

โอกาสของธุรกิจซ่อมบำรุงเครื่องบิน

ยุทธศักดิ์ ฅณาสวัสดิ์

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

ปัจจุบันมีการแข่งขันกันให้บริการทางการบินอย่างรุนแรงโดยเฉพาะในภูมิภาคเอเซีย มีสายการบินและเครื่องบินให้บริการเพิ่มขึ้นอย่างมาก ทำให้ธุรกิจสายการบินแทบจะไม่มีกำไร แต่การที่มีเครื่องบินเพิ่มขึ้นจำนวนมาก นับเป็นโอกาสทองของธุรกิจซ่อมบำรุงเครื่องบิน หรือที่เรียกย่อๆ ว่า MRO (Maintenance Repair & Overhaul) ซึ่งมีรายได้ค่อนข้างดี เนื่องจากสายการบินขนาดกลางและขนาดเล็กจะซ่อมบำรุงเฉพาะซ่อมย่อยหรือ Line/Light Maintenance เท่านั้น ไม่คุ้มที่จะพัฒนาศูนย์ซ่อมขนาดใหญ่ของตนเอง

การซ่อมเครื่องบินสามารถจำแนกออกเป็นการซ่อมแบบต่างๆ ตั้งแต่การซ่อมย่อยหรือซ่อมชิ้นลานจอด หรือ Line/Light Maintenance จะตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องทุกครั้งก่อนทำการบินและเมื่อสิ้นสุดการบินในแต่ละวัน โดยตรวจเช็คในด้านต่างๆ เช่น ระบบไฮดรอลิก ความดันของระบบกันสะเทือน ฯลฯ ซึ่งใช้เวลาไม่นานนัก รวมถึงตรวจเช็คตามชั่วโมงบินที่กำหนด เช่น เครื่องบินโบอิง 777 กำหนดตรวจเช็คทุก 1,000 ชั่วโมงบิน

การซ่อมรายปีหรือ C-Check เป็นการซ่อมซึ่งดำเนินการทุก 1 - 1.5 ปี/ครั้ง โดยขึ้นกับแบบของเครื่องบิน มีหลักในการซ่อมว่าส่วนประกอบของเครื่องบินในส่วนไหนบ้างที่ผู้ผลิตกำหนดให้ดำเนินการเปลี่ยนตามจำนวนครั้งที่ขึ้นลงของเครื่องบิน (Cycle) หรือจำนวนชั่วโมงบิน (Flight Hour) ใช้เวลาซ่อมประมาณ 5 - 7 วัน จะตรวจสอบในด้านต่างๆ เป็นต้นว่า ความสึกกร่อนของผิวเครื่องบิน ตัวยึดติดเครื่องยนต์เข้ากับโครงสร้างของเครื่องบิน ฯลฯ

รวมถึงการซ่อมใหญ่ระดับ D-Check หรือการซ่อมโครงสร้างของเครื่องบินนั้น จะดำเนินการประมาณ 4 - 6 ปี/ครั้ง เครื่องบินต้องจอดอยู่ประมาณ 1-1.5 เดือน โดยเครื่องบินทั้งลำจะถูกรื้อออกมาทั้งหมดเพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับผู้โดยสาร จะทำให้เห็นโครงสร้างหรือกระดูกงูของเครื่องบิน จากนั้นจะทำการตรวจสอบโครงสร้างในส่วนต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นคราบสนิม รอยแตก ฯลฯ สำหรับเครื่องบินที่ออกแบบในระยะหลังจะออกแบบดีให้มีโครงสร้างแข็งแรงยิ่งขึ้น ทำให้ตรวจซ่อม D-Check ช้าลงกว่าเดิม เป็นต้นว่า โบอิง 777 จะซ่อมใหญ่ D-Check ครั้งแรก 8 ปี หลังจากทำการบิน

