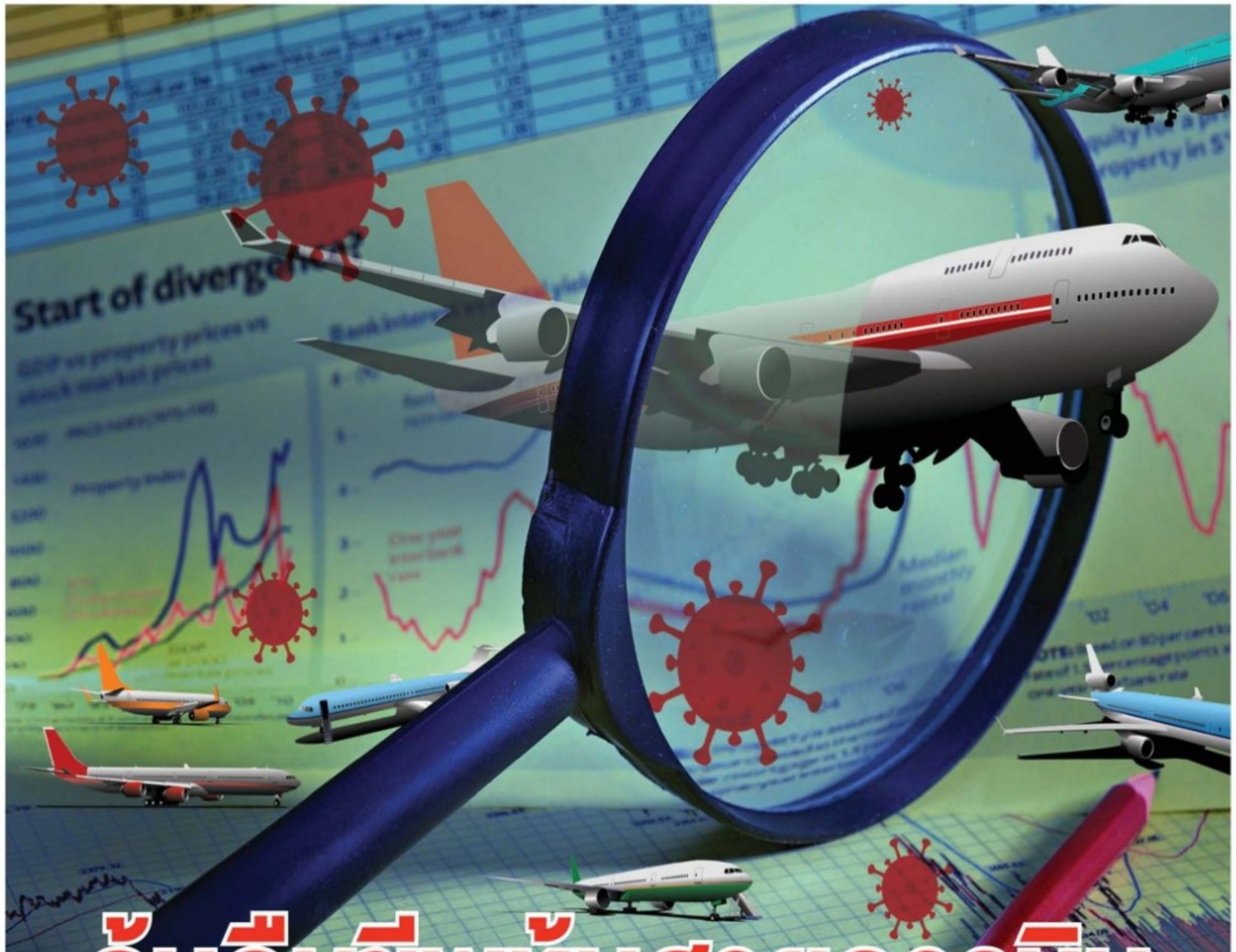




ลุ้นคืนชีพหุ้นสายการบิน เปิดประเทศ-โควิดยังกดดัน

“หุ้นกลุ่มสายการบิน” ต่างเร่งเพิ่มทุน ปรับโครงสร้างรองรับธุรกิจ
หวังการเปิดประเทศสร้างโอกาสกลับมาสดใส ดันราคาหุ้นฟื้นคืนชีพ
ขณะการแพร่ระบาดโควิด-19 ยังเป็นปัจจัยสำคัญที่กดดันทิศทาง
การดำเนินงานในอนาคต

