

EIC วิเคราะห์ ธุรกิจการบินของไทยจะก้าวผ่านอย่างไรในวิกฤต COVID-19?

27 เมษายน 2020



Key summary

- ธุรกิจการบินถือเป็นอีกหนึ่งธุรกิจที่ได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 โดยมาตรการ lock down ในหลายประเทศทั่วโลกส่งผลให้สายการบินต้องยกเลิกเที่ยวบินจำนวนมากและถึงขั้นหยุดให้บริการโดยเฉพาะในเส้นทางระหว่างประเทศ สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ประเมิน ณ วันที่ 14 เม.ย. 2020 ว่าปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทั่วโลกในปี 2020 จะลดลงกว่า -48%YOY และส่งผลให้รายได้สายการบินทั่วโลกปรับลดลงกว่า -55%YOY
- EIC ประเมินว่า รายได้ธุรกิจการบินสัญชาติไทยในปี 2020 มีแนวโน้มหดตัวราว -60%YOY มาอยู่ที่ราว 1.21 แสนล้านบาท โดยเฉพาะในเส้นทางระหว่างประเทศจากจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ลดลงกว่า -67%YOY เหลือเพียง 13.1 ล้านคน ซึ่งเป็นผลจากมาตรการห้ามเดินทางเข้า-ออกประเทศของรัฐบาลหลายประเทศ ความกังวลของนักเดินทางกับการติดเชื้อ และสภาวะเศรษฐกิจโลกที่เข้าสู่ภาวะถดถอยที่กดดันให้ความต้องการเดินทางฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป
- การขาดรายได้จากการหยุดให้บริการจะส่งผลให้สภาพคล่องของสายการบินสัญชาติไทยส่วนใหญ่ลดลงและจะเพียงพอต่อการค่าใช้จ่ายที่ยังคงเหลืออยู่ซึ่งมีสัดส่วนราว 30% ของค่าใช้จ่ายต่อเดือนได้เพียงประมาณ 3 เดือน
- วิธีที่สายการบินสัญชาติไทยได้เร่งปรับตัว ได้แก่ การลดค่าใช้จ่ายที่ยังคงเหลืออยู่ เช่น ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายพนักงาน เป็นต้น การให้เปลี่ยนเที่ยวบินแทนการคืนค่าโดยสาร การหารายได้เพิ่มเติมจากธุรกิจอื่น ๆ และการเตรียมกลับมาให้บริการในประเทศ
- ในต่างประเทศ ภาครัฐของแต่ละประเทศได้ให้ความช่วยเหลือธุรกิจสายการบินในหลายรูปแบบ ได้แก่ การลดค่าธรรมเนียมและค่าภาษีในธุรกิจการบิน การสนับสนุนค่าใช้จ่ายบุคลากรทางการบิน และการพิจารณาให้เงินกู้ระยะสั้นเพื่อเสริมสภาพคล่อง
- สำหรับไทย ภาครัฐต้องพิจารณาให้รอบด้าน ในการพิจารณาให้ความช่วยเหลือ แก่สายการบินที่ได้รับผลกระทบ ทั้งรูปแบบและระดับในการช่วยเหลือที่เหมาะสม ประโยชน์ที่จะได้รับ รวมถึงนัยต่อฐานะการคลังของประเทศที่มีจำกัดด้วย

การแพร่ระบาดของ COVID-19 สร้างผลกระทบต่อเศรษฐกิจทั่วโลกในวงกว้างทั้งในภาคบริการ และภาคอุตสาหกรรม โดยหนึ่งในธุรกิจที่ได้รับผลกระทบเป็นอย่างสูงคงหนีไม่พ้นธุรกิจสายการบิน

โดยในระดับโลก จำนวนผู้ติดเชื้อ COVID-19 ทั่วโลกที่รับเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องจนมีจำนวนเกือบ 3,000,000 คน (ณ 27 เม.ย. 2020) ทำให้หลายประเทศทั่วโลก เช่น อิตาลี ฝรั่งเศส ซาอุดีอาระเบีย อินเดีย เป็นต้น ใช้มาตรการปิดเมือง (lock-down) หรือกระทั่งปิดประเทศเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการเดินทางเข้ามาแพร่เชื้อโรค ส่งผลให้ปริมาณเที่ยวบินระหว่างประเทศที่เข้าหรือออกจากประเทศที่มีการแพร่ระบาดของ COVID-19 ในเดือน มี.ค. 20 ปรับลดลงอย่างมีนัยสำคัญ โดยจีนปรับลดลงกว่า -82%YOY เกาหลีใต้ลดลง -70%YOY และอิตาลีลดลง -60%YOY เป็นต้น และทำให้หลายสายการบินทั่วโลกได้ยกเลิกเที่ยวบินในเส้นทางระหว่างประเทศกว่า 80-90% ตั้งแต่ มี.ค. 2020 จนไปถึง พ.ค. 2020 เป็นอย่างน้อย จากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) ได้ประเมินผลกระทบจาก COVID-19 ต่อธุรกิจการบินทั่วโลก (ณ 14 เม.ย. 2020) ภายใต้สมมติฐานที่จะมีการยกเลิกการ lock down การเดินทางภายในประเทศหลังไตรมาสที่ 2 ในปีนี้ แต่การเดินทางระหว่างประเทศฟื้นตัวเพียง 50% ในไตรมาส 4 ปีนี้ เนื่องจากการปลดล็อกการห้ามเดินทางระหว่างประเทศจะใช้เวลาอันยาวนานและยังมีผลกระทบจากการชะลอตัวทางเศรษฐกิจที่ทำให้การเดินทางลดลง จึงทำให้ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (Revenue Passenger-kilometers: RPK) ทั่วโลกในปี 2020 ลดลงกว่า -48%YOY ขณะที่รายได้ของสายการบินทั่วโลกจะหายไปมูลค่า 3.14 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือหดตัวราว -55%YOY

