

คู่มืออุตสาหกรรมสายการบิน

ยุทธศักดิ์ วัฒนาศาสตร์

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

ธุรกิจการบินในภูมิภาคอาเซียนเป็นไปอย่างรุนแรงมากภายหลังการเติบโตอย่างรวดเร็วของสายการบินต้นทุนต่ำ โดยผลประกอบการของสายการบินขนาดใหญ่ของอาเซียนในปี 2556 แม้มีเพียง 3 สายการบิน คือ การบินไทย มาเลเซียแอร์ไลน์ และไทเกอร์แอร์ ที่ขาดทุน แต่ผลขาดทุนรวมกันเกือบ 3 หมื่นล้านบาท ซึ่งเกือบ 2 เท่าของกำไรทั้งหมดของสายการบินที่เหลือรวมกัน

ผลประกอบการสายการบินในอาเซียนปี 2556

บริษัท	รายได้ (ล้านบาท)	กำไรสุทธิ (ล้านบาท)	พนักงาน (คน)	ผู้โดยสาร (ล้านคน)	ขนส่งผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กม.)	ใช้เครื่องบิน (ชั่วโมง/วัน)
สิงคโปร์แอร์ไลน์	381,100	8,988	23,800	22.04	100,580	
การบินไทย	211,605	-12,000	25,323	21.51	63,479	11.2
มาเลเซียแอร์ไลน์	151,212	-11,688	19,577	20.73	48,323	
การ์ดาอินโดนีเซีย	111,500	350	7,861	24.97	31,950	10.7
แอร์เอเชีย	51,120	3,620	6,089	21.85	31,582	12.1
การบินกรุงเทพ	20,721	990		3.12	2,759	9.1
ไทเกอร์แอร์	18,350	-5,575		5.87	10,275	12.2
สายการบินนกแอร์	11,315	1,066	1,001	5.89	3,567	8.7

แม้การบินไทยและมาเลเซียแอร์ไลน์เผชิญวิกฤตใกล้เคียงกัน แต่กรณีมาเลเซียแอร์ไลน์ต้องเร่งแก้ไขสถานการณ์เพราะเครื่องบินตก 2 ลำในช่วงใกล้เคียงกัน กระทบต่อภาพลักษณ์อย่างรุนแรง ประกอบกับขาดทุนในช่วงครึ่งแรกของปี 2557 เป็นเงินกว่า 7.5 พันล้านบาท ทำให้ปัจจุบันการแก้ไขปัญหาค้ำหน้ามากกว่าการบินไทยในหลายแง่มุม

ประการแรก นายนาจิบ ราซัค นายกรัฐมนตรีมาเลเซีย กล่าวอย่างไม่อ้อมค้อมว่าจะโอบอุ้มอย่างเต็มที่ โดยให้เหตุผลว่ามาเลเซียแอร์ไลน์ไม่ได้เป็นเพียงแค่บริษัทที่ทำธุรกิจการบิน แต่เป็นส่วนหนึ่งแห่งประวัติศาสตร์และสัญลักษณ์แห่งความภาคภูมิใจของชาติ อย่างไรก็ตาม การโอบอุ้มมากเกินไปอาจเกิดภาพลบได้ว่าเป็นการนำเงินภาษีอากรเก็บจากประชาชนทั้งประเทศมาช่วยเหลือกรรมการบริษัท ผู้บริหาร และพนักงานที่มีเงินเดือนและสวัสดิการสูงมาก

ประการที่สอง บริษัทคาซาดานีเนชั่นแนล ซึ่งเป็นกองทุนเพื่อความมั่งคั่งของรัฐบาลมาเลเซีย ปัจจุบันถือหุ้นมาเลเซียแอร์ไลน์อยู่แล้วมากถึง 69.4% ได้รับมอบหมายจากนายกรัฐมนตรีมาเลเซียให้พิจารณาทางเลือกเกี่ยวกับแนวทางช่วยเหลือสายการบินมาตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2557 ได้พิจารณาทางเลือก เป็นต้นว่า รัฐบาลซื้อหุ้นทั้งหมดแล้วแปรรูปมาเป็นบริษัทเอกชน รัฐบาลขายหุ้นออกไปทั้งหมด ประกาศล้มละลาย ฯลฯ