อ่านต่อหน้า

2

ลุ้นคืนชีพหุ้นสายการบิน เปิดประเทศ-โควิดยังกดดัน

ตลาดเงิน ตลาดทุน

“หุ้นกลุ่มสายการบิน” ต่างเร่งเพิ่มทุน
ปรับโครงสร้างรองรับธุรกิจ หวังการเปิด
ประเทศสร้างโอกาสกลับมาสดใส ต้น
ราคาหุ้นฟื้นคืนชีพ ขณะการแพร่ระบาดโควิด-19 ยังเป็นปัจจัย
สำคัญที่กดดันทิศทางการดำเนินงานในอนาคต

หุ้นกลุ่มสายการบิน ถือเป็นอีกหนึ่งกลุ่มหุ้นที่ได้รับการจับตามองว่า จะกลับมาโลดแล่นอีกครั้งในกระดานหุ้นภายหลังจาก พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี แถลงการณ์ถึงพัฒนาการเชิงบวกสถานการณ์ โควิด-19 เมื่อวันที่ 11 ต.ค. 64 และแนวทางการผ่อนคลายมาตรการควบคุม โดยให้น้ำหนักกิจกรรมทางเศรษฐกิจในช่วงปลายปี ในขณะที่ความกังวลเรื่องความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น โดยการเปิดรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ ตั้งแต่ 1 พ.ย. 64 พร้อมเปิดรับนักท่องเที่ยวจากประเทศเสี่ยงต่ำ (ที่ฉีดวัคซีนครบโดสแล้ว) เดินทางเข้าประเทศไทยโดยไม่ต้องกักตัว เพื่อรองรับ High Season ช่วงปลายปี และขยายจำนวนประเทศมากขึ้นเรื่อยๆ ในช่วง ธ.ค. 64 และ ม.ค. 65 ตามลำดับ นอกจากนี้ยังอนุญาตให้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในร้านอาหารและเปิดสถานบันเทิง เริ่มตั้งแต่ 1 ธ.ค. เป็นต้นไป

สำหรับแนวทางการผ่อนคลาย ซึ่งเน้นไปที่ภาคการท่องเที่ยว การเดินทางเข้าประเทศ (in bound) ของต่างชาติ ตอกย้ำมุมมองเชิงบวกของหุ้นในกลุ่ม Re-Opening และถือเป็นการปลดล็อกในจังหวะที่เหมาะสม เนื่องจากเป็นช่วง High season และมี Pent-up Demand สำหรับการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งชาติตะวันตกที่เข้าสู่หน้าหนาว และชาวไทยที่อยู่ในภาวะอดอันจากสถานการณ์โควิด-19 ที่ยืดเยื้อ และแม้ว่าจะเริ่มมีการผ่อนคลายตั้งแต่ช่วง 1 ต.ค. ที่ผ่านมา ในหลายพื้นที่ก็ยังประสบกับปัญหาฝนตกน้ำท่วม ทำให้การท่องเที่ยวในประเทศยังเร่งตัวขึ้นได้ไม่เต็มที่ก็ตาม

ด้าน บริษัทหลักทรัพย์ (บล.) เอเซียพลัส จำกัด (ASPS) ประเมินว่า Fund flow มีโอกาสไหลเข้าตลาดหุ้นไทยจาก Sentiment การเปิดประเทศ ทั้งนี้ในเดือน ก.ย. 64-ปัจจุบัน เม็ดเงินต่างชาติไหลเข้ามาในตลาดหุ้นไทยกว่า 1.5 หมื่นล้านบาท ซึ่งสอดคล้องกับที่ฝ่ายวิจัยนำเสนอมาตลอด คือ ช่วงเวลาที่ Fund Flow มีโอกาสไหลกลับมาในตลาดหุ้นไทย มักจะเป็นช่วงที่มีการเปิดประเทศ และความคืบหน้าของการรับมือโควิด-19 ในทิศทางที่ดีขึ้น สะท้อนได้จากสถิติย้อนหลัง 1 ปี Fund Flow มักจะสลับเข้ามาซื้อสุทธิตลาดหุ้นเฉพาะช่วงเวลาที่สถานการณ์ โควิด-19 ดีขึ้นเสมอ

