ความท้าทายการบินเออีซี

ยุทธศักดิ์ คณาสวัสดิ์
สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

เดิมธุรกิจสายการบินในเออีซีจะเป็นสายการบินแห่งชาติเป็นหลัก โดยรัฐบาลถือหุ้นส่วนใหญ่หรือทั้งหมด เช่น การบินไทย สิงคโปร์แอร์ไลนส์ มาเลเซียแอร์ไลนส์ การูด้า ฯลฯ แม้ต่อมาประเทศต่างๆ ได้แปรรูปสายการบินแห่งชาติเหล่านี้มาอยู่ในรูปบริษัทจำกัด แต่กรณีของการบินไทย สิงคโปร์แอร์ไลนส์ และการูด้า รัฐบาลยังคงถือหุ้นข้างมาก ส่วนมาเลเซียนแอร์ไลนส์แม้รัฐบาลได้ขายหุ้นออกไปเกินครึ่ง แต่ต่อมาเมื่อประสบปัญหาทางการเงิน รัฐบาลได้ซื้อหุ้นกลับคืนมา ทำให้มีสภานภาพเป็นรัฐวิสาหกิจอีกครั้งหนึ่ง

จากสถิติปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat - Kilometer : ASK) ของบริษัทไบอิ้ง เดิมในปี 2546 สายการบินแห่งชาติครองส่วนแบ่งเกือบทั้งหมดในเออีซี กล่าวคือ สิงคโปร์แอร์ไลนส์ครองส่วนแบ่งมากที่สุดในเออีซี 33% รองลงมา คือ การบินไทย 23% มาเลเซียแอร์ไลนส์ 19% การูด้า 6% ฟิลิปปินส์แอร์ไลนส์ 5% เวียดนามแอร์ไลนส์ 3% รอยัลบรูไน 2%

แต่ปัจจุบันสถานการณ์เปลี่ยนแปลงไปมาก โดยสายการบินต้นทุนต่ำแย่งส่วนแบ่งไปได้มาก โดยตลาดเที่ยวบินภายในประเทศของ 4 ประเทศ คือ ไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์ ถูกสายการบินต่ำแย่งไปแล้วมากกว่าครึ่งหนึ่ง ขณะที่ตลาดเส้นทางบินระหว่างกลุ่มเออีซีด้วยกันได้ถูกสายการบินต้นทุนต่ำแย่งไปแล้วมากกว่าครึ่งหนึ่งเช่นเดียวกัน

ยิ่งไปกว่านั้น ปัจจุบันสายการบินต้นทุนต่ำเริ่มหันมาแย่งส่วนแบ่งตลาดเที่ยวบินข้ามทวีป เช่น สายการบินแอร์เอเชียเอ็กซ์ จะส่งผลกระทบต่อสายการบินแห่งชาติอย่างมาก เนื่องจากเที่ยวบินข้ามทวีปในตลาดบน ต้องเผชิญการแข่งขันจากสายการบินของตะวันออกกลาง ซึ่งแย่งตลาดเดินไปได้มาก ขณะที่เที่ยวบินข้ามทวีปในตลาดล่าง จะต้องเผชิญกับการแข่งขันจากสายการบินต้นทุนต่ำในอนาคต

จากการรุกหนักของสายการบินต้นทุนต่ำ ทำให้สถิติ ASK ในปี 2556 ของตลาดของสายการบินแห่งชาติลดลงจากเมื่อ 10 ปีที่แล้วอย่างน่าเป็นห่วง สิงคโปร์แอร์ไลนส์แม้ยังครองอันดับ 1 แต่ส่วนแบ่งลดลงจาก 35% เหลือ 23% (หากรวมกิจการในเครือ คือ ไทเกอร์แอร์ไลนส์ จะเพิ่มขึ้นเป็น 25%) แม้ว่าสถานการณ์ทางการเงินยังค่อนข้างดี โดยคาดว่าจะมีกำไรสุทธิในปีการเงิน 2556/2577 ประมาณหมื่นล้านบาท

ขณะที่การบินไทยแม้ยังครองอันดับ 2 แต่ส่วนแบ่งลดลงจาก 23% เหลือ 15% ขณะที่กำไรลดลงมาก โดยคาดว่าในปี 2556 จะมีกำไร 2 พันล้านบาท ต่ำกว่าเป้าหมายเดิมที่กำหนด 6 พันล้านบาท และปัจจุบันอยู่ระหว่างจัดทำแผนพลิกฟื้นธุรกิจ (Business Turn Around Plan) เพื่อใช้เป็นโรดแมปในการปรังองค์กรทั้งในเรื่องโครงสร้าง วิธีคิด วิธีการทำงานใหม่ให้สอดคล้องกับการแข่งขันในธุรกิจการบินที่รุนแรงมากขึ้นและเพื่อสามารถตอบสนองความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้าได้ครอบคลุม โดยมีเป้าหมายว่าจะต้องทำให้บริษัทฯ มีกำไรมากขึ้น และมีค่าใช้จ่ายที่ลดลง ซึ่งในปี 2557 การแข่งขันจะรุนแรงมากขึ้นเพราะจะมีสายการบินเข้ามาให้บริการที่สนามบินดอนเมืองมากขึ้น เพื่อปรับองค์กรครั้งใหญ่ให้สอดคล้องกับการแข่งขันในธุรกิจการบินที่รุนแรงมากขึ้น