สำหรับโครงสร้างการซ่อมเครื่องบินจากการศึกษาของบริษัทโบอิงพบว่าสายการบินต่างๆ มีแนวโน้มซ่อมเองลดลง และจ้างซ่อมโดยบริษัทภายนอกเพิ่มขึ้น สามารถจำแนกเป็นส่วนต่างๆ โดยกรณี Line/Light Maintenance จะซ่อมเองค่อนข้างสูง แต่มีแนวโน้มลดลง กล่าวคือ สัดส่วนซ่อมเองจะลดลงจาก 88% ในปี 2554 เหลือ 75% ในปี 2563 ขณะที่จ้างบริษัทอื่นซ่อมเพิ่มจาก 12% เป็น 25% ในช่วงเดียวกัน

กรณีการซ่อมเครื่องยนต์ ในปี 2554 จะซ่อมเองเพียงแค่ 22% และจ้างบริษัทภายนอกสูงถึง 78% และแนวโน้มในการซ่อมเองจะลดลงตามลำดับ โดยในปี 2563 จะซ่อมเองลดลงเหลือเพียง 10% ขณะที่จ้างซ่อมจะเพิ่มขึ้นเป็น 90%

ส่วนการซ่อมใหญ่ระดับ D-Check เกี่ยวกับโครงสร้างเครื่องบิน ในปี 2554 จะซ่อมเองเพียง 44% และจ้างบริษัทภายนอกสูงถึง 56% และแนวโน้มในการซ่อมเองจะลดลงตามลำดับเช่นเดียวกัน โดยในปี 2563 จะซ่อมเองลดลงเหลือเพียง 25% ขณะที่จ้างซ่อมจะเพิ่มขึ้นเป็น 75%

สำหรับธุรกิจซ่อมบำรุงเครื่องบินในเอเซียเป็นการแข่งขันของผู้ประกอบการรายใหญ่ไม่กี่ราย มีทั้งผู้ประกอบการอิสระ และที่เป็นบริษัทลูกของธุรกิจสายการบินและธุรกิจผลิตเครื่องบิน สำหรับผู้ประกอบการรายใหญ่ที่สุด คือ บริษัทสิงคโปร์เทคโนโลยี่แอโรสเปซ ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจของสิงคโปร์ นับเป็นบริษัททำธุรกิจ MRO แบบอิสระรายใหญ่ที่สุดในโลก มีรายได้มากถึงปีละ 7 หมื่นล้านบาท กำไรมากถึงปีละ 7.5 พันล้านบาท มีศูนย์

ซ่อมทั้งเป็นเจ้าของและร่วมลงทุนในประเทศต่างๆ จำนวนมาก เช่น สหรัฐฯ (เมืองโมไบล์ นครซานอันโตนิโอ) ปานามา จีน (เซี่ยงไฮ้ กวางโจว) สเปน (กรุงแมดริด) เยอรมนี ฯลฯ มีช่างเทคนิคมากถึง 1.05 หมื่นคน โดยจำนวนนี้ทำงานในต่างประเทศมากกว่าครึ่งหนึ่งของทั้งหมด

ผู้ประกอบการรายใหญ่รองลงมา คือ บริษัท SIA Engineering Company (SIAEC) ของสิงคโปร์ เช่นเดียวกัน ให้บริการไม่เฉพาะสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์และซิลค์แอร์ของตนเองเท่านั้น แต่รวมถึงสายการบินอื่นด้วย เช่น สายการบินเซบูแปซิฟิกของฟิลิปปินส์ ฯลฯ รายได้มากถึง 65% มาจากสายการบินอื่น ทั้งนี้ ได้ให้บริการในหลายประเทศ และมีศูนย์ซ่อมใหญ่ 2 แห่ง ในสิงคโปร์และท่าอากาศยานคลากในฟิลิปปินส์

สำหรับในปีการเงิน 2555/2556 (เมษายน 2555 – มีนาคม 2556) สิงคโปร์แอร์ไลน์มีกำไรจากการดำเนินการในส่วนซ่อมเครื่องบินค่อนข้างสูง คือ 3.2 พันล้านบาท เปรียบเทียบกับกำไรจากให้บริการสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ 4.7 พันล้านบาท และสายการบินซิลค์แอร์อีก 2.5 พันล้านบาท