และจากการที่นายกรัฐมนตรีประกาศว่า จะเริ่มทยอยเปิดรับนักท่องเที่ยวไม่ต้องกักตัว ในเดือน พ.ย. 64 ค่าเงินบาทพลิกกลับมาแข็งค่าจับพลันกว่า 0.7% จนล่าสุดอยู่ที่ 33.63 บาท/เหรียญ ซึ่งถือเป็น Sentiment ที่ดีต่อตลาดหุ้นไทยที่มีโอกาสเห็นเม็ดเงินต่างชาติย้ายเข้าสู่ตลาดหุ้นมากขึ้น

ดังนั้น ประเมินว่าทั้ง 2 ปัจจัยล้วนเป็นการสนับสนุนว่า Fund flow ต่างชาติมีโอกาสไหลเข้าตลาดหุ้นเพิ่มเติม จากความเสี่ยงที่ลดลงของโควิด-19 คาดหวังเศรษฐกิจฟื้นตัวในอนาคต โดยเฉพาะหุ้นที่อิงกับการท่องเที่ยว และการฟื้นตัวของเศรษฐกิจในประเทศเป็นหลัก

โดยประเมินว่าแม้จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่จะเข้ามา ยังขึ้นอยู่กับนโยบายของประเทศคู่ค้าว่าเอื้อให้เกิดการเดินทางมากน้อยเพียงใด โดยเฉพาะ จีน อย่างไรก็ดี ฝ่ายวิจัยมองว่า Time line การเปิดประเทศที่ชัดเจน จะสร้างความเชื่อมั่นและการวางแผนเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติ อีกทั้งเร็วกว่าสมมติฐานฝ่ายวิจัยที่มองไว้ว่าจะเกิดขึ้น ดังนั้นครึ่งปีหลัง 65 คาดว่า จะเห็นผลบวกที่ชัดเจนกว่าช่วงไตรมาสแรกปีหน้า เพราะปกติเป็น High Season ของท่องเที่ยวไทย

และจากสถานการณ์ดังกล่าว พบว่าราคาหุ้นในกลุ่มสายการบิน เริ่มขยับตัวรับข่าวเชิงบวกต่อธุรกิจมากขึ้น ไม่เพียงเท่านั้นผู้ประกอบการสายการบินก็ขยับตัวเอง เพื่อเตรียมศักยภาพทางธุรกิจรองรับการกลับมาให้บริการเต็มรูปแบบอีกครั้ง ทำให้เริ่มเป็นที่จับตามองจากนักลงทุนหลายกลุ่มที่ผ่านมามาตลอดระยะเวลา 2 ปีที่ประเทศต้องใช้มาตรการล็อกดาวน์สลับกับผ่อนคลายกิจกรรมหลายครั้ง ทำให้กลุ่มสายการบินต้องปรับแผนธุรกิจอยู่ตลอด เพราะต้นทุนทางธุรกิจยังเดินหน้า แต่ขณะที่รายได้และสภาพคล่องของบริษัทนั้นหายไป

อย่างไรก็ตามในช่วงเวลานี้ ผู้ประกอบการที่พร้อมจะเข้ามารับอานิสงส์มีเพียง 2 สายการบิน ได้แก่ บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด (มหาชน) หรือ AAV และ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BA แต่ฐานะการเงินปัจจุบันของทั้ง 2 สายการบินยังไม่มั่นคงนัก ดังนั้นถ้าเกิดการระบาดรอบ 5 และต้องล็อกดาวน์อีกครั้ง อาจสร้างผลกระทบใหญ่ให้กับบริษัท

ส่วนอีก 2 สายการบิน ต้องเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ ได้แก่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) หรือ THAI และ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) หรือ NOK ซึ่งแม้ว่าระหว่างนี้ การดำเนินธุรกิจสายการบินยังดำเนินธุรกิจได้ แต่ไม่สามารถทุ่มเงินหรือลงมาแข่งขันการตลาดเต็มที่

