

'ไทยไลอ้อน' ชี้ออร์ไลน์เดือด 'ฟูลเชอร์วิส' ดัมพ์สู่ 'โลว์คอสต์'

● **พรไพลิน จุฬพันธ์** 
กรุงเทพธุรกิจ

หนึ่งในภาพการแข่งขันของธุรกิจสายการบินที่เห็นจนเจตา คือสายการบินต้นทุนต่ำ (โลว์คอสต์) ตัดราคาตัวเครื่องบิน ฟาดฟันชิงผู้โดยสารกันเองรวมถึงจากสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ (ฟูลเชอร์วิส) จนทำให้สายการบินฟูลเชอร์วิสจำต้องกัดฟันขอทำดวล จัดกลยุทธ์ดัมพ์ราคาตัวเข้าสู่โลว์คอสต์

อัศวิน ยังกีรติวร ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ หนึ่งในสายการบินโลว์คอสต์เปิดเผยว่า สถานการณ์แข่งขันของสายการบินในไทยปัจจุบันพบว่าสายการบินแบบฟูลเชอร์วิสได้ "ตัดราคาตัวบิน" ลงมาแข่งกับสายการบินโลว์คอสต์ในเส้นทางระยะใกล้ โดยเฉพาะจากไทยไปจุดหมายใน "เอเชียตะวันออก" เห็นชัดมาตั้งแต่ช่วงต้นปี 2562 ที่ผ่านมามาทำให้ "ช่องว่าง" (Gap) ราคาตัวบินระหว่างฟูลเชอร์วิสกับโลว์คอสต์แคบลงเรื่อยๆ

"แต่ละค่ายต่างจัดกลยุทธ์ราคา มาสู้กัน โดยทุกสายจะตั้งราคาที่ผู้โดยสารยอมรับได้ และสามารถทำธุรกิจไปถึงจุดคุ้มทุนได้ด้วย ในสถานการณ์ที่ปีนี้อาจจะไม่มีสายการบินไหนทำกำไรได้"

เขายังระบุว่า เส้นทางยอดนิยมจากกรุงเทพฯไป "ญี่ปุ่น" ถือเป็นตัวอย่างที่มีช่องว่างราคาระหว่างฟูลเชอร์วิสกับโลว์คอสต์ลดลงชัดเจนเดิมราคาตัวบินไป-กลับเคยมีช่องว่างห่างกัน 3,000-5,000 บาท แต่ปัจจุบันห่างกันเพียง 1,000-2,000 บาท ในบางเส้นทาง เช่น ไทยไลอ้อนแอร์เสนอขายราคาตัวบินไป-กลับต่ำกว่า 1 หมื่นบาท

ใกล้เคียงกับไทยแอร์เอเชียเอ็กซ์ ขณะที่สายการบินฟูลเชอร์วิสต่างๆ อาทิ การบินไทย ออลนิปปอน แอร์เวย์ส และเจแปนแอร์ไลน์เสนอขายในราคา 1 หมื่นบาทต้นๆ รวมบริการอาหารและน้ำหนักสัมภาระซึ่งเป็นจุดแข็งของฟูลเชอร์วิส เพื่อชิงลูกค้าแข่งกับโลว์คอสต์

"เส้นทางบินไปญี่ปุ่นถือเป็นตลาดที่แข่งขันกันเหนียวมากจนถึงขั้นสาหัส เพราะผู้เล่นมีจำนวนมาก อย่างเมื่อเดือนพ.ค.ที่ผ่านมา สายการบินนกสก็อตได้ประกาศปรับลดบางเที่ยวบินในเส้นทางกรุงเทพฯ-โอซาก้า และกรุงเทพฯ-โตเกียวระหว่างเดือน มิ.ย.-ก.ค.นี้ซึ่งตรงกับช่วงโลว์ซีซั่น ก็เป็นอีกหนึ่งกรณีที่สะท้อนภาพการแข่งขันรุนแรงในตลาดเส้นทางบินสู่ญี่ปุ่น"

อย่างไรก็ตาม ยอดขายตัวบินเส้นทางไปญี่ปุ่นของไทยไลอ้อนแอร์ช่วงครึ่งปีแรกที่ผ่านมามีอัตรามีสัดส่วนลูกค้าคนไทยและญี่ปุ่นใกล้เคียงกันที่ 50% หลังจากเปิดเส้นทางแรก กรุงเทพฯ-โตเกียว (นาริตะ) ตั้งแต่เดือน ธ.ค.ปีที่แล้ว ก่อนทยอยเปิดไปฟูกูโอกะ, โอซาก้า และนาโกย่าจนครบ 4 เส้นทางในไตรมาสที่ 1 ซึ่งเข้าไฮซีซั่นพอดี

