

ผู้ถือหุ้น AAV ในช่วง เม.ย.นี้

เบื้องต้นคาดว่าหาก AAV ต้องการให้ติดดังกล่าวสำเร็จผลอาจจำเป็นต้องใช้เงินประมาณ 8,000-10,000 ล้านบาท รวมถึงต้องเตรียมทำเทนเดอร์ ออฟเฟอร์ เนื่องจากมีการเสนอซื้อหุ้นเกิน 25% ซึ่งหลังจากนั้น "สายการบินแอร์เอเชีย" จะกลายเป็นผู้เล่นรายใหญ่ของท่าอากาศยานดอนเมืองในทันที ด้วยส่วนแบ่งการตลาดรวม 50% จากช่วงกลางปีที่แล้ว 31% และสายการบินนกแอร์ 18.90%

ไม่เพียงเท่านั้นการเข้ามาของผู้เล่นรายใหม่ แต่หน้าเก่าแห่งสายการบินต้นทุนต่ำ อาจทำให้ผู้ถือหุ้นใหญ่ของ NOK อันดับ 2 อย่าง บมจ.การบินไทย (THAI) ขยับตัวเชื่อมโยงคอนเนกชัน หรือช่วยเสริมกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของ NOK ที่อยู่ภายใต้ร่มเงาของ AAV มีประสิทธิภาพมากขึ้น

อย่าลืมว่ารวม 15 ปีที่การบินไทยถือหุ้นใหญ่ใน NOK โดยเคยครองสัดส่วนถึง 39% แต่ที่ผ่านมา THAI ไม่สามารถควบคุม กำหนดนโยบายของสายการบินนกแอร์ได้ เพราะอดีตผู้บริหาร NOK มีแนวทางการดำเนินงานของตนเอง จนมาถึงยุคเปลี่ยนผ่าน ที่บังเอิญเป็นช่วงที่นกแอร์ ขาดทุนจนหมดตัว ชั่วยังเกิดวิกฤตการบริหารงานภายใน ปัญหาพาลักษณ์เสื่อมหนัก ต้องแบมือขอเงินจากผู้ถือหุ้นเดิม จึงเป็นโอกาสให้การบินไทยมีโอกาสกดดันให้

นำไปสู่การตัดสินใจสละสิทธิ์ ไม่ซื้อหุ้นเพิ่มทุน
เดิมทีหลายฝ่ายเชื่อว่า อย่างไรเสีย THAI ก็ต้องเอานกแอร์ไว้ แม้จะต้องใส่เงินเพิ่มเข้าไป ในขณะที่ฐานะการเงินของตัวเองยังไม่สู้จะมั่นคง เพราะนกแอร์ เป็นสายการบินในตลาดโลว์คอสต์ (สายการบินต้นทุนต่ำ) ดังนั้นถ้าไม่มี NOK ก็เหมือนปล่อยให้ไทยแอร์เอเชีย กวาดเอาผู้โดยสารในตลาดนี้ไปเกือบหมด การจะตั้งสายการบินต้นทุนต่ำขึ้นมาใหม่ ก็เป็นไปได้ แม้จะมี "ไทยสไมล์" แต่ไทยสไมล์ ก็อยู่ในอีกตลาดหนึ่งคือ ตลาดที่แพงขึ้นมามาก และบินระหว่างประเทศ ในภูมิภาค กลับกันในรอบนี้ หากไม่สามารถเป็นผู้ครองตลาด แต่ยังเป็นหุ้นส่วนก็เหมือนมีโอกาสได้มากกว่าเสีย เพราะผลงานของ AAV และเครือข่ายโลว์คอสต์ของ "แอร์เอเชีย" เป็นบทพิสูจน์แล้วว่ามีความศักยภาพ การเข้าร่วมลงทุนด้วย น่าจะเป็นคำตอบที่ได้ประโยชน์ร่วมกันมากกว่า

ล่าสุดจากการสอบถามเบื้องต้นไปยังการบินไทย ได้รับทราบจากวงในว่าในการทำเทนเดอร์ ออฟเฟอร์ ที่จะเกิดขึ้น การบินไทยก็จะยังคงถือหุ้นในนกแอร์อยู่ 15.94%

แต่สิ่งที่น่าสนใจหากตีลครั้งสำคัญของ AAV ครั้งนี้สำเร็จลุล่วงนั่นคือ ทาง AAV ยังคงเก็บแบรนด์ "นกแอร์" ไว้เหมือนเดิม เนื่องจากตามกฎหมายการบินของไทยมีกำหนดไว้ว่าถ้ามีการเปลี่ยนแบรนด์ เปลี่ยนชื่อ สิทธิการบิน สล็อต การบิน (ตารางการบิน) ที่สายการบินนั้นๆ ได้มาแต่เดิมจะต้องคืนกลับไปยังสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เพื่อจัดสรรสล็อตใหม่ ทำให้คาดว่า AAV น่าจะเลือกที่จะเก็บแบรนด์นกแอร์ไว้เหมือนเดิม เพราะเป้าหมายหลักของการซื้อหุ้นในครั้งนี้ AAV ต้องการสล็อตการบินเพิ่มเนื่องจากปัจจุบันสล็อตบิน ที่สนามบินดอนเมืองเต็มหมดแล้ว

