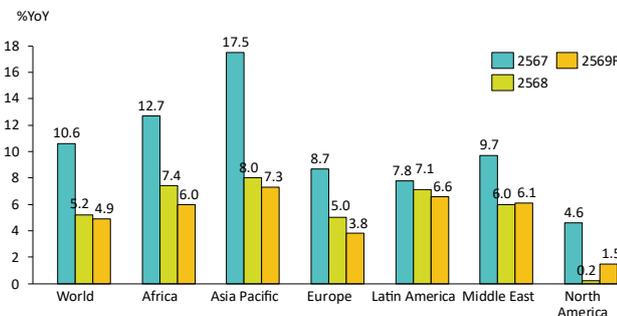
ข้อมูล บทวิเคราะห์ และการแสดงความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแหล่งข้อมูลที่ได้รับมาจากแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) จะไม่รับผิดชอบความเสียหายใดๆ ทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนำข้อมูล บทวิเคราะห์ การคาดการณ์ และความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ไปใช้ โดยผู้ที่ประสงค์จะนำไปใช้ต้อง ยอมรับความเสี่ยงและความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเองโดยลำพัง

**รูปที่ 2** NPM ของธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ จำแนกรายภูมิภาค



ที่มา: IATA

**รูปที่ 3** อัตราการเติบโตของปริมาณความต้องการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ (RPK) จำแนกรายภูมิภาค



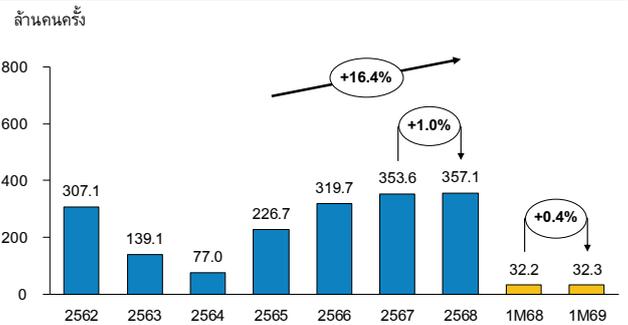
ที่มา: IATA

**ภาพรวมธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทางอากาศของไทย**

ภาพรวมธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทางอากาศของไทยในปี 2568 ยังคงมีแนวโน้มขยายตัวต่อเนื่อง แม้ว่าจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติจะปรับลดลงจาก 35.5 ล้านคนในปี 2567 เหลือประมาณ 33.0 ล้านคนในปี 2568 หรือลดลง 7.2%YoY โดยส่วนหนึ่งเป็นผลจากความกังวลด้านความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวจีน ซึ่งเป็นตลาดนักท่องเที่ยวหลักของไทย ส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวจากจีนชะลอตัวและกดดันภาพรวมการท่องเที่ยวต่างชาติ อย่างไรก็ตาม การชะลอตัวดังกล่าวถูกชดเชยบางส่วนจากการเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศที่ยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยจำนวนการเดินทางท่องเที่ยวของคนไทยเพิ่มขึ้นจาก 353.6 ล้านคน-ครั้งในปี 2567 เป็นประมาณ 357.1 ล้านคน-ครั้งในปี 2568 หรือขยายตัว 1.0%YoY สะท้อนพฤติกรรมการเดินทางภายในประเทศที่ยังคงคึกคักจากมาตรการส่งเสริมการท่องเที่ยวของภาครัฐและการฟื้นตัวของกิจกรรมเศรษฐกิจภายในประเทศ ทั้งนี้ หากพิจารณาในช่วงต้นปี 2569 พบว่าจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติยังมีทิศทางชะลอลง โดยในช่วง 1M69 อยู่ที่ประมาณ 3.3 ล้านคน ลดลง 11.6%YoY ขณะที่การท่องเที่ยวภายในประเทศยังสามารถขยายตัวต่อเนื่องที่ประมาณ 32.3 ล้านคน-ครั้ง

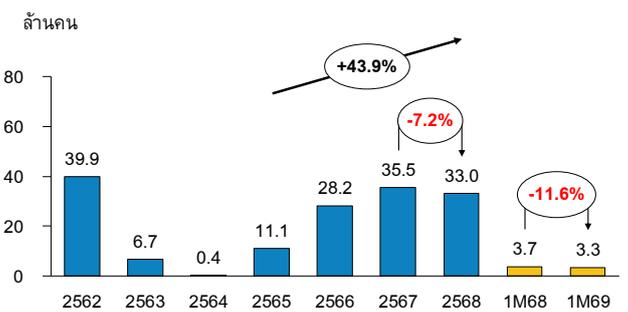
เพิ่มขึ้นเล็กน้อย 0.4%YoY สะท้อนให้เห็นว่าตลาดการเดินทางภายในประเทศยังคงเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญที่ช่วยพยุงอุปสงค์การเดินทางทางอากาศของไทยในช่วงที่การท่องเที่ยวระหว่างประเทศยังฟื้นตัวไม่เต็มที่