ในส่วนของไทย COVID-19 ส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่อธุรกิจการบินจนทำให้หลายสายการบินต้องหยุดให้บริการชั่วคราวตั้งแต่เดือน มี.ค. 2020 จนอย่างน้อยถึงสิ้นเดือน เม.ย. 2020 โดยในเส้นทางระหว่างประเทศ

สายการบินสัญชาติไทยต่างหยุดให้บริการบินทั้งหมด เช่น Thai lion air ในช่วง 25 มี.ค. – 30 มี.ย. 2020, Thai airways ในช่วง 25 มี.ค. – 31 พ.ค. 2020, Thai AirAsia ในช่วง 27 มี.ค. – 24 เม.ย. 2020 เป็นต้น (ดังรูปที่ 1) โดยเป็นผลจากปริมาณผู้โดยสารในเส้นทางระหว่างประเทศที่เริ่มปรับลดลงต่อเนื่องตั้งแต่ปลายเดือน ม.ค. 2020 และปรับลดลงมากยิ่งขึ้นภายหลังสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (Civil Aviation Authority of Thailand: CAAT) ออกแนวปฏิบัติสำหรับผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ทำการบินมายังไทย ซึ่งบังคับให้ผู้เดินทางต้องมีใบรับรองแพทย์และประกันสุขภาพ จึงทำให้ปริมาณผู้โดยสารระหว่างประเทศใน 5 สนามบินหลักของท่าอากาศยานไทย (Airports of Thailand: AOT) ปรับลดลงอย่างต่อเนื่องจนเกือบ -100%YOY (ดังรูปที่ 2) ส่วนเส้นทางภายในประเทศ สายการบิน Thai AirAsia และ Thai Lion air ซึ่งมีส่วนแบ่งตลาดจากปริมาณผู้โดยสารรวมกันกว่า 50% ได้เริ่มหยุดบินตั้งแต่ช่วงปลายเดือน มี.ค. 2020 ตามปริมาณผู้โดยสารทั้งชาวต่างชาติและชาวไทยที่เริ่มปรับลดลงจนกระทั่ง ณ ต้นเดือน เม.ย. 2020 ปริมาณผู้โดยสารในสนามบินภูมิภาค 22 แห่งลดลงกว่า -98% ต่อวัน (ดังรูปที่ 3) ทั้งนี้สายการบินที่ขอหยุดบริการชั่วคราวสามารถขออนุญาตจาก CAAT เพื่อกลับมาบินก่อนกำหนดได้

รูปที่ 1 : สายการบินสัญชาติไทยประกาศหยุดให้บริการชั่วคราวอย่างน้อยถึงสิ้นเดือน เม.ย. 2020

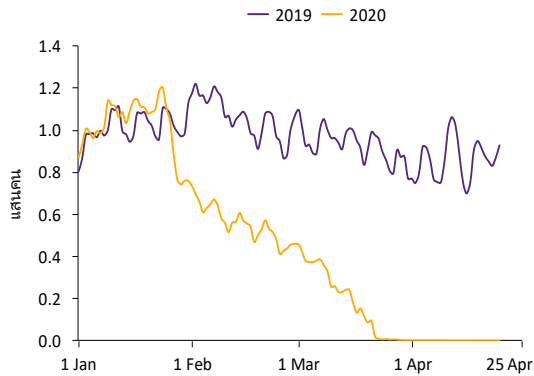
ระยะเวลาการประกาศหยุดให้บริการของแต่ละสายการบิน (ณ วันที่ 21 เม.ย. 20)

สายการบิน	การให้บริการ	ระยะเวลาหยุดให้บริการ	
		ในประเทศ	ระหว่างประเทศ
Thai Airways	หยุดให้บริการทุกเส้นทาง	จนถึง พ.ค. 20	จนถึง พ.ค. 20
Thai Smile airways		จนถึง พ.ค. 20	จนถึง พ.ค. 20
Bangkok Airways		หยุด 7 เส้นทางถึง เม.ย. 20, 11 เส้นทางถึง ต.ค. 20	จนถึง ต.ค. 20
Thai AirAsia, Thai AirAsia X		หยุด 14 เส้นทางถึง เม.ย. 20, 20 เส้นทางถึง พ.ค. 20	จนถึง พ.ค. 20 จนถึง มิ.ย. 20
Thai Lion air		จนถึง เม.ย. 20	จนถึง มิ.ย. 20
Nokair, NokScoot		ยังให้บริการบางเส้นทาง	หยุด 17 เส้นทางถึง เม.ย. 20, ทำการบิน 9 เส้นทาง
Thai Vietjet air	ทำการบินทุกเส้นทาง		จนถึง พ.ค. 20