ขณะเดียวกัน หากย้อนดูราคาหุ้น AAV และ BA พบว่าปรับตัวขึ้นมาต่อเนื่อง จากช่วงเดือน ส.ค. ที่ โควิด-19 ระบาดหนัก โดยหุ้น AAV พุ่งขึ้นมาแล้วกว่า 25% จากราคาปิดเดือน ก.ค. ที่ 2.38 บาท ส่วน BA ขึ้นมากกว่า 25% เช่นกัน

AAV ปรับโครงสร้างใหญ่-เพิ่มทุน

เริ่มกันที่ บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) หรือ AAV ล่าสุดบริษัทได้ทบทวนแผนการปรับโครงสร้างกิจการเดิม และกำหนด

แผนขึ้นใหม่ โดยได้เจรจากับผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ ผู้ถือหุ้นและเจ้าหน้าที่ต่างๆ ของ AAV และ บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด (TAA) โดยคาดว่าแผนทั้งหมดจะเสร็จสิ้นภายในไตรมาส 1/65 หลังจากการแพร่ระบาด โควิด-19 กระทบอุตสาหกรรมการบิน รวมถึงธุรกิจสายการบินราคาประหยัดของไทยแอร์เอเชีย (TAA) ก่อให้เกิดผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจและผลการดำเนินงานเป็นอย่างมาก ทำให้ไทยแอร์เอเชียได้ประกาศหยุดให้บริการในทุกเส้นทางบินภายในประเทศตั้งแต่วันที่ 12 ก.ค.-8 ส.ค. 64 และได้ประกาศขยายระยะเวลาหยุดให้บริการทุกเส้นทางการบินภายในประเทศชั่วคราวออกไปถึง 31 ส.ค. 64

ดังนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ มีมติอนุมัติการเพิ่มทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ จากทุนเดิม 485 ล้านบาท เป็นทุนจดทะเบียนใหม่ 1,285 ล้านบาท โดยออกหุ้นสามัญเพิ่มทุน 8,000 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท โดยมีมติให้จัดสรรหุ้นเพิ่มทุนเสนอขายให้นักลงทุนเฉพาะเจาะจง (PP) แบ่งเป็นจัดสรรหุ้นจำนวนไม่เกิน 4,457 ล้านหุ้น คิดเป็นไม่เกิน 45.12% เสนอขายให้แก่ AirAsia Aviation Limited (AAA) ในราคาหุ้นละ 1.75 บาท ทำให้หลังจากการได้รับจัดสรรหุ้น AAA จะถือหุ้นในบริษัทฯ คิดเป็นไม่เกิน 45.12% และมีหน้าที่ต้องทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของบริษัทฯ (เทนเดอร์ออฟเฟอร์) ตามเกณฑ์

ขณะที่ AAA ประสงค์จะขอผ่อนผันหน้าที่ในการทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของบริษัทฯ โดยอาศัยมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (Whitewash) ต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) ตามประกาศของ ก.ล.ต.

ส่วนที่เหลือ จัดสรรหุ้นเพื่อเสนอขายให้แก่บุคคลทั่วไป ซึ่งเป็นนักลงทุนรายใหญ่หลายราย ในราคาเสนอขายหุ้น 1.75 บาทต่อหุ้น คิดเป็นส่วนลดจากราคาตลาดดังกล่าวประมาณ 26.5%

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวนไม่เกิน 1,714 ล้านหุ้น เสนอขายให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้น (RO) อัตราส่วนการจัดสรรหุ้น 5.7625 หุ้นสามัญเดิมต่อ 1 หุ้นสามัญเพิ่มทุน ราคาเสนอขายหุ้นละ 1.75 บาท หรือคิดเป็นมูลค่า 3,000 ล้านบาท พร้อมกับจะออกและเสนอขายหุ้นกู้แปลงสภาพมูลค่ารวม 2,200 ล้านบาท ให้แก่ผู้ลงทุนจำนวน 2 ราย มีอายุหุ้นกู้แปลงสภาพไม่เกิน 2 ปี อัตราแปลงสภาพคือหุ้นกู้แปลงสภาพ 0.00175 หน่วยแปลงเป็นหุ้นสามัญได้ 1 หุ้น โดยเสนอขายให้ ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BBL มูลค่า 1,200 ล้านบาท และ North Haven Thai Private Equity, L.P. มูลค่า 1,000 ล้านบาท

