



เมื่อ'แอร์เอเชีย'คบซ้อน'นกแอร์' ทุ่มซื้อหุ้น'กลุ่มจุฬางูร55%' ก็ไร้คู่แข่งในสมรภูมิ'โลว์คอสต์'

ร้อนล้าไปทั้งตลาดหลักทรัพย์และแวดวงการบินเลยทีเดียว เมื่อ "สันติ สวงนติกุล" ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) หรือ AAV เจ้าของสายการบิน "แอร์เอเชีย" เบอร์ 1 ในกลุ่มสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost) แจ้งต่อตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยว่า บริษัทมีความสนใจและอยู่ระหว่างการพิจารณาถึงความเหมาะสมในการลงทุนเกี่ยวกับการเข้าซื้อหุ้น "บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)" หรือ NOK จาก "กลุ่มจุฬางูร" จริง เพียงแต่ยังไม่ได้มีข้อตกลงอย่างเป็นทางการอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร รวมทั้งยังไม่ได้กระทำการใดๆ ที่มีผลผูกพันเกี่ยวกับการซื้อขายหุ้นนกแอร์แต่อย่างใด

นั่นนับเป็นการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ของ "นกแอร์" ที่จำต้องจับตามองหลังเผชิญวิกฤตทางการเงินมาเป็นเวลานาน ถ้าจะใช้คำว่าอยู่ในขั้น "ร่อแร่" หรือ "งบบ๊อง" ก็คงไม่ผิดไปจาก

ความเป็นจริง เพราะขาดทุนต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2557 ถึงปีละเกือบ 2,000 ล้านบาท มียอดขาดทุนสะสมอยู่ที่ 5,276 ล้านบาท และอัตราหนี้สินต่อทุน 5 เท่า

ทั้งนี้ ตัวเลขที่สะท้อนว่านกแอร์วิกฤตนั้น ต้องย้อนไปปี 2558 นกแอร์เคยมีส่วนแบ่งตลาดเส้นทางบินในประเทศถึง 24.8% ใกล้เคียงกับเบอร์ 1 ของตลาดอย่างไทยแอร์เอเชียที่มีส่วนแบ่ง 28.5% ส่วนเบอร์ 3 ของตลาดอย่างไทยไลอ้อนแอร์อยู่ห่างออกไป มีส่วนแบ่งอยู่ที่ 13.9%

ผ่านไปแค่ 2 ปีกว่า ๓ เดือน พ.ค.ปี 2561 นกแอร์เหลือส่วนแบ่ง 18.8% ส่วนไทยแอร์เอเชียทิ้งห่างไปเป็น 33.1% โดยมีไทยไลอ้อนแอร์ จี้มาติดๆ ที่ส่วนแบ่ง 17%

ต้องยอมรับว่าปัญหาของนกแอร์เกิดขึ้นตั้งแต่ช่วงของผู้บริหารยุค "พาที สารสิน" ที่ท้ายที่สุดต้องทำการเพิ่มทุน จนเกิด

การเปลี่ยนแปลงผู้ถือหุ้นใหญ่จากเดิมการบินไทย มาเป็นกลุ่ม จุฬารังนำโดย “ธนุพล-ทวีจักรและ” “หทัยรัตน์ จุฬารัง” หรือ คิดเป็น 55.13% ของทุนจดทะเบียนที่เรียกชำระแล้ว ส่วนที่เหลือ เป็นการถือหุ้นไทย 15.94% ดร.ธรรม จิราธิวัฒน์ 0.51% และพาที สารสิน 0.51% เช่นกัน โดยการบินไทยให้เหตุผลที่ปฏิเสธซื้อหุ้น เพิ่มทุนจำนวน 198.15 ล้านบาทว่า แผนการดำเนินธุรกิจยังไม่มีความชัดเจนมากพอ อาจส่งผลต่อความเสี่ยงในการอนุมัติ เพิ่มทุนได้