โดยเชื่อว่า สิ่งที่ AAV จะเข้าไปดูแลนั่นคือเรื่องของการปฏิบัติการบิน ที่จะมี การบูรณาการเน็ตเวิร์กการบินใหม่ จากสล็อตการบินที่ได้มาเพิ่ม และการจัดเส้นทางบินให้สัมพันธ์กันมากขึ้น เพื่อจะได้นำเครื่องบินไปทำการบินในจุดอื่นๆ ที่มีศักยภาพได้เพิ่มขึ้น จากแผนธุรกิจซึ่งบริษัทตั้งเป้ามีเครื่องบินให้บริการทั้งหมด 66 ลำ ภายในปีนี้ ขณะที่นกแอร์ ปัจจุบันมีเครื่องบินโบอิง 737-800 จำนวน 18 ลำ และอากาศยานแบบ Q400 จำนวน 8 ลำ

ส่วนโอกาสความสำเร็จของดีลในครั้งนี้ ด้าน NOK หลายฝ่ายเชื่อว่ามีความเป็นไปได้สูง หลังจากที่ผ่านมากลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่ NOK อย่าง "จุฬารู" ขาดทุนจากราคาหุ้นสายการบินแห่งนี้แล้วกว่า 6 พันล้านบาท แม้บริษัทจะรายงานตลาดหลักทรัพย์ว่ามีผู้สนใจซื้อหุ้นจากกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่มากกว่า 1 รายก็ตาม แต่สิ่งที่น่าสนใจกว่านั้นคือหากไม่ใช่ AAV ที่มีความเชี่ยวชาญด้านธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำแล้ว จะมีกลุ่มทุน หรือกลุ่มกิจการใดกล้าเข้ามาลงทุนในธุรกิจ เนื่องจากบทเรียนที่ผ่านมาบอกแล้วว่า "เงินอย่างเดียว คงไม่พอที่จะคืนชีพให้กิจการการบินได้"

ขณะที่ AAV นั้นมองปัญหาที่เกิดขึ้นดีกว่า สิ่งที่ NOK ถูกกดดันจนบินต่ำอยู่ในปัจจุบันนั่นคือการบริหารจัดการต้นทุนให้มีประสิทธิภาพดีกว่านี้ และพร้อมจะต้องขยายเส้นทางการบินเพื่อเพิ่มรายได้ หลังจากที่ผ่านมาต้องเผชิญกับความผันผวน

ของต้นทุนค่าใช้จ่ายมาหลายปี เมื่อต้องมาบริหารจัดการเอง จากเดิมที่เคยร่วมกับการบินไทย

นอกจากนี้ NOK ยังต้องรับรู้ผลขาดทุนจากบริษัทลงทุน อย่างนกสคูต ที่ไม่สามารถขยายเส้นทางการบินตามแผนการที่วางไว้ได้จนทำให้เงินสดจากการดำเนินธุรกิจติดลบ อัตรากำไรขั้นต้นติดลบหนักถึง 10% นำไปสู่การขาดทุนต่อเนื่องปีละเกือบ 2 พันล้านบาท หรือมียอดขาดทุนสะสมอยู่ที่ 5,276 ล้านบาท อัตราหนี้สินต่อทุน 5 เท่า

ล่าสุด ฝ่ายวิจัยของ บล.เอเชีย พลัส ให้ความเห็นต่อเรื่องดังกล่าวว่า การเข้าซื้อหุ้น NOK น่าจะเป็นเรื่องดีต่อ AAV เพราะจะทำให้ AAV กลายเป็นผู้ให้บริการสายการบินต้นทุนต่ำใหญ่สุด โดยจะมีส่วนแบ่งตลาดรวม 51.8% คาดช่วยให้มีอำนาจในการกำหนดราคาโดยเสรีได้มากขึ้น บรรเทาปัญหาการแข่งขัน อีกทั้งขนาดฝูงบินที่ 62 ลำ บวกกับส่วนของ NOK อีกราว 26 ลำ (ไม่รวม Nok Scoot) จะทำให้เกิดการประหยัดต่อขนาดด้วย

ดังนั้น สิ่งที่น่าติดตามต่อจากนี้สำหรับดีลของซื้อหุ้น NOK จาก AAV นั่นคือใครจะเป็นผู้ชนะ AAV จะกลายเป็นเจ้าตลาด และใช้ NOK มาเชื่อมโยงโครงข่ายการบินได้อย่างมีประสิทธิภาพเพียงใด? หรือผู้ถือหุ้นใหญ่ NOK ได้ประโยชน์จากการถอนทุนหลังจากต้องแบกรับผลขาดทุนมาต่อเนื่อง หรือการบินไทยจะกลายเป็นผู้ได้ประโยชน์สูงสุดจากดีลดังกล่าว เพราะท้ายที่สุดยังถือว่ามีหุ้นอยู่สายการบินต้นทุนต่ำภายในประเทศที่ได้รับความนิยมไม่แพ้ "แอร์เอเชีย" หรือผู้ถือหุ้นได้ประโยชน์สูงสุดทั้งผู้ถือหุ้น AAV ที่ทิศทางธุรกิจได้รับปัจจัยสนับสนุนเพิ่มเติมในด้านผลประโยชน์และราคาหุ้น หรือผู้ถือหุ้น NOK ได้รับโอกาสการฟื้นตัวของธุรกิจ ปัจจัยเหล่านี้คาดว่าจะต้องใช้เวลาสักพักใหญ่ และที่สำคัญคือต้องรอให้ดีลดังกล่าวเกิดขึ้นจริง 100% จะเป็นการดีที่สุด.