

เทคโนโลยีการขนส่งทางอากาศหยุดดำเนินการหลังปัญหาวิกฤตธุรกิจการบิน หลังจากโควิด 19

Air transport technology halted after aviation business crisis following COVID-19

ณัฐพงษ์ ตัมแกว¹ อภิชาติ ศรีรัตนอร่าม² เกรียงศักดิ์ ช่างบาง³ ยอดยิ่ง ภูประเสริฐ⁴
สุกันตา มันทะนา⁵ กันจฐาภรณ์ ทองพิลา⁶

Nattapong Tamkaew¹ Apichart Sriratanoram² Kriengsak Changbang³ Yodying
Phuprasert⁴ Sukanta Mantana⁵ Kanjathaporn Thongpila⁶

¹⁻⁴ สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนระหว่างประเทศ คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเกริก

⁵ สาขาวิชาการจัดการนวัตกรรม คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเกริก

⁶ สำนักงานคณะกรรมการวิศวกรรมศาสตร์และเทคโนโลยีอุตสาหกรรม มหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา

¹⁻⁴ Major in International Logistics and Supply Chain Management, Faculty of Business
Administration, Krirk University

⁵ Major in Innovation Management, Faculty of Business Administration, Krirk University

⁶ kanjataporn tongpila, Office of Faculty of Engineering and Industrial Technology,
Bansomdej Chaopraya Rajabhat University

Corresponding author, E-mail: Nattapong.tam@hotmail.com

Received 30 April 2021 Revised 20 June 2021 Accepted 22 June 2021

บทคัดย่อ

จากสถิติของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) พบว่ามีเที่ยวบินกว่า 7.5 ล้านเที่ยวบิน ถูกยกเลิกในระหว่างเดือนมกราคม ถึง กรกฎาคม ทำให้สายการบินทั่วโลกสูญเสียรายได้ไปกว่า 8.4 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 2.6 ล้านล้านบาทสถานการณ์โควิด-19 ในครั้งนี้ นับว่าส่งผลกระทบต่อธุรกิจการบินอย่างรุนแรง มีเครื่องบินโดยสารต้องจอดอยู่เฉยๆ โดยไม่ได้ขึ้นบินกว่า 14,000 ลำในเดือนเมษายน เทียบกับ 1,900 ลำ ในช่วงเดือนมกราคม แม้ว่าในอนาคตจะมีเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อธุรกิจการบินเช่นเดียวกัน แต่ก็ไม่ได้กระทบกับ

ธุรกิจการบินมากขนาดนี้ อย่างเหตุการณ์วินาศกรรม 911 เมื่อปี 2001 มีเครื่องบินโดยสารต้องจอดอยู่ราว 13% ส่วนวิกฤตเศรษฐกิจปี 2008 มีเครื่องบินต้องจอดอยู่เฉยๆ ราว 11% เมื่อเที่ยวบินถูกยกเลิก เครื่องบินต่างๆ ไม่ได้ถูกนำไปใช้งาน ทางออกที่สายการบินทั่วโลกเลือกใช้ คือนำเครื่องบินโดยสารไปจอดทิ้งไว้ที่สนามบินเครื่องบิน ไม่ว่าจะเป็นจอดชั่วคราวรอวันกลับไปให้บริการอีกครั้งหนึ่ง จอดทิ้งถาวรรอวันขายให้กับสายการบินอื่นๆ ที่สนใจซื้อต่อ หรือจะชำแหละอะไหล่แยกชิ้นเพื่อนำไปใช้กับเครื่องบินลำอื่นก็ได้ ซึ่งสนามบินส่วนใหญ่จะตั้งอยู่ในทะเลทราย ทั้งในประเทศสหรัฐอเมริกา สเปน และออสเตรเลีย ส่วนสาเหตุที่ต้องนำเครื่องบินโดยสารไปจอดทิ้งไว้ที่สนามบินกลางทะเลทราย เป็นเพราะทะเลทรายเป็นสถานที่ที่มีความเหมาะสม ทั้งอุณหภูมิ และความชื้น ที่จะไม่ไปทำลายชิ้นส่วนต่างๆ ของเครื่องบิน สายการบินอาจใช้วิกฤตนี้เป็นโอกาสในการปรับแผนการให้บริการให้สอดคล้องกับแผนในระยะยาว โดยเฉพาะในด้านปรับวิธีการทำงานหรือเจรจาธุรกิจผ่านระบบออนไลน์เพื่อประหยัดค่าใช้จ่าย ทำให้ผู้โดยสารกลุ่มนี้หายไปจำนวนมาก จากวันนี้เป็นต้นไปการเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทยอาจไม่เหมือนเดิมอีกต่อไป โดยประเทศไทยเป็นอันดับ 1 ของเมืองท่องเที่ยวที่คนจีนอยากเดินทางมาเที่ยวมากที่สุด การสำรวจความเชื่อมั่นการท่องเที่ยวของชาวจีนปี 2020 ได้ดำเนินการในช่วงกลางเดือนเมษายน 2563 โดยพบว่าผู้บริโภคชาวจีนต้องการมาเที่ยวประเทศไทยถึง 71% ซึ่งเป็นอันดับ ที่คนจีนอยากเดินทางมาเที่ยวหลังหมดโควิด 19 ทั้งผลสำรวจยังพบว่า 53% ของผู้ตอบแบบสอบถามซึ่งเป็นชาวจีนในเมืองชั้นนำ ต้องการเดินทางไปต่างประเทศภายในปีนี้ โดยเดือนที่มีการตั้งเป้าจะเดินทางมากที่สุด ได้แก่ สิงหาคม ตุลาคม และธันวาคม โดยต่อไปจะมีประเด็นในการต่อสู้และแย่งชิงพื้นที่ความได้เปรียบของสายการบิน

คำสำคัญ : สายการบิน , เครื่องบิน, การท่องเที่ยว

Abstract

According to the International Air Transport Association (IATA) statistics, there are over 7.5 million flights. It was canceled between January and July, causing airlines worldwide to lose more than US \$ 8.4 billion, or about 2.6 trillion baht, and the COVID-19 situation has a serious impact on the airline business. There must be a passenger plane parked idle. They did not fly over 14,000 aircraft in

April compared to 1,900 in January. Although in the past there have been events that affect the airline business as well But it does not affect the aviation business this much Like the 911 sabotage in 2001, about 13% of passenger planes had to be parked, while the 2008 economic crisis had 11% of airplanes parked when the flight was canceled. Various planes Not put into use The solution used by airlines around the world Is to take a passenger plane and leave it at the plane cemetery Whether it is temporarily parked, waiting for the day to return to service again. Permanently parked waiting for the sale date to other airlines Interested in buying more Or can cut separate parts for use with other aircraft Most of the plane cemeteries are located in the desert. Both in the United States, Spain and Australia. The reason for having to take a passenger plane to leave in the desert plane cemetery It is because the desert is a suitable place for both temperature and humidity not to destroy parts. Of aircraft Airlines may use this crisis as an opportunity to adjust their service plans in line with their long-term plans. Especially in the field of working methods or negotiating business online to save costs. Causing many passengers to disappear From today onwards, travel in Thailand may not be the same. Thailand is the number 1 destination in which Chinese people want to visit the most. The 2020 Chinese Travel Confidence Survey, conducted in mid-April 2020, found 71% of Chinese consumers wanted to visit Thailand, which is the ranking. The Chinese people want to travel after the end of COVID 19 and the survey found that 53% of the respondents, who are Chinese in the top cities. Want to travel abroad this year The months with the highest aim to travel are August, October and December, with the next issue of fighting and taking advantage of airlines.