ที่มา : จากข้อมูลของ CAAT

รูปที่ 2 : ปริมาณการเดินทางในเส้นทางระหว่างประเทศเริ่มลดลงตั้งแต่ปลาย ม.ค. 20

ปริมาณผู้โดยสารระหว่างประเทศต่อวันในสนามบินหลัก 5 แห่ง* ในสังกัดการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย (AOT)

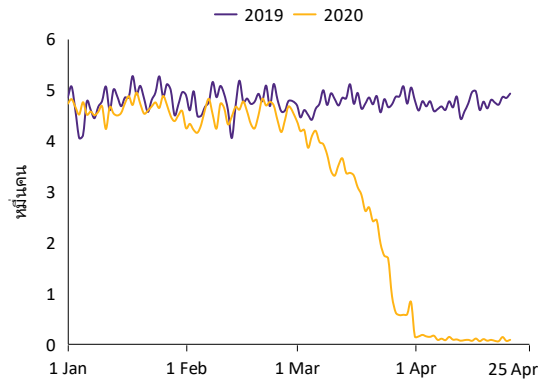


หมายเหตุ* 5 แห่ง ได้แก่ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ, ทำอากาศยานดอนเมือง, ทำอากาศยานเชียงใหม่, ทำอากาศยานภูเก็ต และทำอากาศยานหาดใหญ่

ที่มา : จากข้อมูลของทำอากาศยานแห่งประเทศไทย (AOT)

รูปที่ 3 : ปริมาณผู้โดยสารในเส้นทางภายในประเทศเริ่มลดลงราวต้นเดือน ก.พ. 20

ปริมาณผู้โดยสารในประเทศต่อวันในสนามบินภูมิภาค 22 แห่ง* ภายใต้สังกัดกรมทำอากาศยาน*



หมายเหตุ* 22 แห่ง ได้แก่ ทำอากาศยานกระบี่, ทำอากาศยานอุดรธานี, ทำอากาศยานอุบลราชธานี, ทำอากาศยานขอนแก่น, ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี, ทำอากาศยานนครศรีธรรมราช, ทำอากาศยานตรัง, ทำอากาศยานพิษณุโลก, ทำอากาศยานนครพนม, ทำอากาศยานน่านนคร, ทำอากาศยานร้อยเอ็ด, ทำอากาศยานสกลนคร, ทำอากาศยานเลย, ทำอากาศยานลำปาง, ทำอากาศยานบุรีรัมย์, ทำอากาศยานระนอง, ทำอากาศยานนราธิวาส, ทำอากาศยานแม่สอด, ทำอากาศยานชุมพร, ทำอากาศยานแพร่, ทำอากาศยานแม่ฮ่องสอน และทำอากาศยานหัวหิน

ที่มา : จากข้อมูลของกรมทำอากาศยาน

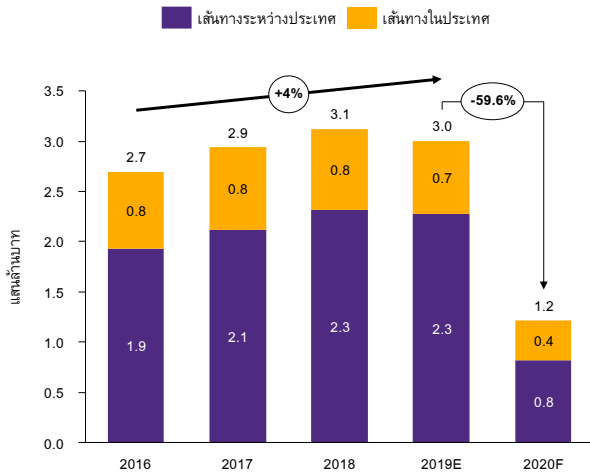
จากปัจจัยข้างต้น EIC ประเมินว่า รายได้ธุรกิจการบินสัญชาติไทยในปี 2020 มีแนวโน้มหดตัวราว

-60%YOY มาอยู่ที่ราว 1.21 แสนล้านบาท (ดังรูปที่ 4) ภายใต้สมมติฐานการฟื้นตัวในธุรกิจสายการบินอย่างค่อยเป็นค่อยไปแบบ U-Shape ในลักษณะเดียวกับการประมาณการฟื้นตัวของจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติในไทยของ EIC กรณี base case (ดังรูปที่ 5) โดยการฟื้นตัวจาก COVID-19 จะค่อนข้างช้ากว่าการฟื้นตัวจากไวรัส SARS และ MERS ที่ฟื้นตัวอย่างรวดเร็วแบบ V-Shape เพราะ COVID-19 ติดต่อง่ายกว่าและยังแพร่กระจายไปยังทั่วโลกจึงสร้างผลกระทบต่อสายการบินอย่างรุนแรงกว่าจากการหยุดให้บริการ การลดค่าใช้จ่าย การลดจำนวนเครื่องบิน และในบางรายอาจได้รับผลกระทบถึงขั้นปิดกิจการ