**รูปที่ 4** จำนวนนักท่องเที่ยวภายในประเทศของไทย



ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

**รูปที่ 5** จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางมาไทย



ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

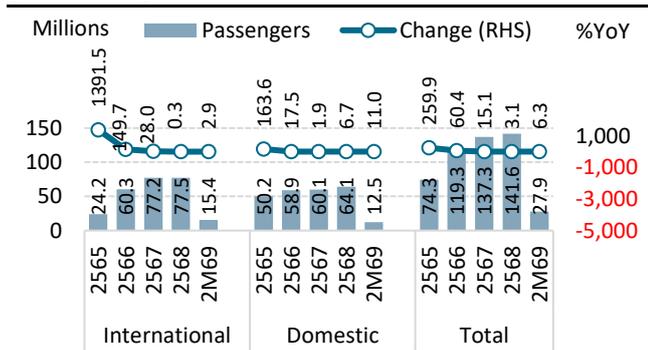
**สถานการณ์ด้านความต้องการโดยสารทางอากาศ**

ในปี 2568 มีผู้ใช้บริการสนามบินภายในประเทศจำนวนทั้งสิ้น 141.6 ล้านคน เพิ่มขึ้น 3.1%YoY แบ่งเป็น ผู้โดยสารระหว่างประเทศ 77.5 ล้านคน เพิ่มขึ้น 0.3%YoY และผู้โดยสารภายในประเทศ 64.1 ล้านคน เพิ่มขึ้น 6.7%YoY สะท้อนการฟื้นตัวของอุปสงค์การเดินทางทางอากาศที่ยังคงได้รับแรงสนับสนุนจากการขยายตัวของกิจกรรมด้านการท่องเที่ยวและการเดินทางภายในประเทศเป็นสำคัญ โดยเฉพาะการเดินทางของนักท่องเที่ยวไทยที่เพิ่มขึ้นตามการฟื้นตัวของภาคบริการและมาตรการส่งเสริมการท่องเที่ยวของภาครัฐ ขณะที่การเติบโตของผู้โดยสารระหว่างประเทศอยู่ในระดับค่อนข้างจำกัดเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า เนื่องจากการฟื้นตัวของนักท่องเที่ยวต่างชาติยังไม่เต็มที่ โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวจากบางประเทศหลักที่ยังมีความกังวลด้านความปลอดภัยในการเดินทางมายังประเทศไทย อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาแนวโน้มในช่วง 2 เดือนแรกของปี 2569 พบว่าภาพรวมจำนวนผู้โดยสารยังคง

<sup>1</sup> ประกอบด้วยสนามบินในสังกัดของ AOT 6 แห่ง (สุวรรณภูมิ ดอนเมือง ภูเก็ต เชียงใหม่ หาดใหญ่ และเชียงใหม่) และในสังกัดของ DOA 28 แห่ง

เพิ่มขึ้นต่อเนื่อง โดยอยู่ที่ประมาณ 27.9 ล้านคน เพิ่มขึ้น 6.3%YoY ซึ่งแบ่งเป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ 15.4 ล้านคน เพิ่มขึ้น 2.9%YoY และผู้โดยสารภายในประเทศ 12.5 ล้านคน เพิ่มขึ้น 11.0%YoY สะท้อนว่าตลาดการเดินทางภายในประเทศยังคงเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญของอุปสงค์การเดินทางทางอากาศของไทยในระยะต่อไป

**รูปที่ 6** จำนวนผู้ใช้สนามบินภายในประเทศ



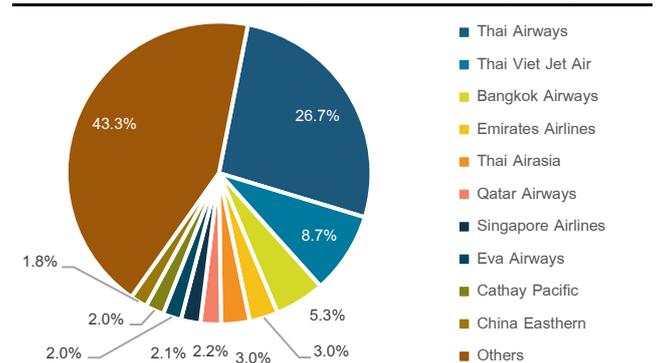
ที่มา: การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย (AOT) และกรมท่าอากาศยาน (DOA)