ล่าสุดเมื่อต้นเดือนสิงหาคม 2557 ได้ข้อสรุปว่าแนวทางที่เหมาะสมที่สุด คือ เสนอซื้อหุ้นส่วนที่เหลือทั้งหมด และได้ประกาศให้สาธารณชนได้รับทราบเมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2557 ว่าจะเสนอซื้อในราคา 0.27 ริงกิต/หุ้น สูงกว่าราคาเมื่อปิดตลาดเมื่อวันก่อนหน้านี้ 12.5% แต่ก็ยังเป็นเงินต่ำมากเพียง 1.4 หมื่นล้านบาท จากนั้นจะถอนตัวออกจากความเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ เพื่อให้การบริหารจัดการคล่องตัวยิ่งขึ้น ไม่ต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบที่ยุ่งยากของตลาดหลักทรัพย์

ประการที่สาม นายนาจิบประกาศอย่างชัดเจนว่าหากแก้ไขปัญหาลักษณะที่ เคยทำมาจะไม่สำเร็จแน่ ต้องการผ่าตัดใหญ่เพื่อแก้ไขปัญหาลักษณะที่เบ็ดเสร็จและบูรณาการ อันจะนำไปสู่สายการบินแห่งชาติที่เข้มแข็งและยั่งยืนในอนาคต โดยผู้สังเกตการณ์คาดว่าจะเพิ่มทุนครั้งใหญ่ ยกเลิกเส้นทางบินที่ขาดทุน ขายเครื่องบินส่วนเกินความต้องการ เจรจาสัญญาใหม่กับคู่ค้าเพื่อให้ได้เงื่อนไขที่ดีขึ้น นอกจากนี้ อาจขายหุ้นบางส่วนในแผนกซ่อมเครื่องบินที่ดำเนินการในนาม MAS Engineering ออกไป เนื่องจากเป็นธุรกิจที่หลายบริษัทสนใจเข้ามาถือหุ้น ทั้งนี้ ทิศทางการดำเนินการของการบินไทยน่าจะคล้ายคลึงกัน

นอกจากนี้ อาจปรับลดพนักงานลงอาจมากถึง 20% ของทั้งหมด แต่ไม่ใช่เรื่องง่าย เนื่องจากพนักงานสัดส่วนสูงถึง 55% เป็นสมาชิกสหภาพแรงงาน

อย่างไรก็ตาม แผนฟื้นฟูมาเลเซียแอร์ไลน์ส์ต้องเผชิญผู้ค้าคนสำคัญ ซึ่งไม่ใช่ใครอื่น คือ ดร.มหาเธร์ อดีตนายกรัฐมนตรี ที่ได้ให้ทัศนะที่น่าสนใจว่าสมองของทำนุรู้สึกสับสนมึนงงว่าทำไมต้องมาเสนอซื้อหุ้นส่วนที่เหลืออีก ในเมื่อถือหุ้นเกือบ 70% แทบจะควบคุมสายการบริหารจัดการโดยสิ้นเชิงอยู่แล้ว พร้อมกับวิพากษ์วิจารณ์ว่าในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา กองทุนของประเทศได้ถมเงินให้กับสายการบินไปแล้วหลายครั้ง เป็นเงินรวมกันนับแสนล้านบาท แต่ถมเท่าไรก็ไม่เต็ม สถานการณ์ในระยะที่ผ่านมาไม่ได้ปรับตัวดีขึ้นแต่อย่างใด

บทความตีพิมพ์ในหนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจ วันที่ 19 สิงหาคม 2557