จากสมมติฐานดังกล่าว EIC คาดว่า 1.) รายได้ธุรกิจการบินสัญชาติไทยจากเส้นทางระหว่างประเทศจะหดตัวกว่า -65%YOY มาอยู่ที่ราว 8.2 หมื่นล้านบาท โดยมีปัจจัยหลักจากการลดลงของนักท่องเที่ยวต่างชาติซึ่งมีสัดส่วนราว 80% ของผู้โดยสารเส้นทางระหว่างประเทศทั้งหมด ซึ่ง EIC คาดการณ์ในกรณี base case ว่านักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมาไทยจะลดลงราว -67%YOY จาก 39.8 ล้านคนในปี 2019 เหลือเพียง 13.1 ล้านคนในปี 2020 และปัจจัยรองจากการหดตัวของชาวไทยที่ไม่สามารถเดินทางไปต่างประเทศได้อีกด้วย ซึ่งเป็นผลจากมาตรการห้ามเดินทางออกนอกประเทศของรัฐบาลหลายประเทศจากการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ความกังวลของนักท่องเที่ยวกับการติดเชื้อ และสภาวะเศรษฐกิจโลกที่เข้าสู่ภาวะถดถอยทำให้รายได้ลดลง ส่งผลให้รายได้ของสายการบินลดลงตามไปด้วย ส่วน 2.) รายได้จากเส้นทางบินภายในประเทศมีแนวโน้มลดลง -45%YOY มาอยู่ที่ราว 3.9 หมื่นล้านบาท โดยส่วนหนึ่งเป็นผลจากนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศลดลงและอีกส่วนหนึ่งเป็นผลจากการชะลอตัวของการเดินทางภายในประเทศของชาวไทยจากความกังวลในการระบาดของโรค COVID-19 รวมถึงรายได้ที่ลดลงจากปัญหาสภาวะเศรษฐกิจภายในประเทศเช่นเดียวกัน

รูปที่ 4 : มูลค่าตลาดธุรกิจการบินสัญชาติไทย*

รายได้สายการบินสัญชาติไทย*

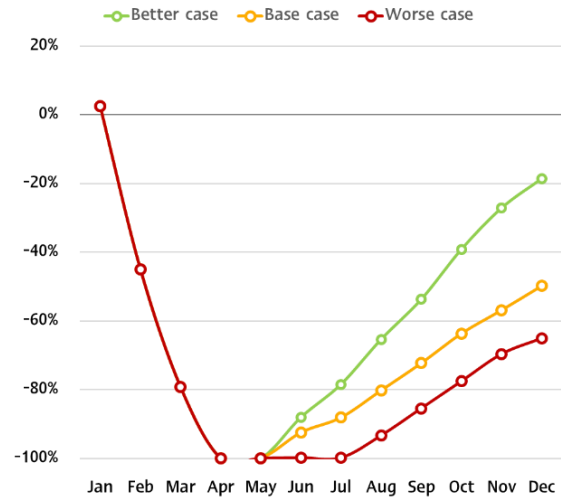


หมายเหตุ: คำนวณจาก Thai Airways, Thai Smiles, Bangkok Airways, Thai AirAsia, Thai AirAsia X, NokAir, NokScoot และ Thai Lion air

ที่มา : การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ Enlite และ Bloomberg

รูปที่ 5 : จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติปี 2020

คาดการณ์อัตราการขยายตัวของนักท่องเที่ยวต่างชาติปี 2020



ที่มา : การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

การขาดรายได้จากการหยุดให้บริการจะส่งผลให้สภาพคล่องของสายการบินสัญชาติไทยส่วนใหญ่ลดลงมากและสามารถรับภาระค่าใช้จ่ายที่ยังคงเหลืออยู่ซึ่งมีสัดส่วนราว 30% ของค่าใช้จ่ายในแต่ละเดือนได้เพียงประมาณ 3 เดือนเท่านั้น

จากการประเมินมูลค่าเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดรวมกับเงินลงทุนชั่วคราวจากงบการเงิน ณ สิ้นปี 2019 และไม่รวมวงเงินกู้เพิ่มเติม ควบคู่ไปกับการประมาณภาระค่าใช้จ่ายของสายการบินที่คาดว่าจะยังคงเหลืออยู่จากการหยุดให้บริการ โดยแบ่งเป็น 1. ภาระค่าใช้จ่ายที่เป็นต้นทุนผันแปร (variable cost) ซึ่งคิดเป็น 2/3 ของต้นทุนทั้งหมด เช่น ค่าเชื้อเพลิง ค่าบริการผู้โดยสาร ค่าบริการเดินอากาศ ค่าเบี่ยงเส้นทาง เป็นต้น ซึ่งสายการบินสามารถลดค่าใช้จ่ายได้ค่อนข้างมากราว 90% และ 2. ภาระค่าใช้จ่ายที่เป็นต้นทุนคงที่ (fixed cost) กับต้นทุนกึ่งคงที่ (semi-fixed cost) ซึ่งคิดเป็นราว 1/3 ของต้นทุนทั้งหมด เช่น ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าซ่อมและบำรุงเครื่องบิน ค่าจอดเครื่องบิน เงินเดือนพนักงาน ค่าคินตัว ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร เป็นต้น ซึ่งสายการบินมีโอกาสลด/เลื่อนค่าใช้จ่ายส่วนนี้ได้ราว 25-30% เช่น การขอลดเงินเดือน/เลิกจ้างพนักงานและผู้บริหาร การเจรจาต่อรองกับ supplier และ outsource การระงับใช้เครื่องบินก่อนกำหนดหรือการปรับเครื่องไปใช้ขนส่งสินค้าแทน และการขอให้ผู้โดยสารเปลี่ยนเที่ยวบินหรือเก็บเป็นวงเงินแทนการให้คืนค่าโดยสาร เป็นต้น โดยการลดรายจ่ายทั้งหมดจะทำให้มีภาระค่าใช้จ่ายที่ยังคงเหลืออยู่ราว 30% ของรายจ่ายทั้งหมดในแต่ละเดือน