Keywords: weave aviation, airplane, tourism

บทนำ

จากสถิติของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) พบว่ามีเที่ยวบินกว่า 7.5 ล้านเที่ยวบิน ถูกยกเลิกในระหว่างเดือนมกราคม ถึง กรกฎาคม ทำให้สายการบินทั่วโลกสูญเสียรายได้ไปกว่า 8.4 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 2.6 ล้านล้านบาทสถานการณ์โควิด-19 ในครั้งนี้ นับว่าส่งผลกระทบต่อธุรกิจการบินอย่างรุนแรง มีเครื่องบินโดยสารต้องจอดอยู่เฉยๆ โดยไม่ได้ขึ้นบินกว่า 14,000 ลำในเดือนเมษายน เทียบกับ 1,900 ลำ ในช่วงเดือนมกราคม แม้ว่าในอดีตจะมีเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อธุรกิจการบินเช่นเดียวกัน แต่ก็ไม่ได้กระทบกับธุรกิจการบินมากขนาดนี้ อย่างเหตุการณ์วินาศกรรม 911 เมื่อปี 2001 มีเครื่องบินโดยสารต้องจอดอยู่ราว 13% ส่วนวิกฤตเศรษฐกิจปี 2008 มีเครื่องบินต้องจอดอยู่เฉยๆ ราว 11% เมื่อเที่ยวบินถูกยกเลิก เครื่องบินต่างๆ ไม่ได้ถูกนำไปใช้งาน ทางออกที่สายการบินทั่วโลกเลือกใช้ คือนำเครื่องบินโดยสารไปจอดทิ้งไว้ที่สุสานเครื่องบิน ไม่ว่าจะจอดชั่วคราวรอวันกลับไปให้บริการอีกครั้งหนึ่ง จอดทิ้งถาวรรอวันขายให้กับสายการบินอื่นๆ ที่สนใจซื้อต่อ หรือจะชำแหละอะไหล่แยกชิ้นเพื่อนำไปใช้กับเครื่องบินลำอื่นก็ได้ ซึ่งสุสานเครื่องบินส่วนใหญ่จะตั้งอยู่ในทะเลทราย ทั้งในประเทศสหรัฐอเมริกา

สเปน และออสเตรเลีย ส่วนสาเหตุที่ต้องนำเครื่องบินโดยสารไปจอดทิ้งไว้ที่สุสานเครื่องบินกลางทะเลทราย เป็นเพราะทะเลทรายเป็นสถานที่ที่มีความเหมาะสมทั้งอุณหภูมิ และความชื้น ที่จะไม่ไปทำลายชิ้นส่วนต่างๆ ของเครื่องบิน

สายการบิน Singapore Airlines ตัดสินใจที่จะนำเครื่องบิน Airbus A380 จำนวน 29 ลำ ไปจอดทิ้งไว้ที่สุสานเครื่องบินกลางทะเลทราย ในประเทศออสเตรเลีย ซึ่ง A380 นับว่าเป็นเครื่องบินที่ได้รับผลกระทบมากที่สุดรุ่นหนึ่ง เพราะจำนวนผู้โดยสารที่ลดลงอย่างมาก แตกต่างจากจำนวนผู้โดยสารที่เคยคาดการณ์เอาไว้มาก นอกจาก Airbus A380 แล้ว Singapore Airlines ยังเลือกที่จะจอดเครื่องบินรุ่นอื่นๆ อีกราว 30% และใช้เครื่องบินที่เหลืออีก 30% กับเที่ยวบินขนส่งของเพียงอย่างเดียว (Cargo) เท่านั้น เพราะการจอดทิ้งไว้ก็มีค่าใช้จ่าย ไม่ได้จอดฟรีๆ อย่างไรก็ตามการนำเครื่องบินไปจอดทิ้งไว้ที่สุสาน ไม่ใช่จะไม่มีค่าใช้จ่ายใดๆ เพราะความจริงแล้ว การนำเครื่องบิน 1 ลำไปจอดทิ้งไว้ มีค่าใช้จ่ายราว 5,000 ดอลลาร์สหรัฐต่อเดือน หรือประมาณ 156,000 บาท รวมถึงเมื่อต้องการนำเครื่องบินกลับไปให้บริการอีกครั้ง เครื่องบินลำนั้นต้องผ่านการบำรุงรักษา และทดสอบให้เรียบร้อยก่อน

แม้ว่าในขณะนี้ ดูเหมือนว่าสถานการณ์ของธุรกิจการบินจะดีขึ้นแล้ว เพราะเมื่อวันที่ 17 กรกฎาคมที่ผ่านมา มีเที่ยวบินกว่า 34,800 เที่ยวบิน กำลังทำการบินอยู่บนท้องฟ้า ด้วยเครื่องบินกว่า 10,000 ลำ แต่ก็ยังมีเครื่องบินอีกจำนวนมาก กว่า 1 ใน 3 ของเครื่องบินโดยสารทั้งหมดทั่วโลก หรือประมาณ 7,600 ลำ ที่ยังคงต้องจอดทิ้งไว้อยู่ในสุสานเช่นเดิม

โดยสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ทั่วโลกในขณะนี้ยังมีความรุนแรง และยังไม่มีความมั่นใจที่เพิ่มขึ้น แต่อย่างไรก็ตาม สาเหตุหลักน่าจะมาจากในบางประเทศ มีการควบคุมการแพร่ระบาดในช่วงต้นที่ไม่มีประสิทธิภาพหรือท่วงทันต่อเหตุการณ์ อาทิ เช่น การไม่บังคับหรือรณรงค์ให้ประชาชนใส่หน้ากากอนามัยในหลายๆ ประเทศ ซึ่งเมื่อการระบาดได้ลุกลามและแพร่ไปในวงกว้างแล้ว มาตรการต่างๆ ของรัฐในการป้องกันการแพร่ระบาด แม้ว่าจะเพิ่มขึ้นมากเพียงใด ก็ไม่สามารถที่จะควบคุมการแพร่ระบาดได้ หากอ้างอิงข้อมูลจากเว็บไซต์ World meters จำนวนผู้ติดเชื้อใหม่ทั่วโลกมีประมาณ 170,000 คนต่อวัน โดย 1 เดือนก่อนหน้านี้ จำนวนผู้ติดเชื้อใหม่ทั่วโลกมีเพียงประมาณ 125,000 คนต่อวันเท่านั้น โดยประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นประเทศที่มีผู้ติดเชื้อใหม่

ต่อวันสูงที่สุดในโลก นอกจากนี้การระบาดในประเทศสหรัฐอเมริกายังเป็นเพียงการระบาดระลอกที่ 1 เท่านั้น ซึ่งหลายประเทศ การระบาดได้เข้าสู่ระลอกที่ 2 แล้ว อาทิเช่น ประเทศญี่ปุ่น ประเทศเกาหลีใต้ ประเทศสิงคโปร์ ประเทศอิหร่าน ฯลฯ ดังนั้น ข้อมูลปัจจุบันแสดงให้เห็นชัดเจนว่าสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ทั่วโลกยังลงสถานการณ์ที่ไม่ดีอย่างต่อเนื่อง