แต่การเพิ่มทุน 2 รอบรวม 2.9 พันล้านบาทในช่วงระยะเวลา 3 ปี (2559-2561) ก็ไม่ได้ช่วยให้นกแอร์ ฟิ้นคืนชีพ หนี้ซ้ำยังเกิดเหตุการณ์เกาเหลา ระหว่างผู้บริหารและนักบิน จนไปกระทบงานบริการ อาทิ เครื่องขัดข้องบ่อย เที่ยวบินไม่ตรงเวลานำไปสู่ความเชื่อมั่นที่ลดลงของผู้ใช้บริการ ท้ายที่สุด “หทัยรัตน์ จุฬารัง” ต้องควักกระเป๋าตัวเอง ซื้อตัว B/E บริษัทมูลค่า 500 ล้านบาท เพื่อพยุงฐานะสายการบินนกแอร์ซึ่งถือเป็นช่องทางหารายได้หลักให้นกแอร์ ขณะที่บริษัทก็หันมาเร่งจัดทำแผนฟื้นฟูธุรกิจโดยเน้นการสร้างรายได้ และลดต้นทุนการดำเนินงานเป็นหลัก

อย่างไรก็ดี ต้องบอกว่า แม้นกแอร์จะขาดทุน แต่ก็มี “ยอดขาย” ที่เติบโตมาโดยตลอด กล่าวคือ ปี 2558 อยู่ที่ 13,752 ล้านบาท ปี 2559 อยู่ที่ 16,225 ล้านบาท และปี 2560 อยู่ที่ 19,572 ล้านบาท และในงวด 9 เดือนปี 2561 อยู่ที่ 14,820 ล้านบาท อัตราการบรรทุกผู้โดยสาร(Cabin Factor) อยู่ที่ 86% ซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเช่นกัน ขณะที่อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำเพิ่มขึ้นจาก 7 ชั่วโมงบินต่อวันเป็น 10.4 ชั่วโมงบินต่อวัน จำนวนผู้โดยสาร 8.78 ล้านคน มีจำนวนเที่ยวบิน 67,811 เที่ยวบิน ด้วยจำนวนเครื่องบินที่ให้บริการ 30 ลำ มีอัตราค่าโดยสารเฉลี่ย 1,465 บาท

ข้อมูลข้างต้นสะท้อนให้เห็นว่า นกแอร์มีศักยภาพในการดำเนินธุรกิจ เพียงแต่ “ไร้ประสิทธิภาพ” ในการบริหารจัดการต้นทุนภายในของบริษัท จนทำให้ต้องมีการนำเงินจากการเพิ่มทุนในช่วงที่ผ่านมาเพื่อช่วยพยุงธุรกิจเท่านั้น

คำถามก็คือ ทำไม กลุ่มจุฬารังจึงอาจตัดสินใจ “ทิ้ง” นกแอร์

และทำไม “แอร์เอเชีย” ถึงให้ความสนใจเข้ามาซบ “นกแอร์”

ตระกูลจุฬารังนั้น เป็นเจ้าของอาณาจักรธุรกิจชิ้นส่วนยานยนต์มูลค่าหลายหมื่นล้านชื่อ “ซัมมิต กรุป” ซึ่งคนไทยคุ้นหูกันดีผ่านบุคคลสำคัญ 2 คนคือ สรรเสริญ จุฬารัง พี่ใหญ่ในฐานะผู้ก่อตั้งบริษัทเครือซัมมิต นักธุรกิจที่ดิน อสังหาริมทรัพย์ มูลค่านับหมื่นล้านบาท และสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ น้องชายคนที่ 4 ของสรรเสริญ อดีตรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมยุคทักษิณครองเมือง (สรรเสริญเปลี่ยนจาก “แซ่จิ่ง” เป็น “จุฬารัง” แทนที่จะใช้นามสกุล “จึงรุ่งเรืองกิจ”)