ปัญหาสภาพคล่องของสายการบินนี้ยังส่งผลให้บริษัทจัดอันดับเครดิตอย่าง Tris rating ได้ปรับลดอันดับเครดิตของบางสายการบินในช่วงต้นเดือน เม.ย. 2020 และแสดงความกังวลเป็นพิเศษต่อสภาพคล่องของสายการบิน โดยทาง Tris rating ให้ความเห็นต่อสายการบินหนึ่งว่า “จะต้องได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐทั้งในด้านการเงินและสภาพคล่องเพื่อให้สามารถประกอบธุรกิจต่อไปได้จนกว่าการเดินทางทางอากาศจะคืนสู่ภาวะปกติ” นอกจากนี้ สายการบินต่าง ๆ ทั่วโลกยังประสบปัญหาสภาพคล่องเช่นเดียวกัน โดย IATA พบว่าสายการบินทั่วโลกราว 75% มีเงินสำรองเพียงพอต่อค่าใช้จ่ายไม่เกิน 3 เดือน

สายการบินสัญชาติไทยหลายสายการบินได้เร่งปรับตัวด้วยการลดค่าใช้จ่ายพร้อมทั้งหารายได้เพิ่มเติม เพื่อรักษาตัวให้อยู่รอดผ่านพ้นวิกฤต COVID-19

การหยุดให้บริการทั้งในเส้นทางระหว่างประเทศและในประเทศ ในช่วงที่ผ่านมาทำให้หลายสายการบินต้องปรับกลยุทธ์การดำเนินการด้วยการพยายามลดค่าใช้จ่ายที่ยังคงเหลืออยู่ซึ่งมี โอกาสลดค่าใช้จ่ายส่วนนี้ได้ราว 25-30% ดังวิธีที่การกล่าวไปแล้วข้างต้นแล้ว โดยเฉพาะด้านค่าใช้จ่ายพนักงานที่คิดเป็น 15% ของต้นทุนทั้งหมด พร้อมทั้ง การพยายามหาช่องทางในการหารายได้เพิ่มเติม เช่น Thai airways พยายามเน้น ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศเพิ่มขึ้น และให้ครัวการบินไทยปรับมาขาย meal box, snack box และเบเกอรี่ ผ่านทาง ร้านค้าและทางออนไลน์ ส่วน Thai AirAsia มีการเปิดขายตั๋วล่วงหน้า และขายเบเกอรี่และเครื่องดื่มผ่านทางเดลิเวอรี่ และ Nok air จัดโปรโมชั่น “ซื้อก่อน บินทีหลัง” ด้วยการขาย voucher ล่วงหน้าเพื่อนำไปใช้ใน ช่วง 1 มิ.ย. 20 - 31 ธ.ค. 2020 เป็นต้นไป

อีกทั้ง ในช่วงต้นเดือน พ.ค. 2020 หลายสายการบินได้เตรียมกลับมาให้บริการเส้นทางในประเทศบางส่วน ซึ่งอาจจะช่วย สายการบินได้เล็กน้อย เนื่องจากความต้องการเดินทางภายในประเทศยังซบเซา โดยในเดือน เม.ย. 20 อัตราส่วนบรรทุก ผู้โดยสาร (load factor) เส้นทางภายในประเทศคาดว่าจะอยู่ที่เพียงราว 15%-20% ขณะที่อัตรา load factor ที่ทำให้สาย การบินในไทยดำเนินการคุ้มทุนและมีกำไรในสถานการณ์ปกติจะต้องมากกว่า 70%-80% ขึ้นอยู่กับประเภทสายการบิน เนื่องจากมีการแข่งขันด้านราคาอย่างรุนแรงในธุรกิจการบิน นอกจากนี้ มาตรการเว้นระยะห่างที่นิ่งตาม social distancing จะกดดันให้การขนส่งผู้โดยสารต่อเที่ยวลดลงอีก เช่น ในกรณีเครื่องบินรุ่น Airbus a320 หากมีการห้ามใช้ ที่นั่งตรงกลางจะทำให้จำนวนที่นั่งหายไปราว 1/3 ของที่นั่งทั้งหมด เป็นต้น จึงอาจส่งผลให้สายการบินมีโอกาสปรับเพิ่มค่า โดยสารเพื่อชดเชยต้นทุนที่เพิ่มขึ้นซึ่งอาจไม่เหมาะกับสถานการณ์ความต้องการเดินทางในปัจจุบันที่ยังอ่อนตัวอยู่ อย่างไรก็ตามอย่างไรก็ดี สายการบินจะได้กำไรจากต้นทุนที่ลดลงตามราคาน้ำมันที่ปรับลดลงอย่างรุนแรง พร้อมทั้งส่วนลดค่าบริการ ของทางภาครัฐ เช่น ค่าบริการเดินอากาศ ค่าจอดเครื่องบิน เป็นต้น