สำหรับอุตสาหกรรมการบิน คงเป็นความจริงที่ต้องยอมรับว่าธุรกิจการบินในปีนี้นั้นหรือแม้แต่ในปี พ.ศ.2564 คงไม่สามารถมีรายได้ใกล้เคียงกับรายได้ในยุตก่อนเกิดการระบาดของไวรัสโควิด-19 โดยสาเหตุหลักมาจากความต้องการเดินทางทั้งในและระหว่างประเทศที่ลดลงอย่างมหาศาล ในมุมมองของผู้โดยสาร การเดินทางโดยสายการบินมีความเสี่ยงสูงที่จะติดเชื้อไวรัสโควิด-19 เพราะผู้โดยสารต้องอยู่ในสภาพอากาศปิดเป็นเวลานาน นอกจากนี้ พืชจากวิกฤตโควิด-19 ที่ได้ลุกลามทำให้เกิดภาวะเศรษฐกิจถดถอยอย่างรุนแรง ก็ทำให้ประชาชนและภาคธุรกิจต้องลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางลงเป็นอย่างมาก ดังนั้นจึงเริ่มได้ยินข่าวว่าสายการบินจำนวนมากทยอยเข้าสู่กระบวนการล้มละลายตามกันไป ไม่ว่าจะเป็นสายการบิน Virgin

Australia ที่ใหญ่เป็นอันดับที่สองของประเทศออสเตรเลีย สายการบิน Latam Airlines และ สายการบิน Avianca Airlines ซึ่งเป็นสายการบินอันดับหนึ่งและสองในลาตินอเมริกา สายการบิน Flybe ซึ่งเป็นสายการบิน Low Cost ชื่อนำของประเทศอังกฤษ และสำหรับประเทศไทยเอง แม้ว่าประเทศเราจะสามารถควบคุมการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ได้เป็นอย่างดี แต่ การบินไทย ซึ่งถือได้ว่าเป็นสายการบินแห่งชาติ และ สายการบินนกสกู๊ต (Nok Scoot) ก็ทยอยปิดกิจการหรือเข้าสู่กระบวนการล้มละลาย (เข้ากระบวนการของ chapter11 หรือ chapter7) ตามกันไป (สำนักข่าวเวสพลัส ทุเดย์, 2563) โดยการเดินทางท่องเที่ยวทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ดูจะเป็นไปภายใต้ข้อจำกัดและเงื่อนไขที่รัดกุมมากขึ้น ขณะที่การ lockdown หรือปิดเมืองของนานาประเทศก็ทำให้ผู้ประกอบการสายการบินต้องยกเลิกการให้บริการตลอดช่วงเวลาที่การแพร่ระบาด COVID-19 อยู่ในกระแสสูงและสร้างความตื่นตระหนกในวงกว้างซึ่งหมายถึงรายได้จากการประกอบการที่หดหายไป ควบคู่กับต้นทุนการดำเนินการที่ยังคงอยู่ในระดับเดิม

โดยยกตัวอย่างสายการบินที่ได้รับผลกระทบอย่างหนักคือ สายการบินนก

สกู๊ต สายการบินร่วมทุนราคาประหยัดระหว่างสายการบินนกแอร์ของผู้ประกอบการชาวไทย และสายการบินสกู๊ต จากประเทศสิงคโปร์ ซึ่งก่อตั้งขึ้นในปี 2014 เป็นตัวอย่างที่ชัดเจนของการประกอบการธุรกิจการบิน ท่ามกลางความท้าทายในสถานการณ์ต่างๆ รวมถึงข้อจำกัดในการขยายเครือข่ายการบินภายใต้สภาพแวดล้อมการแข่งขันที่รุนแรง ขณะที่การระบาดของ COVID-19 ผลักให้สถานการณ์ของ นกสกู๊ต เลวร้ายลงอย่างรวดเร็ว จนไม่อาจเห็นหนทางสู่การฟื้นตัวและการเติบโตที่ยั่งยืนของสายการบินได้อีก และต้องยุติกิจการพร้อมกับขดเชยการเลิกจ้างพนักงานตามกฎหมายต่อไป โดยผลพวงของการแพร่ระบาด COVID-19 ซึ่งส่งผลให้มีการปิดท่าอากาศยานและระงับการเดินทางเพื่อควบคุมโรคในช่วงที่ผ่านมา ทำให้มีการประเมินรายได้ธุรกิจการบินสัญชาติไทยในปี 2020 ว่ามีแนวโน้มหดตัวติดลบที่ ร้อยละ -60 (YoY) มาอยู่ที่ประมาณ 1.21 แสนล้านบาท ภายใต้สมมติฐานการฟื้นตัวในธุรกิจสายการบินอย่างค่อยเป็นค่อยไปแบบ U-Shape ซึ่งทำให้สายการบินต้องลดค่าใช้จ่าย ลดจำนวนเครื่องบิน และในบางรายอาจได้รับผลกระทบถึงขั้นปิดกิจการ ทั้งนี้ประมาณการที่น่าสนใจอยู่ที่รายได้ธุรกิจการบิน

สัญชาติไทยจากเส้นทางระหว่างประเทศ จะหดตัวติดลบถึงร้อยละ 65 มาอยู่ที่ราว 8.2 หมื่นล้านบาท โดยมีปัจจัยหลักจากการลดลงของนักท่องเที่ยวต่างชาติซึ่งมีส่วนประมาณร้อยละ 80 ของผู้โดยสารเส้นทางระหว่างประเทศทั้งหมด และปัจจัยรองจากการหดตัวของชาวไทยที่ไม่สามารถเดินทางไปต่างประเทศได้อีกด้วย ขณะที่รายได้จากเส้นทางบินภายในประเทศมีแนวโน้มลดลงที่ร้อยละ -45 (YoY) มาอยู่ที่ประมาณ 3.9 หมื่นล้านบาท โดยส่วนหนึ่งเป็นผลจากนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศลดลงและอีกส่วนหนึ่งเป็นผลจากการชะลอตัวของการเดินทางภายในประเทศของชาวไทยจากความกังวลในการระบาดของโรค COVID-19 รวมถึงรายได้ที่ลดลงจากปัญหาภาวะเศรษฐกิจภายในประเทศ การขาดรายได้จากการหยุดให้บริการจะส่งผลให้สภาพคล่องของสายการบินสัญชาติไทยส่วนใหญ่ลดลงมาก และสามารถรับภาระค่าใช้จ่ายที่ยังคงเหลืออยู่ซึ่งมีส่วนประมาณร้อยละ 30 ของค่าใช้จ่ายในแต่ละเดือนได้เพียงประมาณ 3 เดือนเท่านั้น ซึ่งปัญหาสภาพคล่องของสายการบินนี้ ยังส่งผลให้บริษัทจัดอันดับเครดิตอย่าง Tris rating ได้ปรับลดอันดับเครดิตของบางสายการบินในช่วงต้นเดือนเมษายน 2020 และแสดงความ

กังวลเป็นพิเศษต่อสภาพคล่องของสายการบิน ซึ่งสายการบินทั่วโลกต่างประสบปัญหาสภาพคล่องในลักษณะใกล้เคียงกัน โดย IATA (International Air Transport Association) พบว่าสายการบินทั่วโลกประมาณร้อยละ 75 มีเงินสำรองเพียงพอต่อค่าใช้จ่ายไม่เกิน 3 เดือนเท่านั้น