ขณะที่แอร์เอเชียนั้น เมื่อตรวจสอบผู้ถือหุ้นก็พบว่า มีความน่าสนใจเช่นกัน กล่าวคือ ผู้ถือหุ้นอันดับหนึ่งคือ นาย ธรรมพรพลล์ แบเลเวลด์ จำนวน 41.32% ตามด้วย บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์



จำกัด จำนวน 7.26% อันดับ 3 กองทุนเปิด บัวหลวงหุ้นระยะยาว จำนวน 4.79% อันดับ 4 นายธนรัชต์ พสวงศ์ จำนวน 3.73% อันดับ 5 นายอัยยวัฒน์ ศรีวัฒนประภา จำนวน 2.68% อันดับ 6 กองทุนเปิด บัวหลวงหุ้นระยะยาว 75/25 จำนวน 2.11% อันดับ 7 กองทุนเปิด กรุงศรีหุ้นระยะยาวปันผล จำนวน 1.17% อันดับ 8 กองทุนเปิด บัวหลวงเฟล็กซ์บีลเพื่อการเลี้ยงชีพ จำนวน 1.16% อันดับ 9 กองทุนเปิด บัวหลวงตราสารทุนเพื่อการเลี้ยงชีพ จำนวน 0.96% และอันดับ 10 กองทุนเปิด บัวแก้ว จำนวน 0.8%

ก่อนหน้านี้จะมีข่าวคราวกับ “แอร์เอเชีย” มีกระแสเรื่องการเปลี่ยนแปลงผู้ถือหุ้นในนกแอร์พอสมควร โดยเต็งหนึ่งก็คือ “สฤต” ซึ่ง “สิงคโปร์แอร์ไลน์” ถือหุ้น 100 เปอร์เซ็นต์ เพราะเคยร่วมลงทุนร่วมกับนกแอร์จัดตั้ง บริษัท สายการบิน นกแอร์ จำกัด เพื่อดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดระหว่างประเทศมาแล้ว

อย่างไรก็ดี เหตุผลที่สำคัญที่สุดที่ทำให้ “กลุ่มจุฬารัง” อาจตัดสินใจทิ้ง “นกแอร์” น่าจะเกิดจากการ การบินไทยตัดสินใจไม่ซื้อหุ้นเพิ่มทุนจนทำให้มีกระแสข่าวลือออกมาตลอดว่า กลุ่มจุฬารัง ซึ่งถือหุ้นอันดับ 1 ต้องการขายหุ้นออกไปเพื่อลดภาระที่แบกรับเอาไว้ ประกอบกับผลการดำเนินงานของนกแอร์ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาที่เข้าขั้นน่าโศก ขาดทุนสะสมอย่างต่อเนื่อง ทำให้อาจไม่คุ้มค่าในการทำธุรกิจอีกต่อไป ซึ่งการที่แอร์เอเชียให้ความสนใจ ก็ถือเป็นเรื่องที่เหมาะสมและลงตัวพอควร

ทั้งนี้ ก่อนหน้านี้มีกระแสข่าวที่ได้รับการยืนยันว่า มีการเจรจาเพื่อซื้อหุ้นของกลุ่มจุฬารังทั้งหมดในนกแอร์มาระยะหนึ่งแล้ว โดยการเจรจามีความคืบหน้าไปเป็นลำดับ ก่อนที่จะมีข่าวออกมาจากทางแอร์เอเชียเองว่าให้ความสนใจเข้าไปซื้อหุ้นนกแอร์จริง

อย่างไรก็ดี ถ้า “ดีลลงตัว” ตามข่าวที่ปรากฏสิ่งที่จะเกิดขึ้นในขั้นต่อไปคือการทำ “เทคโอเวอร์ ออฟเฟอร์” เพราะมีการเสนอซื้อหุ้นเกิน 25% และก็มีความเป็นไปได้อีกเช่นกันว่า อดีตผู้ถือหุ้นใหญ่อย่างการบินไทยก็อาจเทขายหุ้นที่เหลือราว 15% ออกไปเช่นกันหากได้ราคาที่ดีพอ