นอกจากนี้ สายการบินอาจใช้วิกฤตนี้เป็นโอกาสในการปรับแผนการให้บริการให้สอดคล้องกับแผนในระยะยาว โดยเฉพาะ ในด้านเส้นทางที่จะให้บริการเพื่อให้เกิดการกระจายความเสี่ยงมากยิ่งขึ้นจากที่ในอดีตพึ่งพิงการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทาง โดเส้นทางหนึ่งมากเกินไป รวมถึงปรับแผนการใช้เครื่องบินให้เหมาะสมกับเส้นทางที่ต้องการให้บริการ พร้อมทั้งนำ เทคโนโลยีสมัยใหม่ เช่น big data, AI เป็นต้น เพื่อช่วยในการปรับเปลี่ยนการให้บริการให้ตอบสนองต่อความต้องการ เดินทางได้อย่างเหมาะสมและทันท่วงที

ภาครัฐในต่างประเทศได้ให้ความช่วยเหลือสายการบินในหลายรูปแบบภายใต้เงื่อนไขที่เหมาะสมเพื่อ ประคับประคองให้สามารถผ่านพ้นช่วงวิกฤตและกลับมาให้บริการได้ ซึ่งจะเป็นประโยชน์แก่ธุรกิจอื่น ๆ

ที่เกี่ยวข้องด้วย IATA ได้ให้เหตุผลที่ภาครัฐต้องเข้ามาสนับสนุนธุรกิจการบิน เช่น การช่วยลดการเลิกจ้างงานในธุรกิจ การบิน การช่วยรักษาการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ค่อนข้างไกล การทำให้การขนส่งสินค้าทางอากาศโดยเฉพาะยาและ อุปกรณ์ทางการแพทย์ยังคงดำเนินต่อไปได้ และที่สำคัญคือการช่วยรักษาการเชื่อมต่อทางอากาศ (air connectivity) ซึ่งจะ เป็นประโยชน์ต่อธุรกิจอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องหลังการฟื้นตัวจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 เช่น โรงแรม ร้านอาหาร ร้านค้าปลีก-ค้าส่ง เป็นต้น โดยจากการวิเคราะห์บทเรียนในต่างประเทศพบว่า การประคับประคองธุรกิจสายการบินให้ ผ่านพ้นวิกฤตส่วนใหญ่ทำใน 2 ลักษณะ โดยหากเป็นสายการบินขนาดใหญ่ที่มีสถานะการเงินที่ค่อนข้างดีจะสามารถเพิ่ม สภาพคล่องด้วยตนเองได้ด้วยการระดมทุน เช่น Singapore airline เพิ่มทุนราว 3.45 แสนล้านบาทด้วยการออกหุ้น สามัญและหุ้นกู้แปลงสภาพ ส่วน Qantas airways ออกหุ้นกู้โดยใช้เครื่องบินเป็นตัวค้ำประกันมูลค่าราว 2 หมื่นล้านบาท เป็นต้น หรืออาจใช้วิธีการควบรวมกิจการ (M&A) เพื่อเสริมความแข็งแกร่ง แต่หากเป็นสายการบินที่มีสถานะการเงินที่ ค่อนข้างเปราะบาง รัฐบาลในหลายประเทศได้ประกาศให้ความช่วยเหลือธุรกิจสายการบินแต่จะต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่รัฐ กำหนด โดยรูปแบบการให้ความช่วยเหลือในต่างประเทศอาจแบ่งได้เป็น 3 รูปแบบดังนี้

