

SCB EIC Industry insight

Tourism

Hotel & Air transport

ปี 2023 สัณฐานการฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยวชัดเจนขึ้น จากการเร่งตัวของจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งชาวต่างชาติและชาวไทย ช่วยหนุนการฟื้นตัวของธุรกิจโรงแรมและสายการบิน

May 2023



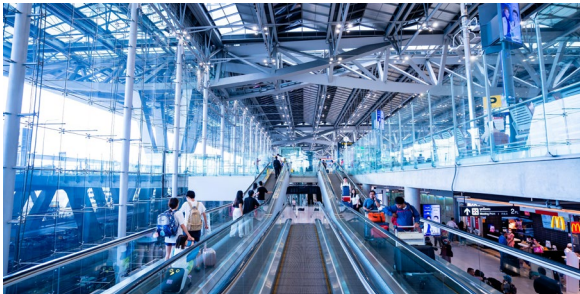
Contents



**Executive
Summary** หน้า 03



**นักท่องเที่ยวต่างชาติเร่งตัว
แตะ 30 ล้านคน** หน้า 06



**นักท่องเที่ยวไทยฟื้นตัวกลับมา
ในระดับก่อนวิกฤตโควิด-19** หน้า 11



**ธุรกิจโรงแรมมีแนวโน้ม
ฟื้นตัวได้ดีขึ้น** หน้า 14



**ธุรกิจสายการบิน
คาดว่าจะฟื้นตัวต่อเนื่อง** หน้า 23

The information contained in this report has been obtained from sources believed to be reliable. However, neither we nor any of our respective affiliates, employees or representatives make any representation or warranty, express or implied, as to the accuracy or completeness of any of the information contained in this report, and we and our respective affiliates, employees or representatives expressly disclaim any and all liability relating to or resulting from the use of this report or such information by the recipient or other persons in whatever manner.

Any opinions presented herein represent our subjective views and our current estimates and judgments based on various assumptions that may be subject to change without notice, and may not prove to be correct.

This report is for the recipient's information only. It does not represent or constitute any advice, offer, recommendation, or solicitation by us and should not be relied upon as such. We, or any of our associates, may also have an interest in the companies mentioned here in.



Executive Summary



ในปี 2023 จำนวนนักท่องเที่ยวโดยรวมมีแนวโน้มฟื้นตัวได้ดีทั้งนักท่องเที่ยวต่างชาติและนักท่องเที่ยวไทย

- **นักท่องเที่ยวต่างชาติเร่งตัวแตะ 30 ล้านคน** จากการประกาศเปิดประเทศในทันทีของจีนตั้งแต่ ม.ค. 2023 ส่งผลให้นักท่องเที่ยวจีนมีแนวโน้มกลับมาท่องเที่ยวในไทยเร็วขึ้น อีกทั้ง นักท่องเที่ยวชาติอื่นฟื้นตัวกลับมาใกล้เคียงกับช่วงก่อนเกิดโควิด-19 แล้ว โดยนักท่องเที่ยวหลักที่เดินทางมาไทยยังคงเป็นนักท่องเที่ยวจากอาเซียนและยุโรป อย่างไรก็ตาม ยังมีปัจจัยเสี่ยงที่จะส่งผลกระทบต่อฟื้นตัวของจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ ไม่ว่าจะเป็นภาวะเศรษฐกิจโลกที่มีแนวโน้มชะลอตัว ค่าใช้จ่ายในการเดินทางท่องเที่ยวยังอยู่ในระดับสูงจากต้นทุนด้านเชื้อเพลิง
- **นักท่องเที่ยวไทยมีแนวโน้มท่องเที่ยวในประเทศต่อเนื่องและกลับมาอยู่ในระดับก่อนเกิดโควิด-19 ได้ในปี** นี้ จากภาวะเศรษฐกิจไทยที่เริ่มดีขึ้นเป็นลำดับส่งผลให้คนไทยออกเดินทางท่องเที่ยวในประเทศมากขึ้น ประกอบกับมาตรการกระตุ้นการท่องเที่ยวอย่างโครงการเราเที่ยวด้วยกันเฟส 5 ซึ่งทำให้คนไทยเที่ยวไทยเร่งตัวขึ้นในช่วงไตรมาสแรกของปี แต่ยังมีปัจจัยกดดันจากนักท่องเที่ยวชาวไทยที่จะออกเดินทางท่องเที่ยวต่างประเทศมากขึ้นไม่ต่ำกว่า 7 ล้านคน โดยประเทศยอดนิยมของคนไทยยังคงเป็น ญี่ปุ่น มาเลเซีย และเกาหลีใต้ อีกทั้ง ในช่วงที่เหลือของปีอาจจะยังไม่มีนโยบายกระตุ้นการท่องเที่ยวเพิ่มเติมหรือมีความล่าช้า



ในระยะข้างหน้า SCB EIC ประเมินว่า จำนวนนักท่องเที่ยวมีแนวโน้มฟื้นตัวได้ดีต่อเนื่อง

- **นักท่องเที่ยวต่างชาติจะกลับมาอยู่ในระดับก่อนเกิดโควิด-19 ได้ในช่วงครึ่งปีหลังของปี 2024** จากความต้องการท่องเที่ยวของคนทั่วโลกที่ยังอยู่ในระดับสูง โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวจีนที่จะเร่งตัวขึ้น อีกทั้ง ค่าใช้จ่ายในการเดินทางท่องเที่ยวมีแนวโน้มลดลงจากต้นทุนด้านเชื้อเพลิงที่ลดลงต่อเนื่องและ Capacity ของสายการบินที่กลับเข้าสู่ภาวะปกติ
- **นักท่องเที่ยวไทยเที่ยวไทยมีแนวโน้มเติบโตเล็กน้อย** จากความต้องการท่องเที่ยวในประเทศที่มีโอกาสชะลอตัวลงหลังสถานการณ์ในประเทศกลับเข้าสู่ภาวะปกติ ขณะที่นักท่องเที่ยวไทยที่นิยมเดินทางท่องเที่ยวต่างประเทศก็มีโอกาสที่จะเดินทางไปต่างประเทศมากขึ้น



Executive Summary



ในปี 2023 ธุรกิจโรงแรมฟื้นตัวได้ดีขึ้นต่อเนื่องจากจำนวนนักท่องเที่ยวโดยรวมที่เร่งตัวขึ้น แต่ยังคงพึ่งพารายได้จากนักท่องเที่ยวไทยเป็นหลักอยู่

- **อัตราการเข้าพักมีแนวโน้มฟื้นตัวได้ดีอย่างเห็นได้ชัด** สาเหตุหลักมาจากระยะเวลาเข้าพักของนักท่องเที่ยวยาวนานขึ้น เช่น นักท่องเที่ยวรัสเซียที่มีแนวโน้มเข้าพักยาวนานขึ้นเพื่อต้องการหลีกเลี่ยงความตึงเครียดของสถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างรัสเซียและยูเครน รวมถึงอุปทานห้องพักยังไม่กลับมาอยู่ในระดับก่อนเกิดโควิด-19 โดยธุรกิจโรงแรมบางส่วนยังไม่เปิดให้บริการอย่างเต็มรูปแบบเนื่องจากต้องใช้เงินทุนค่อนข้างสูงในการดำเนินงาน และนักท่องเที่ยวกลุ่มหลักเป็นกรุ๊ปทัวร์ชาวจีนที่ยังไม่เดินทางเข้าไทยมากนักในระยะแรก
- **ราคาห้องพักเฉลี่ยเร่งตัวสูงขึ้น** จากจำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มสูงขึ้นโดยเฉพาะนักท่องเที่ยวจีนที่เดินทางเข้าไทยกลุ่มแรกเป็นกลุ่มที่มีกำลังซื้อซึ่งจะเลือกพักโรงแรม 4-5 ดาวเป็นหลัก อีกทั้ง ธุรกิจโรงแรมมีการนำเสนอโปรโมชั่นด้านราคาเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวไม่มากเท่ากับช่วงการเปิดประเทศในระยะแรก

ทั้งนี้ธุรกิจโรงแรมในแหล่งท่องเที่ยวยอดนิยมหลักของคนไทยยังคงเติบโตต่อเนื่อง จากการฟื้นตัวของนักท่องเที่ยวไทย เช่น หัวหิน และจังหวัดเมืองรองอย่างน่าน เชียงราย ขณะที่แหล่งท่องเที่ยวยอดนิยมของนักท่องเที่ยวต่างชาติโดยเฉพาะชาวจีนจะเริ่มเห็นสัญญาณบวกเพิ่มขึ้น อย่างเช่น กรุงเทพฯ พัทยา ภูเก็ต และเชียงใหม่ โดยโรงแรม 4-5 ดาวมีแนวโน้มได้อานิสงส์ก่อน เนื่องจากนักท่องเที่ยวจีนที่เข้ามาเป็นกลุ่มที่มีกำลังซื้อสูงตามด้วยโรงแรม 2-3 ดาวที่รองรับนักท่องเที่ยวจีนแบบกรุ๊ปทัวร์ที่จะทยอยเดินทางเข้าไทยมากขึ้นหลังจีนอนุญาตให้เดินทางท่องเที่ยวแบบกรุ๊ปทัวร์ได้ตั้งแต่เดือน ก.พ. ที่ผ่านมา



อย่างไรก็ดี แม้จะมีสัญญาณการฟื้นตัวที่ดี แต่ธุรกิจโรงแรมยังต้องเผชิญกับความท้าทายหลายประการ ได้แก่ 1. ภาวะเศรษฐกิจโลกและเศรษฐกิจไทยที่เติบโตแบบชะลอตัว ซึ่งจะกระทบต่อความต้องการเดินทางท่องเที่ยว 2. ต้นทุนการดำเนินการที่สูงขึ้นเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เร่งตัว 3. ปัญหาการขาดแคลนแรงงาน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความสามารถในการให้บริการและคุณภาพการให้บริการ 4. การแข่งขันที่สูงขึ้น จากโรงแรมที่เคยปิดให้บริการ/เปิดให้บริการบางส่วนในช่วงวิกฤตโควิด-19 และโรงแรมที่มีแผนเปิดในปีนี้อย่างต่อเนื่องหลังจากเลื่อนเปิดให้บริการเพราะวิกฤตโควิด-19 5. ประเด็นด้าน ESG ที่เข้ามามีบทบาทมากขึ้นในการดำเนินธุรกิจโรงแรม



ในระยะข้างหน้า SCB EIC ประเมินว่า ธุรกิจโรงแรมจะฟื้นตัวได้ดีขึ้นอย่างเห็นได้ชัดสอดคล้องกับจำนวนนักท่องเที่ยวที่จะกลับมาใกล้เคียงช่วงก่อนโควิด-19 โดยอัตราการเข้าพักมีแนวโน้มฟื้นตัวได้เร็วกว่าราคาห้องพักเฉลี่ย ส่วนหนึ่งเป็นผลจากธุรกิจโรงแรมเน้นการนำเสนอโปรโมชั่นแพ็คเกจห้องพักระยะยาวมากขึ้นเพื่อเพิ่มอัตราการเข้าพักให้สอดคล้องกับต้นทุนการดำเนินการ เช่น แพ็คเกจ Staycation หรือ Workation อย่างไรก็ดี ธุรกิจโรงแรมยังต้องเผชิญกับการแข่งขันที่สูงขึ้นจากโรงแรมใหม่ที่อยู่ระหว่างก่อสร้างและมีแผนเปิดตัวในอีก 2-3 ปี ข้างหน้า



Executive Summary



ธุรกิจการบินสัญชาติไทยในปี 2023 มีแนวโน้มฟื้นตัวต่อเนื่องและคาดว่าจะมูลค่าตลาดของธุรกิจสายการบินสัญชาติไทยจะอยู่ที่ราว 2.6 แสนล้านบาท จาก Pent-up demand ของการเดินทางระหว่างประเทศหลังจากปัญหาโควิด-19 คลี่คลายลงและการเปิดประเทศเต็มรูปแบบของจีน

- รายได้ขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศมีแนวโน้มเติบโตมากกว่าเท่าตัวจาก 1. นักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้าไทยเพิ่มขึ้นเป็น 30 ล้านคน โดยเฉพาะจากฝั่งเอเชียอย่างจีน อาเซียน เกาหลีใต้ และอินเดีย 2. นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เดินทางไปต่างประเทศที่เพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะในประเทศยอดนิยมอย่างเช่น ญี่ปุ่น สิงคโปร์ และเกาหลีใต้ 3. อัตราค่าโดยสารที่ยังอยู่ในระดับสูง ซึ่งต่อเนื่องจากไตรมาส 4 ปี 2022 ที่ราคาน้ำมันเพิ่มสูงขึ้นและเที่ยวบินมีจำนวนจำกัด แต่มีแนวโน้มปรับลดลงจากการเพิ่มเที่ยวบินที่มากขึ้นในปี 2023
- รายได้ขนส่งผู้โดยสารเส้นทางบินในประเทศมีแนวโน้มฟื้นตัวต่อเนื่องจนมีมูลค่าใกล้เคียงกับปี 2019 แล้ว โดยนักท่องเที่ยวภายในประเทศมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจาก 224 ล้านคนเป็น 287 ล้านคน โดยเฉพาะการเข้ามาของชาวต่างชาติ ประกอบกับ อัตราค่าโดยสารยังค่อนข้างสูงภายหลังจากสายการบินเก็บค่า Fuel surcharge ในเส้นทางบินในประเทศ
- รายได้ขนส่งสินค้ามีแนวโน้มลดลง จากอัตราค่าขนส่งสินค้าทางอากาศที่ลดลงค่อนข้างมาก จากที่พุ่งขึ้นสูงในช่วงโควิด-19 ประกอบกับสายการบินกลับไปเน้นการขนส่งผู้โดยสารมากยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม สายการบินยังให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้าเพื่อเพิ่มความ Resilient ให้แก่ธุรกิจ



อย่างไรก็ดี การฟื้นตัวของธุรกิจการบินยังต้องเผชิญกับความท้าทายหลายประการ ได้แก่ 1. ภาวะเศรษฐกิจโลกและเศรษฐกิจไทยที่เติบโตแบบชะลอตัว ซึ่งจะกระทบต่อความต้องการเดินทางท่องเที่ยว 2. ต้นทุนค่าใช้จ่ายยังอยู่ในระดับสูงจากราคาน้ำมันอากาศยานเฉลี่ยที่ยังสูงอยู่ราว 114 USD/บาร์เรล 3. การแข่งขันในธุรกิจสายการบิน จากการเพิ่มเที่ยวบินและเส้นทางใหม่มากขึ้นของทั้งสายการบินสัญชาติไทยและสายการบินต่างชาติดึงดูดผู้โดยสารของสายการบิน รวมถึงการเปิดสายการบินใหม่ ๆ ซึ่งจะกดดันอัตราค่าโดยสารและส่งผลไปยังอัตรากำไรของธุรกิจสายการบิน 4. สถานะทางการเงินของสายการบินที่ยังค่อนข้างเปราะบางแม้จะเริ่มปรับตัวดีขึ้น และ 5. การปฏิบัติตาม Fly net Zero 2050 ซึ่งเป็นประเด็นที่สายการบินต้องเร่งให้ความสำคัญและเริ่มเตรียมความพร้อมและวางแผนปรับตัวเพื่อบรรเทาต้นทุนคาร์บอนเครดิตที่จะเกิดขึ้น



ในระยะข้างหน้า SCB EIC ประเมินว่า รายได้ธุรกิจสายการบินโดยภาพรวมทั้งในเส้นทางภายในประเทศและระหว่างประเทศจะกลับอยู่ในระดับใกล้เคียงกับปี 2019 แล้วในช่วงปลายปี 2024 โดยเส้นทางในประเทศจะฟื้นตัวก่อนในปี 2023-2024 ส่วนเส้นทางระหว่างประเทศจะฟื้นตัวตามมา ทั้งนี้การฟื้นตัวของรายได้สายการบินสัญชาติไทยยังขึ้นอยู่กับหลายปัจจัย เช่น การปรับลดและเพิ่ม Capacity ของสายการบิน, แผนการฟื้นฟูกิจการ, การขยายส่วนแบ่งตลาดเส้นทางระหว่างประเทศของสายการบิน Low-cost ที่มีอัตราค่าโดยสารที่ต่ำกว่า Full Service, การแข่งขันของสายการบินจากต่างประเทศ, ปัจจัยเสี่ยงอื่น ๆ ทั้งปัญหาเศรษฐกิจ ปัญหารัฐศาสตร์ เป็นต้น



นักท่องเที่ยว ต่างชาติเร่งตัว แตะ 30 ล้านคน

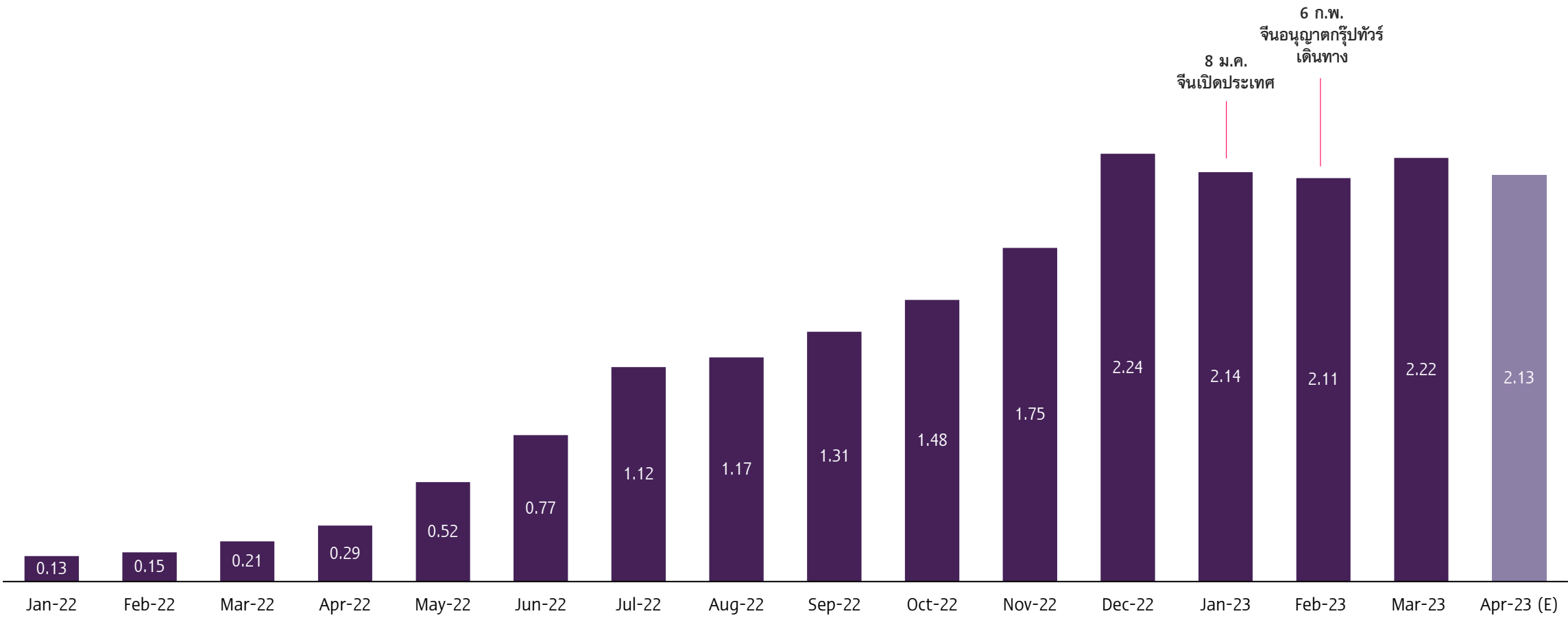
จากการเปิดประเทศในทันทีของจีนช่วงต้นเดือน ม.ค. ที่ผ่านมาส่งผลให้นักท่องเที่ยวจีนออกเดินทางต่างประเทศมากขึ้นและคาดว่าจะมีนักท่องเที่ยวจีนเดินทางเข้าไทยในปีนี้อยู่ที่ 4.8 ล้านคน ประกอบกับนักท่องเที่ยวชาติอื่น ๆ จะฟื้นตัวได้ดีกลับมาใกล้เคียงกับช่วงก่อนโควิด-19 แล้ว



นักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าไทยมีแนวโน้มฟื้นตัวได้ดีต่อเนื่องและคาดว่าจะฟื้นตัวดีขึ้นจากการกลับมาของนักท่องเที่ยวจีนหลังจีนประกาศเปิดประเทศเมื่อต้นปี 2023

จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าไทย

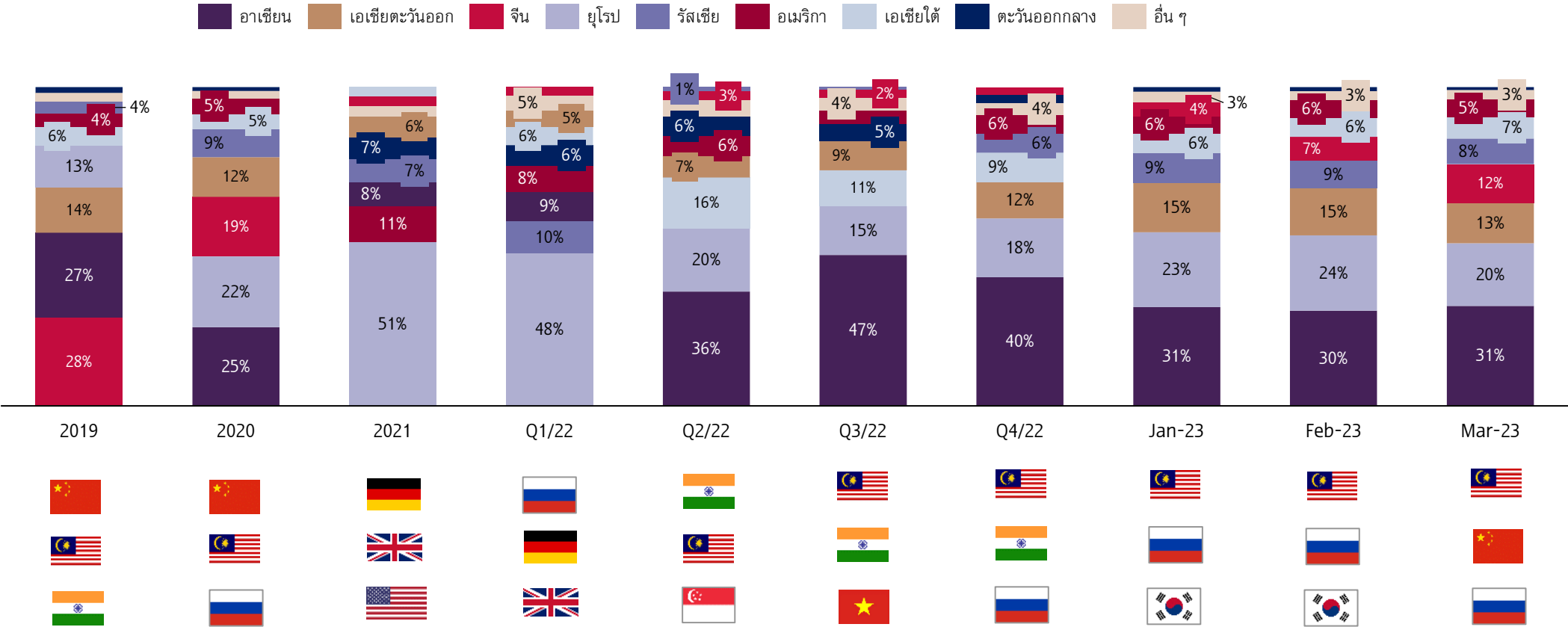
หน่วย : ล้านคน



วิกฤตโควิด-19 ส่งผลให้นักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมาไทยมีการเปลี่ยนแปลงต่อเนื่อง โดยปัจจุบันนักท่องเที่ยวกลุ่มหลักมาจากอาเซียนและยุโรป

สัดส่วนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมาไทย

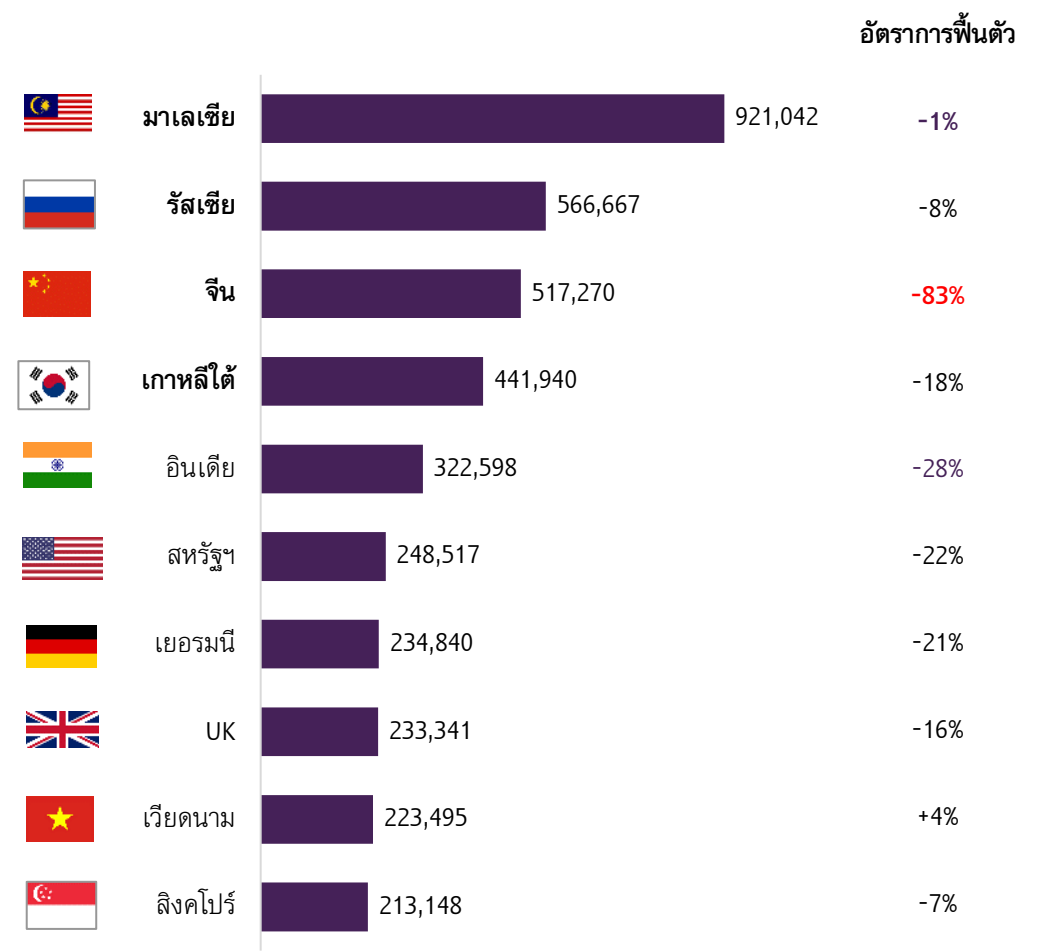
หน่วย : %



นักท่องเที่ยวในหลายประเทศฟื้นตัวได้ดีโดยเฉพาะจากอาเซียน ยุโรป และโอเชียเนียที่ฟื้นตัวใกล้เคียงช่วงก่อนโควิด-19 แล้ว ส่งผลให้การฟื้นตัวของนักท่องเที่ยวต่างชาติโดยรวมยกเว้นจีนอยู่ที่ราว 80%

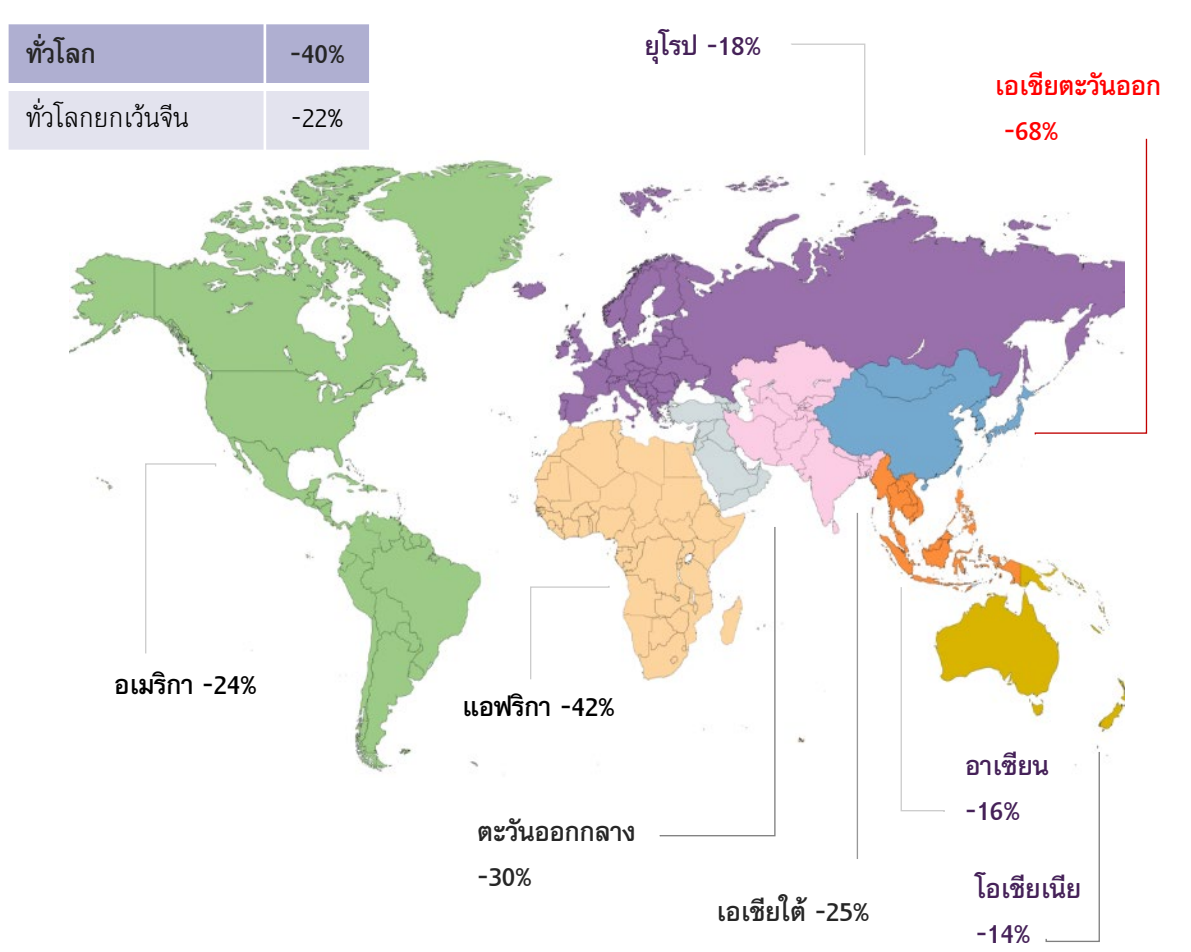
10 อันดับนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าไทยสูงสุดในช่วงไตรมาสแรกปี 2023

หน่วย : คน, % เทียบกับไตรมาสแรกปี 2019



การฟื้นตัวของนักท่องเที่ยวต่างชาติในไตรมาสแรกปี 2023

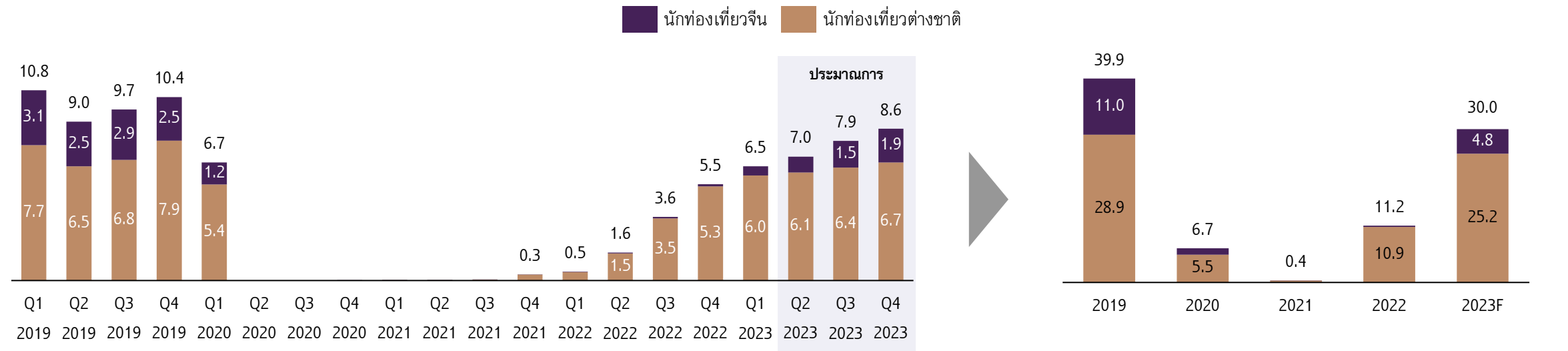
หน่วย : % เทียบกับไตรมาสแรกปี 2019



ในปี 2023 การประกาศเปิดประเทศของจีนคาดว่าจะมีนักท่องเที่ยวจีนเดินทางมาไทยราว 4.8 ล้านคน ส่งผลให้ นักท่องเที่ยวต่างชาติมีแนวโน้มเร่งตัวขึ้นแตะ 30 ล้านคนและกลับไปใกล้เคียงก่อนโควิด-19 ได้ในช่วงปลายปี 2024

ประมาณการนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมาไทย

หน่วย : ล้านคน



+ ปัจจัยสนับสนุน

นักท่องเที่ยวจีน

- ไทยเป็น 1 ใน 20 ประเทศนำร่องที่รัฐบาลจีนอนุญาตให้เดินทางแบบกึ่งทัวร์ตั้งแต่ 6 ก.พ.
- ไทยเป็น 1 ใน 5 จุดหมายปลายทางที่นักท่องเที่ยวจีนให้ความสนใจวางแผนเดินทางท่องเที่ยว

นักท่องเที่ยวต่างชาติ

- ความต้องการท่องเที่ยวยังอยู่ในระดับสูง
- สายการบินของไทยและต่างชาติเปิดให้บริการเส้นทางบินมากขึ้น

- ปัจจัยเสี่ยง

นักท่องเที่ยวจีน

- นักท่องเที่ยวบางกลุ่มยังมีความกังวลด้านสุขอนามัยอยู่
- จำนวนเที่ยวบินที่เพิ่งเริ่มเปิดให้บริการมีแนวโน้มไม่เพียงพอต่อความต้องการเดินทางในช่วงแรก

นักท่องเที่ยวต่างชาติ

- เศรษฐกิจหลายประเทศชะลอตัวและมีความไม่แน่นอนสูง
- ค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่ยังอยู่ในระดับสูงจากต้นทุนเชื้อเพลิง
- แคมเปญดึงดูดนักท่องเที่ยวในหลายประเทศ

นักท่องเที่ยวไทยฟื้นตัว กลับไปในระดับก่อน วิกฤตโควิด-19

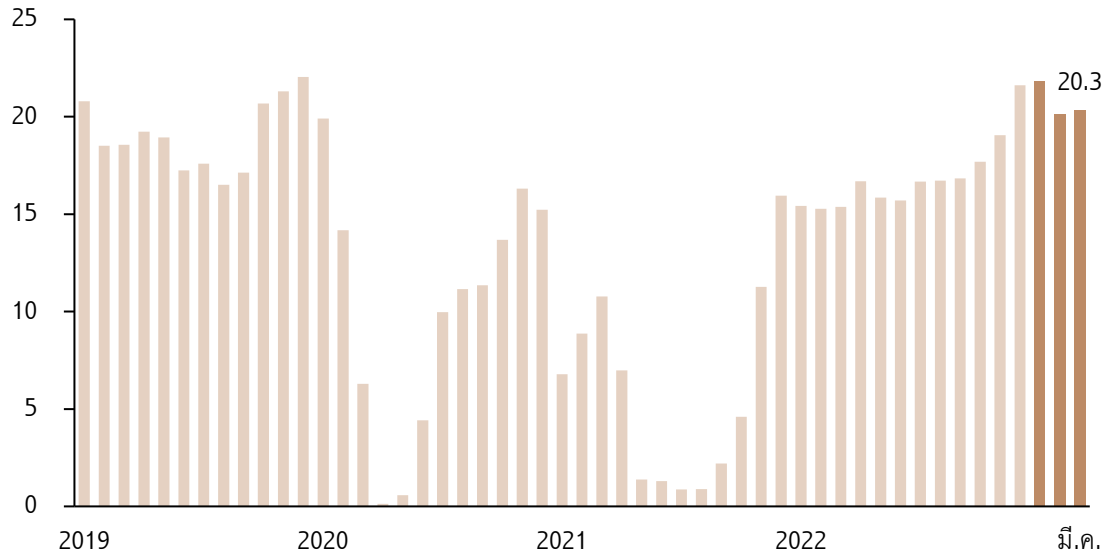
และยังเห็นสัญญาณการฟื้นตัวที่ดีในหลายจังหวัด ซึ่งแม้จำนวนนักท่องเที่ยวไทยจะกลับมาใกล้เคียงช่วงก่อนโควิด-19 แล้ว แต่ด้วยผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจของประเทศที่ผ่านมา ส่งผลให้นักท่องเที่ยวไทยบางส่วนยังมีแนวโน้มจำกัดค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวอยู่



คนไทยท่องเที่ยวในประเทศเพิ่มขึ้นและกลับมาเติบโตกว่าในช่วงก่อนเกิดโควิด-19 เล็กน้อย แต่ด้วยผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจที่ผ่านมาส่งผลให้นักท่องเที่ยวไทยส่วนใหญ่ยังมีแนวโน้มจำกัดค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวอยู่