### สถานการณ์ด้านผู้ประกอบการ

จากข้อมูลของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ ณ เดือนมีนาคม 2569 พบว่า มีผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทางอากาศทั้งผู้ประกอบการสัญชาติไทยและผู้ร่วมลงทุนกับต่างชาติที่ยังดำเนินกิจการอยู่จำนวนทั้งสิ้น 103 ราย โดยแบ่งเป็นผู้ให้บริการแบบประจำมีตารางเวลาการบิน (Scheduled flight) จำนวน 69 ราย และผู้ให้บริการแบบเช่าเหมาลำ (Charter flight) จำนวน 34 ราย สะท้อนให้เห็นว่าโครงสร้างอุตสาหกรรมการบินของไทยมีผู้เล่นค่อนข้างหลากหลาย อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาในเชิงส่วนแบ่งตลาดตามจำนวนผู้โดยสารพบว่าตลาดยังคงกระจุกตัวอยู่ในกลุ่มสายการบินรายใหญ่และสายการบินต้นทุนต่ำ (Low-cost airlines) ที่มีเครือข่ายเส้นทางบินครอบคลุมและมีความสามารถในการแข่งขันด้านต้นทุน โดยในปี 2568 สำหรับสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นสนามบินหลักสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ สายการบินที่มีส่วนแบ่งผู้โดยสารสูงสุด ได้แก่ Thai Airways มีสัดส่วนผู้โดยสารประมาณ 26.7% ของผู้โดยสารทั้งหมด สะท้อนบทบาทของสายการบินแห่งชาติที่ยังคงมีเครือข่ายเส้นทางบินระหว่างประเทศที่แข็งแกร่ง รองลงมาคือ Thai Viet Jet Air ที่มีสัดส่วน 8.7% และ Bangkok Airways ที่มีสัดส่วน 5.3% ตามลำดับ ขณะที่สายการบินต่างชาติ เช่น Emirates, Qatar Airways, Singapore Airlines และ Eva Air ต่างมีส่วนแบ่งตลาดในระดับใกล้เคียงกัน โดยแต่ละรายมีสัดส่วนประมาณ 2-3% ซึ่งสะท้อนการแข่งขันของสายการบินต่างชาติในตลาดเที่ยวบินระหว่างประเทศที่มีความเข้มข้น ในขณะเดียวกัน สนามบินดอนเมืองซึ่งเป็นฐานสำคัญของสายการบินต้นทุนต่ำ พบว่า Thai AirAsia ครองส่วนแบ่งตลาดสูงสุดอย่างมีนัยสำคัญที่ประมาณ 49.2% ของผู้โดยสารทั้งหมด รองลงมาคือ Thai Lion Air ที่มีสัดส่วน 21.0% และ Nok Air ที่มีสัดส่วน 11.4% สะท้อนโครงสร้างตลาดที่มีการกระจุกตัวสูงในกลุ่มสายการบินต้นทุนต่ำที่เน้นให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศและเส้นทางบินระยะไกลใน

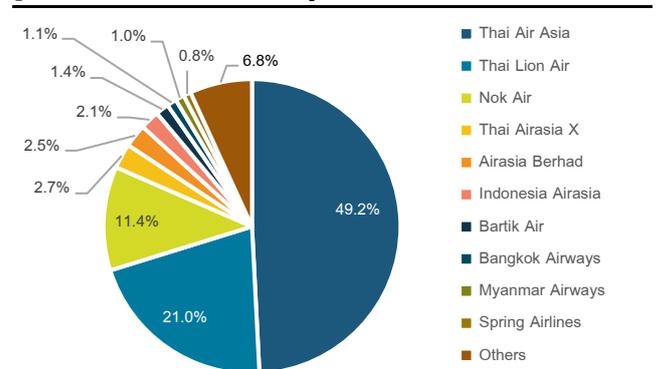
ภูมิภาคเอเชีย ทั้งนี้ ภาพรวมดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่าตลาดการบินของไทยมีลักษณะแบ่งบทบาทระหว่างสนามบินหลักสองแห่งอย่างชัดเจน โดยสนามบินสุวรรณภูมิเป็นศูนย์กลางของสายการบินฟูลเซอร์วิสและเที่ยวบินระหว่างประเทศ ขณะที่สนามบินดอนเมืองเป็นฐานการให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำที่รองรับอุปสงค์การเดินทางภายในประเทศและภูมิภาค

**รูปที่ 7** ส่วนแบ่งตลาดตามจำนวนผู้โดยสาร ณ สนามบินสุวรรณภูมิ



ที่มา: AOT (ณ สิ้นปี 2568)