สำหรับคู่แข่งสำคัญรายอื่นๆ เป็นต้นว่า จีเอ็มเอฟเอโรเอเชีย ซึ่งเป็นศูนย์ซ่อมของสายการบินการูดากาของอินโดนีเซีย ซึ่งรับจ้างซ่อมเครื่องบินภายนอกด้วย ปัจจุบันรายได้สัดส่วน 35% มาจากให้บริการแก่สายการบินภายนอก

บริษัท Lufthansa Technik Philippines เป็นการร่วมลงทุนระหว่างบริษัท Lufthansa Technik AG ในเครือของสายการบินลูฟต์ฮันซ่าของเยอรมนี ถือหุ้นสัดส่วน 51% และบริษัท MacroAsia ของฟิลิปปินส์ ถือหุ้น 49% ให้บริการที่ท่าอากาศยานนานาชาตินินอยอะกิโนของนครมะนิลา เน้นให้บริการซ่อมเครื่องบินแอร์บัส

บริษัท Sepang Aircraft Engineering (SAE) มีผู้ถือหุ้นใหญ่ คือ บริษัทผลิตเครื่องบินแอร์บัส ตั้งฐานที่ท่าอากาศยานกรุงกัวลาลัมเปอร์ มีลูกค้ารายใหญ่ เป็นต้นว่า แอร์เอเชีย ซึ่งเกือบทั้งหมดจะมาซ่อมใหญ่ที่ศูนย์ซ่อมแห่งนี้

ปัจจุบันการบินไทยสนใจจะเข้าร่วมวงส์ไพล์ด้วย เนื่องจากศูนย์ซ่อมการบินไทยนับว่าใหญ่และทันสมัยที่สุดแห่งหนึ่งในทวีปเอเชีย สามารถซ่อมเครื่องบินได้แทบทุกแบบทั้งเครื่องบินโบอิง แอร์บัส ตั้งแต่การซ่อมย่อยหรือซ่อมชิ้นลานจอด การซ่อมรายปีหรือ C-Check จนถึงการซ่อมใหญ่ระดับ D-Check เป็นซ่อมโครงสร้างของเครื่องบิน ซึ่งจะดำเนินการประมาณ 4 - 6 ปี/ครั้ง

จุดเด่นสำคัญของศูนย์ซ่อมของการบินไทยมี 2 ประการ ประการแรก พนักงานมีประสบการณ์สูง ขณะที่พนักงานของศูนย์ซ่อมอื่นๆ เปลี่ยนงานบ่อย แต่พนักงานศูนย์ซ่อมการบินไทยจะทำงานจนเกษียณ ประการที่สอง คนไทยมีบุคลิกลักษณะสนใจรายละเอียดเล็กๆ น้อยๆ ทำให้การซ่อมบำรุงมีมาตรฐานสูง

แม้ในระยะที่ผ่านมา การบินไทยจะให้บริการซ่อมบำรุงแก่สายการบินภายนอก แต่สัดส่วนไม่มากนัก กล่าวคือ รายได้ปีละ 9 พันล้านบาท มาจากการซ่อมเครื่องบินการบินไทย 8 พันล้านบาท และสายการบินภายนอกอีกเพียง 1 พันล้านบาท

เพื่อแสวงหาโอกาสทางธุรกิจรองรับเออีซี เมื่อปลายปี 2556 ฝ่ายช่างการบินไทยได้แถลงข่าวแผนธุรกิจเพื่อรองรับเออีซี โดยวางแผนแยกตัวเป็นบริษัทลูกของการบินไทยและเน้นให้บริการแก่สายการบินอื่นเป็นสัดส่วนมากยิ่งขึ้น ดังเป้าหมายเพิ่มรายได้ด้านนี้เป็นปีละ 5 หมื่นล้านบาท และเพิ่มสัดส่วนรายได้จากภายนอกเป็น 50% โดยมีแผนขยายบริการไปยังประเทศเพื่อนบ้าน เช่น กัมพูชา ลาว เมียนมาร์ ฯลฯ เพิ่มเติมในอนาคต