- **การลดค่าธรรมเนียมและค่าภาษีในธุรกิจการบิน** เช่น การลดค่าจอดเครื่องบิน การลดค่าบริการจราจรทางอากาศ การลดค่าสาธารณูปโภคอื่น ๆ และการลดภาษีเครื่องบินกับภาษีสนามบิน เป็นต้น ยกตัวอย่างเช่น รัฐบาลออสเตรเลียให้ความช่วยเหลือสายการบินในเรื่องนี้มูลค่ากว่า 460 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และในสิงคโปร์ให้ความช่วยเหลือมูลค่ากว่า 250 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับไทย ทางภาครัฐ, AOT และส่วนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องได้ให้ความช่วยเหลือธุรกิจการบินในบางส่วนแล้ว พร้อมทั้งยังออกมาตรการเพิ่มเติมแก่สายการบินที่หยุดให้บริการชั่วคราว ยกตัวอย่างเช่น การลด/ยกเว้นค่าบริการในการขึ้นลงของอากาศยานและที่เก็บอากาศยาน การลดค่าบริการเดินอากาศ และการขยายเวลาการปรับลดภาษีสรรพสามิตน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นต้น
- **การสนับสนุนด้านค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรทางการบินเพื่อลดการถูกพักงานหรือโดนเลิกจ้าง** ยกตัวอย่างเช่น ภายใต้กฎหมาย Coronavirus Aid, Relief, and Economic Security (CARES) ของสหรัฐอเมริกา ภาครัฐอนุมัติวงเงินความช่วยเหลือด้านค่าจ้างพนักงานราว 2.5 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐ ให้แก่สายการบินโดยสารในรูปแบบเงินช่วยเหลือ 75% ของวงเงินทั้งหมดและในรูปแบบเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำในวงเงินที่เหลือ และภายใต้เงื่อนไขต่าง ๆ เช่น การกำหนดเพดานเงินชดเชยต่อบุคลากร การห้ามปลดพนักงานจนถึง 30 ก.ย. 2020 และมีเงื่อนไขพิเศษสำหรับกรณีที่สายการบินที่ได้รับวงเงินช่วยเหลือทั้งหมดมากกว่า 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ภาครัฐจะต้องได้รับใบสำคัญแสดงสิทธิซื้อหุ้นสามัญ (Warrant) คิดราว 10% ของมูลค่าเงินกู้ หรือภายใต้แผน resilience budget ของสิงคโปร์ ภาครัฐให้ความช่วยเหลือในวงเงินมูลค่ารวมราว 280 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับช่วยจ่าย 75% ของเงินเดือนพนักงานแต่ไม่เกิน 3,252 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อคน และ ภายใต้แผน Canada Emergency Wage Subsidy ของแคนาดา รัฐบาลจะให้ความช่วยเหลือแก่ธุรกิจที่รายได้ลดลงอย่างน้อย -15% ในเดือน มี.ค. 2020 และ -30% ในเดือนถัดไป โดยจะจ่าย 75% ของเงินเดือน เป็นระยะเวลา 3 เดือนแบบไม่มีเงื่อนไข
- **การพิจารณาให้เงินกู้ระยะสั้นเพื่อเพิ่มสภาพคล่องแก่สายการบิน** เช่น ภายใต้กฎหมาย CARES ในของสหรัฐอเมริกา ภาครัฐได้อนุมัติวงเงินรวมกว่า 2.5 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐ เพื่อใช้ในการให้กู้เงิน/ค้ำประกันเงินกู้ และต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขการให้ warrant หรือ หุ้นเช่นเดียวกัน ส่วนในออสเตรเลีย ภาครัฐให้วงเงินกู้ราว 65 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แก่สายการบินขนาดเล็ก และในนิวซีแลนด์ ภาครัฐให้วงเงินกู้ราว 550 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แก่สายการบิน Air New Zealand เป็นต้น

สำหรับไทย ความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคธุรกิจการบินและภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในการวางแผนการดำเนินการจะเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยให้การฟื้นตัวของธุรกิจการบินเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

โดยการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นของภาครัฐ และผู้ประกอบการสายการบินถึงรูปแบบการฟื้นตัวของการเดินอากาศจะทำให้มีทิศทางดำเนินการที่สอดคล้องกัน มีการเตรียมความพร้อมได้อย่างตรงจุดและเหมาะสมกับแผนการกลับมาให้บริการของผู้ประกอบการ โดย EIC คาดว่ารูปแบบการฟื้นตัวจะเป็นไปอย่างค่อยเป็นค่อยไปในช่วงที่เหลือของปี 2020 ตามการป้องกันแพร่ระบาดและแรงกดดันจากสถานการณ์เศรษฐกิจที่เข้าสู่ภาวะถดถอย โดยเริ่มจากเส้นทางบินภายในประเทศหากยกเลิก lock down เหมือนกับในจีนและเกาหลีใต้ที่สายการบินเริ่มเปิดให้บริการภายในประเทศ โดยเฉพาะตามความต้องการเดินทางเพื่อทำธุรกิจ ซึ่งบางส่วนอาจลดลงจากการใช้ VDO Conference จากนั้นหากสถานการณ์การแพร่ระบาดดีขึ้นและความกังวลในการติดเชื้อลดลงจะทำให้ประชาชนซึ่งอยู่ที่บ้านเป็นระยะเวลานานต้องการเดินทางท่องเที่ยวและทำให้การเดินทางเพิ่มขึ้น ส่วนในเส้นทางระหว่างประเทศ การฟื้นตัว คาดว่าจะช้ากว่า เนื่องจากมาตรการการเดินทางระหว่างประเทศจะกินระยะเวลานานก่อนยกเลิก โดยความต้องการเดินทางเพื่อธุรกิจและการศึกษาจะฟื้นตัวก่อนเช่นกัน ส่วนความต้องการเดินทางท่องเที่ยวจะเริ่มฟื้นในเส้นทางระยะสั้น (short-haul) เนื่องจากนักท่องเที่ยวใช้เวลาวางแผนล่วงหน้าไม่นานนักหรือในเส้นทางที่เดินทางไปยังประเทศที่ปลอดภัยจากการแพร่ระบาดและอนุมัติพวีวีซ่า และสุดท้ายการเดินทางในเส้นทางระยะยาว (long-haul) จะเริ่มฟื้นตัว และทำให้การเดินทางในเส้นทางระหว่างประเทศฟื้นตัวเพียง 50% ในช่วงปลายปี 2020