IATA ให้เหตุผลที่ภาครัฐต้องเข้ามาสนับสนุนธุรกิจการบิน ทั้งในมิติของการช่วยลดการเลิกจ้างงานในธุรกิจการบิน การช่วยรักษาการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ค่อนข้างไกล การทำให้การขนส่งสินค้าทางอากาศโดยเฉพาะยาและอุปกรณ์ทางการแพทย์ยังดำเนินต่อไปได้ และที่สำคัญคือการช่วยรักษาการเชื่อมต่อทางอากาศ (air connectivity) ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อธุรกิจอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องหลังการฟื้นตัวจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 สำหรับประเทศไทย ดูเหมือนว่าเหตุผลในการที่ภาครัฐต้องสนับสนุนธุรกิจการบินจะผูกพันอยู่กับประเด็นที่ว่า ธุรกิจการบินเป็นธุรกิจหลักที่ช่วยสนับสนุนธุรกิจต่อเนื่องอีกหลายธุรกิจ ทั้งธุรกิจท่องเที่ยว โรงแรม ร้านอาหาร ซึ่งจะช่วยสร้างรายได้เข้าประเทศและช่วยให้เกิดกระจายรายได้สู่ชุมชนได้อย่างรวดเร็ว ทำให้การช่วยเหลือจากภาครัฐเป็นสิ่งที่ค่อนข้างจำเป็น เพราะธุรกิจการบินถือเป็นหนึ่งในธุรกิจที่มี

ความสำคัญต่อเศรษฐกิจไทยเป็นอย่างมาก หากแต่การอุบัติและระบาดของ COVID-19 มีผลต่ออุตสาหกรรมการบิน ซึ่งต้องมีการปรับตัวอย่างมาก และอาจติดตามมาด้วยแนวโน้มใหม่ที่จะเกิดขึ้นในอุตสาหกรรมการบินในช่วงเวลาต่อจากนี้ เพราะการระงับการบินในช่วงที่ผ่านมา ส่งผลรุนแรงทางลบต่อรายได้ ผลกำไร และสถานะทางการเงินของสายการบินแต่ละแห่งทำให้สายการบินบางแห่งต้องล้มละลาย ซึ่งอาจจะนำไปสู่การควบรวมกิจการสายการบินครั้งใหญ่ (Massive consolidation) ที่ปรับเปลี่ยนภูมิทัศน์ของธุรกิจนี้ไปโดยปริยาย

ขณะเดียวกันความต้องการและการปรับเปลี่ยนประพจน์กรรมการเดินทางที่มีแนวโน้มลดลง ส่งผลกระทบโดยตรงต่อยอดจำหน่ายของสายการบิน ควบคู่กับจำนวนที่นั่งของเครื่องบินที่ต้องปรับลดลงจากการรักษาระยะห่างตามข้อกำหนดว่าด้วยการควบคุมโรคที่ส่งผลทางลบต่อรายได้อย่างไม่อาจเลี่ยง ซึ่งกรณีเช่นว่านี้ผูกพันไปถึงการปรับเปลี่ยนขนาดของเครื่องบินให้เหมาะสมกับการจัดสรรพื้นที่บนเครื่องและการคำนวณที่นั่ง (load factor) ซึ่งอาจทำให้เครื่องบินขนาดใหญ่ที่มีต้นทุนการบินสูงมีแนวโน้มจะถูกปลดระวางออกจากฝูงบินของแต่ละสายการบิน

ได้ไม่ยาก การปรับเปลี่ยนในมิติดังกล่าวกำลังส่งผลกระทบเป็นปฏิกิริยาลูกโซ่ (chain reaction) ต่อผู้ผลิตเครื่องบิน สัญชาติยุโรปในนาม Air Bus ซึ่งได้ประกาศแผนปรับลดคนงานจำนวนกว่า 15,000 อัตราทั่วโลกหรือประมาณร้อยละ 11 ของพนักงานทั้งหมด ภายใต้คำจำกัดความว่าเป็น “วิกฤตเลวร้ายที่สุด” เท่าที่อุตสาหกรรมการบินเคยเผชิญมา ซึ่งความเคลื่อนไหวนี้เกิดขึ้นหลังจากที่ธุรกิจการบินพาณิชย์ทั่วโลกหดตัวลงเกือบร้อยละ 40 ในช่วงไม่กี่เดือนที่ผ่านมา และยังไม่แนชัดว่าจำนวนเครื่องบินที่มีอยู่มากมายแต่ถูกจอดนิ่งอยู่บนลานจอดของแต่ละสายการบินจะได้รับโอกาสให้หวนคืนและโลดแล่นสู่ท้องฟ้าได้เมื่อใด โดยมีการคาดการณ์ว่าการสัญจรทางอากาศจะยังไม่ฟื้นตัวสู่ระดับก่อนวิกฤต COVID-19 จนกระทั่งปี 2023 และบางกรณีอาจเลวร้ายไปถึงปี 2025 อีกด้วย ภายใต้วิกฤตโรคระบาดที่ส่งผลกระทบอย่างกว้างขวางนี้ การเพิ่มความสำคัญของท่าอากาศยานที่เป็นศูนย์กลางอาจเป็นปรากฏการณ์ที่สวนทางกับธุรกิจการบิน เพราะตลอดเวลาที่ผ่านมาแต่ละเมืองพยายามจัดให้มีสนามบินประจำเมืองทั้งในมิติของการเป็นหน้าต่างความจำเริญและในฐานะที่เป็นประตูเชื่อมต่อกับโลกภายนอก เพื่ออำนวยความสะดวกใน

การเดินทางของประชาชน แต่ในระยะต่อไป หากความถี่ในการเดินทางลดลง สนามบินของเมืองเล็กจะลดบทบาทลง ส่วนสนามบินเมืองใหญ่ที่เป็น “Hub” จะได้รับความสำคัญมากขึ้นในการเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อทั้งโดยรถยนต์ หรือรถไฟความเร็วสูงไปยังเมืองอื่นๆ เพราะการบินไปยังสนามบินศูนย์กลางมีความคุ้มค่ากว่าด้วยเหตุที่มี Aircraft load factor ที่สูงกว่า อย่างไรก็ดี ท่าอากาศยานเหล่านี้ก็ต้องเตรียมรองรับผู้โดยสารที่จะต้องใช้เวลาในพื้นที่เหล่านี้มากขึ้นทั้งจากมาตรการตรวจคัดกรองหรือเวลาในการเชื่อมต่อเครื่องโดยสาร ซึ่งนี่อาจเป็นโอกาสในการขยายธุรกิจเกี่ยวกับ VIP Lounge หรือกลุ่มลูกค้าเป้าหมายชั้นธุรกิจได้มากขึ้น (สำนักข่าวผู้จัดการ, 2563) หากคำกล่าวที่ว่า “ในทุกวิกฤต มีโอกาส” จะมีนัยความหมายอยู่บ้าง บางที่ปรากฏการณ์ COVID-19 อาจเป็นบทพิสูจน์ความได้เปรียบในเชิงภูมิรัฐศาสตร์ของไทยที่ตั้งอยู่เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียน หากแต่ศักยภาพทางการบริหารจัดการดูจะเป็นสิ่งที่ท้าทายและตอกย้ำข้อเท็จจริงที่ต้องเร่งแก้ไขอย่างเสียไม่ได้อีกครั้งในเรื่องของการท่องเที่ยวด้วยในช่วงที่ธุรกิจการท่องเที่ยวยังไม่สามารถฟื้นตัว

