



สายการบินลูกครึ่ง ยัดเบ็ดเสร็จโลว์คอสต์ไทย

ทางออกนอกตำรา

■ ณัฐพล หวังทรัพย์ (แทน)

กลายเป็นข่าวที่สะเทือนเลือนลั่นไปทั่วแวดวงธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำของไทย เมื่อบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) หรือ AAV เตรียมเข้าไปซื้อหุ้นของบริษัทสายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) หรือ NOK ในส่วนที่เป็นหุ้นของ “กลุ่มจุฬางกูร” ผู้ถือหุ้นใหญ่นกแอร์กว่า 60% โดยคาดว่า AAV จะใช้เงินไม่ต่ำกว่า 8 พันล้านบาทในการซื้อหุ้นจากกลุ่มจุฬางกูร และการตั้งโต๊ะทำเทนเดอร์ ออฟเฟอร์จากผู้ถือหุ้นเดิม

คงต้องยอมรับว่าในช่วงที่ผ่านมาแอร์เอเชียประสบความสำเร็จอย่างมากในการดำเนินธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทย ยิ่งดูจากผลประกอบการ ของ AAV ในปี 2561 ที่ผ่านมา แม้ธุรกิจสายการบินต่างได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ราคาน้ำมันโลกที่ปรับตัวสูงขึ้น แต่ไทยแอร์เอเชียก็สามารถโกยรายได้สูงถึง 40,200.2 ล้านบาท มีกำไรรวม 70 ล้านบาท มียอดผู้โดยสารรวม 21.57 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปี 2560 ในอัตรา 9%

เมื่อพลิกดูรายชื่อผู้ถือหุ้นใหญ่ 10 อันดับแรกของ AAV พบว่า นายธรรตพลร์ แบลเวลด์ เป็นถือหุ้นใหญ่อันดับ 1 จำนวน 2,004 ล้านหุ้น คิดเป็นสัดส่วน 41.32% ของหุ้นทั้งหมด รองลงมาได้แก่ บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์

จำกัด 7.26% กองทุนเปิด บัวหลวง หุ้นระยะยาว 4.79% นายธรรต พสวงศ์ 3.73% นายอัยวัฒน์ ศรีวัฒนประภา แห่งกลุ่มดิ้งเพาเวอร์ 2.68% กองทุนเปิด บัวหลวง หุ้นระยะยาว 2.11% กองทุนเปิด กรุงศรี หุ้นระยะยาวปันผล 1.17% กองทุนเปิด บัวหลวงเฟลิกซ์บีลเพื่อการเลี้ยงชีพ 1.16% กองทุนเปิด บัวหลวงตราสารทุนเพื่อการเลี้ยงชีพ 0.96% และ กองทุนเปิด บัวแก้ว 0.83%

ความสำเร็จในการทำธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำในไทย ทำให้แอร์เอเชีย ต้องการขยายการลงทุนเพิ่มขึ้น จากปัจจุบันมีเครื่องบินรวม 62 ลำ ตั้งเป้าว่าในปีนี้จะรับเครื่องบินใหม่เข้าประจำการฝูงบินอีก 4 ลำ รวมเป็น 66 ลำ พร้อมเพิ่มฐานปฏิบัติการบินภายในประเทศแห่งที่ 7 ที่ จ.เชียงราย เพิ่มเส้นทางบินระหว่างประเทศใหม่ๆ จากฐานปฏิบัติการบินทั่วภูมิภาค เพื่อเพิ่มสัดส่วนผู้โดยสารในตลาด CLMV และตลาดอินเดียเพิ่มเติมจากตลาดนักท่องเที่ยวจีน โดยตั้งเป้ายอดผู้โดยสารตลอดปี 2562 ที่ 23.15 ล้านคน

แต่ด้วยข้อจำกัดเรื่องสล็อตการบิน ไทยแอร์เอเชีย จึงได้เปิดเจรจาซื้อหุ้นสายการบินนกแอร์จากกลุ่มจุฬางกูร และถ้าดีลนี้สำเร็จจะทำให้สายการบินไทยแอร์เอเชีย ครองส่วนแบ่งตลาดเส้นทางบินภายในประเทศสูงถึง 51.8% จากปัจจุบันที่ไทยแอร์เอเชีย มีส่วนแบ่งตลาดที่ 33% นกแอร์ อยู่ที่ 18.8% สูงกว่าไทยไลออนแอร์ ที่มีส่วนแบ่งตลาดอยู่ที่ 17% นั้นหมายความว่าต่อไปไทยแอร์เอเชียจะกลายเป็นเจ้าตลาดสายการบินต้นทุนต่ำ มีบทบาทในการกำหนดราคาตั๋วโดยสาร เพื่อแข่งขันกับสายการบินอื่นได้มากขึ้น อีกทั้งยังสามารถการบูรณาการเครือข่ายการบิน จากเส้นทางการบินที่จะได้มาเพิ่มจากเส้นทางการบินของนกแอร์ หลังการซื้อหุ้นนกแอร์ ทาง AAV ก็ยังคงเก็บ