จำนวนผู้เยี่ยมเยือนไทย

หน่วย : ล้านคน

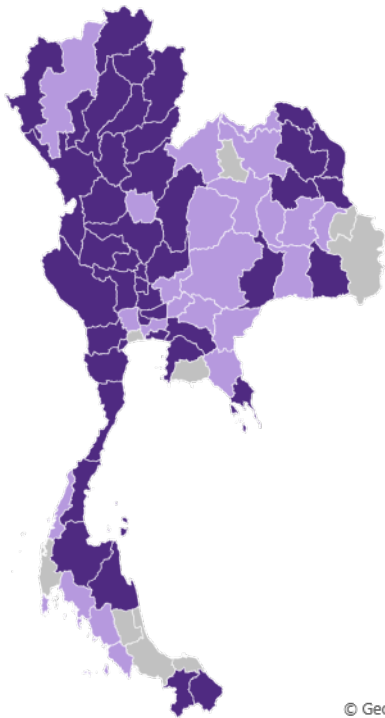


ค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวไทยยังเติบโตอย่างจำกัด โดยในช่วงไตรมาสแรกของปี นักท่องเที่ยวไทยใช้จ่ายเฉลี่ยอยู่ที่ราว 3,100 บาทต่อคนต่อทริป ซึ่งยังต่ำกว่าการใช้จ่ายเฉลี่ยในปี 2019 ราว 34% อยู่ที่ราว 4,700 บาทต่อคนต่อทริป โดยสาเหตุหลักมาจากรายได้ครัวเรือนที่ยังเปราะบางจากผลกระทบภาวะเศรษฐกิจที่ผ่านมา

การฟื้นตัวของผู้เยี่ยมเยือนไทยรายจังหวัด

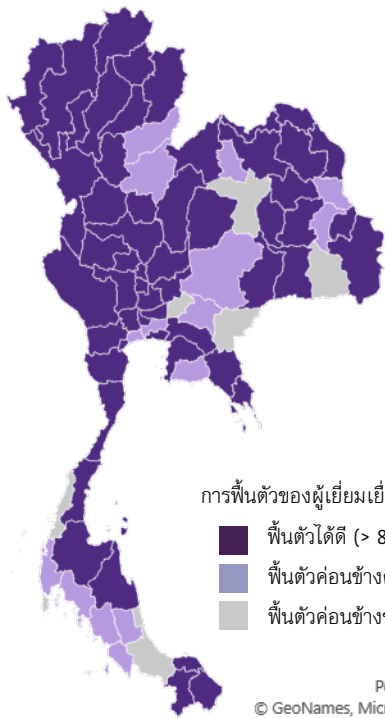
หน่วย : % เทียบกับปี 2019

ไตรมาสที่ 4 ปี 2022



Powered by Bing
© GeoNames, Microsoft, TomTom

ไตรมาส 1 ปี 2023

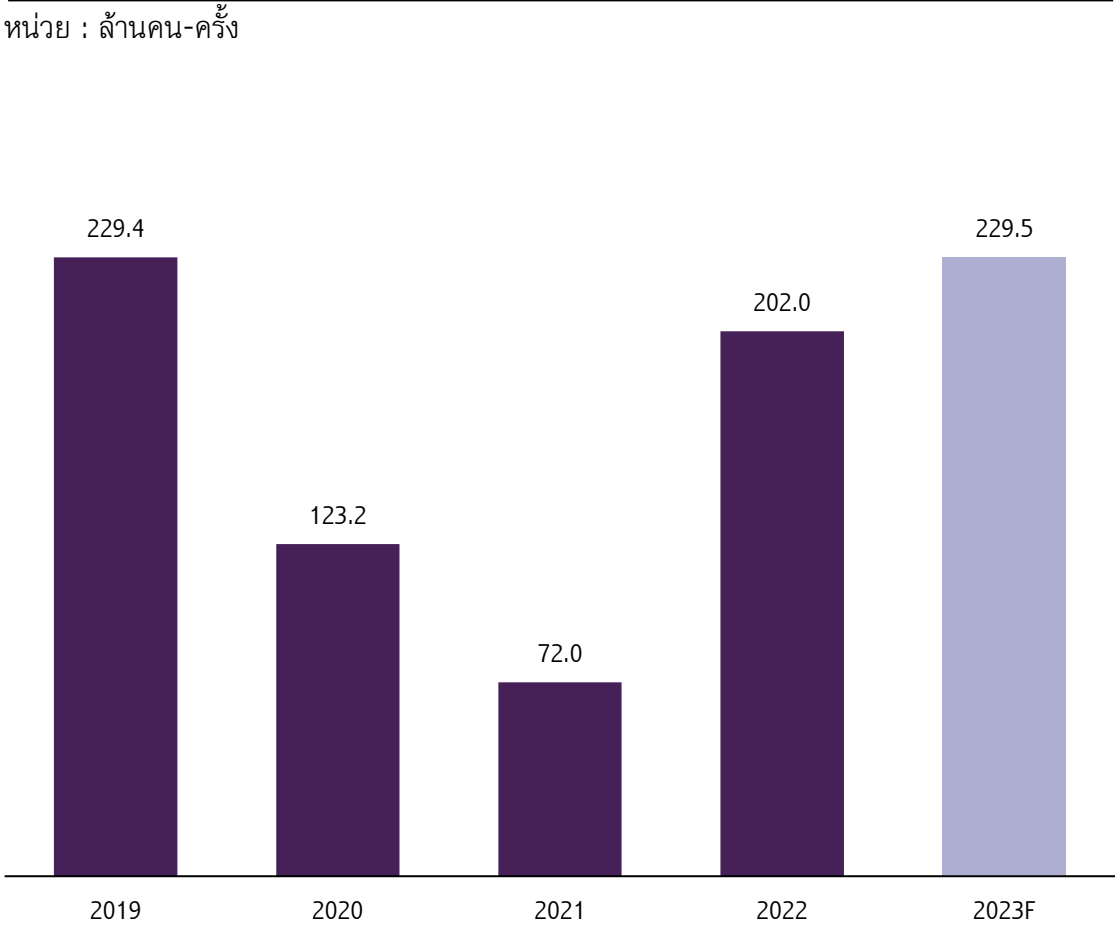


Powered by Bing
© GeoNames, Microsoft, TomTom

ในปี 2023 จำนวนผู้เยี่ยมเยือนไทยฟื้นตัวกลับมาเทียบเท่ากับช่วงก่อนวิกฤตโควิด-19 จากความต้องการท่องเที่ยวในประเทศที่ยังมีอยู่สูง แต่ยังมีแรงกดดันจากจำนวนคนไทยที่เดินทางไปต่างประเทศมากขึ้น

ประมาณการผู้เยี่ยมเยือนไทย

หน่วย : ล้านคน-ครั้ง



ปัจจัยที่ส่งผลต่อจำนวนผู้เยี่ยมเยือนไทยในปี 2023

- ปัจจัยบวก**
 - ความต้องการท่องเที่ยวในประเทศมีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่องจากภาวะเศรษฐกิจโดยรวมที่ดีขึ้น
 - มาตรการกระตุ้นการท่องเที่ยวในประเทศ โครงการเราเที่ยวด้วยกันเฟส 5 ที่กระตุ้นการท่องเที่ยวในช่วง มี.ค.-เม.ย. 23 รวม 560,000 สิทธิ์

- ปัจจัยลบ**
 - คนไทยออกเดินทางท่องเที่ยวในต่างประเทศมากขึ้น จากความต้องการท่องเที่ยวที่ยังอยู่ในระดับสูง อีกทั้ง สายการบินทยอยเพิ่มเที่ยวบินมากขึ้นเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว
 - มาตรการกระตุ้นการท่องเที่ยวในประเทศในช่วงครึ่งหลังของปีอาจยังไม่มีมาตรการเพิ่มเติมหรือมีความล่าช้า

ในระยะข้างหน้า นักท่องเที่ยวไทยเที่ยวไทยมีแนวโน้มเติบโตเล็กน้อย จากความต้องการท่องเที่ยวในประเทศที่มีโอกาสชะลอตัวลงหลังสถานการณ์ในประเทศกลับเข้าสู่ภาวะปกติ ขณะที่นักท่องเที่ยวไทยที่นิยมเดินทางท่องเที่ยวต่างประเทศก็มีโอกาสที่จะเดินทางไปต่างประเทศมากขึ้นอีกด้วย

ธุรกิจโรงแรมมีแนวโน้ม ฟื้นตัวได้ดีขึ้น

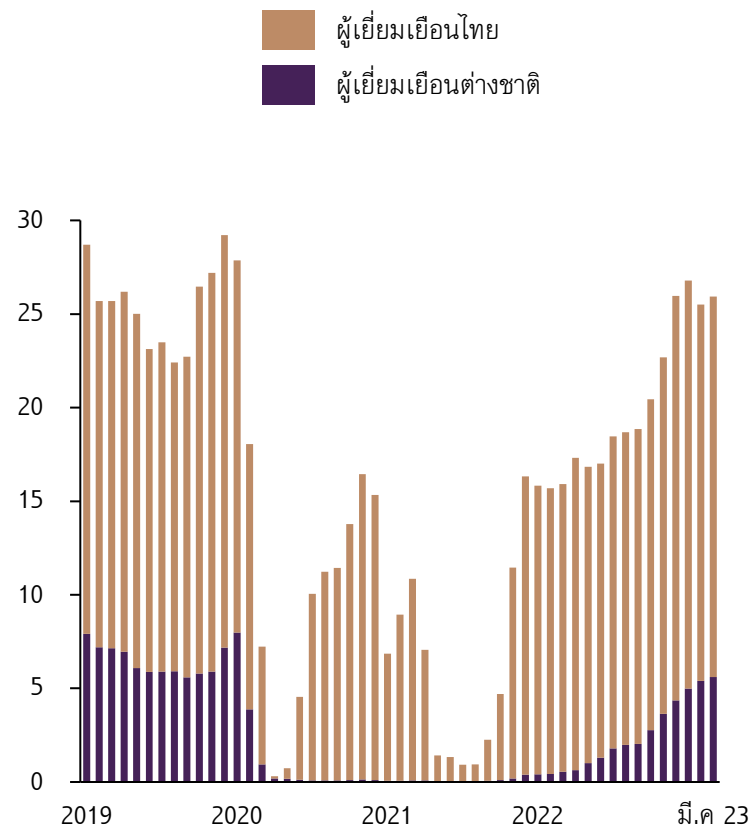
จากการเร่งตัวของจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติและนักท่องเที่ยวไทย
ที่กลับมาเติบโตกว่าระดับก่อนโควิด-19 เล็กน้อย ซึ่งจะส่งผลให้
อัตราการเข้าพักและราคาห้องพักเฉลี่ยฟื้นตัวดีขึ้นในหลายจังหวัด



ในภาพรวม ผู้เข้าพักหลักยังเป็นผู้เยี่ยมเยือนไทย แต่สัดส่วนผู้เข้าพักต่างชาติมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นตามจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่จะเร่งตัวสูงขึ้นในปี

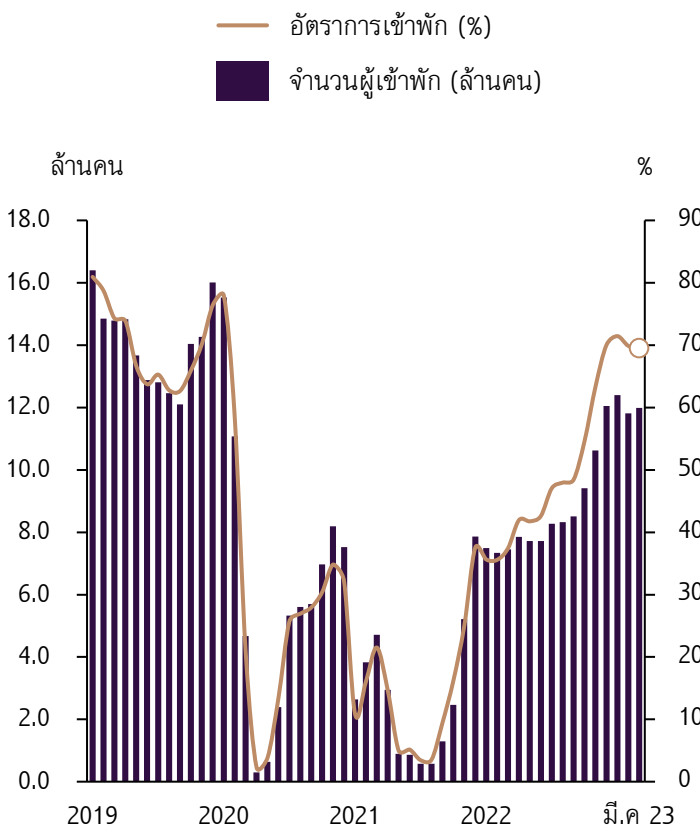
ผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด

หน่วย : ล้านคน



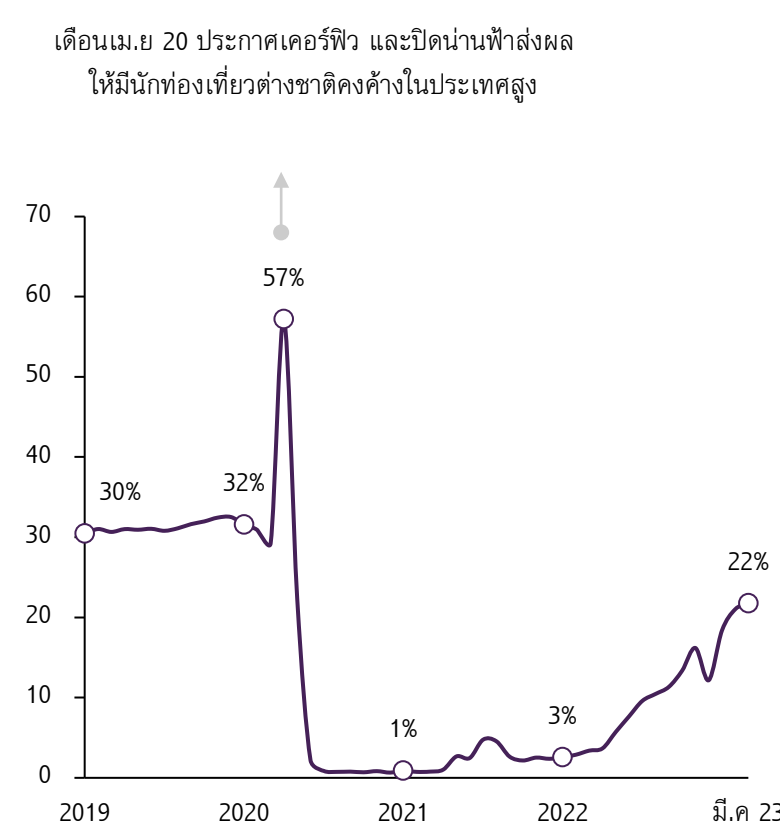
ผู้เข้าพักและอัตราการเข้าพัก

หน่วย : ล้านคน, %



สัดส่วนผู้เข้าพักต่างชาติ

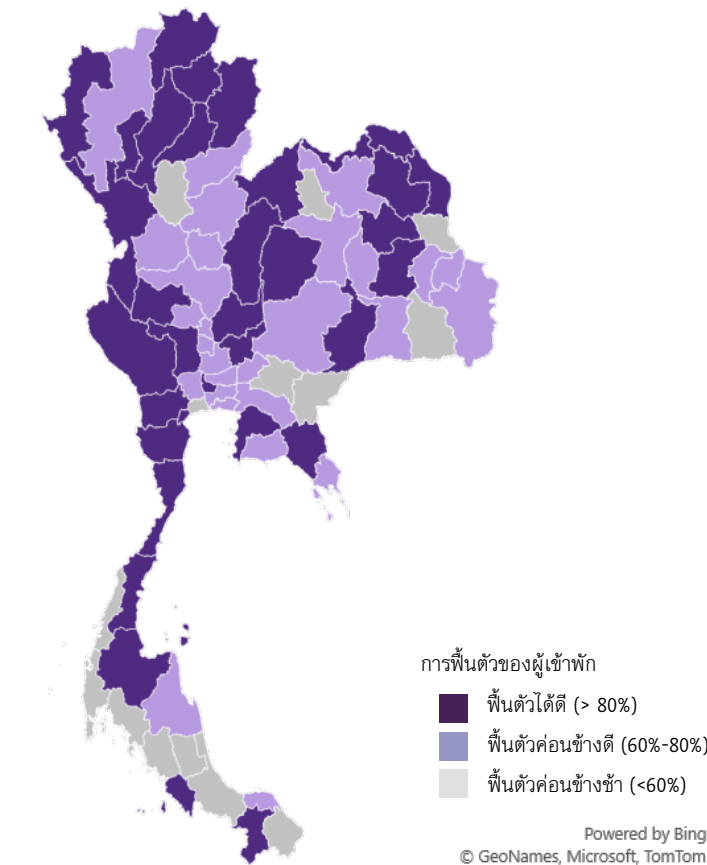
หน่วย : %



อัตราการเข้าพักฟื้นตัวได้ดีในหลายจังหวัดแม้จำนวนผู้เข้าพักยังฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป จากระยะเวลาการเข้าพักของนักท่องเที่ยวที่ยาวนานขึ้น และโรงแรมบางส่วนเพิ่งเริ่มเปิดให้บริการ

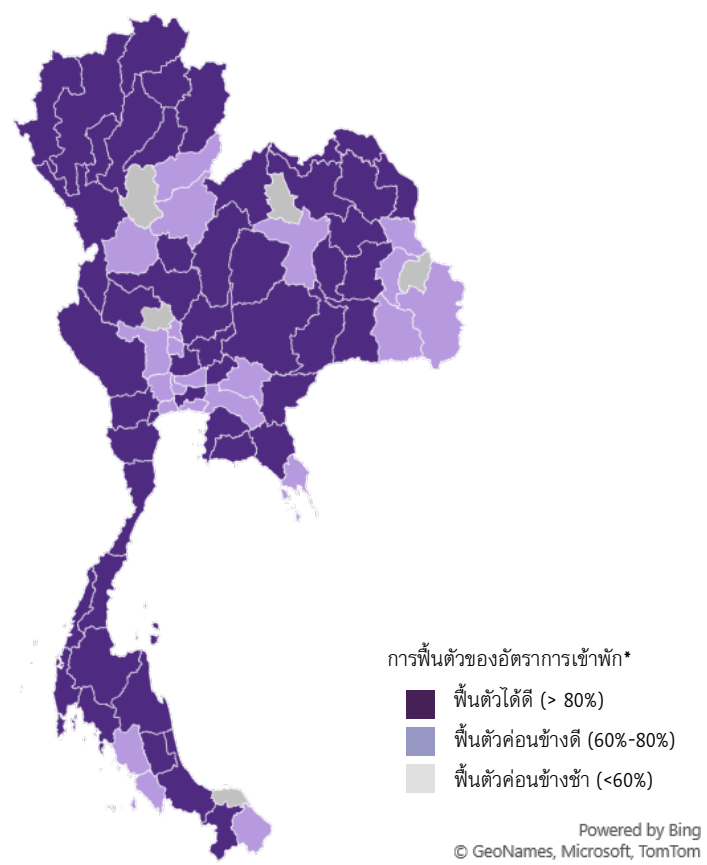
การฟื้นตัวของผู้เข้าพักรายจังหวัด

หน่วย : % เทียบกับไตรมาสแรกปี 2019



การฟื้นตัวของอัตราการเข้าพักรายจังหวัด

หน่วย : % เทียบกับไตรมาสแรกปี 2019



ภาพรวมการฟื้นตัวของการเข้าพัก

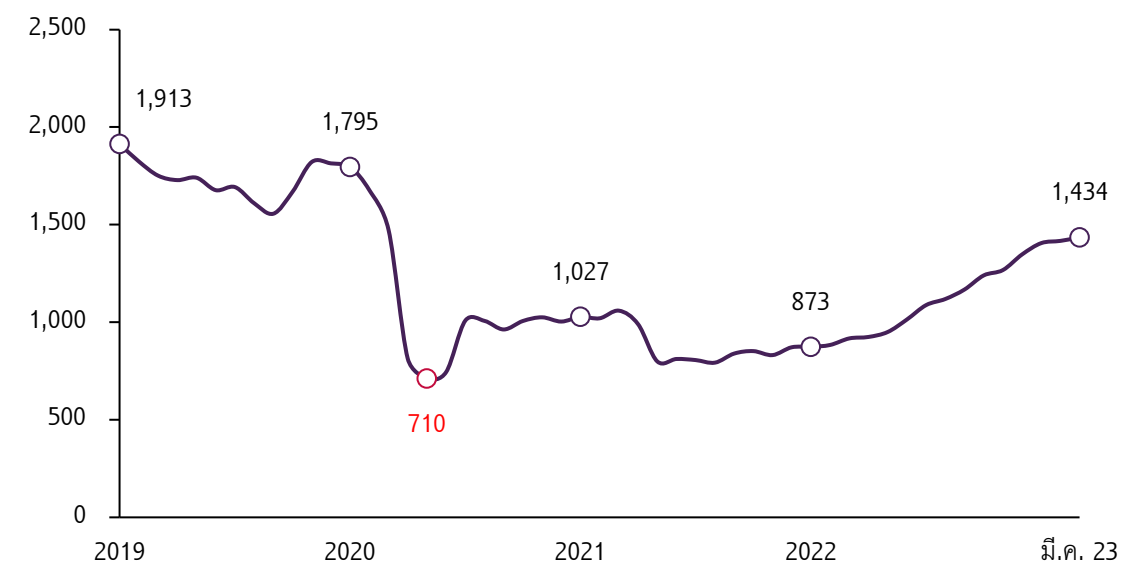
อัตราการเข้าพักมีแนวโน้มฟื้นตัวได้ดีกว่าจำนวนผู้เข้าพัก ซึ่งสาเหตุหลักมาจาก