วิกฤตโควิด 19 ทำให้จำนวนผู้โดยสารลดลง ทั้งจากกลุ่มผู้โดยสารที่เป็นนักท่องเที่ยวซึ่งลดน้อยลง และกลุ่มผู้โดยสารที่เดินทางเพื่อธุรกิจ เช่น ไปทำงาน ไปประชุม หรือเจรจาธุรกิจในต่างประเทศ บริษัทต่างๆ ได้เรียนรู้ว่าสามารถเจรจาธุรกิจ จัดประชุม หรือทำงานบางอย่างผ่านระบบออนไลน์ได้ไม่จำเป็นต้องให้พนักงานเดินทางไปต่างประเทศ หลังโควิด 19 บริษัทเหล่านี้ก็จะปรับวิธีการทำงานหรือเจรจาธุรกิจผ่านระบบออนไลน์เพื่อประหยัดค่าใช้จ่าย ทำให้ผู้โดยสารกลุ่มนี้หายไปจำนวนมาก จากวันนี้เป็นต้นไปการเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทยอาจไม่เหมือนเดิมอีกต่อไป โดยประเทศไทยเป็นอันดับ 1 ของเมืองท่องเที่ยวที่คนจีนอยากเดินทางมาเที่ยวมากที่สุด การสำรวจความเชื่อมั่นการท่องเที่ยวของชาวจีนปี 2020 ได้ดำเนินการในช่วงกลางเดือนเมษายน 2563 โดยพบว่าผู้บริโภคชาวจีนต้องการมาเที่ยวประเทศไทยถึง 71% ซึ่งเป็นอันดับที่คนจีนอยากเดินทางมาเที่ยวหลังหมดโควิด 19 ทั้งผลสำรวจยังพบว่า 53% ของผู้ตอบแบบสอบถามซึ่งเป็นชาวจีนในเมืองชั้นนำต้องการเดินทางไปต่างประเทศภายในปีนี้ โดยเดือนที่มีการตั้งเป้าจะเดินทางมากที่สุดได้แก่ สิงหาคม ตุลาคม และธันวาคม โดย

ต่อไปจะมีประเด็นในการต่อสู้และแย่งชิงพื้นที่ความได้เปรียบของสายการบิน (สำนักข่าวแมนูไลฟ์, 2563)

เรื่องที่ 1 ความสะอาดและความปลอดภัย” คือหัวใจหลัก สำหรับการท่องเที่ยวเพราะรูปแบบของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่จะเปลี่ยนแปลงไป ไม่เหมือนเดิม ความสะอาดและความปลอดภัย จะได้รับความสำคัญมากยิ่งขึ้นจากนักท่องเที่ยวและผู้ประกอบการ และจะกลายเป็นเรื่องพื้นฐานที่จำเป็นต้องมี ในอนาคตเราอาจจะได้เห็นการจำกัดจำนวนคนเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวการออกระเบียบใหม่ในการเข้าชมสถานที่ต่างๆ เพื่อลดความกังวลของนักท่องเที่ยวกลุ่มที่อ่อนไหวต่อการระบาดของเชื้อไวรัสที่ฟุ้งผ่านพ่นมา ทำให้ผู้ประกอบการจะต้องปรับตัว สร้างความเชื่อมั่นและความประทับใจให้กับนักท่องเที่ยวในช่วงที่ธุรกิจการท่องเที่ยวยังไม่สามารถฟื้นตัว

เรื่องที่ 2 เดินทางอย่างมั่นใจ ปลอดภัย กับประกันสุขภาพฟินซ์วันส์ ประกันสุขภาพ สุดฟินที่ให้ ความคุ้มครองสุขภาพ โรคร้ายแรง รวมถึงโควิด-19 สูงสุดถึง 10 ล้านบาทต่อปี หมดความกังวลช่วงนี้ ด้วยความคุ้มครองเพิ่มเติมพิเศษ ตรวจเจอโควิด-19 ก็ดูแลทันที ด้วยเงินชดเชยพิเศษ สูงถึง 20,000 บาท และหากเจ็บป่วยด้วย

โรคร้ายแรงอื่น รวมถึงโควิด-19 ก็พร้อมดูแลด้วยค่ารักษาแบบเหมาจ่ายสูงสุดถึง 10 ล้าน ด้วย ค่าห้องสูงสุดถึง 9,000 บาทต่อวัน และสิทธิรักษาพยาบาลผู้ป่วยนอกแบบไม่จำกัดจำนวนครั้ง สูงสุดถึง 50,000 บาทต่อปี และหมดกังวลกับคนข้างหลัง ด้วยความคุ้มครอง กรณีเสียชีวิตจากโควิด 19 เพิ่มเติมพิเศษให้อีก 100,000 บาทเดินทางอย่างมั่นใจ ปลอดภัย กับประกันสุขภาพฟินซ์วันส์

ในส่วนของประเทศไทยธุรกิจการบิน จนทำให้หลายสายการบินต้องหยุดให้บริการชั่วคราวตั้งแต่เดือนมีนาคม พ.ศ. 2563 จนอย่างน้อยถึงสิ้นเดือนเมษายน พ.ศ. 2564 โดยในเส้นทางระหว่างประเทศสายการบินสัญชาติไทยต่างหยุดให้บริการบินทั้งหมด เช่น Thai lion air ในช่วงเดือนมีนาคม พ.ศ. 2563 ถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2563, Thai airways ในช่วงเดือนมีนาคม พ.ศ. 2563 ถึงเดือนพฤษภาคม 2563 , Thai AirAsia ในช่วงเดือนมีนาคม พ.ศ. 2563 ถึงเดือนเมษายน พ.ศ.2564 เป็นต้น โดยเป็นผลจากปริมาณผู้โดยสารในเส้นทางระหว่างประเทศที่เริ่มปรับลดลงต่อเนื่อง ตั้งแต่ปลายเดือนมกราคม 2563 และปรับลดลงมากยิ่งขึ้นภายหลังสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (Civil Aviation Authority of Thailand: CAAT) ออกแนว

ปฏิบัติสำหรับผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ทำการบินมายังไทย ซึ่งบังคับให้ผู้เดินทางต้องมีใบรับรองแพทย์และประกันสุขภาพ จึงทำให้ปริมาณผู้โดยสารระหว่างประเทศใน 5 สนามบินหลักของท่าอากาศยานไทย (Airports of Thailand: AOT) ปรับลดลงอย่างต่อเนื่องจนเกือบ 100% ส่วนเส้นทางภายในประเทศ สายการบิน Thai AirAsia และ Thai Lion air ซึ่งมีส่วนแบ่งตลาดจากปริมาณผู้โดยสารรวมกันกว่า 50% ได้เริ่มหยุดบินตั้งแต่ช่วงปลายเดือนมีนาคม พ.ศ. 2563 ตามปริมาณผู้โดยสารทั้งชาวต่างชาติและชาวไทยที่เริ่มปรับลดลงจนกระทั่ง ณ ต้นเดือนเมษายน 2563 ปริมาณผู้โดยสารในสนามบินภูมิภาค 22 แห่งลดลงกว่า 98% ต่อวัน ทั้งนี้สายการบินที่ขอหยุดบริการชั่วคราวสามารถขออนุญาตจาก CAAT เพื่อกลับมาบินก่อนกำหนดได้ (ปญญภาพ ตันติปิฎก, 2563)

จากปัจจัยข้างต้น EIC ประเมินว่ารายได้ธุรกิจการบินสัญชาติไทยในปีพ.ศ. 2564 มีแนวโน้มหดตัวราว 60% มาอยู่ที่ราว 1.21 แสนล้านบาท ภายใต้สมมติฐานการฟื้นตัวในธุรกิจสายการบินอย่างค่อยเป็นค่อยไปแบบ U-Shape ในลักษณะเดียวกับการประมาณการฟื้นตัวของจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติในไทยของ EIC กรณี base case โดยการฟื้นตัวจาก

