

“แอร์ไลน์” สลักพิษโควิด

แห่ลดเที่ยวบิน-ติดหล่มสภาพคล่อง

17



“แอร์ไลน์” สลักพิษโควิด

17 แห่ลดเที่ยวบิน-
ติดหล่มสภาพคล่อง

‘แอร์ไลน์’ สลักพิษโควิด แห่ลดเที่ยวบิน-ติดหล่มสภาพคล่อง

แม้ว่าปี 2563 ที่ผ่านมาจะเป็นปี
ที่สาหัสมากสำหรับธุรกิจการบิน
เนื่องจากการแพร่ระบาดของ
ไวรัสโควิด-19 แต่ดูสถานการณ์ในวันนี้
ดูเหมือนว่าแนวโน้มของธุรกิจการบิน
สำหรับปี 2564 นี้จะยิ่งหนักกว่า

ธุรกิจแพรวตั้งแต่ปี'61-62
แหล่งข่าวในธุรกิจสายการบินรายหนึ่ง
กล่าวกับ “ประชาชาติธุรกิจ” ว่า หาก
ย้อนกลับไปสักปี 2 ปี ธุรกิจสายการบิน
ส่งสัญญาณไม่ดีนักตั้งแต่ปี 2561-2562
ธุรกิจสายการบินของไทยเริ่มขาดทุน

เป็นตัวแดงทางบัญชีค่อนข้างชัดเจน
ไม่ว่าจะเป็นไทยแอร์เอเชียที่ขาดทุน
474 ล้านบาท ในปี 2562 จากที่มีกำไร
1,477.49 ล้านบาท ในปี 2560 และกำไร
69.97 ล้านบาท ในปี 2561
หรือนกแอร์ที่ขาดทุนปี 2562 จำนวน



ประชาชาติ ธุรกิจ Prachachat Turakij Circulation: 120,000 Ad Rate: 1,350	Section: การตลาด/ท่องเที่ยว วันที่: จันทร์ 18 - พุธ 20 มกราคม 2564 ปีที่: 43 ฉบับที่: 5324 หน้า: 1(บนขวา), 13, 17 Col.Inch: 118.80 Ad Value: 160,380 PRValue (x3): 481,140 คลิป: สีสี่		
	หัวข้อข่าว: 'แอร์ไลน์' สลักพิษโควิด แห่ลดเที่ยวบิน-ติดหล่มสภาพคล่อง		

2,054.39 ล้านบาท จากที่กำไร 1,854.30 ล้านบาท ในปี 2560 และขาดทุน 2,786.76 ล้านบาท ในปี 2561 เช่นเดียวกับ บางกอกแอร์เวย์สที่มีตัวเลขกำไร 350.86 ล้านบาทในปี 2562 ลดลงจาก 787.91 ล้านบาท ในปี 2560 และกำไร 249.26 ล้านบาท ในปี 2561

เมื่อเผชิญกับการแพร่ระบาดทั่วโลกของไวรัสโควิดตั้งแต่ 2563 เป็นต้นมา ธุรกิจสายการบินที่มีความอ่อนแอเป็นทุนเดิมอยู่แล้วยิ่งได้รับผลกระทบอย่างหนัก โดยจากตัวเลขรายงานผลประกอบการต่อตลาดหลักทรัพย์ฯจะพบว่า ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2563 นั้นสายการบินขาดทุนกันมหาศาลกับทุกค่าย

ความยากลำบากของสายการบินแต่ละแห่งทวีความรุนแรงขึ้นเมื่อทั่วโลกเผชิญกับวิกฤต “โควิด-19” ทำให้สถานการณ์ในปี 2563 ติดลบอย่างชัดเจน นับตั้งแต่ปลายเดือนมีนาคม ซึ่งหลายประเทศประกาศปิดการเดินทางระหว่างประเทศและภายในประเทศ รวมถึงประเทศไทย ทำให้ผลประกอบการของธุรกิจสายการบินที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯของไทยในรอบ 9 เดือนแรกของปี 2563 ขาดทุนหนักยกแผง

ตั้งแต่พีใหญ่ “การบินไทย” ที่ขาดทุน 9 เดือนแรก 49,561 ล้านบาท, ไทยแอร์เอเชีย 3,649 ล้านบาท, นกแอร์ 2,270 ล้านบาท และบางกอกแอร์เวย์ส 3,313 ล้านบาท

โควิดระลอกใหม่ทุบซ้ำ

แหล่งข่าวยังวิเคราะห์ต่ออีกว่า เมื่อสถานการณ์โควิดเริ่มบรรเทาทั้งเอกชนและรัฐบาลต่างเร่งเครื่องเพื่อกระตุ้นการเดินทางภายในประเทศผ่านหลากหลายโครงการ ทำให้ธุรกิจสายการบินเริ่มกลับมาตั้งหลักและกลับมาไล่เปิดเส้นทางบินภายในประเทศกันอีกครั้งนับตั้งแต่ช่วงกรกฎาคม-สิงหาคมที่ผ่านมา