- ระยะเวลาเข้าพักของนักท่องเที่ยวที่ยาวนานขึ้น เช่น นักท่องเที่ยวรัสเซียที่มีแนวโน้มเข้าพักยาวนานขึ้น เพื่อต้องการหลีกเลี่ยงความตึงเครียดของสถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างรัสเซียและยูเครน
- อุปทานห้องพักยังไม่กลับมาอยู่ในระดับก่อนเกิดโควิด-19 โดยธุรกิจโรงแรมบางส่วนยังไม่เปิดให้บริการอย่างเต็มรูปแบบเนื่องจากต้องใช้เงินทุนค่อนข้างสูงในการดำเนินการ และนักท่องเที่ยวกลุ่มหลักเป็นกรุ๊ปทัวร์ชาวจีนที่ยังไม่เดินทางเข้าไทยมากนักในระยะแรก

อัตราการเข้าพักและราคาห้องพักฟื้นตัวในทิศทางที่ดีขึ้นชัดเจนจากจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เร่งตัว และระยะเวลาการเข้าพักที่นานขึ้น

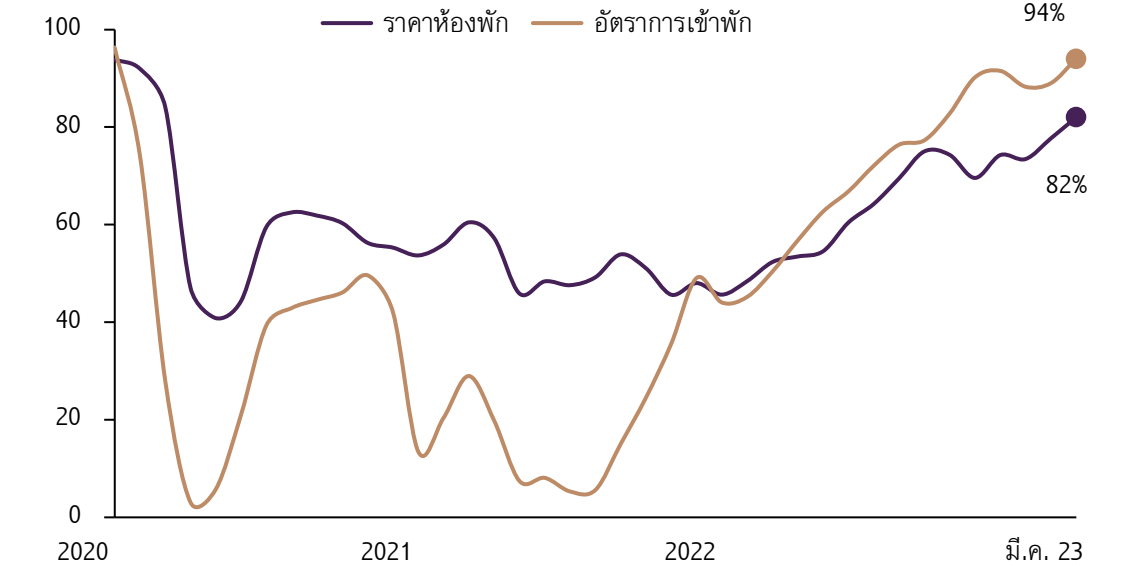
ราคาห้องพักเฉลี่ย

หน่วย : บาทต่อคืนต่อห้อง



การฟื้นตัวของราคาห้องพักและอัตราการเข้าพัก

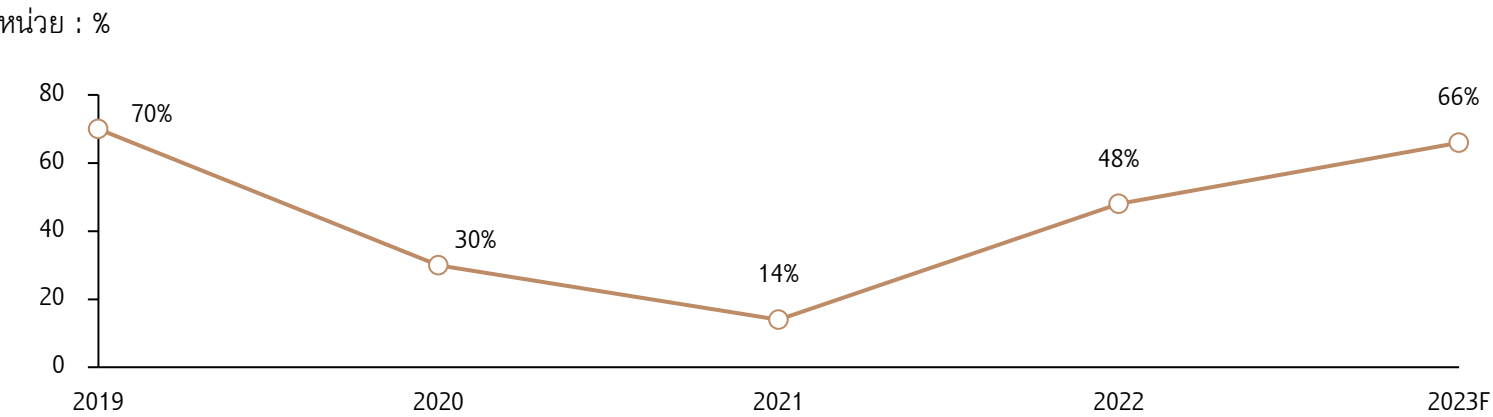
หน่วย : % เทียบกับปี 2019



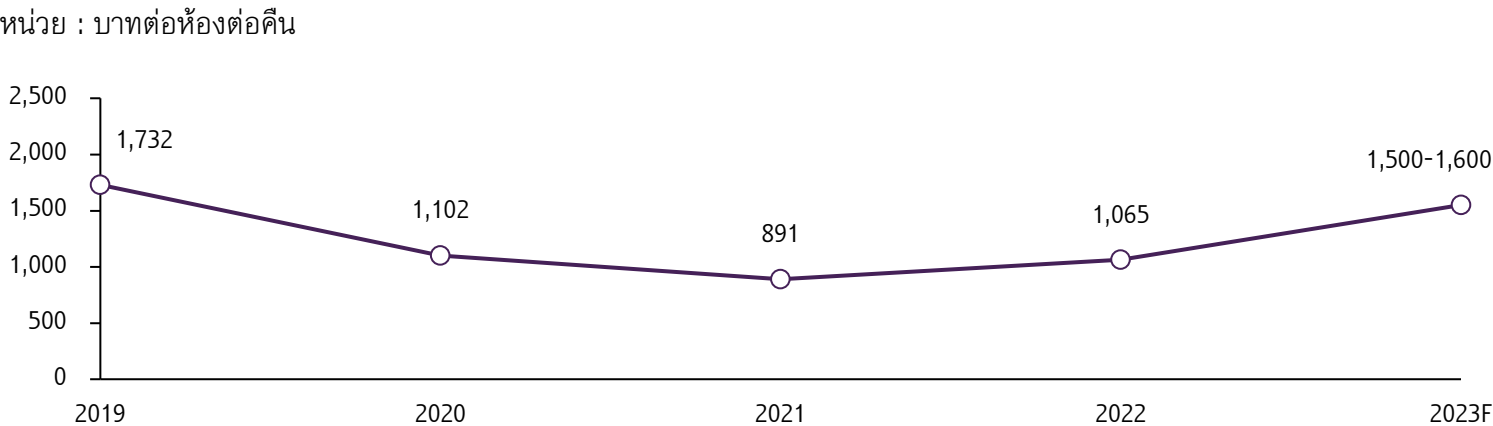
- **ราคาห้องพักเฉลี่ยเร่งตัวสูงขึ้น** จากจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เพิ่มสูงขึ้นและนักท่องเที่ยวกลุ่มแรกที่เข้ามาไทยเป็นกลุ่มที่มีกำลังซื้อ ซึ่งจะเลือกพักโรงแรม 4-5 ดาวเป็นหลัก อีกทั้ง ธุรกิจโรงแรมมีการนำเสนอโปรโมชั่นด้านราคาเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวไม่มากเท่ากับช่วงการเปิดประเทศในระยะแรก
- **อัตราการเข้าพักมีแนวโน้มฟื้นตัวได้เร็วกว่าราคาห้องพัก** ส่วนหนึ่งเป็นผลจากธุรกิจโรงแรมเน้นการนำเสนอโปรโมชั่นแพ็คเกจห้องพักระยะยาวขึ้น เพื่อเพิ่มอัตราการเข้าพักให้สอดคล้องกับต้นทุนการดำเนินการที่เพิ่มขึ้น เช่น Staycation หรือ Workation จึงส่งผลให้อัตราการเข้าพักฟื้นตัวได้ดีอย่างเห็นได้ชัด

อัตราการเข้าพักและราคาห้องพักเฉลี่ยมีแนวโน้มฟื้นตัวได้ดีต่อเนื่องและจะกลับไปอยู่ในระดับก่อนโควิด-19 ได้ในช่วงปี 2024-2025

อัตราการเข้าพัก รายปี



ราคาห้องพักเฉลี่ย รายปี



แนวโน้มการฟื้นตัว

- ปัจจัยที่จะกดดันการฟื้นตัวของอัตราการเข้าพักและราคาห้องพักเฉลี่ย
- **การแข่งขันที่สูงขึ้น** ทั้งจากธุรกิจโรงแรมที่ทยอยเปิดให้บริการเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวจีนหลังปิดบริการชั่วคราวบางส่วน และโรงแรมใหม่ที่เตรียมเปิดให้บริการหลังเลื่อนการเปิดตัวเพราะวิกฤติโควิด-19 รวมถึงโรงแรมที่อยู่ระหว่างก่อสร้างที่มีแผนเปิดตัวอีกใน 2-3 ปี ข้างหน้า
 - **งบประมาณการท่องเที่ยวอาจยังไม่สูงมากนัก** จากภาวะเศรษฐกิจที่ชะลอตัวทั่วโลก และสัดส่วนงบประมาณการท่องเที่ยวส่วนใหญ่ที่เป็นค่าเดินทางยังอยู่ในระดับสูงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

อย่างไรก็ดี อัตราการเข้าพักและราคาห้องพักเฉลี่ยมีแนวโน้มฟื้นตัวได้ดีต่อเนื่อง โดยโรงแรม 4-5 ดาวมีแนวโน้มฟื้นตัวกลับมาอยู่ในระดับก่อนโควิด-19 ได้เร็วกว่าโรงแรมระดับ 2-3 ดาว เนื่องจากนักท่องเที่ยวกลุ่มที่มีกำลังซื้อซึ่งเป็นกลุ่มที่ไม่ได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจมากนักจะกลับมาเดินทางท่องเที่ยวใกล้เคียงปกติได้ก่อน

3 ประเด็นสำคัญที่มีโอกาสส่งผลกระทบต่อธุรกิจโรงแรมในปี 2023 และในระยะข้างหน้า



การขาดแคลนแรงงาน



การแข่งขันจากโรงแรมเปิดใหม่



ESG ในธุรกิจโรงแรม

ปัญหาการขาดแคลนแรงงานในภาคการท่องเที่ยวยังไม่เข้าขั้นวิกฤต แม้ธุรกิจโรงแรมมีแนวโน้มต้องการแรงงานเพิ่มขึ้น เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เร่งตัว

การจ้างงานในภาคอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว



ปี 2019 : 4.4 ล้านคน
(11.6% ของการจ้างงานทั่วประเทศ)



ปี 2022 : 4.2 ล้านคน
(10.7% ของการจ้างงานทั่วประเทศ)

- ธุรกิจโรงแรมส่วนใหญ่ต้องการแรงงานเพิ่มเพียงเล็กน้อยจากจำนวนแรงงานปัจจุบัน จากรายงานดัชนีความเชื่อมั่นผู้ประกอบการที่พักแรมในเดือน มี.ค. ที่ผ่านมา พบว่า รว 40% มีแรงงานเพียงพอต่อการให้บริการและราว 40% ต้องการแรงงานเพิ่มเพื่อรักษาระดับคุณภาพการให้บริการ

ปัญหาการขาดแคลนแรงงาน

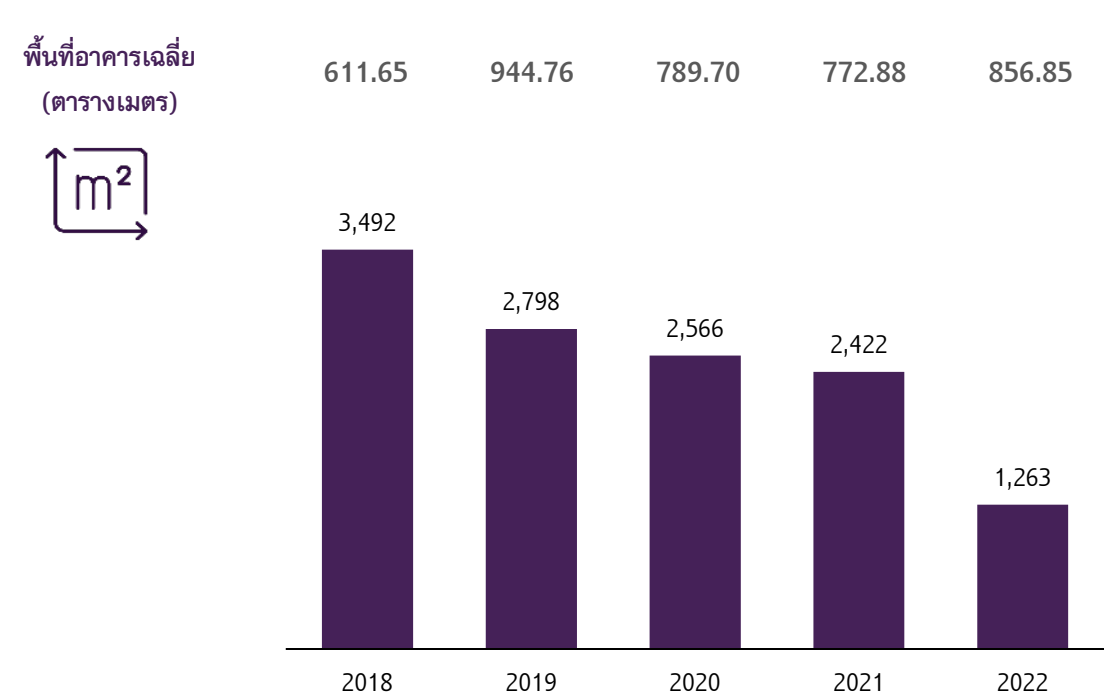
การย้ายกลับถิ่นฐานและแรงงานเดิมหันไปประกอบอาชีพอื่น เป็นสาเหตุหลักที่ส่งผลต่อการขาดแคลนแรงงานในธุรกิจโรงแรมในขณะนี้ อย่างไรก็ตาม ปัญหาการขาดแคลนแรงงานจะไม่อยู่ในขั้นวิกฤตเนื่องจาก

- การปรับโครงสร้างต้นทุนและการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น วิกฤตโควิด-19 ได้กดดันให้ผู้ประกอบการต้องปรับโครงสร้างธุรกิจเพื่อลดต้นทุนและปรับเปลี่ยนการดำเนินการให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ภายใต้จำนวนแรงงานที่จำกัด ส่งผลให้แม้จะผ่านวิกฤตโควิด-19 ไปแล้ว หลายโรงแรมต้องการแรงงานเพียงราว 70% เทียบกับก่อนโควิด-19 เท่านั้น
- ผลตอบแทนใน Service charge ที่อยู่ในระดับสูง ส่งผลให้แรงงานที่อยู่ในอุตสาหกรรมเต็มใจทำงานมากขึ้นทดแทนแรงงานในส่วนที่ขาดเพื่อลดตัวหารในผลตอบแทนดังกล่าว นอกจากนี้ service charge ที่สูงยังสามารถจูงใจให้แรงงานเข้ามาในอุตสาหกรรมได้มากขึ้น
- การจ้าง Part-time เพื่อรองรับการเร่งตัวของนักท่องเที่ยวในระยะแรก และสามารถหมุนเวียนเพื่อเติมในส่วนที่ขาดแคลน

ในปี 2023 คาดว่าจะมีโรงแรมใหม่กว่า 600 แห่ง เปิดให้บริการหลังก่อสร้างแล้วเสร็จ และเลื่อนการเปิดให้บริการจาก
วิกฤตโควิด-19 ซึ่งจะเพิ่มการแข่งขันให้สูงขึ้น