COVID-19 จะค่อนข้างช้ากว่าการฟื้นตัวจากไวรัส SARS และ MERS ที่ฟื้นตัวอย่างรวดเร็วแบบ V-Shape เพราะ COVID-19 ติดต่อดีง่ายกว่าและยังแพร่กระจายไปยังทั่วโลกจึงสร้างผลกระทบต่อสายการบินอย่างรุนแรงกว่าจากการหยุดให้บริการการลดค่าใช้จ่าย การลดจำนวนเครื่องบิน และในบางรายอาจได้รับผลกระทบถึงขั้นปิดกิจการจากสมมติฐานดังกล่าว EIC คาดไว้ดังนี้

1) รายได้ธุรกิจการบินสัญชาติไทยจากเส้นทางระหว่างประเทศจะหดตัวกว่า 65% มาอยู่ที่ราว 8.2 หมื่นล้านบาท โดยมีปัจจัยหลักจากการลดลงของนักท่องเที่ยวต่างชาติซึ่งมีสัดส่วนราว 80% ของผู้โดยสารเส้นทางระหว่างประเทศทั้งหมด ซึ่ง EIC คาดการณ์ในกรณี base case ว่านักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมาไทยจะลดลงราว 67% จาก 39.8 ล้านคนในปีพ.ศ. 2562 เหลือเพียง 13.1 ล้านคนในปีพ.ศ. 2563 และปัจจัยรองจากการหดตัวของชาวไทยที่ไม่สามารถเดินทางไปต่างประเทศได้อีกด้วย ซึ่งเป็นผลจากมาตรการห้ามเดินทางออกนอกประเทศของรัฐบาลหลายประเทศจากการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ความกังวลของนักท่องเที่ยวกับการติดเชื้อ และสถานะเศรษฐกิจโลกที่เข้าสู่ภาวะถดถอยทำให้

รายได้ลดลง ส่งผลให้รายได้ของสายการบินลดลงตามไปด้วย ส่วน

2) รายได้จากเส้นทางบินภายในประเทศมีแนวโน้มลดลง 45% YOY มาอยู่ที่ราว 3.9 หมื่นล้านบาท โดยส่วนหนึ่งเป็นผลจากนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศลดลงและอีกส่วนหนึ่งเป็นผลจากการชะลอตัวของการเดินทางภายในประเทศของชาวไทยจากความกังวลในการระบาดของโรค COVID-19 รวมถึงรายได้ที่ลดลงจากปัญหาสถานะเศรษฐกิจภายในประเทศเช่นเดียวกัน

การขาดรายได้จากการหยุดให้บริการจะส่งผลให้สภาพคล่องของสายการบินสัญชาติไทยส่วนใหญ่ลดลงมากและสามารถรับภาระค่าใช้จ่ายที่ยังคงเหลืออยู่ ซึ่งมีสัดส่วนราว 30% ของค่าใช้จ่ายในแต่ละเดือนได้เพียงประมาณ 3 เดือนเท่านั้น จากการประเมินมูลค่าเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดรวมกับเงินลงทุนชั่วคราวจากงบการเงิน ณ สิ้นปี 2019 และไม่รวมวงเงินกู้เพิ่มเติม ควบคู่ไปกับการประมาณภาระค่าใช้จ่ายของสายการบินที่คาดว่าจะยังคงเหลืออยู่จากการหยุดให้บริการ โดยแบ่งเป็น 1. ภาระค่าใช้จ่ายที่เป็นต้นทุนผันแปร (variable cost) ซึ่งคิดเป็น 2/3 ของต้นทุนทั้งหมด เช่น ค่าเชื้อเพลิง ค่าบริการผู้โดยสาร ค่าบริการเดินอากาศ ค่าเบี้ย

เลี้ยงเดินทาง 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 ได้ปรับลดอันดับเครดิตของบางสายการบินในช่วงต้นเดือนเมษายน พ.ศ.2563 และแสดงความกังวลเป็นพิเศษต่อสภาพคล่องของสายการบิน โดยทาง Tris rating ให้ความเห็นต่อสายการบินหนึ่งว่า “จะต้องได้รับการสนับสนุนจาก

ภาครัฐทั้งในด้านการเงินและสภาพคล่อง เพื่อให้สามารถประกอบธุรกิจต่อไปได้ จนกว่าการเดินทางทางอากาศจะคืนสู่ภาวะปกติ” นอกจากนี้ สายการบินต่าง ๆ ทั่วโลกยังประสบปัญหาสภาพคล่องเช่นเดียวกัน โดย IATA พบว่าสายการบินทั่วโลกราว 75% มีเงินสดสำรองเพียงพอต่อค่าใช้จ่ายไม่เกิน 3 เดือน สายการบินสัญชาติไทยหลายสายการบินได้เร่งปรับตัวด้วยการลดค่าใช้จ่ายพร้อมทั้งหารายได้เพิ่มเติมเพื่อรักษาตัวให้อยูรอดผ่านพ้นวิกฤต COVID-19 การหยุดให้บริการทั้งในเส้นทางระหว่างประเทศและในประเทศ ในช่วงที่ผ่านมาทำให้หลายสายการบินต้องปรับกลยุทธ์การดำเนินการด้วยการพยายามลดค่าใช้จ่ายที่ยังคงเหลืออยู่ซึ่งมีโอกาสดลดค่าใช้จ่ายส่วนนี้ได้ราว 25-30% ดังวิธีที่ การกล่าวไปแล้วข้างต้นแล้ว โดยเฉพาะด้านค่าใช้จ่ายพนักงานที่คิดเป็น 15% ของต้นทุนทั้งหมด พร้อมทั้ง การพยายามหาช่องทางในการหารายได้เพิ่มเติม เช่น Thai airways พยายามเน้นให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศเพิ่มขึ้น และให้ครัวการบินไทยปรับมาขาย meal box, snack box และเบเกอรี่ ผ่านทางร้านค้าและทางออนไลน์ ส่วน Thai AirAsia มีการเปิดขายตั๋วล่วงหน้า และขายเบเกอรี่ และเครื่องดื่มผ่านทางเดลิเวอรี่ และ Nok

air จัดโปรโมชั่น “ซื้อก่อน บินทีหลัง” ด้วยการขาย voucher ล่วงหน้าเพื่อนำไปใช้ในช่วง 1 เดือนมิถุนายน พ.ศ.2563 ถึงเดือนธันวาคม พ.ศ.2563 เป็นต้นไป