บางสายการบินสามารถกลับมาเพิ่มเส้นทางการบินภายในประเทศได้มากกว่าช่วงก่อนโควิด-19 กระทั่งเข้าสู่ธันวาคม 2563 ช่วงไฮซีซั่นของการท่องเที่ยวเต็มตัว โควิด-19 ได้กลับมาแพร่ระบาดภายในประเทศซ้ำอีกครั้ง

รอบนี้ยิ่งเจ็บหนัก เปรียบเสมือนกับคนไข้ที่เริ่มฟื้นและกลับมาเดินได้แล้ว กำลังจะกลับเข้าห้องไอซียูอีกครั้ง ทุกสายการบินทยอยลดจำนวนเที่ยวบินในแต่เส้นทางบินลง บางเส้นทางก็ทำการยกเลิกชั่วคราว เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้โดยสารในแต่ละวัน รวมถึงต้องการบริหารจัดการต้นทุนการดำเนินการด้วย

แอร์ไลน์ยกเลิกไฟล์ตรายวัน

แหล่งข่าวจากสายการบินไทยแอร์เอเชียกล่าวกับ “ประชาชาติธุรกิจ” ว่าสายการบินทำการปรับลดความถี่เที่ยวบินในหลายเส้นทางลงอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ต้นเดือนธันวาคม 2563 หลังจากที่พบการแพร่ระบาดของโควิดระลอกใหม่ที่เชียงใหม่ จนกระทั่งปัจจุบันสถานการณ์ก็ยังไม่นิ่ง ยังคงทำการปรับเที่ยวบินกันแบบรายวัน เนื่องจากรัฐออกประกาศมาตรการใหม่ ๆ ออกมาอย่างต่อเนื่อง

อย่างไรก็ตาม หลัก ๆ แล้วเป็นการลดความถี่ลง จำนวนจุดหมายปลายทางหลักยังคงให้บริการอยู่เหมือนเดิม ยกเว้นเที่ยวบินที่ทำการบินจากสนามบินอุตะภา และเส้นทางการบินข้ามภาคที่ต้องหยุดให้บริการชั่วคราวไปก่อน

สอดคล้องกับบทสัมภาษณ์ของ “บรรดพลฐ์ แบเลเวิร์ด” ประธานกรรมการบริหาร “ไทยแอร์เอเชีย” ที่ระบุว่า ปัจจุบันสายการบินได้ทำการปรับลดเที่ยวบินไปแล้วมากกว่า 50-60% และยังมีแนวโน้มปรับลดลงอีกเรื่อย ๆ ตามจำนวนผู้โดยสาร

เช่นเดียวกับ “ไทยสมายล์” ที่ “ชาริตา ลีลายุทธ์” ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (CEO) กล่าวกับ “ประชาชาติธุรกิจ” ว่า ปัจจุบันสายการบินได้ทำการปรับลดเที่ยวบินไปแล้วจำนวนมาก หรือกว่า 50-60% เช่นกัน เนื่องจากผู้โดยสารยังคงทำการเลื่อนการเดินทางต่อเนื่อง โดยแนวทางการลดนั้นจะเป็นการลดความถี่เป็นหลัก

เช่น ในเมืองหลักจากที่เคยให้บริการ 5-6 เที่ยวบินต่อวัน ลดลงเหลือ 1-2 เที่ยวบินต่อวัน หรือสำหรับเมืองเล็ก

จากที่ให้บริการวันละ 1 เที่ยวบิน ก็ปรับลดเหลือประมาณ 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม สำหรับเส้นทางบินข้ามภาคนั้นทางไทยสมายล์ก็ได้ทำการหยุดให้บริการแล้วเช่นกัน อาทิ เส้นทางนครศรีธรรมราช-เชียงใหม่, นครศรีธรรมราช-อุดรธานี เป็นต้น ส่วนเส้นทางที่อยู่ในแผนเปิดให้บริการใหม่ก็ต้องทำการชะลอไปก่อน

ขณะที่ “บางกอกแอร์เวย์ส” ได้ประกาศปรับตารางบินใหม่ช่วงมกราคม-กุมภาพันธ์ไปอย่างเป็นทางการแล้วตั้งแต่ 8 มกราคมที่ผ่านมา โดยได้ยกเลิกเที่ยวบินเป็นการชั่วคราวเส้นทางกรุงเทพฯ-สุโขทัย, ตราด และเส้นทางภูเก็ต-อุตะภา, เส้นทางสมุย-ภูเก็ต และภูเก็ต-หาดใหญ่

และปรับลดความถี่ของเที่ยวบินบางเส้นทาง อาทิ เส้นทางกรุงเทพฯ-สุสมุย, ลำปาง, เชียงใหม่, กระบี่, ภูเก็ต เป็นต้น นอกจากนี้ยังเลื่อนแผนการเปิดเส้นทางบินใหม่ 3 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางกรุงเทพฯ-หาดใหญ่ (1 เมษายน 2564), เส้นทางกรุงเทพฯ-ขอนแก่น (1 พฤษภาคม 2564) และเส้นทางกรุงเทพฯ-แม่สอด (1 มิถุนายน 2564)