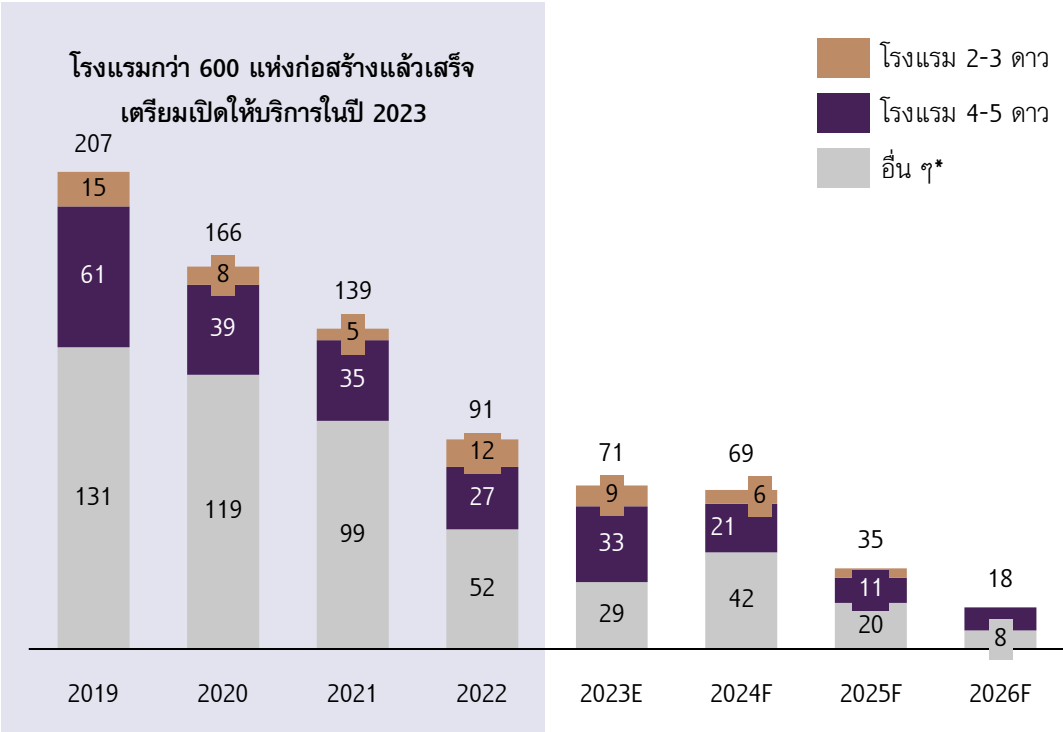
การออกใบอนุญาตก่อสร้างอาคารเพื่อการโรงแรม

หน่วย : อาคาร



จำนวนโรงแรมที่คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จในแต่ละปี

หน่วย : แห่ง

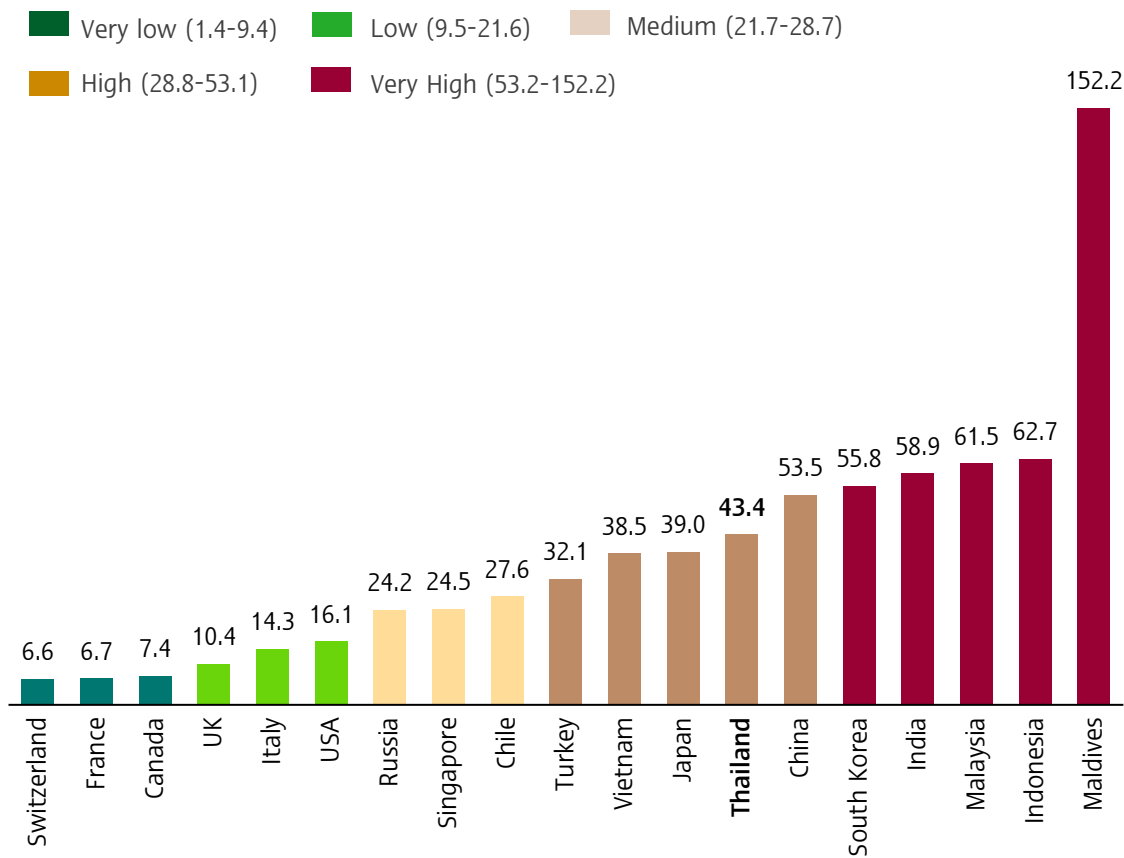


- การก่อสร้างโรงแรมมีแนวโน้มเน้นก่อสร้างโรงแรมขนาดใหญ่มากขึ้น จากพื้นที่เฉลี่ยต่ออาคารที่สูงขึ้น แม้จำนวนการออกใบอนุญาตก่อสร้างอาคารเพื่อการโรงแรมจะลดลง โดยพื้นที่ภาคใต้มีการขอใบอนุญาตก่อสร้างอาคารเพื่อการโรงแรมสูงสุด

ธุรกิจโรงแรมทั่วโลกต่างตื่นตัวกับประเด็น ESG ค่อนข้างสูง โดยเฉพาะเจ้าของ Chain โรงแรมระดับโลก ซึ่งจะมีแนวโน้มส่งผลกระทบต่อธุรกิจโรงแรมไทยที่อยู่ใน Chain ในระยะข้างหน้า

การปล่อย Carbon emission ของโรงแรมทั่วโลกในปี 2022

หน่วย : kg CO2e per room night



จากข้อมูลของ UNWTO ระบุว่า ธุรกิจโรงแรมปล่อยมลพิษเป็นสัดส่วน 1% ของการปล่อยมลพิษโลก และใช้พลังงานในสัดส่วนสูงเมื่อเทียบกับธุรกิจอื่น และมีแนวโน้มปล่อย Carbon emission เพิ่มขึ้นอีก 25% ภายในปี 2030 (เทียบกับปี 2016)

ดังนั้น ธุรกิจโรงแรมทั่วโลกจึงต่างร่วมมือกันลดการปล่อย Carbon emission ลง โดยตั้งเป้าลดการปล่อย Carbon emission ลง 66% ภายในปี 2030 และลดต่อเนื่องถึง 90% ภายในปี 2050 ตาม Paris agreement

เป้าหมายการลดการปล่อย Emission

ภาคการท่องเที่ยวเริ่มต้นตัวกับการปล่อย Carbon emission มากขึ้น จากข้อมูลของ SBTi พบว่าบริษัทในภาคการท่องเที่ยวกว่า 1,300 บริษัททั่วโลกเริ่มดำเนินการแล้ว และกว่า 600 บริษัทตั้งเป้าหมายเรียบร้อยแล้วตาม Criteria หลัก ได้แก่

- **Scope 1** : การปล่อย Emission ทางตรงจากอาคารและยานพาหนะของโรงแรม
- **Scope 2** : การปล่อย Emission ทางอ้อมจากการใช้พลังงาน โดยโรงแรมส่วนใหญ่ตั้งเป้าหมายในการเลือกใช้พลังงานทางเลือกมากขึ้นในอนาคต
- **Scope 3** : การปล่อย Emission ทางอ้อมใน Value chain ของโรงแรม

โดยทาง UNWTO ตั้งเป้าหมายลดการปล่อย Emission ตาม Scope ภายในปี 2030 เทียบกับปี 2019 ดังนี้

- 46% ใน Scope 1 และ Scope 2
- 28% ใน Scope 3

ธุรกิจสายการบินสัญชาติไทย ฟื้นตัวต่อเนื่องในปี 2023

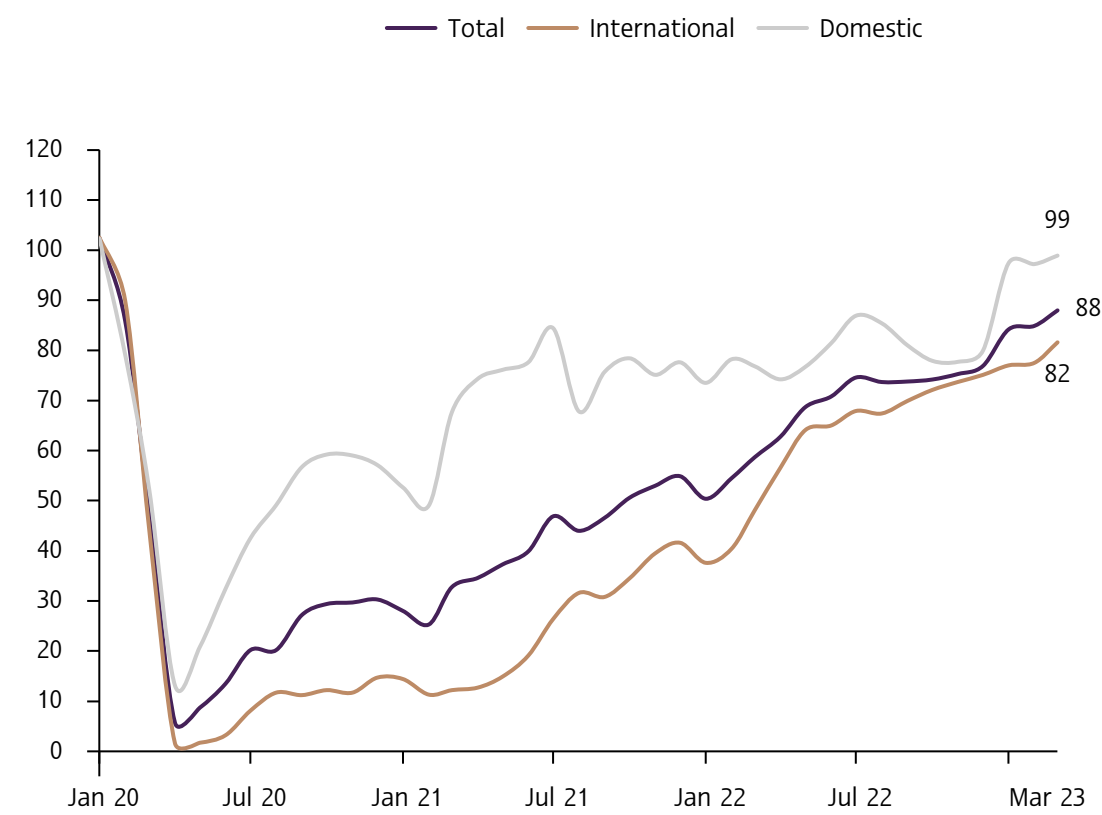
ปัญหาโควิด-19 ที่คลี่คลายลง ประกอบกับการเปิดประเทศของจีน
แบบเต็มรูปแบบ จะช่วยส่งเสริมการเดินทางทางอากาศในปี 2023



ในปัจจุบัน การเดินทางทางอากาศทั่วโลกฟื้นตัวต่อเนื่องจากวิกฤต COVID-19 จนมาอยู่ที่ 88% เมื่อเทียบกับปี 2019 แล้ว ในเกือบทุกเส้นทาง ยกเว้นเส้นทางระหว่างประเทศในเอเชียแปซิฟิกที่กำลังเร่งตัวตามมาตรการเปิดประเทศของจีน

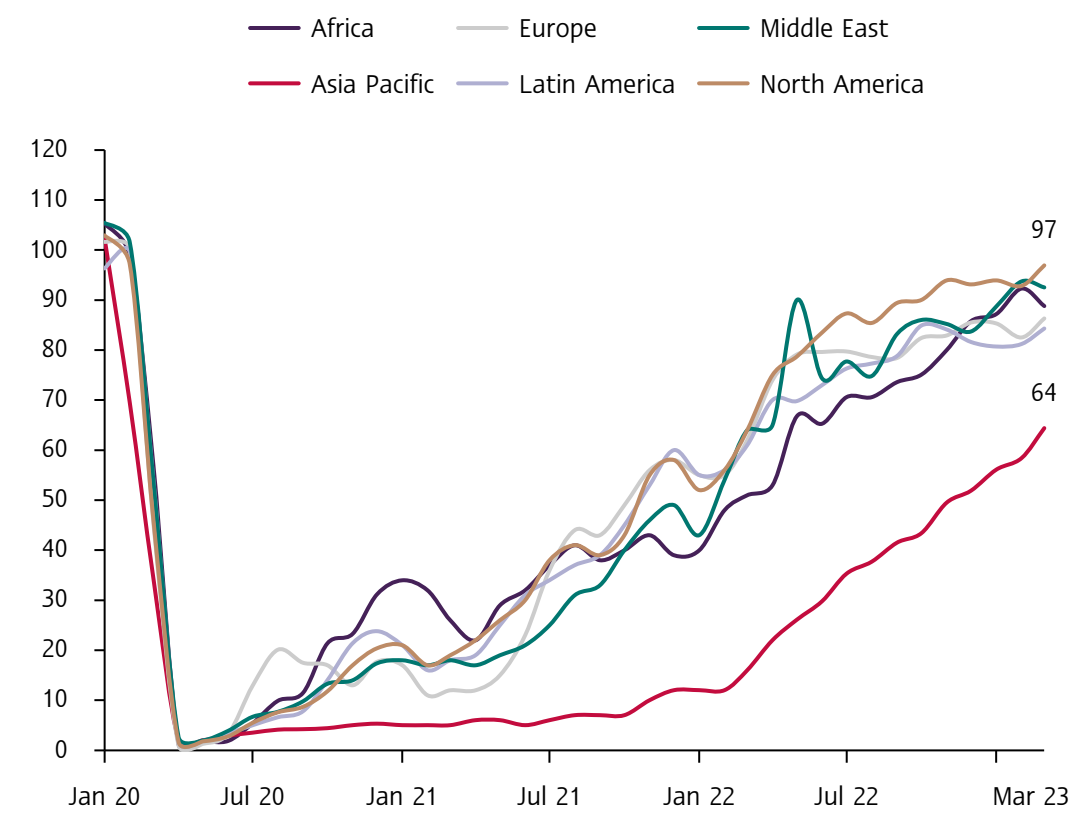
อัตราการเดินทางทางอากาศของทั่วโลก*

หน่วย : ดัชนี (เทียบกับเดือนเดียวกันของปี 2019,ปี 2019 = 100)



อัตราการเดินทางทางอากาศระหว่างประเทศ รายทวีป*

หน่วย : ดัชนี (เทียบกับเดือนเดียวกันของปี 2019,ปี 2019 = 100)



ในส่วนของไทย ธุรกิจการบินในภาพรวมฟื้นตัวกลับมาอยู่ที่ 70% เมื่อเทียบกับปี 2019 แล้ว โดยการเดินทางระหว่างประเทศกำลังเร่งตัวต่อเนื่องในหลายสนามบิน ขณะที่การเดินทางภายในประเทศเริ่มเติบโตชะลอลง

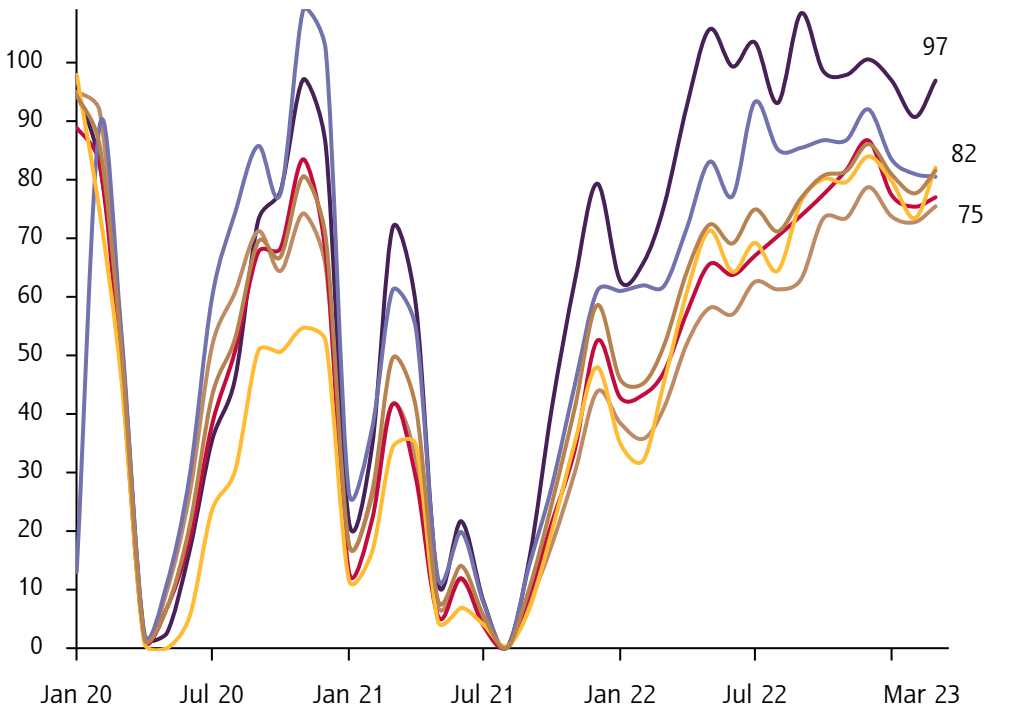
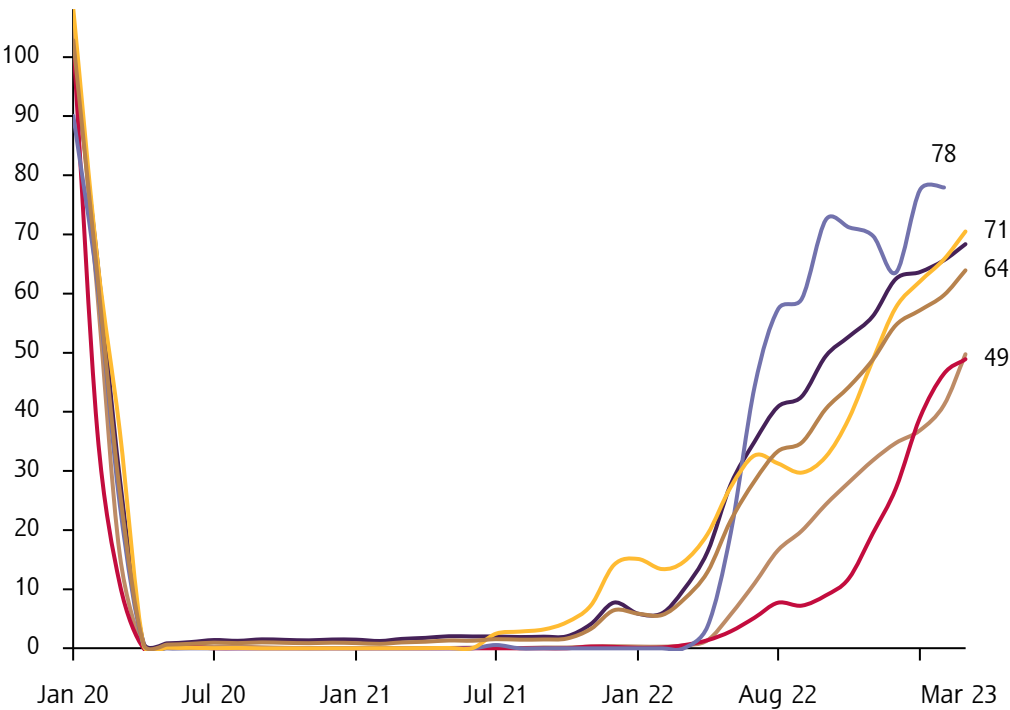
อัตราการเดินทางทางอากาศของไทยเส้นทางบินระหว่างประเทศ