อีกทั้ง ในช่วงต้นเดือน พ.ค. 2020 หลายสายการบินได้เตรียมกลับมาให้บริการเส้นทางในประเทศบางส่วน ซึ่งอาจจะช่วยสายการบินได้เล็กน้อย เนื่องจากความต้องการเดินทางภายในประเทศยังซบเซา โดยในเดือน เม.ย. 20 อัตราส่วนบรรทุกผู้โดยสาร (load factor) เส้นทางภายในประเทศคาดว่าจะอยู่ที่เพียงราว 15%-20% ขณะที่อัตรา load factor ที่ทำให้สายการบินในไทยดำเนินการคุ้มทุนและมีกำไรในสถานการณ์ปกติจะต้องมากกว่า 70%-80% ขึ้นอยู่กับประเภทสายการบิน เนื่องจากการแข่งขันด้านราคาอย่างรุนแรงในธุรกิจการบิน นอกจากนี้ มาตรการเว้นระยะห่างที่นิ่งตาม social distancing จะกดดันให้การขนส่งผู้โดยสารต่อเที่ยวลดลงอีก เช่น ในกรณีเครื่องบินรุ่น Airbus a320 หากมีการห้ามใช้ที่นั่งตรงกลางจะทำให้จำนวนที่นั่งหายไปราว 1/3 ของที่นั่งทั้งหมด เป็นต้น จึงอาจส่งผลให้สายการบินมีโอกาสปรับเพิ่มค่าโดยสารเพื่อชดเชยต้นทุนที่เพิ่มขึ้น ซึ่งอาจไม่เหมาะสมกับสถานการณ์ ความต้องการเดินทางในปัจจุบันที่ยังอ่อนตัวอยู่

อย่างไรก็ดี สายการบินจะได้انسงส์จากต้นทุนที่ลดลงตามราคาน้ำมันที่ปรับลดลงอย่างรุนแรง พร้อมทั้งส่วนลดค่าบริการของทางภาครัฐ เช่น ค่าบริการเดินอากาศ ค่าจอดเครื่องบิน เป็นต้น

นอกจากนี้ สายการบินอาจใช้วิกฤตนี้เป็นโอกาสในการปรับแผนการให้บริการให้สอดคล้องกับแผนในระยะยาว โดยเฉพาะในด้านเส้นทางที่จะให้บริการเพื่อให้เกิดการกระจายความเสี่ยงมากยิ่งขึ้นจากที่ในอดีตพึ่งพิงการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางใดเส้นทางหนึ่งมากเกินไป รวมถึงปรับแผนการใช้เครื่องบินให้เหมาะสมกับเส้นทางที่ต้องการให้บริการ พร้อมทั้งนำเทคโนโลยีสมัยใหม่ เช่น big data, AI เป็นต้น เพื่อช่วยในการปรับเปลี่ยนการให้บริการให้ตอบสนองต่อความต้องการเดินทางได้อย่างเหมาะสมและทันท่วงที ภาครัฐในต่างประเทศได้ให้ความช่วยเหลือสายการบินในหลายรูปแบบภายใต้เงื่อนไขที่เหมาะสมเพื่อประกอบประกอบให้สามารถผ่านพ้นช่วงวิกฤตและกลับมาให้บริการได้ ซึ่งจะเป็นประโยชน์แก่ธุรกิจอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องด้วยโดย IATA ได้ให้เหตุผลที่ภาครัฐต้องเข้ามาสนับสนุนธุรกิจการบิน เช่น การช่วยลดการเลิกจ้างงานในธุรกิจการบิน การช่วยรักษาการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ค่อนข้างไกล การทำให้การขนส่ง

สินค้าทางอากาศโดยเฉพาะยาและอุปกรณ์ทางการแพทย์ยังดำเนินต่อไปได้ และที่สำคัญคือการช่วยรักษาการเชื่อมต่อทางอากาศ (air connectivity) ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อธุรกิจอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องหลังการฟื้นตัวจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 เช่น โรงแรม ร้านอาหาร ร้านค้าปลีกค้าส่ง เป็นต้น โดยจากการวิเคราะห์บทเรียนในต่างประเทศพบว่า การประคับประคองธุรกิจสายการบินให้ผ่านพ้นวิกฤตส่วนใหญ่ทำใน 2 ลักษณะ โดยหากเป็นสายการบินขนาดใหญ่ที่มีสถานะการเงินที่ค่อนข้างดีจะสามารถเพิ่มสภาพคล่องด้วยตนเองได้ด้วยการระดมทุน เช่น Singapore airline เพิ่มทุนราว 3.45 แสนล้านบาทด้วยการออกหุ้นสามัญและหุ้นกู้แปลงสภาพ ส่วน Qantas airways ออกหุ้นกู้โดยใช้เครื่องบินเป็นตัวค้ำประกันมูลค่าราว 2 หมื่นล้านบาท เป็นต้น หรืออาจใช้วิธีการควบรวมกิจการ (M&A) เพื่อเสริมความแข็งแกร่ง แต่หากเป็นสายการบินที่มีสถานะการเงินที่ค่อนข้างเปราะบาง รัฐบาลในหลายประเทศได้ประกาศให้ความช่วยเหลือธุรกิจสายการบินแต่จะต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่รัฐกำหนด 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 ภายใต้อกฏหมาย Coronavirus Aid, Relief, and Economic Security (CARES) ของสหรัฐอเมริกา ภาครัฐอนุมัติวงเงินความช่วยเหลือด้านค่าจ้างพนักงานราว 2.5 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐ ให้แก่สายการบินโดยสารในรูปแบบเงินช่วยเหลือ 75% ของ

วงเงินทั้งหมดและในรูปแบบเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำในวงเงินที่เหลือ และภายใต้เงื่อนไขต่าง ๆ เช่น การกำหนดเพดานเงินชดเชยต่อบุคลากร การห้ามปลดพนักงานจนถึง 30 ก.ย. 2020 และมีเงื่อนไขพิเศษสำหรับกรณีที่สายการบินที่ได้รับวงเงินช่วยเหลือทั้งหมดมากกว่า 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ภาครัฐจะต้องได้รับใบสำคัญแสดงสิทธิซื้อหุ้นสามัญ (Warrant) คืนราว 10% ของมูลค่าเงินกู้ หรือภายใต้แผน resilience budget ของสิงคโปร์ ภาครัฐให้ความช่วยเหลือในวงเงินมูลค่ารวมราว 280 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับช่วยจ่าย 75% ของเงินเดือนพนักงานแต่ไม่เกิน 3,252 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อคน และ ภายใต้อกฏหมาย Canada Emergency Wage Subsidy ของแคนาดา รัฐบาลจะให้ความช่วยเหลือแก่ธุรกิจที่รายได้ลดลงอย่างน้อย -15% ในเดือน มี.ค. 2020 และ -30% ในเดือนถัดไป โดยจะจ่าย 75% ของเงินเดือน เป็นระยะเวลา 3 เดือนแบบไม่มีเงื่อนไข

การพิจารณาให้เงินกู้ระยะสั้นเพื่อเพิ่มสภาพคล่องแก่สายการบิน เช่น ภายใต้อกฏหมาย CARES ในของสหรัฐอเมริกา ภาครัฐได้อนุมัติวงเงินรวมกว่า 2.5 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐ เพื่อใช้ในการให้กู้เงิน/ค้ำประกันเงินกู้ และต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขการให้ warrant หรือ หุ้นเช่นเดียวกัน ส่วน

ในออสเตรเลีย ภาครัฐให้วงเงินกู้ราว 65 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แก่สายการบินขนาดเล็ก และในนิวซีแลนด์ ภาครัฐให้วงเงินกู้ราว 550 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แก่สายการบิน Air New Zealand เป็นต้น