แบรนด์นกแอร์ไว้เหมือนเดิม เนื่องจากตามกฎการบินของไทยมีกำหนดไว้ว่าถ้ามีการเปลี่ยนแบรนด์ เปลี่ยนชื่อ สิทธิการบิน สลอตการบิน ที่สายการบินนั้นๆ ได้มาแต่เดิม จะต้องคืนกลับไปยังสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เพื่อจัดสรรสล็อตใหม่ ทำให้ AAV จึงเลือกที่จะเก็บแบรนด์นกแอร์ไว้เหมือนเดิม เพราะเป้าหมายหลักของการซื้อนกแอร์ คือ ไทยแอร์เอเชียต้องการสล็อตการบินเพิ่ม เนื่องจากปัจจุบันสล็อตการบินที่สนามบินดอนเมืองเต็มหมดแล้ว

สิ่งที่คนในแวดวงการบินเป็นห่วงตอนนี้คือ ถ้าไทยแอร์เอเชียเข้าไปซื้อหุ้นนกแอร์สำเร็จจะทำให้ไทยแอร์เอเชียเป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญในการใช้สนามบินของไทย โดยเฉพาะสนามบินดอนเมือง อีกทั้งยังสามารถยึดสนามบินรองในต่างจังหวัดของไทยหลายแห่งที่มีสายการบินแอร์เอเชีย และสายการบินนกแอร์ 2 รายบินอยู่ในปัจจุบัน ไม่ว่าจะเป็น สนามบินอุดร แพร่ และสนามบินอื่นๆ โดยอัตโนมัติ

คำถามที่ตามมาคือ เมื่อไทยแอร์เอเชียกลายเป็นเจ้าใหญ่ในตลาดและสามารถยึดครองสนามบินรองในต่างจังหวัดได้แล้ว ราคาค่าตัวโดยสารจะแพงขึ้นหรือไม่ หรือ

ถ้าสนามบินไหนของไทยยังมีคู่แข่ง แอร์เอเชียจะดัมพ์ราคาขาย เพื่อกดดันคู่แข่งให้แข่งขันไม่ได้หรือไม่ เพราะต้องไม่ลืมว่าสายการบินไทยแอร์เอเชียเป็นลูกครึ่งสัญชาติไทย-มาเลเซีย

แม้ตามกฎหมายของประเทศไทยห้ามไม่ให้ต่างชาติถือหุ้นในบริษัทที่ประกอบธุรกิจการบินเกิน 49% แต่ก็เป็นที่ทราบกันดีว่าสายการบินแอร์เอเชีย เป็นสายการบินที่บริษัทแม่มีสัญชาติมาเลเซีย เมื่อจะเข้ามาประกอบธุรกิจในไทยก็ต้องดำเนินการให้ถูกต้องตามกฎหมายไทย คือจดทะเบียนจัดตั้งบริษัท AAV เพื่อให้มีสัดส่วนการถือหุ้นไม่เกินที่กฎหมายไทยกำหนด กลายเป็นสายการบินลูกครึ่งสัญชาติไทย-มาเลเซีย

แต่สิ่งที่น่าห่วงมากกว่านั้นคือ นอกจากไทยแอร์เอเชียแล้ว ยังมีสายการบินไทยไลออนแอร์ ที่ดำเนินธุรกิจผ่านบริษัท ไทย ไลออน เมนทารี จำกัด ที่คนไทยถือหุ้น 51% และอินโดนีเซียถือหุ้น 49% ปัจจุบันมีผลการดำเนินธุรกิจเติบโตอย่างรวดเร็ว จนสามารถครองส่วนแบ่งการตลาดสายบินต้นทุนต่ำได้ถึง 17%

ถึงตรงนี้คงพอเห็นภาพกันแล้วว่าถ้าไทยแอร์เอเชียซื้อนกแอร์ได้สำเร็จ สายการบินลูกครึ่งจะกลายมาเป็นผู้มีบทบาทหลักในการดำเนินธุรกิจการบินต้นทุนต่ำในไทยโดยทันที เพราะถ้ารวมส่วนแบ่งการตลาดของแอร์เอเชียกรณีซื้อนกแอร์สำเร็จจะเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ 51.8% กับส่วนแบ่งการตลาดของไทยไลออนแอร์ที่ 17% ก็จะทำให้ส่วนแบ่งการตลาดสายการบินลูกครึ่งอยู่ที่ 68.8% นี่ยังไม่นับรวมสายการบินไทยเวียตเจ็ทที่โดวันโตดิน ■