หากทุกอย่างแล้วเสร็จ AAV คาดว่าเงินที่ได้จากการเพิ่มทุนและการจำหน่ายหุ้นกู้แปลงสภาพจะมีจำนวนรวม 14,000 ล้านบาท บริษัทฯจะนำไปชำระคืนหนี้เงินกู้ที่มีต่อสถาบันการเงินประมาณ 3,900 ล้านบาท บวกดอกเบี้ย ซึ่งบริษัทฯ จะได้กู้ยืมเงินมาเพื่อเข้าซื้อหุ้นเพิ่มทุนที่ออกใหม่ของไทยแอร์เอเชีย ซึ่งจะช่วยให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ในไทยแอร์เอเชียเพิ่มขึ้นจากเดิม 55% เป็น 69.2% ของจำนวนหุ้นทั้งหมดของไทยแอร์เอเชีย โดยคาดว่าจะดำเนินการชำระคืนหนี้เงินกู้อย่างรวดเร็วภายในปี 64

นอกจากนี้จะใช้ซื้อหุ้นไทยแอร์เอเชียที่เหลือทั้งหมดอีก 30.8% ของจำนวนหุ้นทั้งหมดของไทยแอร์เอเชีย ประมาณ 3,900 ล้านบาท ซึ่งการซื้อหุ้นไทยแอร์เอเชียที่เหลือถือเป็นส่วนหนึ่งของแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และไทยแอร์เอเชีย โดยบริษัทฯ



คาดว่าจะดำเนินการซื้อหุ้นไทยแอร์เอเชียส่วนที่เหลือดังกล่าวภายในไตรมาส 1 ปี 65

โดยเงินที่เหลือใช้เพื่อเป็นเงินทุนหมุนเวียนของกลุ่มบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงไทยแอร์เอเชีย และบริษัทฯ อาจพิจารณาเพิ่มทุนในไทยแอร์เอเชียเพื่อใช้ในการดำเนินกิจการของไทยแอร์เอเชียในอนาคต และคาดว่าจะดำเนินการได้ภายในไตรมาส 2 ปี 2565 ซึ่งจะทำให้กลุ่มบริษัทฯ มีเงินทุนหมุนเวียนเพียงพอสำหรับรองรับการประกอบธุรกิจสายการบินในอนาคตภายหลังจากที่สถานการณ์การท่องเที่ยวในประเทศเริ่มกลับมาเป็นปกติ



ทำให้ บล.บัวหลวง จำกัด ประเมินว่า แผนการปรับโครงสร้างของ AAV จะส่งผลให้ส่วนของผู้ถือหุ้นของ AAV เพิ่มขึ้นทั้งสิ้น 14,000 ล้านบาท โดย เงินที่ได้จากการปรับโครงสร้างดังกล่าวจะถูกนำไปใช้เพื่อชำระหนี้เงินกู้สถาบันการเงินจำนวน 3,900 ล้านบาท และใช้เงิน 3,900 ล้านบาท ซื้อหุ้น TAA ที่เหลือ 30.8% จาก AAGB ส่วนที่เหลือ (6,200 ล้านบาท) จะเป็นเงินทุนหมุนเวียนสำหรับ AAV และการสำรองเพื่อการเพิ่มทุนใน TAA ในอนาคต

อย่างไรก็ตามนักลงทุนอาจตกใจที่ราคาหุ้นเพิ่มทุน (1.75 บาท)