หน่วย : ดัชนี (เทียบกับเดือนเดียวกันของปี 2019, ปี 2019 = 100)

อัตราการเดินทางทางอากาศของไทยเส้นทางบินภายในประเทศ

หน่วย : ดัชนี (เทียบกับเดือนเดียวกันของปี 2019, ปี 2019 = 100)

สุวรรณภูมิ ดอนเมือง เชียงใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต รวม



ในส่วนการขนส่งสินค้าทางอากาศ การขนส่งสินค้าทั่วโลกรวมถึงไทยเริ่มเพิ่มสูงขึ้นตั้งแต่ Feb-23 ตามการเปิดประเทศของจีนจากที่ลดลงในปี 2022 แต่อย่างไรก็ดี อัตราค่าขนส่งยังปรับลดลงต่อเนื่องจาก capacity การบรรทุกที่เพิ่มขึ้น

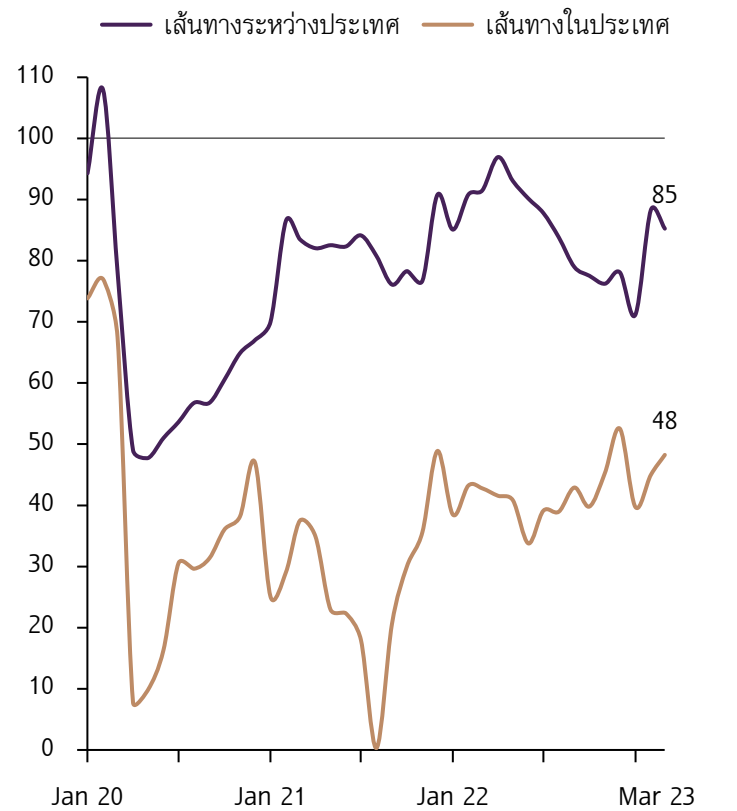
อัตราการขนส่งสินค้าทางอากาศโลก

หน่วย : ดัชนี (เทียบกับเดือนเดียวกันของปี 2019,ปี 2019 = 100)



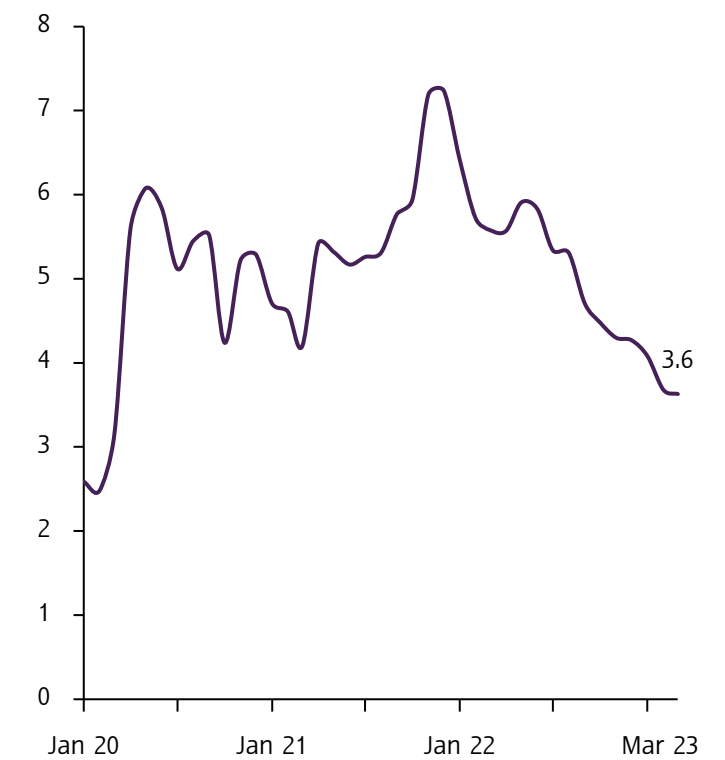
อัตราปริมาณการบรรทุกสินค้าทางอากาศไทย

หน่วย : ดัชนี (เทียบกับเดือนเดียวกันของปี 2019,ปี 2019 = 100)



ดัชนีค่าขนส่งทางอากาศ Drewry East-West

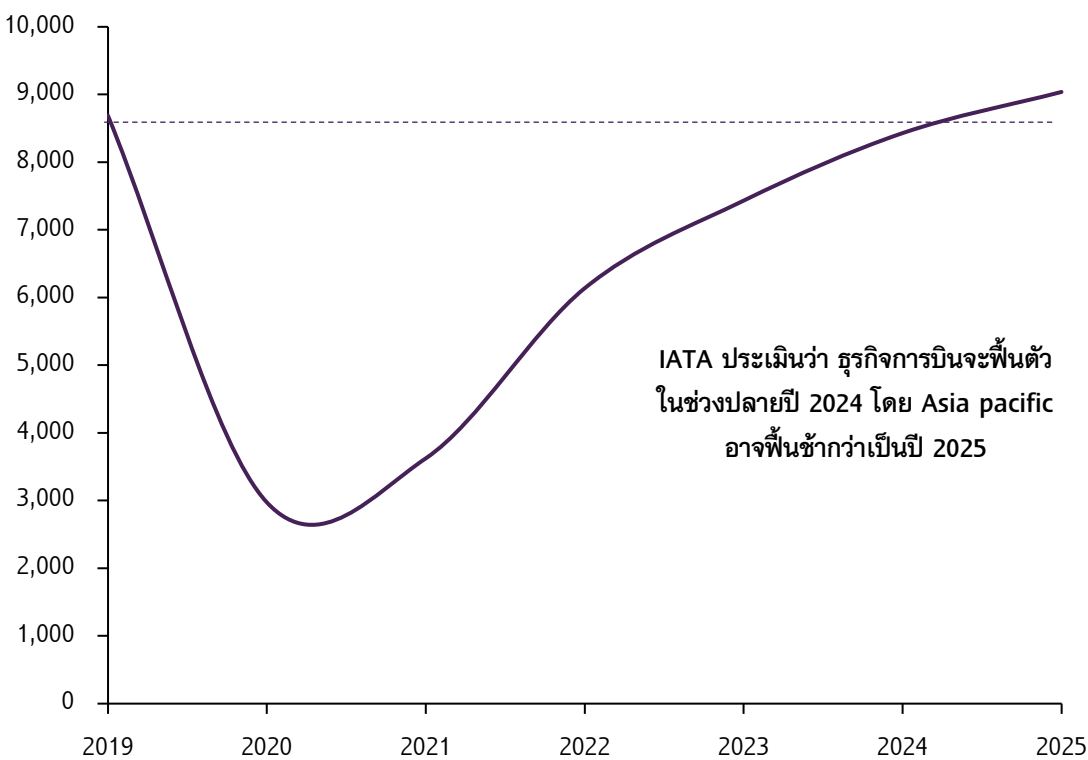
หน่วย : \$/kg



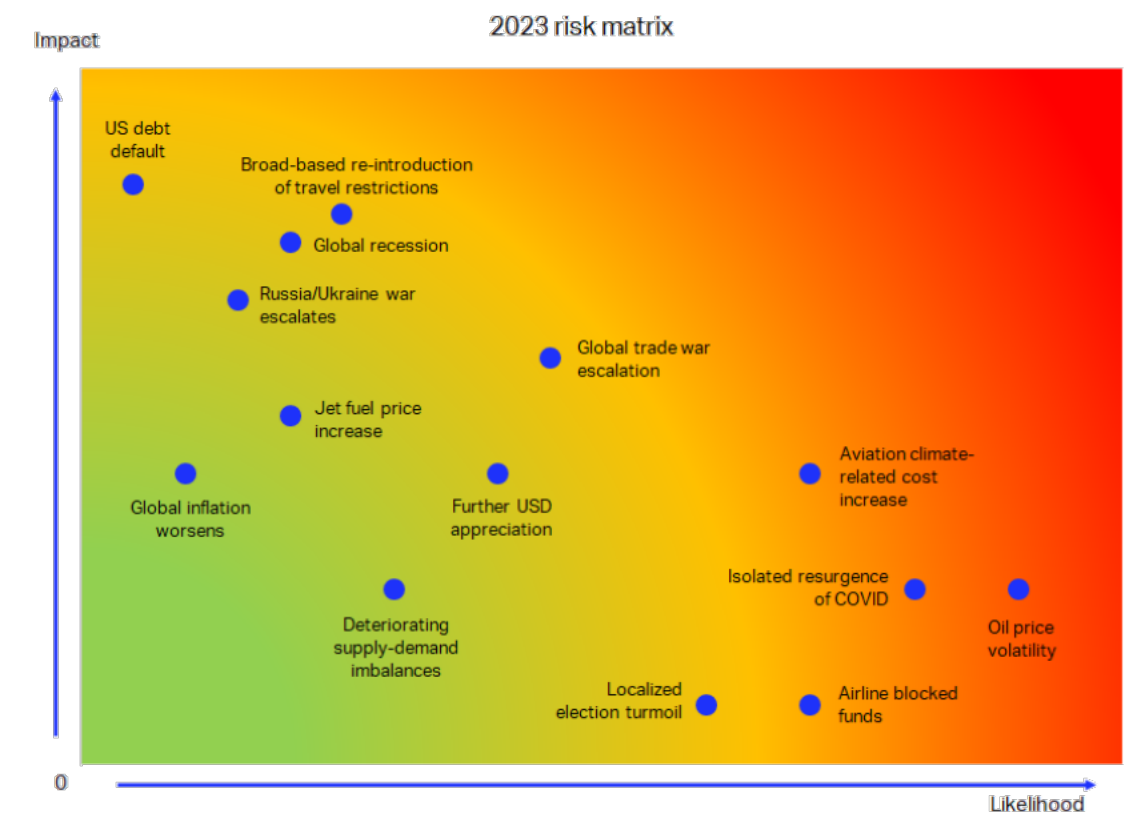
การเดินทางทางอากาศทั่วโลกในภาพรวมมีแนวโน้มฟื้นตัวกลับไปสู่ในระดับเดียวกับปี 2019 ได้แล้วในช่วงปลายปี 2024 ยกเว้นในเอเชียแปซิฟิกที่จะฟื้นตัวช้ากว่า ทั้งนี้ธุรกิจการบินยังเผชิญความเสี่ยงอีกหลายประการในปี 2023

การคาดการณ์การเดินทางทางอากาศโดย IATA*

หน่วย : ที่นั่งต่อกิโลเมตร



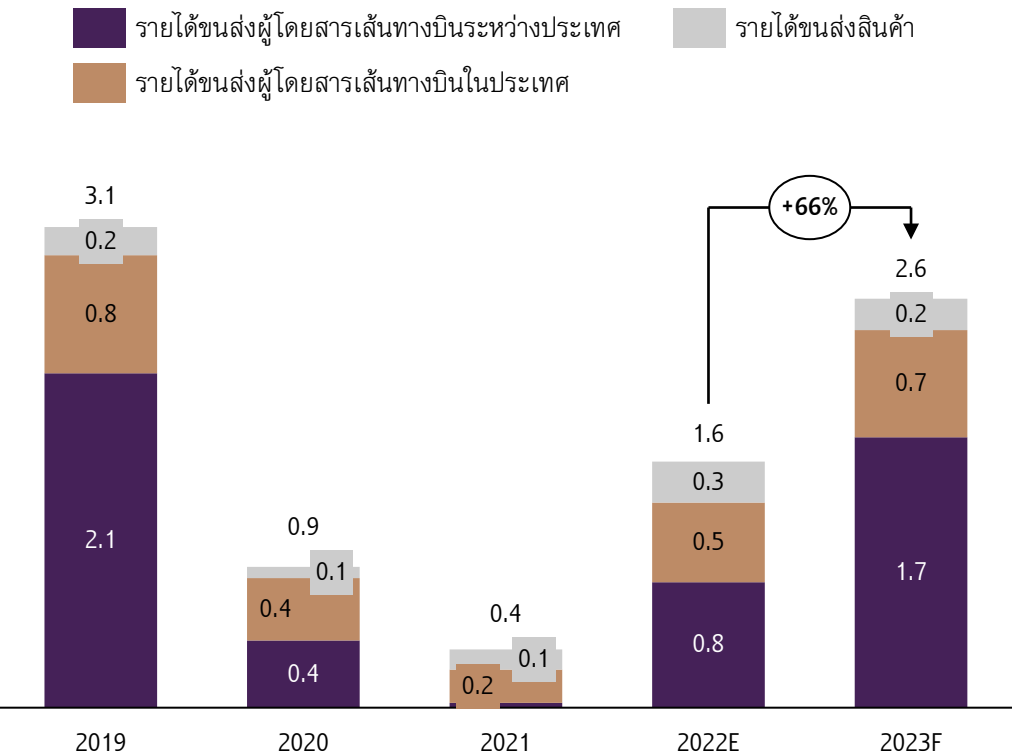
ปัจจัยเสี่ยงในปี 2023 ที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อการเดินทางทางอากาศ



ส่วนในไทย รายได้ธุรกิจสายการบินสัญชาติไทยคาดว่าจะฟื้นตัวต่อเนื่องจากรายได้ผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศ โดยเป็นผลจาก Pent-up demand ของการเดินทางระหว่างประเทศหลังจากปัญหาโควิด-19 คลี่คลายลงและการเปิดประเทศเต็มรูปแบบของจีน

มูลค่าตลาดธุรกิจสายการบินสัญชาติไทย*

หน่วย : แสนล้านบาท



ปัจจัยสนับสนุนต่อธุรกิจ

สถานการณ์โควิด-19 ที่คลี่คลายลงและการเปิดประเทศของจีน จะเป็นปัจจัยบวกที่สำคัญ ที่กระตุ้นนักท่องเที่ยวให้เลือกเดินทางระหว่างประเทศมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะจากจีนที่มี Pent-up demand การเดินทางค่อนข้างสูงหลังจากปิดประเทศไปนานกว่า 3 ปี

รายได้ขนส่งผู้โดยสารเส้นทางบินระหว่างประเทศมีแนวโน้มเติบโตมากกว่าเท่าตัว จาก 1. นักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้าไทยเพิ่มขึ้นเป็น 30 ล้านคน โดยเฉพาะจากฝั่งเอเชีย อย่างจีน อาเซียน เกาหลีใต้และอินเดีย 2. นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เดินทางไปต่างประเทศที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในประเทศยอดนิยมอย่างเช่น ญี่ปุ่น สิงคโปร์ และเกาหลีใต้ และ 3. อัตราค่าโดยสารที่ยังอยู่ในระดับสูง ซึ่งต่อเนื่องจากไตรมาส 4 ปี 2022 ที่ราคาน้ำมันเพิ่มสูงขึ้น และเที่ยวบินมีจำนวนจำกัด แต่มีแนวโน้มปรับลดลงจากการเพิ่มเที่ยวบินที่มากขึ้นในปี 2023

รายได้ขนส่งผู้โดยสารในประเทศมีแนวโน้มฟื้นตัวต่อเนื่องจนมีมูลค่าใกล้เคียงกับปี 2019 แล้ว โดยนักท่องเที่ยวภายในประเทศมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจาก 224 ล้านคนเป็น 287 ล้านคนโดยเฉพาะ การเข้ามาของชาวต่างชาติ ประกอบกับ อัตราค่าโดยสารยังค่อนข้างสูงภายหลังจากสายการบินเรียกเก็บค่า Fuel surcharge ในเส้นทางบินในประเทศ

รายได้ขนส่งสินค้ามีแนวโน้มลดลง จากอัตราค่าขนส่งสินค้าทางอากาศที่ลดลงค่อนข้างมาก จากที่พุ่งขึ้นสูงในช่วงโควิด-19 ประกอบกับสายการบินกลับไปโฟกัสการขนส่งผู้โดยสารมากยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม สายการบินยังให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้าเพื่อเพิ่มความ Resilient ให้แก่ธุรกิจ

อย่างไรก็ดี ธุรกิจสายการบินยังเผชิญกับความท้าทายและความเสี่ยงหลายประการในปี 2023 โดยเฉพาะปัญหาต้นทุนเชื้อเพลิงและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่ยังอยู่ในระดับสูง การแข่งขันในธุรกิจการบินและเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัว

ปัจจัยเสี่ยงต่อธุรกิจ



ต้นทุนค่าใช้จ่ายที่ยังอยู่ในระดับสูงทั้งจากราคาน้ำมันอากาศยาน อัตราดอกเบี้ย และต้นทุนแรงงานที่เพิ่มขึ้น



การแข่งขันที่รุนแรงของสายการบินทั้งจากสายการบิน Full service สายการบิน Low-cost และสายการบินรายใหม่ที่เข้ามาให้บริการในไทย



เศรษฐกิจโลกที่เติบโตแบบชะลอตัว แต่มีความกังวลต่อภาวะถดถอยและ Banking crisis



การฟื้นตัวของขีดความสามารถในการดำเนินการ (Capacity) ด้านการบิน ทั้งเครื่องบิน นักบิน ลูกเรือ พนักงานสนามบิน และการเปิดเส้นทางบินใหม่