อีกทั้ง ภาครัฐอาจขอความร่วมมือกับสายการบินในการให้บริการเดินอากาศในเส้นทางที่จำเป็นและครอบคลุมจุดหมายปลายทางที่สำคัญ ซึ่งจะช่วยให้เกิดการฟื้นตัวของธุรกิจอย่างทั่วถึง พร้อมทั้งช่วยแก้ไขและอำนวยความสะดวกในด้าน

กฎระเบียบต่าง ๆ เช่น การขออนุญาตเดินอากาศ การต่ออายุใบอนุญาตของบุคลากร และการเจรจากับหน่วยงานกำกับ ในต่างประเทศ เป็นต้น และ สุดท้าย การสร้างกลไกความร่วมมือของภาครัฐ ภาคธุรกิจสายการบินและภาคสาธารณสุข เพื่อช่วยกันในการประเมินสถานการณ์การแพร่ระบาดและหาข้อสรุปแนวทางการเดินอากาศในช่วงพื้นที่ที่เหมาะสมเพื่อ ป้องกันการแพร่ระบาดซ้ำ เช่น การวางแผนคัดกรองผู้โดยสาร การจัดทำแผนที่นั่ง (seating policies) เพื่อเว้นระยะห่าง ที่นั่งและการปรับปรุงแพ็คเกจอาหารบนเครื่องบิน เป็นต้น

อย่างไรก็ดี ภาครัฐยังต้องพิจารณารายละเอียดในหลายมิติถึงความเหมาะสมและรูปแบบในการให้ความช่วยเหลือแก่สายการบินของไทยที่ได้รับผลกระทบ โดยธุรกิจการบินถือเป็นหนึ่งในธุรกิจที่มีความสำคัญต่อ เศรษฐกิจไทยเป็นอย่างมาก เนื่องจากเป็นธุรกิจหลักที่ช่วยสนับสนุนธุรกิจต่อเนื่องอีกหลายธุรกิจ เช่น ธุรกิจท่องเที่ยว โรงแรม ร้านอาหาร เป็นต้น ซึ่งจะช่วยสร้างรายได้เข้าประเทศและช่วยให้เกิดกระจายรายได้สู่ชุมชนได้อย่างรวดเร็ว ทำให้ การช่วยเหลือจากภาครัฐเป็นสิ่งที่ค่อนข้างจำเป็น อย่างไรก็ตาม ภาครัฐจะต้องพิจารณาในอีกหลายประเด็นให้รอบคอบ ก่อน หากจะให้ความช่วยเหลือ ทั้งรูปแบบการให้ความช่วยเหลือ ระดับความเหมาะสมในการช่วยเหลือ และประโยชน์ ที่จะได้รับ อีกทั้ง ยังต้องพิจารณาถึงฐานะการคลังของประเทศซึ่งจะต้องนำไปช่วยเหลือแก่ธุรกิจอื่น ๆ และประชาชน อีกจำนวนมากที่ได้รับความเดือดร้อนจากการแพร่ระบาดเช่นเดียวกัน

วิกฤต COVID-19 ส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่อการเดินทางอากาศทั่วโลกรวมถึงไทย ซึ่งทำให้ สายการบินต้องจอดเครื่องบินไว้บนพื้นดินมากอย่างเท่าที่ไม่เคยเป็นมาก่อน ธุรกิจสายการบินสัญชาติ ไทยมีแนวโน้มรายได้หดตัวถึงราว -60% โดยเฉพาะเส้นทางระหว่างประเทศ อีกทั้ง การขาดรายได้จะส่งให้ สภาพคล่องโดยเฉลี่ยมีเพียงพอต่อค่าใช้จ่ายที่ยังคงเหลืออยู่ได้ประมาณ 3 เดือน สายการบินสัญชาติ ไทยหลายรายจึงได้เร่งปรับตัวด้วยการลดค่าใช้จ่ายเป็นจำนวนมากเพื่อรักษาสถานะทางการเงิน โดยในต่างประเทศ ภาครัฐแต่ละประเทศได้ออกมาตรการช่วยเหลือธุรกิจสายการบินและบุคลากรทาง การบินภายใต้เงื่อนไขที่เหมาะสมในหลายรูปแบบ สำหรับไทย ภาครัฐยังมีความท้าทายอีกหลายประการที่ ต้องพิจารณาให้รอบด้านในการพิจารณาให้ความช่วยเหลือแก่สายการบินที่ได้รับผลกระทบ ทั้งรูปแบบและ ระดับความเหมาะสมในการให้ความช่วยเหลือ และประโยชน์ที่จะได้รับ อีกทั้ง ยังต้องพิจารณาดังนัยต่อ ฐานะการคลังของประเทศในอนาคตด้วย

บทวิเคราะห์โดย... <https://www.scbeic.com/th/detail/product/6791>

ผู้เขียนบทวิเคราะห์ : ปุณณภพ ตันติปิฎก (Punypob.tantipidok@scb.co.th)

นักวิเคราะห์

Economic Intelligence Center (EIC)

ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)

EIC Online: www.scbeic.com

Line: @scbeic