ต่ำกว่าราคาตลาดมาก และต่ำกว่าราคาหุ้นเพิ่มทุนในแผนการปรับโครงสร้างเดิม (2.01 บาท) แต่ในความเป็นจริงแล้วแผนการเพิ่มทุนใหม่ ไม่ได้ส่งผลกระทบต่อนักลงทุนต่างจากแผนเดิมมากนัก เพราะราคาเป้าหมายใหม่ของ AAV น่าจะอยู่ที่ 3.98 บาท (จากเดิมที่ 3.85 บาท) ดังนั้น หากราคาหุ้น AAV ปรับตัวลงแรงจากข่าวดังกล่าว คาดว่า จะเป็นโอกาสที่ดีในการเข้าซื้อหุ้นเพิ่ม โดยมองว่าหากราคาลงแรงมาในช่วง 2.30-2.40 จะเป็นจุดที่ต้องเข้าซื้อ เพื่อรับข่าวดีเกี่ยวกับการเปิดประเทศที่จะเกิดขึ้นในเร็ววันนี้

ทั้งนี้ มีรายงานว่าเดิมทาง AAV มีแผนปรับโครงสร้างโดยจะนำไทยแอร์เอเชีย เข้าเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหุ้นแทนที่ AAV โดยให้เหตุผลว่า จากการหารือกับนักลงทุนในหลายๆ โอกาส บริษัทเห็นว่านักลงทุนประสงค์จะลงทุนในไทยแอร์เอเชียมากกว่าการลงทุนผ่านการถือหุ้นใน AAV เนื่องจากไทยแอร์เอเชียเป็นบริษัทที่มีการประกอบธุรกิจ (Operating Company) และได้รับใบอนุญาตต่างๆ ในการให้บริการสายการบินโดยตรง

"การบินไทย" ยังอยู่ในช่วงบรสุม

หลังศาลล้มละลายกลาง เห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) หรือ THAI เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน พ.ศ. 2564 พบว่าการเปลี่ยนแปลงของการบินไทย เกิดขึ้นอย่างมีนัยสำคัญหลายอย่าง เริ่มตั้งแต่การแก้ปัญหาสภาพคล่องทางการเงิน ด้วยการขายสินทรัพย์รอง (Non-Core Assets) เพื่อนำเงินมาใช้สำหรับประกอบธุรกิจช่วงขาดสภาพคล่องอย่างหนัก ไม่ว่าจะเป็นการขายที่ดินและอาคารสำนักงานศูนย์อบรมหลักสี่ ให้เครือบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) หรือ PTT มูลค่ากว่า 1,810 ล้านบาท การตัดขายหุ้นบริษัท เชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BAFS ให้บริษัท ราช กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) หรือ RATCH มูลค่ากว่า 2,712 ล้านบาท

พร้อมกันนี้ยังตัดขายหุ้นบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) หรือ NOK ผ่านตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลท.) มูลค่ากว่า 278 ล้านบาท พร้อมประกาศขายเครื่องบินที่ไม่ใช้งานแล้ว ประเภท CFM56-3C1 ติดตั้งกับเครื่องบิน B737-400 รวม 5 เครื่องยนต์ รวมถึงประกาศขายเครื่องบินที่ไม่ใช้งาน 42 ลำ และล่าสุดควรวางการบินไทย เปิดประมูลหาผู้รับสิทธิ์ "มาสเตอร์แฟรนไชส์ Puff & Pie" ระยะเวลา 5 ปี

ตามแผนลดค่าใช้จ่าย การบินไทยมีเป้าหมายปี 2565 จะปรับลดค่าใช้จ่ายลงเหลือระดับ 53,000 ล้านบาท จากปี 2562 เคยมีค่าใช้จ่ายสูงถึง 196,470 ล้านบาท ตามด้วยลดจำนวนบุคลากรทุกระดับชั้น ด้วยโครงการสมัครใจลาออกปี 2562 มีพนักงาน 29,500 คน ปี 2563 ลดลงเหลือ 21,300 คนและปี 2564 เหลือ 15,300 คน ถือเป็นการลดขนาดองค์กร เพื่อทำให้คล่องตัวและการแข่งขัน

เช่นเดียวกับการปรับลดจำนวนเครื่องบินจากเกือบ 100 ลำ เหลือ 58 ลำ ลดแบบเครื่องบินจาก 12 แบบ เหลือ 5 แบบ เป็นแบบเครื่องบินที่มีต้นทุนต่ำลงและเหมาะสมกับเส้นทางบิน รวมทั้งต้นทุนการดูแลซ่อมบำรุง พร้อมเจรจากับผู้ให้เช่าเครื่องบินใหม่ จ่ายตามชั่วโมงบิน จากเดิมเป็น Fixed cost ปรับเป็น Available cost แทน

