



นกสกู๊ต 'เทกออฟ'

คลังไทยปลดตรงแดง ICAO

สัมภาษณ์



■ ธนวรรณ วินัยเสถียร

กว่า 2 ปีของการดำเนินธุรกิจของสายการบินนกสกู๊ต ซึ่งเป็นสายการบินโลว์คอสต์ ระยะกลาง-ไกล (ลองฮอลล์) ที่เกิดจากการร่วมทุนระหว่างนกแอร์สายการบินสัญชาติไทย

สิงคโปร์ และบริษัท เพื่อนน้ำมิตร จำกัด ที่พอเปิดให้บริการปีแรก ก็เจอผลกระทบจากกรณีไทยติดธงแดงจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ส่งผลให้แผนรุกบินเข้าญี่ปุ่นและเกาหลีใต้ ไม่สามารถ

ดำเนินการได้ ทำให้ต้องหันไปเปิดจุดบินต่างๆ ในจีนแทน แต่วันนี้เมื่อแผนการกำกับดูแลการบินพลเรือนของ

ไทยเริ่มเห็นทิศทางถึงความหวังว่าจะสามารถปลดตรงแดงได้ภายในช่วงไตรมาส 3 หรือ 4 ของปีนี้ทำให้นกสกู๊ต เตรียมความพร้อมที่จะปักธงขยายธุรกิจเต็มตัว ตามแผนเดิมในการจัดตั้งสายการบินมาตั้งแต่ต้น อ่านได้จากสัมภาษณ์นายปิยะ ยอดมณี ประธานเจ้าหน้าที่บริหารสายการบินนกสกู๊ต

ชี้ธุรกิจเริ่มผงกหัว

ซีอีโอ นกสกู๊ต เปิดใจว่าการดำเนินธุรกิจของนกสกู๊ตที่ผ่านมา ต้องยอมรับว่าไม่เป็นไปตามแผน เนื่องจากเราไม่สามารถเปิดทำการบินเข้าสู่ญี่ปุ่นและเกาหลีใต้ ตามแผนการจัดตั้งสายการบินแต่แรก จากปัญหาไทยติดธงแดง ICAO ทำให้ในปี 2558 สายการบินต้องประสบปัญหาการขาดทุน 1,207 ล้านบาท เนื่องจากเป็นปีที่เราบินไม่ก็เที่ยวบินในรูปแบบการให้บริการแบบเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ทำให้มีรายได้เข้ามาไม่มาก

ดังนั้นในปี 2559 สายการบิน

จึงต้องหันมาเปิดเส้นทางบินเข้าเมืองรองของจีน อาทิ จิงเต๋า นานกิง ต้าเหลียน เทียนจิน เซินหยาง และเมืองไทเป ได้วัน รวมแล้ว 6 เดสทินเนชัน เพื่อให้สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้ระหว่างที่รอไทยแก้ปัญหาเรื่อง ICAO ซึ่งก็ทำให้เรามีรายได้เข้าเพิ่มขึ้น โดยได้รับการตอบรับจากผู้โดยสารชาวจีนเป็นอย่างดี แต่อาจจะลดตัวไปช่วงไตรมาส 4 ปีที่แล้ว เนื่องจากมีเรื่องการปราบปรามทัวร์ศูนย์เหรียญในไทย แต่กระทบแต่ไม่กี่เดือนก็กลับมาเข้าสู่ภาวะปกติ ดังนั้นผลการขาดทุนของสายการบินก็ลดลงไป โดยปี 2516 ขาดทุนอยู่ 612 ล้านบาท

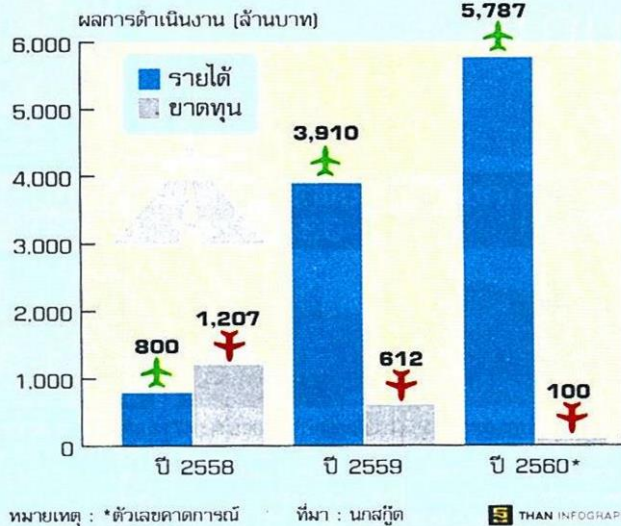
สำหรับทิศทางการดำเนินธุรกิจในปี เราคาดว่าจะการเติบโตของรายได้เพิ่มขึ้นกว่า 48.6% ของปีก่อน โดยคาดว่าจะรายได้จะอยู่ที่ราว 5,787 ล้านบาท ขาดทุนอยู่ที่ราว 100 ล้านบาท เพราะต้องเผื่อเรื่องต้นทุนน้ำมันที่เพิ่มขึ้น ที่คาดว่าจะอยู่ที่ 70 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ทั้งคาดว่าจะมีผู้โดยสารใช้บริการ 1.07 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปี 2559 ซึ่งอยู่ที่กว่า 7 แสนคน การเติบโตที่เกิดขึ้น เป็นเพราะปีนี้สายการบินจะบริหารจัดการใช้เครื่องบินเพิ่มขึ้น เป็นไม่ต่ำกว่า 11 ชั่วโมงต่อวันต่อลำ เพิ่มจากปีที่ผ่านมา ที่อยู่ที่ราว 6 ชั่วโมงต่อวันต่อลำ จากเครื่องบินโบอิง