สำหรับแอร์เอเชียนั้น การได้นกแอร์มาอยู่ในมือย่อมเป็นการเติมเต็มเส้นทางธุรกิจได้เป็นอย่างดี เพราะวันนี้ทั้งนกแอร์และแอร์เอเชียไม่ได้บินทับเส้นทางกันอยู่แล้ว แลมนทั้งสายการบินก็ทำการบินที่เดียวกันคือ “สนามบินดอนเมือง” ทำให้ความเสี่ย

เปรียบที่เคยมีให้กับ “โลออนแอร์” ซึ่งเป็นคู่แข่งทางการบินในตลาดโลว์คอสต์ที่สำคัญหมดไป

ทว่า ปัญหาที่ต้องไม่ลืมก็คือ นกแอร์คือสายการบินที่รัฐได้ตั้งขึ้นเพื่อทำการบินในประเทศแทนการบินไทย โดยอยู่ใน “ไทยกรุ๊ป” ร่วมกับ การบินไทยและไทยสไมล์ ซึ่งที่ผ่านมา นกแอร์ได้สิทธิพิเศษทางการบินหลายประการ เนื่องด้วยมีการบินไทยเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ และการบินไทยก็จัดเป็น “รัฐวิสาหกิจ” ที่มีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ เสมือน การบินไทยก็คือ นกแอร์ นกแอร์ก็คือการบินไทย ก่อนที่การบินไทยจะลดสัดส่วนการถือหุ้นลงไปเป็นลำดับและไม่ได้กลายเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ใน นกแอร์อีกต่อไป

ด้วยเหตุดังกล่าว ถ้าหากการบินไทยตัดสินใจเทนกแอร์ออกไปจริงๆ สถานะของ “นกแอร์” คงต้องมีการทบทวนใหม่ ซึ่งน่าจะทำให้ไม่จำเป็นต้องผูกพันกับเงื่อนไขต่างๆ ก่อนหน้านั้น เช่น เรื่องการซ่อมบำรุง เพราะแอร์เอเชียก็คงเข้ามาดูแลในส่วนนั้นแทน

แล้วการบินไทยเองจะทำอะไรในตลาดโลว์คอสต์ เพราะถ้าไม่มีนกแอร์ก็หมายความว่า แอร์เอเชียจะกวาดเอาผู้โดยสารในตลาดนี้ไปเกือบหมด จะตั้งสายการบินต้นทุนต่ำขึ้นมาใหม่ ก็เป็นไปได้ แม้จะมี “ไทย สไมล์” แต่ไทยสไมล์ ก็อยู่ในอีกตลาดหนึ่ง คือ ตลาดที่แพงขึ้นมาหน่อย และบินระหว่างประเทศในภูมิภาค

นี่นับเป็นโจทย์ที่ต้องติดตามกันต่อไปอย่างใกล้ชิดว่าจะมีบทสรุปอย่างไร และดีลนี้จะมีปัญหาจาก “ภาครัฐ” หรือไม่ อย่างไรก็ดี น่าจะมีคำตอบในระดับหนึ่งแล้วว่า “รัฐ” จะ “ไม่ก้าวล่วง” ดังคำให้สัมภาษณ์ของ “นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม” ที่บอกว่า “หากมีการเจรจาซื้อขายกันจริงก็เป็นสิทธิที่นกแอร์ และผู้ถือหุ้นจะทำได้ เนื่องจากสายการบินนกแอร์ เป็นบริษัท จำกัด (มหาชน) ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ จึงต้องปล่อยให้ไปไปตามการตัดสินใจในการดำเนินการทางธุรกิจของบริษัท

กระนั้นก็ต้องติดตามกันต่อไปว่า “ดีล” นี้จะเกิดขึ้นจริงหรือไม่ และถ้าเกิดจริง โฉมหน้าของธุรกิจการบินของประเทศไทยไปในทิศทางไหน...และอย่างไร ■