ขณะที่แอร์เอเชีย ซึ่งปัจจุบันนับเป็นสายการบินต้นทุนต่ำรายใหญ่ที่สุดในทวีปเอเชีย พร้อมกับคำขวัญที่ว่า "Now everyone can fly" หรือ "ใครๆ ก็บินได้" สามารถแซงมาเลเซียนแอร์ไลนส์ก้าวขึ้นมาเป็นอันดับ 3 ด้วยส่วนแบ่ง 13% และมีความเป็นไปได้สูงที่จะแซงการบินไทยเพื่อก้าวขึ้นสู่อันดับ 2 ของเออีซีในอนาคต โดยในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2556 มีกำไรมากถึง 3.8 พันล้านบาท

มาเลเซียนแอร์ไลนส์อันดับ 4 ส่วนแบ่งลดลงอย่างน่าเป็นห่วงจาก 19% เหลือ 11% โดยในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2556 ขาดทุนมากถึง 8.3 พันล้านบาท แต่สถานการณ์ไม่น่าเป็นห่วงมากนัก เนื่องจากสามารถระดมเงินทุนมากถึง 3 หมื่นล้านบาท เมื่อเดือนมิถุนายน 2556 ทำให้มีเงินสดในมือมากถึง 5.4 หมื่นล้านบาท ประกอบกับรัฐบาลมาเลเซียประกาศให้ปี 2557 เป็นปีแห่งการท่องเที่ยว หรือ Visit Malaysia Year 2014 น่าจะทำให้นักท่องเที่ยวต่างชาติเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะประเทศเพื่อนบ้านที่เป็นคู่แข่งสำคัญประสบปัญหาความวุ่นวายทางการเมือง ทำให้นักท่องเที่ยวเปลี่ยนมาท่องเที่ยวในมาเลเซียเพิ่มขึ้น

ขณะที่ไลออนแอร์ของอินโดนีเซียก้าวขึ้นเป็นอันดับ 5 ส่วนแบ่งตลาด 8% แม้เพิ่งก่อตั้งเมื่อปี 2543 แต่ปัจจุบันแซงขึ้นหน้าสายการบินแห่งชาติการูด้าของอินโดนีเซียไปเรียบร้อยแล้ว และมีแนวโน้มสูงจะแซงหน้ามาเลเซียนแอร์ไลนส์ขึ้นเป็นอันดับ 4 ในอนาคต เนื่องจากมีข้อได้เปรียบสำคัญ คือ ครองส่วนแบ่งตลาดในประเทศอินโดนีเซียมากถึงครึ่งหนึ่ง ซึ่งเป็นตลาดที่มีแนวโน้มเติบโตสูงเนื่องจากเศรษฐกิจอินโดนีเซียกำลังเฟื่องฟู

ส่วนการูด้าแม้ร่วงจากอันดับ 4 มาเป็นอันดับ 6 แต่ส่วนแบ่งเพิ่มจาก 6% เป็น 7% เวียดนามแอร์ไลนส์แม้ร่วงจากอันดับ 5 เป็นอันดับ 7 แต่ส่วนแบ่งเพิ่มเท่าตัวจาก 3% เป็น 6% ขณะที่สายการบินฟิลิปปินส์แอร์ไลนส์แม้ร่วงจากอันดับ 6 เป็นอันดับ 8 แต่ยังรักษาส่วนแบ่ง 5% เอาไว้อย่างเหนียวแน่น

ขณะเดียวกันสายการบินแห่งชาติของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งดำเนินธุรกิจในลักษณะของการให้บริการเต็มรูปแบบ หรือ Premium Airlines ซึ่งความจริงว่าไปแล้วบริการไม่ค่อยเต็มรูปแบบเท่าใดนัก คุณภาพบริการโดยเฉพาะอาหารบนเครื่องบินมีปริมาณและคุณภาพลดต่ำลงมากจนแทบไม่มีอะไรจะกินอยู่แล้ว ขณะที่เครื่องบินก็เก่ากว่าเครื่องบินป้ายแดงของสายการบินต้นทุนต่ำด้วยซ้ำ ก็ต้องสั่งซื้อเครื่องบินใหม่เพิ่มเติมด้วย เพื่อรักษาภาพลักษณ์และรักษาส่วนแบ่งตลาดเอาไว้

นักวิเคราะห์เห็นว่ายากที่สายการบินแห่งชาติจะแย่งส่วนแบ่งตลาดกลับคืนมาได้ ยกเว้นจะขายตั๋วตัดราคา ซึ่งจะยิ่งทำให้การแข่งขันทวีความเข้มข้นขึ้นมาอีก เลือดจากนองท่วมท้องช้าง และทำให้สายการบินต่างๆ ขาดทุนจากการดำเนินการ โดยเฉพาะสายการบินแห่งชาติที่มีข้อเสียเปรียบเนื่องจากมีต้นทุนการดำเนินการสูงกว่า ขณะเดียวกันสายการบินต้นทุนต่ำ 4 แห่ง คือ สายการบินแอร์เอเชีย ไลออนแอร์ เซบูแอร์ และไทเกอร์แอร์ ได้เตรียมพร้อมเต็มอัตราศึก โดยสั่งซื้อเครื่องบินใหม่รวมกันจำนวนมากมายกว่าพันลำ

บทความตีพิมพ์ในหนังสือพิมพ์โพสต์ทูเดย์ วันที่ 10 ธันวาคม 2556