**รูปที่ 8** ส่วนแบ่งตลาดตามจำนวนผู้โดยสาร ณ สนามบินดอนเมือง



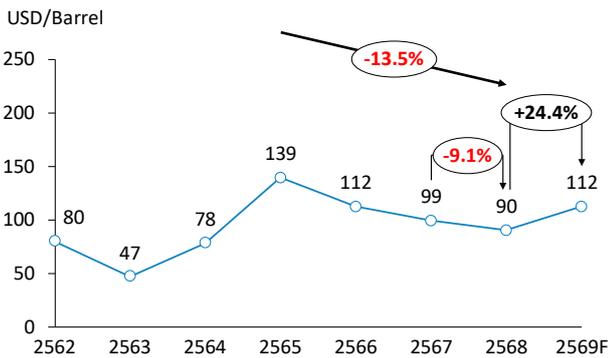
ที่มา: AOT (ณ สิ้นปี 2568)

### สถานการณ์ด้านราคาเชื้อเพลิง

แนวโน้มราคาน้ำมันเครื่องบิน (Jet Fuel) ในปี 2569 คาดว่าจะเพิ่มขึ้นไปอยู่ที่ระดับประมาณ 112 ดอลลาร์ต่อบาร์เรล (EIA, 10 มีนาคม) หรือเพิ่มขึ้น 24.4%YoY จากระดับเฉลี่ยราว 90 ดอลลาร์ต่อบาร์เรลในปี 2568 โดยปัจจัยสำคัญมาจากความตึงเครียดด้านภูมิรัฐศาสตร์ในตะวันออกกลาง โดยเฉพาะความขัดแย้งระหว่าง สหรัฐฯ-อิหร่าน และอิหร่าน ซึ่งส่งผลให้เกิดความกังวลต่อเสถียรภาพของอุปทานน้ำมันในตลาดโลก รวมถึงความเสี่ยงต่อเส้นทางขนส่งน้ำมันผ่านช่องแคบฮอร์มุซซึ่งเป็นเส้นทางสำคัญของการค้าพลังงานโลก นอกจากนี้ ความไม่แน่นอนของสถานการณ์ความมั่นคงในภูมิภาคยังส่งผลให้สายการบินบางส่วนต้องปรับเปลี่ยนเส้นทางบินเพื่อหลีกเลี่ยงพื้นที่ความขัดแย้ง ส่งผลให้ระยะทางบินยาวขึ้นและทำให้ต้นทุนเชื้อเพลิงเพิ่มสูงขึ้นตามไปด้วย ทั้งนี้ ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงถือเป็น

ต้นทุนหลักของธุรกิจสายการบิน โดยมีสัดส่วนประมาณ 25-35% ของต้นทุน การดำเนินงานทั้งหมด ดังนั้น การปรับเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันเครื่องบินในปี 2569 จึงมีแนวโน้มกดดันอัตรากำไรของผู้ประกอบการสายการบิน โดยเฉพาะสายการบินต้นทุนต่ำที่มีความสามารถในการปรับขึ้นราคาตัวโดยสารได้จำกัด และอาจส่งผลให้ผู้ประกอบการบางรายต้องทยอยปรับขึ้นค่าโดยสารหรือเพิ่มค่าธรรมเนียมเชื้อเพลิง (Fuel surcharge) เพื่อชดเชยต้นทุนที่เพิ่มขึ้นในระยะต่อไป

รูปที่ 9 ราคาน้ำมันเครื่องบิน (Jet Fuel)



ที่มา: IATA, EIA

แนวโน้มการเติบโตของธุรกิจ

ธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทางอากาศในระยะ 1 ปีข้างหน้า คาดว่า จะยังคงขยายตัวต่อเนื่อง แต่จะมีความประปรายและผันผวนสูงกว่าที่ประเมินไว้เดิม โดยปัจจัยบวกสำคัญมาจากการฟื้นตัวของการเดินทางในภูมิภาคเอเชีย ซึ่งยังมีแนวโน้มขยายตัวดี โดยเฉพาะการเดินทางระยะไกลในเอเชียที่ได้รับแรงหนุนจากการท่องเที่ยว การเดินทางเพื่อธุรกิจ และการเปิดเส้นทางบินใหม่ของสายการบินในภูมิภาค ขณะที่ประเทศไทยยังคงมีบทบาทเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวและการเชื่อมต่อการเดินทางของภูมิภาค รวมถึงได้รับแรงสนับสนุนจากอุปสงค์การเดินทางภายในประเทศที่ยังอยู่ในระดับสูง ซึ่งช่วยพยุงอัตราการให้บริการเที่ยวบินและรายได้สายการบินไทยได้ต่อเนื่อง อีกทั้งการฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยวและการกลับมาของนักท่องเที่ยวระยะไกลจากเอเชียยังเป็นแรงหนุนสำคัญต่อเส้นทางบินหลักของสายการบินของไทย