ปิยะ ยอดมณี



การดำเนินธุรกิจ ของสายการบินนกสกู๊ต



777-200ER จำนวน 3 ลำ ขนาด 415 ที่นั่ง ที่อยู่ในฝูงบิน

รอโอกาสไทยปลดธงแดง

เขาย้ำว่า ปัญหาหัวรัศมีหรือคอขวด 3 เดือนที่ทำให้เกิดการชะลอตัวของนักท่องเที่ยวจีน แต่นับจากเดือนมกราคมปีนี้ก็ดีขึ้นมาก อัตราการบรรทุกเฉลี่ยเพิ่มขึ้นมาเป็น 80% โดยปีนี้ นกสกู๊ต มีแผนจะทำตลาดยุโรป และแผนบริหารจัดการการใช้เครื่องบิน เรามองการเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นจากในเดือนมกราคม 2560 ซึ่งอยู่ที่ 28 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เพิ่มมาเป็น 41 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ในช่วงสิ้นปีนี้ โดยมีแผนเพิ่มความถี่ในหลายเส้นทางของจีน เช่น นานกิง จะเพิ่มเป็น 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ในเดือนกรกฎาคมนี้ นานกิง ก็จะเพิ่มเป็น 10 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็นต้น

นอกจากนี้ในปีนี้ สายการบินจะเน้นกระตุ้นให้คนไทย โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวกลุ่มที่เดินทางเที่ยวด้วยตัวเอง (เอฟไอที) เดินทางไปเที่ยวจีน โดยได้เปิดตัว

แคมเปญออนไลน์ Awesome China เพื่อโปรโมตความโดดเด่นของเส้นทางบินในจีนของเรา ซึ่งเป็นอีกตลาดในการทำตลาดของ นกสกู๊ต นอกจากนี้ผ่านมาตรฐานลูกค้าหลักของเราจะเป็นนักท่องเที่ยวจีนกว่า 90%

การขยายตัวของสายการบินในปีที่เรามองว่าจะมีทิศทางที่ดีขึ้นมาก เป็นเพราะปัจจัยหนุนสำคัญใน 2 เรื่อง คือ 1. ปัญหาเรื่องของหัวรัศมีหรือคอขวดลดลง และเมืองไทยยังเป็นเดสทินชันที่ดีสำหรับนักท่องเที่ยวจีน การเปิด 6 เดสทินชันเข้าจีนของ นกสกู๊ตก็คาดว่าจะได้รับการตอบรับที่ดี และ 2. เรื่องที่ไทยติดธงแดง ICAO ดูจากภาพรวมในการแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ ของภาครัฐ ก็พบว่าน่าจะมีสัญญาณที่ดีจาก ICAO ที่ถ้าปลดธงแดงได้ภายในช่วงไตรมาส 3 หรือไตรมาส 4 ปีนี้ เราก็พร้อมจะเปิดบินประจำเข้าญี่ปุ่นและเกาหลีใต้ ตามแผนเดิมที่ตั้งไว้แต่แรก

เล็งเปิดธุรกิจญี่ปุ่น-กัมพูชา

ปีนี้นกสกู๊ต จะรับมอบ

เครื่องบินโบอิง 777-200 ER เข้ามาอีก 1 ลำ ช่วงเดือนกันยายนนี้ และจะเข้ามาอีก 1 ลำ และจะเข้ามาเพิ่มอีก 1 ลำช่วงปลายปี

เพื่อรองรับการเปิดเส้นทางบินใหม่สู่ โตเกียว โอซากา และกรุงโซล หลังไทยถูกปลดธงแดง ซึ่งหากเราขยายได้ตามแผน คาดว่าในปีหน้าสายการบินน่าจะสามารถทำกำไรจากการดำเนินธุรกิจได้

หากถามว่าปัจจุบันเส้นทางบินสู่ญี่ปุ่นและเกาหลีใต้ มีการแข่งขันค่อนข้างสูง การที่สายการบินเปิดจุดบินเหล่านี้ช้ากว่าคนอื่น ผมมองว่าไม่ได้มีปัญหา เพราะเรามั่นใจว่าเราสามารถทำราคาที่ดีจากการบริหารต้นทุน และจะเป็นอีกหนึ่งทางเลือกของผู้บริโภค ประกอบกับนโยบายที่คนไทยเดินทางไปเที่ยวได้โดยไม่ต้องขอวีซ่า ก็ทำให้ดีมานด์ในตลาดถือว่ายังมีอยู่มาก และด้วยมาตรฐานการให้บริการของสายการบิน ก็เชื่อว่าจะเป็นที่ยอมรับ

เนื่องจากนกสกู๊ต ได้รับหนังสือรับรองการตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัย (IOSA) จากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศหรือ IATA ก็จะช่วยสร้างความมั่นใจถึงความปลอดภัยสูงสุดในการปฏิบัติการของสายการบิน ส่วนกระบวนการออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศใหม่หรือ Re-Aoc ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เราอยู่ในช่วงใกล้เสร็จสิ้นขั้นตอนที่ 3 จากทั้งหมด 5 ขั้นตอน คาดว่าจะได้รับรองในเดือนพฤษภาคมนี้

ทั้งหมดล้วนเป็นทิศทาง การดำเนินธุรกิจของนกสกู๊ต

ที่เริ่มจะงอหัวขึ้นมาแล้ว และหวังถึงกำไรที่จะเกิดขึ้นในปีหน้านั้นเอง ■