นอกจากนี้ THAI ปรับโครงสร้างทุนกับการเพิ่มทุนจาก 21,828 ล้านบาท เป็น 218,277 ล้านบาท ด้วยการออกหุ้นเพิ่มทุน 19,645 ล้านหุ้น จัดสรรหุ้นเพิ่มทุน 9,822 ล้านหุ้น เพื่อแปลงหนี้เป็นทุนราคาหุ้นละ 2.5452 บาท และจัดสรรหุ้นเพิ่มทุนอีก 9,822 ล้านหุ้น ให้แก่เจ้าหน้าที่ให้สินเชื่อใหม่ ราคาหุ้นละ 2.5452 บาท ทำให้ช่วยปลดเปลื้อง

และลดภาระหนี้ที่มีอยู่กว่า 410,000 ล้านบาท พร้อมกับเม็ดเงินที่จะเข้ามาเสริมสภาพคล่องกว่า 25,000 ล้านบาท

อย่างไรก็ตาม การบินไทยยังต้องการใช้อีกจำนวนมากในการฟื้นฟูธุรกิจ โดยผู้บริหารยอมรับช่วงปี 2564-2565 ต้องการเม็ดเงินทุนมากถึง 50,000 ล้านบาท จากสินเชื่อใหม่สถาบันการเงิน หรือระดมทุนจากประชาชนทั่วไป พร้อมกับการสนับสนุนจากภาครัฐ รูปแบบเงินกู้หรือค้ำประกันในรูปแบบต่างๆ

NOK เร่งฟื้นฟูกิจการ

ดร.วุฒิชัย จุฬางกูร ประธานเจ้าหน้าที่บริหารและกรรมการบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) หรือ NOK แสดงความเห็นว่ ปัจจุบัน บริษัทยังคงดำเนินการในส่วนที่จำเป็นและยังคงเส้นทางการบินบางส่วนที่สามารถดำเนินการได้ให้มากที่สุด เพื่อสนับสนุนความจำเป็นในการเดินทางของคนไทย ขณะเดียวกันอยู่ระหว่างเพิ่มเส้นทางบิน เช่น ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา นครราชสีมา หัวหิน และเบตง เป็นต้น โดยมองว่าหากมาตรการควบคุมต่างๆ เริ่มผ่อนคลายลงในไตรมาสสุดท้ายของปีนี้ ก็คาดว่าจะภาพรวมการท่องเที่ยวและธุรกิจจะมีการเติบโตที่ทรงตัวใกล้เคียงกับช่วงครึ่งแรกปีนี้

พร้อมกันนี้ บริษัทอยู่ระหว่างการขออนุญาตภาครัฐในการนำเข้าเครื่องบิน โบอิง (Boeing) ใหม่ รุ่น 737-800 จำนวน 6 ลำ เพื่อเข้ามาเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการ และเพิ่มศักยภาพในการบริหารจัดการต้นทุนค่าใช้จ่ายให้ดีขึ้น ลดค่าเสื่อมสภาพและค่าใช้จ่าย ในการซ่อมบำรุง รวมถึงลดต้นทุนน้ำมันลง จากปัจจุบันที่บริษัทมีฝูงบิน Boeing รุ่น 737-800 จำนวน 14 ลำ และ Q400 เน็กซ์เจน ความเร็วสูง จำนวน 8 ลำ รองรับการให้บริการเส้นทางการบินทั้งในและต่างประเทศอยู่แล้ว