แหล่งข่าวยังระบุด้วยว่า ไม่เพียงเท่านั้นสายการบินอื่น ๆ ที่ให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศ เช่น นกแอร์, ไทยโลอันแอร์ ฯลฯ ต่างปรับลดเที่ยวบินลงในสัดส่วนมากกว่า 50-60% แล้วทั้งสิ้น

ผู้โดยสารสนามบินลดฮวบ

สอดคล้องกับแหล่งข่าวจากกรมท่าอากาศยาน (ทย.) ที่ให้สัมภาษณ์ไว้เมื่อต้นเดือนมกราคมที่ผ่านมาว่า หลังการแพร่ระบาดระลอกใหม่ของโควิด-19 เมื่อเดือนธันวาคม 2563 ที่ผ่านมา ปริมาณผู้โดยสารที่เข้ามาใช้บริการสนามบินภายในประเทศที่กรมดูแลทั้ง 28 แห่ง ลดลงถึงราว 30% หรือจากประมาณ 30,000 คนต่อวัน เหลือประมาณ 18,000 ต่อวันคน และมีการยกเลิกเที่ยวบินไปแล้วประมาณ 20-30%

สอดคล้องกับ “นิตินัย ศิริสมรรถการ” กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท

ประชาชาติ ธุรกิจ Prachachat Turakij Circulation: 120,000 Ad Rate: 1,350	Section: การตลาด/ท่องเที่ยว			คลิป: สี่สี
	วันที่: จันทร์ 18 - พุธ 20 มกราคม 2564			
	ปีที่: 43	ฉบับที่: 5324	หน้า: 1(บนขวา), 13, 17	
	Col.Inch: 118.80	Ad Value: 160,380	PRValue (x3): 481,140	
	หัวข้อข่าว: 'แอร์ไลน์' สลักพิษโควิด แห่ลดเที่ยวบิน-ดีดหล่มสภาพคล่อง			

ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. ผู้บริหารสนามบินหลัก 6 แห่ง ได้แก่ สุวรรณภูมิ, ดอนเมือง, หาดใหญ่ (สงขลา), ภูเก็ต, เชียงใหม่ และ แม่ฟ้าหลวง (เชียงราย) ที่ระบุว่า ในช่วงเดือนพฤศจิกายน 2563 ปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศกลับมาเกือบเท่ากับก่อนโควิด คือประมาณ 1.27 แสนคนต่อวัน แต่ตัวเลข ณ วันที่ 5 มกราคม 2564 พบว่า ปริมาณผู้โดยสารลดลงเหลือประมาณ 4 หมื่นคนต่อวัน

ห่วงสภาพคล่องหมด-ธุรกิจเดียว

แหล่งข่าวในธุรกิจสายการบิน อีกรายหนึ่งกล่าวกับ “ประชาชาติธุรกิจ” ว่า ปัญหาที่น่าเป็นห่วงของธุรกิจสายการบินในขณะนี้คือ เงินทุนหมุนเวียน เนื่องจากธุรกิจเริ่มส่งสัญญาณไม่ค่อยดีนักมาตั้งแต่ปี 2561-2562 กระทั่งกระทบหนักในปี 2563 นั้น ทำให้สายการบินทุกแห่งเริ่มขาดสภาพคล่องอย่างหนัก ตัวเลขหนี้สินหมุนเวียนพุ่งแซงหน้าสินทรัพย์หมุนเวียนอย่างชัดเจน

โดยจะเห็นว่าทุกค่ายได้เรียกร้องให้รัฐบาลช่วยสนับสนุนเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ หรือขอฟัตโลนมาตั้งแต่ช่วงเดือนพฤษภาคม 2563 แต่กระทั่งวันนี้ก็ยังไม่มียังเงินดังกล่าวออกมาช่วยพยุงธุรกิจแอร์ไลน์ ทำให้ผู้ประกอบการเริ่มขาดสภาพคล่องอย่างหนัก

ทั้งนี้ ล่าสุด “ไทยแอร์เอเชีย” ระบุว่า สภาพคล่อง หรือเงินทุนหมุนเวียนมีเหลือใช้ถึงเดือนมีนาคมนี้เท่านั้น เช่นเดียวกับ “บางกอกแอร์เวย์ส” ที่อาจต้องเพิ่มทุน หรือกรณีของนกแอร์, การบินไทย ที่ต้องยอมเดินสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ

อย่างไรก็ตาม เมื่อบวกกับ “ข้อจำกัด” ของธุรกิจที่มีต้นทุนการบริหารที่สูง และยังไม่สามารถเปิดเส้นทางบินระหว่างประเทศได้ยิ่งทำให้ธุรกิจสายการบินกลับมาพลิกฟื้นได้ยากลำบากขึ้น

คงต้องจับตาดูกันว่า นับจากนี้ รัฐบาลจะมีมาตรการช่วยเหลือหรือไม่อย่างไร และธุรกิจสายการบินของไทยจะยืนหยัดฝ่าวิกฤตต่อไปได้อย่างไร