โดยในช่วงไฮซีซั่นที่ผ่านมาของเส้นทางโตเกียวมีอัตราการบรรทุกผู้โดยสาร (โหลดแฟกเตอร์) ถึง 90% ส่วนอีก 3 เส้นทางมีโหลดแฟกเตอร์เฉลี่ย 65% ในครึ่งปีแรก ขณะที่ โหลดแฟกเตอร์ทั้ง 4 เส้นทางช่วงโลว์ซีซั่นคาดอยู่ที่ระดับเกือบ 70%



อัศวิน ยังกีรติวร

อัศวิน เล่าเพิ่มเติมว่า ด้านตลาดเส้นทางบินไปจีนสายการบินโลว์คอสต์ก็เจอการแข่งขันด้านราคาเดือดจากสายการบินแบบฟูลเชอร์วิส เช่นจากไชน่าอีสเทิร์นแอร์ไลน์ โดยปัจจุบันไทยไลอ้อนแอร์ให้บริการเส้นทางบินสู่ประเทศจีนรวม 24 เส้นทาง มีผู้โดยสารชาวจีนคิดเป็น 30% ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด แต่สร้างรายได้มากเป็นอันดับ 1 ครองสัดส่วนถึง 60% ของรายได้ทั้งหมด

"ครึ่งปีแรก ไทยไลอ้อนแอร์มีโหลดแฟกเตอร์เส้นทางไปจีนทั้งหมดเฉลี่ย 78-79% ลดลงเมื่อเทียบกับปีที่แล้วซึ่งมี 82-83% ถือว่าตลาดค่อนข้างฝืด ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์เงินบาทแข็งค่ากว่า 10% ทำให้สินค้าท่องเที่ยวของไทยแพงขึ้นในสายตาชาวจีน จนหันไปเที่ยวเวียดนามกับญี่ปุ่นแทน ยังมีเรื่องเศรษฐกิจจีนชะลอการเติบโตและศึกการค้า

กรุงเทพธุรกิจ Krungthep Turakij Circulation: 200,000 Ad Rate: 2,400	Section: การเงิน-ลงทุน/Business			คลิป: สีสี่
	วันที่: พุธที่ 25 กรกฎาคม 2562			
	ปีที่: 32	ฉบับที่: 11263	หน้า: 26(ขวา)	
	Col.Inch: 69.61	Ad Value: 167,064	PRValue (x3): 501,192	
	หัวข้อข่าว: 'ไทยไลอ้อน'ชี้แอร์ไลน์เดือด 'ฟูลเซอร์วิส'ล้มทัพ 'โลว์คอสต์'			

โลกเป็นปัจจัยเช่นกันแต่คาดว่าตลาดจีนน่าจะกลับมาเป็นปกติได้ในช่วงตรุษจีนไตรมาสที่ 1 ปี 2563 โดยระหว่างนี้ได้รุดถึงนักท่องเที่ยวตลาดอื่นๆในเอเชียมาชดเชย”

ส่วนภาพรวมธุรกิจของ ไทยไลอ้อนแอร์ปีนี้ยัง “ทรงตัว” แม้ไม่ถึงกับแย่ แต่อาจจะยังทำอะไรไม่ได้ เพราะมีตัวแปรเข้ามาจุด นั่นคือเงินบาทแข็งค่า และกรณียุติการปฏิบัติการบินด้วยเครื่องบินโบอิง 737 แม็กซ์ 9 ซึ่งมีจำนวน 3 ลำ เป็นการชั่วคราว ตามประกาศของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เมื่อกลางเดือนมี.ค. ที่ผ่านมา

ขณะที่ สถานการณ์ราคาน้ำมันในปัจจุบันซึ่งอยู่ที่ 65 ดอลลาร์ต่อบาร์เรล ถือเป็นระดับราคาสำหรับผู้ประกอบการสายการบินค่อนข้างพอใจและรับมือได้

และในไตรมาสที่ 4 ปีนี้ ไทยไลอ้อนแอร์เตรียมเปิดเส้นทางบินใหม่ 2 เส้นทาง ได้แก่ กรุงเทพฯ-มะนิลา ฟิลิปปินส์ และกรุงเทพฯ-เสียมราฐ กัมพูชา ที่ความถี่ 1 เที่ยวบินต่อวัน โดยเตรียมรับเครื่องบินรุ่นใหม่ “แอร์บัส เอ330 นีโอ” ความจุกว่า 436 ที่นั่งเข้าประจำการฝูงบินเป็นลำแรกในเดือนพ.ย.นี้ ทำให้สิ้นปีนี้มีฝูงบินรวม 34 ลำ และมีแผนรับมอบอีก 2 ลำในปี 2563 รวมเป็น 36 ลำ ขณะที่ เป้าหมายยอดผู้โดยสารปีนี้คาดว่าจะได้ 12 ล้านคนเพิ่มจากปีที่แล้วซึ่งมี 11 ล้านคน คาดมีโหลดแฟกเตอร์เฉลี่ยตลอดปีนี้ที่ 75% เท่ากับปีที่แล้ว