อีกทั้งยังมีแผนจะเพิ่มเครื่องบิน ลำใหม่เข้าฝูงเฉลี่ยประมาณ 2 ลำต่อปี ในปีถัดๆ ไปอีกด้วย ทั้งนี้ในปี 2565 บริษัทจะเพิ่มความถี่เส้นทางต่างประเทศมากขึ้น เช่น ประเทศจีน เมียนมา เวียดนาม ญี่ปุ่น และอินเดีย โดย 2 ประเทศที่จะเห็นชัดเจน คือ จีนและญี่ปุ่น และอีกประเทศที่มีความสนใจ ได้แก่ ไต้หวัน เนื่องจากเป็นเส้นทางที่สายการบินนกสัถิต ให้บริการอยู่แล้ว อาจเป็นในรูปแบบของโค้ดแชร์ร่วมกับพันธมิตรท้องถิ่นที่มีศักยภาพ ขณะเดียวกันอยู่ระหว่างการพิจารณาจับคู่ Travel Bubble การเชื่อมต่อการเดินทางระหว่าง 2 ประเทศที่สามารถจัดการเรื่องโรคโควิด-19 ได้ดีเท่าๆ กัน ซึ่งมีโอกาสที่จะเห็นการร่วมมือกับทางจีนก่อน เพราะที่ผ่านมาไทยมีส่วนนักท่องเที่ยวเป็นชาวจีนกว่า 70% ต่อปี

นอกจากนี้ในปี 2565 บริษัทมีแผนจัดหาเงินกู้ วงเงิน 280 ล้านบาท และในปี 2566 จะเพิ่มทุนอีก 600 ล้านบาท และในปี 2567 จะมีการเพิ่มทุนอีก 4,000 ล้านบาท ซึ่งการจัดการเงินกู้และเพิ่มทุนดังกล่าว เพื่อเป็นไปตามกระบวนการแผนฟื้นฟูธุรกิจ ยกกระดับสายการบินโลว์คอสต์ให้เป็นสายการบินระดับพรีเมียมแอร์ไลน์

และจากความคืบหน้าทางธุรกิจของแต่ละสายการบิน ทำให้พอเห็นภาพได้ว่า ธุรกิจยังอยู่ในช่วงหัวเลี้ยวหัวต่อ เพราะหากการเปิดประเทศของรัฐบาลรอบนี้สำเร็จผล โดยไม่มีการแพร่ระบาดรุนแรงเกิดขึ้น หลายฝ่ายเชื่อว่าจะทำให้หุ้นสายการบินกลับมาสดใสอีกครั้ง แต่ถ้การแพร่ระบาดเกิดลุกลามจนนำไปสู่การเพิ่มมาตรการควบคุม บางที่ทุนรอนที่เตรียมไว้ก็อาจไม่เพียงพอสำหรับอนาคต.

ทิศทางธุรกิจ

หุ้นกลุ่มสายการบิน

หลัง 1 พ.ย. 2564

ตั้งแต่ 1 พ.ย. 64

ประเทศไทยเปิดรับนักท่องเที่ยวจากประเทศเสี่ยงต่ำ ที่ฉีดวัคซีนครบโดสแล้ว โดยไม่ต้องกักตัว เพื่อรองรับ High Season ช่วงปลายปี และขยายจำนวนประเทศมากขึ้นเรื่อยๆ ตามลำดับ

โบรกเกอร์

เชื่อเป็นการปลดล็อกในจังหวะที่เหมาะสม เนื่องจากเป็นช่วง High season และมี Pent-up Demand สำหรับการท่องเที่ยวของทั้งชาวต่างชาติ

Fund flow

มีโอกาสไหลเข้าตลาดหุ้นไทย จาก Sentiment การเปิดประเทศ โดยเฉพาะหุ้นที่อิงกับการท่องเที่ยว และการฟื้นตัวของเศรษฐกิจในประเทศเป็นหลัก

ครั้งปีหลัง 65

คาดว่าจะเห็นผลบวกที่ชัดเจนกว่าช่วงไตรมาสแรกปีหน้า เพราะเป็น High season ของท่องเที่ยวไทย

ราคาหุ้น

ในกลุ่มสายการบิน เริ่มขยับตัวรับข่าวเชิงบวกต่อธุรกิจมากขึ้น ไม่เพียงเท่านั้น ผู้ประกอบการสายการบินก็ขยับตัวเตรียมศักยภาพทางธุรกิจรองรับ

แต่หากเกิดการแพร่ระบาด COVID-19 ในประเทศหนักอีกครั้ง

อาจสร้างผลกระทบหนักให้กลุ่มสายการบิน

ผู้จัดการ info Graphics