สำหรับประเทศไทย ความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคธุรกิจการบินและภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในการวางแผนการดำเนินการจะเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยให้การฟื้นตัวของธุรกิจการบินเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพโดยการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นของภาครัฐ และผู้ประกอบการสายการบินถึงรูปแบบการฟื้นตัวของการเดินอากาศจะทำให้มีทิศทางการดำเนินการที่สอดคล้องกัน มีการเตรียมความพร้อมได้อย่างตรงจุดและเหมาะสมกับแผนการกลับมาให้บริการของผู้ประกอบการ โดย EIC คาดว่ารูปแบบการฟื้นตัวจะเป็นไปอย่างค่อยเป็นค่อยไปในช่วงที่เหลือของปี พ.ศ.2563 ตามการป้องกันแพร่ระบาดและแรงกดดันจากสถานการณ์เศรษฐกิจที่เข้าสู่ภาวะถดถอย โดยเริ่มจากเส้นทางบินภายในประเทศหากยกเลิก lock down เหมือนกับในจีนและเกาหลีใต้ที่สายการบินเริ่มเปิดให้บริการภายในประเทศ โดยเฉพาะตามความต้องการเดินทางเพื่อทำธุรกิจ ซึ่งบางส่วนอาจลดลงจากการใช้ VDO Conference นอกจากนั้นหาก

สถานการณ์การแพร่ระบาดดีขึ้นและความกังวลในการติดเชื้อลดลงจะทำให้ประชาชนซึ่งอยู่ที่บ้านเป็นระยะเวลานานต้องการเดินทางท่องเที่ยวและทำให้การเดินทางเพิ่มขึ้น ส่วนในเส้นทางระหว่างประเทศ การฟื้นตัวคาดว่าจะช้ากว่าเนื่องจากมาตรการการเดินทางระหว่างประเทศจะกินระยะเวลานานก่อนยกเลิก โดยความต้องการเดินทางเพื่อธุรกิจและการศึกษาจะฟื้นตัวก่อนเช่นกัน ส่วนความต้องการเดินทางท่องเที่ยวจะเริ่มฟื้นในเส้นทางระยะสั้น (short-haul) เนื่องจากนักท่องเที่ยวใช้เวลาวางแผนล่วงหน้าไม่นานนักหรือในเส้นทางที่เดินทางไปยังประเทศที่ปลอดภัยจากการแพร่ระบาดและอนุมัติพริวีชา และสุดท้ายการเดินทางในเส้นทางระยะยาว (long-haul) จะเริ่มฟื้นตัว และทำให้การเดินทางในเส้นทางระหว่างประเทศฟื้นตัวเพียง 50% ในช่วงปลายปีพ.ศ.2563 อีกทั้ง ภาครัฐอาจขอความร่วมมือกับสายการบินในการให้บริการเดินอากาศในเส้นทางที่จำเป็นและครอบคลุมจุดหมายปลายทางที่สำคัญ ซึ่งจะช่วยให้เกิดการฟื้นตัวของธุรกิจอย่างทั่วถึง พร้อมทั้งช่วยแก้ไขและอำนวยความสะดวกในด้านกฎระเบียบต่าง ๆ เช่น การขออนุญาตเดินอากาศ การต่ออายุใบอนุญาตของบุคลากร และการเจรจากับ

หน่วยงานกำกับในต่างประเทศ เป็นต้น และ สุดท้าย การสร้างกลไกความร่วมมือของภาครัฐ ภาคธุรกิจสายการบินและภาคสาธารณสุขเพื่อช่วยกันในการประเมินสถานการณ์การแพร่ระบาดและหาข้อสรุปแนวทางการเดินทางอากาศในช่วงพื้นที่ตัวที่เหมาะสมเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดซ้ำ เช่น การวางแผนคัดกรองผู้โดยสาร การจัดทำแผนที่นั่ง (seating policies) เพื่อเว้นระยะห่างที่นั่งและการปรับปรุงแพ็คเกจอาหารบนเครื่องบิน เป็นต้น

อย่างไรก็ดี ภาครัฐยังต้องพิจารณารายละเอียดในหลายมิติถึงความเหมาะสมและรูปแบบในการให้ความช่วยเหลือแก่สายการบินของไทยที่ได้รับผลกระทบโดยธุรกิจการบินถือเป็นหนึ่งในธุรกิจที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจไทยเป็นอย่างมาก เนื่องจากเป็นธุรกิจหลักที่ช่วยสนับสนุนธุรกิจต่อเนื่องอีกหลายธุรกิจ เช่น ธุรกิจท่องเที่ยว โรงแรม ร้านอาหาร เป็นต้น ซึ่งจะช่วยสร้างรายได้เข้าประเทศและช่วยให้เกิดกระจายรายได้สู่ชุมชนได้อย่างรวดเร็ว ทำให้การช่วยเหลือจากภาครัฐเป็นสิ่งที่ค่อนข้างจำเป็น อย่างไรก็ตาม ภาครัฐจะต้องพิจารณาในอีกหลายประเด็นให้รอบคอบก่อน หากจะให้ความช่วยเหลือทั้งรูปแบบการให้ความช่วยเหลือ ระดับความเหมาะสมในการช่วยเหลือ และ

ประโยชน์ที่จะได้รับ อีกทั้ง ยังต้องพิจารณาถึงฐานะการคลังของประเทศซึ่งจะต้องนำไปช่วยเหลือแก่ธุรกิจอื่น ๆ และประชาชนอีกจำนวนมากที่ได้รับความเดือดร้อนจากการแพร่ระบาดเช่นเดียวกัน วิกฤต COVID-19 ส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่อการเดินทางอากาศทั่วโลกรวมถึงไทย ซึ่งทำให้สายการบินต้องจอดเครื่องบินไว้บนพื้นดินมากอย่างเท่าที่ไม่เคยเป็นมาก่อน ธุรกิจสายการบินสัญชาติไทยมีแนวโน้มรายได้หดตัวถึงราว -60% โดยเฉพาะเส้นทางระหว่างประเทศ อีกทั้ง การขาดรายได้จะส่งผลให้สภาพคล่องโดยเฉลี่ยมีเพียงพอต่อค่าใช้จ่ายที่ยังคงเหลืออยู่ได้ประมาณ 3 เดือน สายการบินสัญชาติไทยหลายรายจึงได้เร่งปรับตัวด้วยการลดค่าใช้จ่ายเป็นจำนวนมากเพื่อรักษาสถานะทางการเงิน โดยในต่างประเทศ ภาครัฐแต่ละประเทศได้ออกมาตรการช่วยเหลือธุรกิจสายการบินและบุคลากรทางการบินภายใต้เงื่อนไขที่เหมาะสมในหลายรูปแบบสำหรับไทย ภาครัฐยังมีความท้าทายอีกหลายประการที่ต้องพิจารณาให้รอบด้านในการพิจารณาให้ความช่วยเหลือแก่สายการบินที่ได้ผลกระทบ ทั้งรูปแบบและระดับความเหมาะสมในการให้ความช่วยเหลือ และประโยชน์ที่จะได้รับ อีกทั้ง

ยังต้องพิจารณาถึงนัยต่อฐานการคลังของ
ประเทศในอนาคตด้วย

เอกสารอ้างอิง

- บุญญภพ ตันติปิฎก. (2563). EIC วิเคราะห์ธุรกิจการบินของไทยจะก้าวผ่านอย่างไร
ในวิกฤต COVID-19?, 22 กันยายน 2563, <https://techsauce.co/pr-news/scb-international-air-transport-association-eic-covid-19>.
- โพสทูเดย์ (2563), สายการบินทั่วโลกยังไม่ได้ดู่วิกฤตโควิด-19, 22 กันยายน 2563,
<https://www.posttoday.com/world/634935>
- แมนูไลฟ์ ประเทศไทย (2563), ส่องทิศทาง ธุรกิจการบินและการท่องเที่ยว หลังหมดโควิด
19, 22 กันยายน 2563, <https://www.manulife.co.th/business-after-covid/>