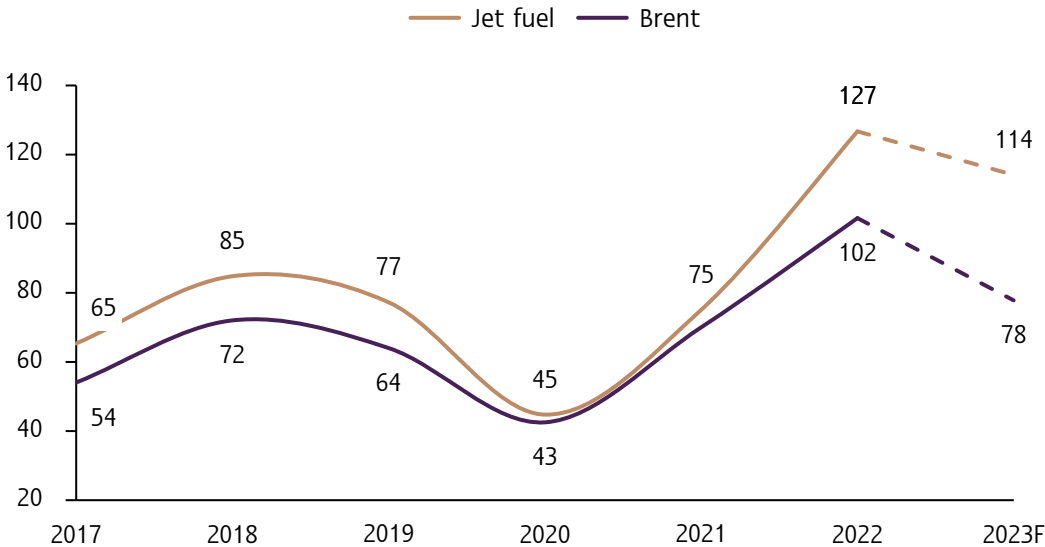
ความเสี่ยงทางภูมิรัฐศาสตร์โลก เช่น สงครามรัสเซีย-ยูเครน



ภาระหนี้สินและภาวะทางการเงินที่ยังค่อนข้างเปราะบาง

ราคาน้ำมันอากาศยานและราคาน้ำมันดิบ Brent เฉลี่ยทั้งปี

หน่วย : USD/Barrel



ในปี 2023 ต้นทุนเชื้อเพลิงแม้ทิศทางลดลงแต่ยังอยู่ในระดับสูง (30%-35% ของต้นทุนทั้งหมดในสภาวะปกติ) โดยราคาน้ำมันดิบที่อยู่ที่ราว \$114/บาร์เรล จากอุปสงค์น้ำมันดิบที่เพิ่มขึ้นจากการเปิดประเทศของจีน ขณะที่ปัจจัยด้านอุปทานน้ำมันดิบยังตึงตัว ทั้งนี้สายการบินสามารถลดภาระบางส่วนจากการประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันและการเก็บค่า Fuel surcharge ซึ่งทำให้ในปัจจุบันค่าโดยสารอยู่ในระดับสูง อย่างไรก็ตาม ภาวะการแข่งขันในตลาดที่มีแนวโน้มรุนแรงขึ้นตั้งแต่ตารางบินฤดูร้อนจากการเพิ่มเที่ยวบินและเครื่องบินของหลายสายการบินทั้งสัญชาติไทยและอื่น ๆ ประกอบกับความต้องการเดินทางที่ได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจที่ชะลอตัวจะกดดันอัตราค่าโดยสารในปัจจุบัน

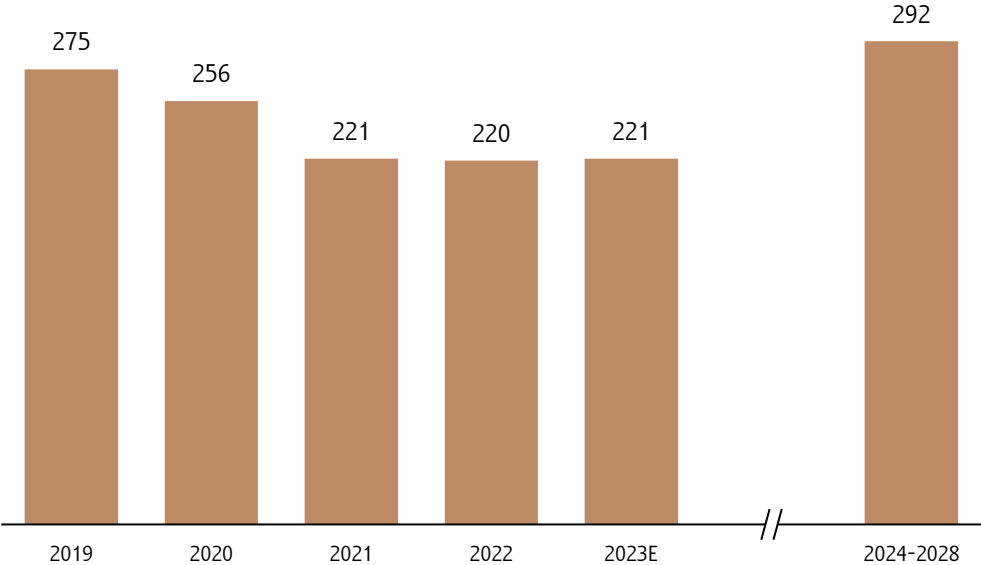
แผนในปี 2023 ของสายการบิน ได้แก่ การขยายเส้นทางบินระหว่างประเทศ การรักษาระดับอัตราค่าโดยสารและอัตรา Load factor การบริหารต้นทุนค่าใช้จ่าย และการบริหารจัดการฝูงบิน

4 แผนธุรกิจสายการบินสัญชาติไทยในปี 2023

- 1
- การเร่งขยายเส้นทางบินระหว่างประเทศ ทั้งเส้นทางในอาเซียน เอเชียตะวันออก ดังเช่น เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น จีน และเอเชียใต้อย่างอินเดีย จากการขยายของหลายสายการบินโดยเฉพาะสายการบิน Low cost ซึ่งจะเริ่มใช้เครื่องบิน Narrow-body รุ่นใหม่ที่ทั้งบินได้ไกลและประหยัดน้ำมันมากขึ้นมาให้บริการในหลายเส้นทางระยะไกล เช่น เอเชียตะวันออก และยุโรปตะวันออกในอนาคต เช่น Thai AirAsia และ Thai Vietjet เปิดเส้นทางบินไปพุกโกะ
- 2
- การรักษาระดับอัตราค่าโดยสารและอัตรา Load factor ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้รายได้สายการบินแรงตัวในช่วงที่ผ่านมาจาก Supply เทียบวินที่จำกัด ซึ่งอาจเกิดจากทั้งคิวในการซ่อมเครื่องบินที่ค่อนข้างสูงและสายการบินประเมินจังหวะที่เหมาะสมในการเพิ่มเที่ยวบินให้เหมาะสมกับคู่แข่งและไม่ส่งผลกระทบต่อค่าโดยสารมากนัก
- 3
- การบริหารต้นทุนค่าใช้จ่ายและการปรับแผนธุรกิจ ทั้งจากค่าใช้จ่ายในการกลับมาให้บริการและจากปัจจัยเสี่ยงที่เกิดขึ้นหลายประการทั้งภูมิรัฐศาสตร์ ราคาน้ำมัน อัตราแลกเปลี่ยน ความเสี่ยงต่อการเกิดเศรษฐกิจถดถอย จึงทำให้หลายสายการบินต้องเร่งบริหารต้นทุนและกระแสเงินสด โดยส่วนหนึ่งเลือกนำเทคโนโลยีมาช่วยบริหารจัดการควบคุมต้นทุน พร้อมทั้งช่วยอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ
- 4
- การบริหารจัดการฝูงบิน โดยสายการบินหลายสายต่างวางแผนขยายฝูงบินเพื่อนำมาให้บริการในเส้นทางระหว่างประเทศ หลังจากที่หลายสายการบินได้ปรับลดเครื่องบินในช่วงโควิด-19 ทั้งนี้เครื่องบินที่จะนำเข้ามาใหม่จะสามารถบรรทุกผู้โดยสารเพิ่มขึ้น บินได้ระยะทางไกลขึ้น และช่วยประหยัดน้ำมันมากขึ้น เช่น A321 Neo อย่างไรก็ดี ปัจจุบันยังมีปัญหาเรื่องอะไหล่ และ MRO ทำให้เกิดความล่าช้า

ประมาณการปริมาณฝูงบินของสายการบินหลัก 7 สาย

หน่วย : ลำ



- ในช่วงปี 2021-2023 ปริมาณเครื่องบินทั้งหมดมีแนวโน้มทรงตัว เนื่องจากมีทั้งสายการบินที่ปรับเพิ่มเครื่องบินกับสายการบินที่ปรับลดปริมาณเครื่องบิน
- แต่ในอีก 2-5 ปีข้างหน้า หลายสายการบินวางแผนเพิ่มเครื่องบินต่อเนื่อง เช่น ไทยเวียดเจ็ท ไทยไลอ้อนแอร์ ไทยแอร์เอเชีย ไทยแอร์เอเชียเอ็กซ์ การบินไทย และนกแอร์

การขยายสนามบินหลักในไทยยังเดินหน้าต่อจากที่ล่าช้าไปอย่างน้อย 2 ปีจากปัญหาโควิด-19



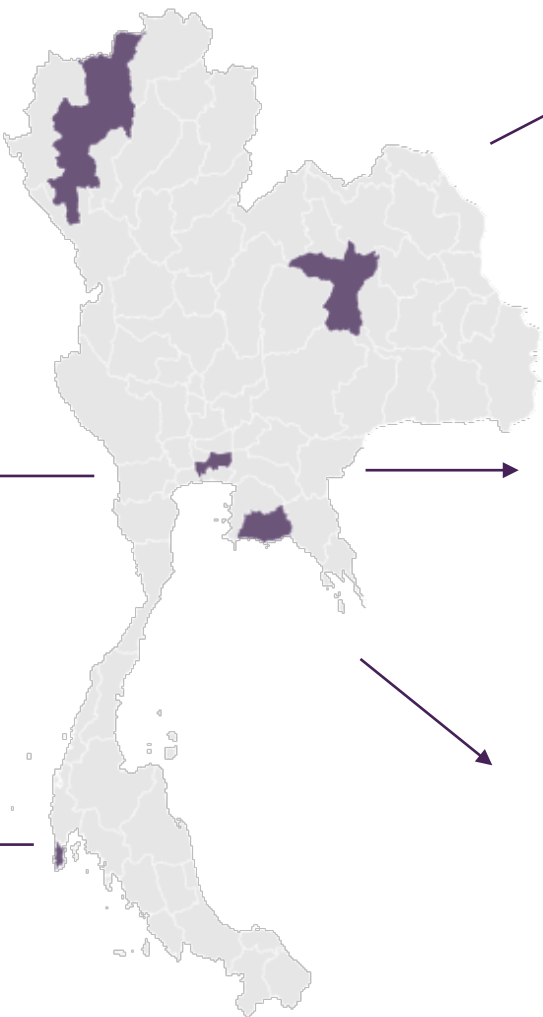
สนามบินเชียงใหม่
Terminal 2 : กำลังศึกษา
และจะสร้างเสร็จปี 2026
สนามบินเชียงใหม่แห่งที่ 2 :
กำลังศึกษา



สนามบินดอนเมือง
Terminal 3 กับปรับปรุง
Terminal 1 : ปี 2029
(+10 ล้านคน)



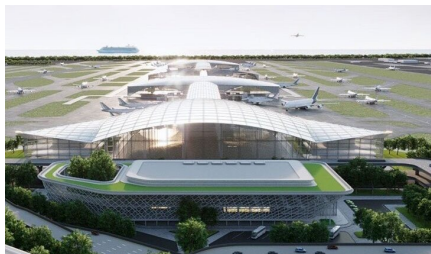
สนามบินภูเก็ต
ขยาย International
terminal : กำลังจ้างที่
ปรึกษา และคาดว่าจะแล้ว
เสร็จปี 2027 (+5.5 ล้านคน)



สนามบินขอนแก่น
Terminal 2 : ปี 2026 (+2 ล้านคน)



สนามบินสุวรรณภูมิ
SAT-1 : Sep-23 (+15 ล้านคน)
3rd runway : 2024 (+26 ลำ/ชม.)
East Expansion : กำลังปรับแบบ คาดว่าจะ
แล้วเสร็จปี 2028 (+15 ล้านคน) อีกทั้ง กำลัง
วางแผนพัฒนา West กับ North ต่อไป

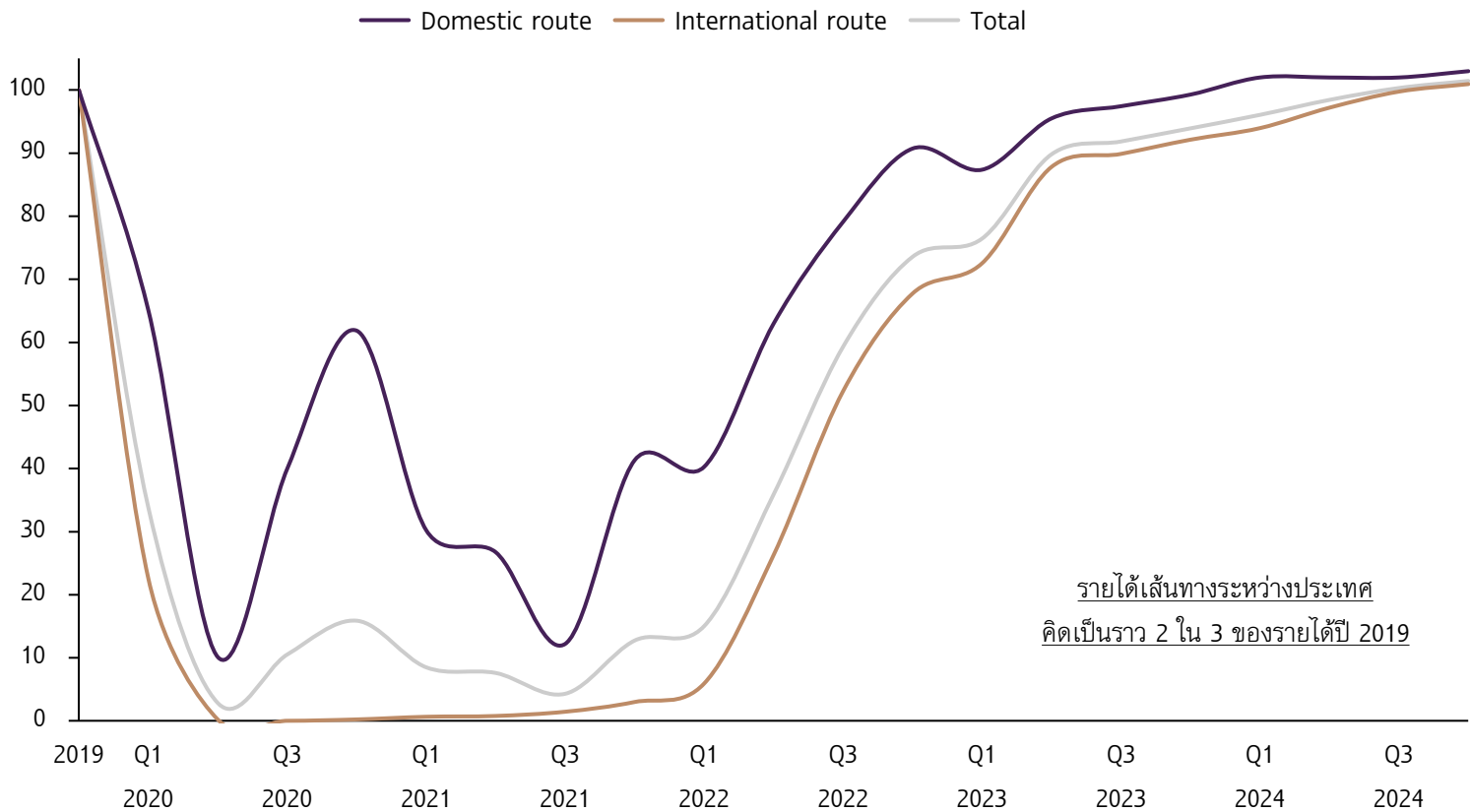


สนามบินอุดรธานี
Terminal 3 : กำลังออกแบบ และอยู่
ระหว่างแก้ไขสัญญาระหว่าง BBS กับ
ภาครัฐ โดยคาดว่าจะเริ่มก่อสร้างปี 2023
และจะแล้วเสร็จปี 2026 (+18 ล้านคน)

ในระยะยาว อุตสาหกรรมการบินไทยมีแนวโน้มฟื้นตัวกลับมาอยู่ในระดับเดียวกับปี 2019 ในช่วงปลายปี 2024 เป็นต้นไป โดยเส้นทางในประเทศจะฟื้นตัวก่อนในปี 2023-2024 ส่วนเส้นทางระหว่างประเทศจะฟื้นตัวตามมา

การคาดการณ์การฟื้นตัวของรายได้อุตสาหกรรมการบินสัญชาติไทย (เทียบกับปี 2019)

หน่วย : ดัชนี (ปี 2019 = 100)



ปี 2023 สถานการณ์โควิด-19 ที่ผ่อนคลายลงส่งผลให้รายได้ทั้งเส้นทางบินในประเทศและระหว่างประเทศฟื้นตัวต่อเนื่อง โดยรายได้ในเส้นทางบินในประเทศคาดว่าจะกลับมาใกล้เคียงปี 2019 แล้ว ส่วนรายได้ในเส้นทางระหว่างประเทศ จะเร่งตัวขึ้นต่อเนื่องจากการขยายบริการของสายการบินเพื่อรองรับปริมาณนักท่องเที่ยวต่างชาติที่จะเข้ามาเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวจีน อีกทั้ง นักท่องเที่ยวชาวไทยที่ไปเที่ยวต่างประเทศก็ปรับเปลี่ยนในเส้นทางยอดนิยม แต่มีปัจจัยกดดันจากปัญหาภูมิรัฐศาสตร์ สภาพเศรษฐกิจโลก ภาวะน้ำมันแพงและราคาค่าโดยสารที่ยังสูง

ปี 2024-2025+ คาดว่ารายได้ธุรกิจสายการบินโดยภาพรวมทั้งในเส้นทางภายในประเทศและระหว่างประเทศจะกลับอยู่ในระดับใกล้เคียงกับปี 2019 แล้วในช่วงปลายปี 2024 ทั้งนี้การฟื้นตัวของรายได้สายการบินสัญชาติไทยยังขึ้นอยู่กับหลายปัจจัย เช่น การปรับลดและเพิ่ม Capacity ของสายการบิน, แผนการฟื้นฟูกิจการ, การขยายส่วนแบ่งตลาดเส้นทางระหว่างประเทศของสายการบิน Low-cost ที่มีอัตราค่าโดยสารที่ต่ำกว่า Full service, การแข่งขันของสายการบินจากต่างประเทศ, ปัจจัยเสี่ยงอื่น ๆ ทั้งปัญหาเศรษฐกิจ ปัญหาภูมิรัฐศาสตร์ เป็นต้น