อย่างไรก็ตาม ธุรกิจยังเผชิญปัจจัยลบและความเสี่ยงสำคัญ จากสถานการณ์ความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ โดยเฉพาะความขัดแย้งระหว่างสหรัฐฯ-อิสราเอลและอิหร่าน ซึ่งส่งผลให้ราคาพลังงานและราคาน้ำมันเครื่องบินมีแนวโน้มปรับเพิ่มขึ้น กดดันต้นทุนการดำเนินงานของสายการบินทั่วโลก รวมถึงการปรับเส้นทางบินเพื่อหลีกเลี่ยงพื้นที่เสี่ยงที่ทำให้ต้นทุนต่อเที่ยวบินสูงขึ้น หากสถานการณ์คลี่คลายเร็วผลกระทบต่อธุรกิจสายการบินจะมีลักษณะเป็นแรงกดดันระยะสั้น โดยแม้ต้นทุนน้ำมันจะปรับเพิ่มขึ้นในช่วงแรก แต่ผู้ประกอบการสายการบินยังมีความสามารถในการส่งผ่านต้นทุนบางส่วนไปยังผู้โดยสารผ่านการปรับเพิ่มราคาตัวโดยสารหรือการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมเชื้อเพลิง (fuel surcharge) ซึ่งช่วยบรรเทาแรงกดดันต่อผลประกอบการในระยะสั้นได้ อีกทั้งเมื่อสถานการณ์คลี่คลาย ต้นทุนพลังงานจะมีแนวโน้มผ่อนคลายลงและช่วยให้การเดินทางระหว่างประเทศฟื้นตัวต่อ โดยเฉพาะตลาดระยะไกลที่

มีความอ่อนไหวต่อราคาน้อยกว่า แต่ในกรณีที่ความขัดแย้งยืดเยื้อ ผลกระทบต่อธุรกิจจะรุนแรงมากขึ้น เนื่องจากต้นทุนพลังงานที่อยู่ในระดับสูงต่อเนื่องจะกดดันโครงสร้างต้นทุนของสายการบิน ขณะเดียวกันราคาตัวโดยสารที่สูงขึ้นอาจทำให้อุปสงค์การเดินทางระยะไกลชะลอลง ประกอบกับเศรษฐกิจโลกที่มีความเสี่ยงชะลอตัวจากต้นทุนพลังงานที่สูงขึ้น ซึ่งจะกระทบต่อกำลังซื้อของนักท่องเที่ยวต่างชาติ โดยเฉพาะตลาดยุโรปและตลาดที่อ่อนไหวต่อค่าครองชีพ นอกจากนี้ ธุรกิจยังต้องเผชิญข้อจำกัดจากปัญหาการส่งมอบเครื่องบินและชิ้นส่วนอากาศยานที่ล่าช้าในห่วงโซ่อุปทานโลก รวมถึงการแข่งขันที่รุนแรงในกลุ่มสายการบินต้นทุนต่ำและการฟื้นตัวที่ยังไม่เต็มที่ของนักท่องเที่ยวบางตลาด ส่งผลให้ภาพรวมธุรกิจในปี 2569 มีแนวโน้มเป็นปีที่รายได้ยังมีโอกาสขยายตัวตามการเดินทางที่เพิ่มขึ้น แต่ความสามารถในการทำกำไรของผู้ประกอบการอาจถูกกดดันจากต้นทุนที่สูงขึ้นและความผันผวนของปัจจัยภายนอก

## LH BANK BUSINESS RESEARCH



ดร. อนุปอง ศรีธัญพงศ์  
ผู้อำนวยการอาวุโส สาขานโยบายธุรกิจ



ณัฐชาติ วิรุฬห์อัสว  
นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)



ธรินทร์ ศรีทองเต็ม  
นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส



เชียวชญา ศรีชัยยา  
นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)



วิลันดา ดิสระเตติวัฒน์  
นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส



วัชรพันธ์ นิยม  
นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)



ณวัชร หันสุเวช  
นักวิเคราะห์อาวุโส (Thematic)



ศรีอำไพ อิงคกิตติ  
นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)

วิจัยธุรกิจ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮ้าส์ จำกัด (มหาชน)

ฉบับ

เข้าใจ

ตอบโจทย์



Scan Here

For More Articles

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