3 ปัจจัยที่น่าติดตามในปี 2023



China reopening



แผนการเปิดสายการบินใหม่

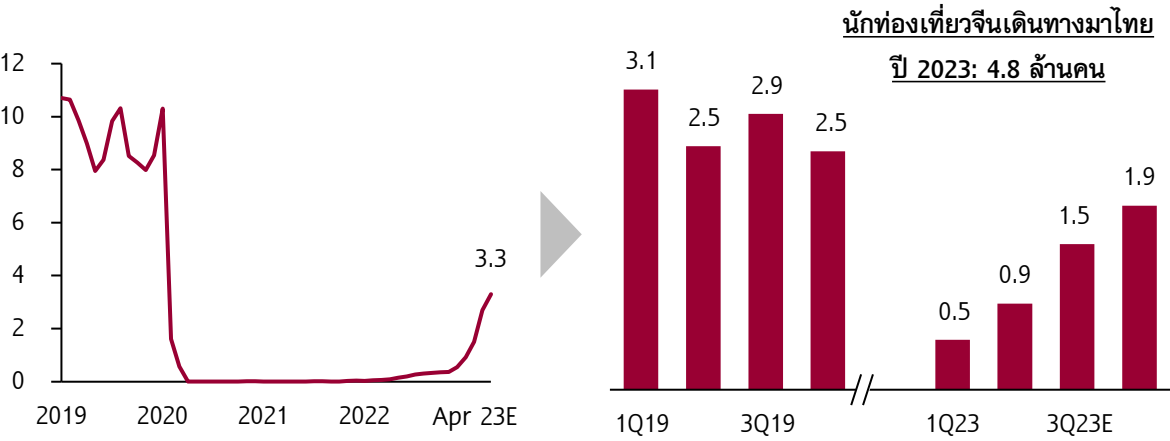


Fly net zero 2050

China reopening แบบเต็มรูปแบบส่งผลให้นักท่องเที่ยวจีนมีแนวโน้มเดินทางระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้น โดยในปัจจุบัน นักท่องเที่ยวจีนกำลังเดินทางเข้ามาไทยอย่างต่อเนื่อง อีกทั้ง หลายสายการบินต่างเร่งเปิดให้บริการเส้นทางบินระหว่าง ไทย-จีน

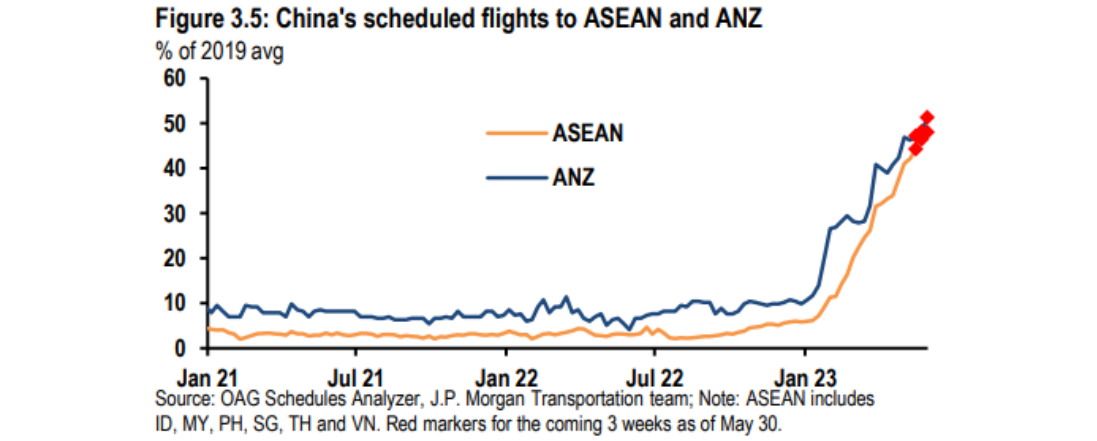
ปริมาณนักท่องเที่ยวจีนที่เดินทางมาไทย (รายเดือน/รายไตรมาส)

หน่วย : แสนคน, ล้านคน



ปริมาณเที่ยวบินระหว่างประเทศจีนมายังอาเซียน

หน่วย : % เทียบกับค่าเฉลี่ยปี 2019



ไทยเป็นจุดหมายปลายทางยอดนิยมของชาวจีน

- ไทยเป็น 1 ใน 5 จุดหมายปลายทางที่นักท่องเที่ยวจีนให้ความสนใจวางแผนเดินทางท่องเที่ยว
- ไทยเป็น 1 ใน 20 ประเทศนำร่องที่รัฐบาลจีนอนุญาตให้เดินทางแบบกรุ๊ปทัวร์ตั้งแต่ 6 ก.พ. 2023

รัฐบาลจีนกำลังเร่งพัฒนาความพร้อมการให้บริการเดินทางระหว่างประเทศหลังจากที่หยุดให้บริการไปมากกว่า 2 ปีในช่วงโควิด-19

- จำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการและความพร้อมของสนามบินมีแนวโน้มรองรับความต้องการเดินทางในช่วงแรกไม่เพียงพอ
- ทางการจีนกำลังเร่งดำเนินการเปิดท่าอากาศยานคาดว่าจะใช้เวลา 2-3 เดือนจึงกลับมาปกติ

สายการบินทั้งสัญชาติไทยและจีนต่างเริ่มเปิดเที่ยวบินเส้นทางระหว่างไทย-จีน

ทั้งกรุงเทพฯ ภูเก็ต เชียงใหม่ และจะยิ่งเร่งตัวขึ้นในช่วงตารางบินฤดูร้อน

สายการบินสัญชาติไทย

- Thai AirAsia เตรียมขยายไปจีนในหลายเส้นทาง โดยในไตรมาส 1 ปี 2023 เริ่มให้บริการ 40 เที่ยวบินต่อสัปดาห์และคาดว่าจะเพิ่มให้ได้ที่ราว 110 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ภายในไตรมาส 4 ปี 2023
- Thai Vietjet เปิดเที่ยวบิน 6 เส้นทางในจีน
- Thai airways เปิดเที่ยวบินไปยัง 5 เส้นทางหลัก
- Bangkok airways เปิดบินไปฉงชิ่งกับเฉิงตูใน พ.ค. 2023
- ทั้งนี้เส้นทางหลักได้แก่ Kunming กว่างโจว เฉิงตู เชียงไฮ่ ปักกิ่ง

สายการบินสัญชาติจีน

- Spring airline เพิ่มเที่ยวบินระหว่างจีน-ไทยจาก 62 เป็น 82 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ในตารางบินฤดูร้อน
- หลายสายการบินทั้ง China Southern, China Eastern, Air China และ Juneyao ได้เพิ่มเที่ยวบินระหว่างจีน-ไทยตั้งแต่เดือน ม.ค. 2023 อีกทั้ง มีแผนเพิ่มเที่ยวบินต่อเนื่อง

ความต้องการเดินทางท่องเที่ยวที่เร่งตัวขึ้นประกอบกับขีดความสามารถในการให้บริการของสายการบินที่ปรับลดลงในช่วงโควิด-19 และแผนธุรกิจที่เคยวางไว้ก่อนโควิด-19 ส่งผลให้มีสายการบินรายใหม่หลายรายเข้ามาให้บริการ

สายการบินเปิดใหม่ที่คาดว่าจะเข้ามาแข่งขันในไทย

ประเทศไทยกำลังมีสายการบิน สัญชาติไทยเปิดใหม่หลายสาย โดยมี 2 สายการบินที่เป็นสายการ บินตามตาราง (Scheduled flight)		Scheduled	Charter	Seaplane	
		 P80 AIR	 เรียลลี่ คูล	 แลนด์ดาร์ช	 สยาม ซีเพลน
สายการบิน					
โมเดลธุรกิจ	Full-service (Lifestyle airline)	Low cost			
เส้นทางบิน เป้าหมาย	ระหว่างประเทศ (เน้น Long haul) (ญี่ปุ่น จีน ยุโรป โอเชียเนีย)	ระหว่างประเทศ (เน้นเมืองหลัก-รองในจีน)			
เครื่องบิน	Airbus A330 หรือ A350 (wide body) เริ่ม 2 ลำ และขยายเป็น 4 ลำภายในปี 2024	Boeing 787-800 4 ลำใน 2-3 ปี แรกและ 20 ลำในอนาคต			
งบลงทุน	เริ่มปีแรก 200 ล้านบาท	ในช่วงแรก 300 ล้านบาท			
ปีที่คาดว่าจะเริ่ม	ธ.ค. 2023	2023-2024			

ตัวอย่างสายการบินต่างชาติรายใหม่ที่เตรียม/เริ่มเข้ามาให้บริการเส้นทางบินตรงกับไทย

สายการบิน	ประเภท	สัญชาติ	เส้นทางที่ให้บริการ	ปีที่เปิดเส้นทางมาไทย
Zip air (JAL)	Low cost	ญี่ปุ่น	ไทย-ญี่ปุ่น	2020
Air Japan (ANA)	Low cost			2024
Starlux	Full-service	ไต้หวัน	ไทย-ไต้หวัน	2020
Air premia	Hybrid	เกาหลีใต้	ไทย-เกาหลีใต้	2023
Bamboo	Low cost	เวียดนาม	ไทย-เวียดนาม	2022
MY	Low cost	มาเลเซีย	ไทย-มาเลเซีย	2023



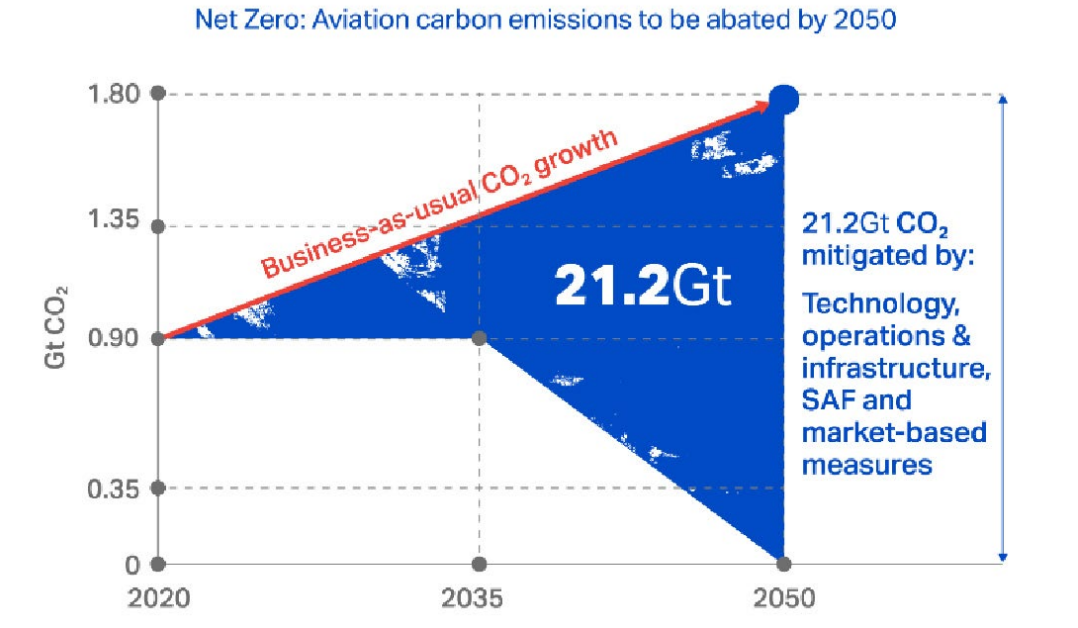
ปัจจัยเสี่ยงที่มีความสำคัญสูงต่อการทำธุรกิจสายการบินคือ การแข่งขันที่รุนแรง ซึ่งทำให้อัตราค่าโดยสารปรับลดลงจนอาจไม่คุ้มทุน โดยเฉพาะในช่วงที่ราคาน้ำมันพุ่งขึ้นสูงและจะกดดันไม่ให้อัตราค่าโดยสารเพื่อชดเชยภาระต้นทุนที่เพิ่มได้เพียงพอ

อุตสาหกรรมการบินทั่วโลกตั้งเป้าหมายสู่ Fly net zero 2050 โดยอาศัยแผนการลดก๊าซเรือนกระจกจาก 4 ด้านหลัก

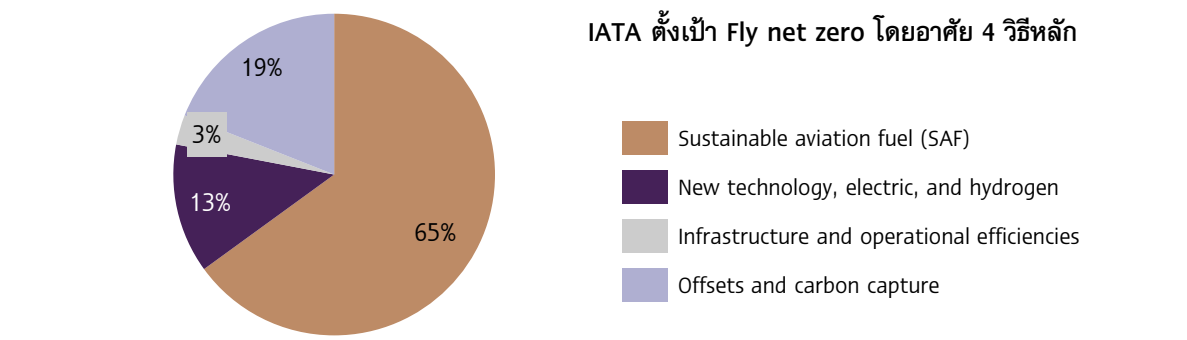
Fly net zero 2050



ธุรกิจสายการบินทั่วโลกตั้งเป้าสู่ Fly net zero ในปี 2050 โดยตั้งเป้าลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ เพื่อให้สอดคล้องกับความตกลงปารีส (Paris agreement) ที่จะพยายามจำกัดการเพิ่มขึ้นของอุณหภูมิโลกไว้ไม่เกิน 1.5°C



แผน IATA ในการก้าวเข้าสู่ Fly net zero 2050



อย่างไรก็ดี อุตสาหกรรมการบินต้องอาศัยความร่วมมือระหว่างทั้งภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อที่จะปลดล็อกข้อจำกัดและอุปสรรคในด้านเทคโนโลยีและเงินทุนเพื่อบรรลุเป้าหมาย Fly net zero 2050

Reality check สำหรับแผนการก้าวเข้าสู่ Fly net zero 2050

REALITY CHECK

วิธีลดการใช้พลังงานกับเพิ่มประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิง



วิธีที่ทำได้ง่ายที่สุด เช่น การลดการใช้เชื้อเพลิง และการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้น้ำมันโดยเฉพาะจากการใช้เครื่องบินน้ำมันรุ่นใหม่ เช่น A321 neo ที่ประหยัดน้ำมันและปล่อยก๊าซต่ำกว่า

อย่างไรก็ดี วิธีนี้อย่างเดียวจะไม่สามารถช่วยให้ Fly net zero ได้ เนื่องจากข้อมูลที่ผ่านมาอุตสาหกรรมเพิ่มประสิทธิภาพใช้เชื้อเพลิงได้เพียง 1% ต่อปี แต่มีการปล่อยก๊าซจากการเดินทางที่เพิ่มขึ้นถึง 3% ต่อปี

วิธีเปลี่ยนประเภทเชื้อเพลิง



การใช้น้ำมัน SAF ซึ่งเป็นวิธีที่เป็นไปได้ดีที่สุด ยังเผชิญกับความท้าทายในหลายด้าน ทั้งกำลังการผลิต ราคาเชื้อเพลิง ซึ่งมีการคาดการณ์ว่าจะยังไม่สามารถขยายกำลังผลิตและแข่งขันด้านราคากับน้ำมันเจ็ทได้อย่างน้อยถึงปี 2050 ทั้งนี้อาจเริ่มจากเที่ยวบินธุรกิจที่เต็มใจจะจ่ายสูงกว่าก่อน



การใช้เครื่องบินไฟฟ้า เป็นวิธีที่จะช่วยลดการปล่อยก๊าซได้ดีที่สุด แต่ยังติดปัญหาในด้านแบตเตอรี่ โดยคาดว่าภายในปี 2030 จะสามารถใช้กับเครื่องบินลำเล็กได้ แต่ต้องรอปี 2070+ จึงใช้กับเครื่องบิน Narrow body



การใช้เครื่องบินไฮโดรเจน ซึ่งเป็นพลังงานที่มีแนวโน้มเหมาะกับ Fly net zero ที่สุด โดย Airbus กำลังพัฒนาเครื่องบินลำเล็กแต่คาดว่าจะแล้วเสร็จอย่างรวดเร็วในปี 2035 นอกจากนี้ การใช้ไฮโดรเจนยังต้องเผชิญปัญหาด้าน Supply ในการเติม Green hydrogen ที่สนามบิน ซึ่งทำให้ต้นทุนสูงกว่าน้ำมันเจ็ทหลายเท่าตัว และยังคงมีต้นทุนในปี 2050

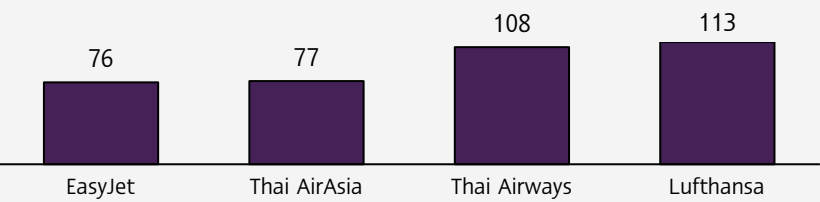
แผน CORSIA ของสายการบินในไทย



โครงการชดเชยและการลดคาร์บอนสำหรับการบินระหว่างประเทศ

- ICAO กำหนดให้สายการบินที่เข้าร่วมโครงการห้ามปล่อย ก๊าซ CO₂ เกินปีที่ฐานที่กำหนด โดยหากสายการบินไม่สามารถปฏิบัติได้จะต้องซื้อคาร์บอนเครดิตชดเชยแทน
- ทั้งนี้ในช่วง 2021-2023 กำหนดให้ใช้ปริมาณการปล่อย ก๊าซ CO₂ ของปี 2019 เป็นปีฐาน และตั้งแต่ 2024 เป็นต้นไปใช้ 85% ของการปล่อยในปี 2019 เป็นปีฐาน
- ปัจจุบันหลายประเทศในอเมริกา ยุโรป ญี่ปุ่น อาเซียนรวมถึงไทยได้เข้าร่วม CORSIA แล้ว ขณะที่ จีนและอินเดียจะเริ่มบังคับใช้ในปี 2027 ซึ่งจะทำให้ราคาคาร์บอนเครดิตในช่วงแรกยังต่ำอยู่ แต่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นในปี 2027 เป็นต้นไป
- ในส่วนของไทย ภายใต้ข้อกำหนด ของ ICAO ซึ่งบังคับใช้โดย CAAT กำหนดให้สายการบินที่ใช้เครื่องบินขนาดใหญ่ที่มีเที่ยวบินระหว่างประเทศ และปล่อยก๊าซ CO₂ เกิน 10,000 ตันจะต้องรายงานปริมาณการใช้เชื้อเพลิง/และการปล่อยก๊าซ CO₂ ตั้งแต่ปี 2022 เป็นต้นไป
- Thai AirAsia ได้มีการจัดทำแผน Fly Net zero 2050 แล้ว โดยใช้ 4 ด้านหลัก

สัดส่วนปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนของสายการบิน ต่อ RPK (Carbon intensity) ปี 2022*
หน่วย: gCO₂/RPK



SCBEIC | ECONOMIC INTELLIGENCE CENTER



■ WEBSITE

www.scbeic.com

up-to-date with email notification

■ LINE OFFICIAL ACCOUNT

Find us at : **@scbeic**

■ CONTACT US

E-mail: **eic@scb.co.th**

INSIGHTFUL ECONOMIC AND BUSINESS
INTELLIGENCE FOR EFFECTIVE DECISION MAKING



SCB  | EIC