

## จำปีตั้งรับรายได้หดชุก ไทยสมายล์-นกแอร์ สู่ศึกบินโลว์คอสต์



บินไทย กางยุทธศาสตร์หนุน “ไทยสมายล์”-“นกแอร์” หัวหอกปัมรายได้ รับมือมาร์จินพรีเมียมแอร์ไลน์หดทั่วโลก โดยจะเสริมแกร่งให้ไทยสมายล์ ที่แยกเป็นอิสระเต็มตัว กุมภาพันธ์ 57 ดันรายได้ 1 หมื่นล้านบาท ทั้งเล็งต่อยอดเน็ตเวิร์กบินระยะกลาง เกาหลี ญี่ปุ่น จากเดิมบินโซนเอเชียพร้อมดัน “นกสกู๊ต” สู่ศึกสมรภูมิสายการบินต้นทุนต่ำบินระยะไกลปีหน้า หวังรองรับผู้โดยสารทุกเซ็กเมนต์

นายโชคชัย ปัญญาวงศ์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการพาณิชย์ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เปิดเผยกับ “ฐานเศรษฐกิจ” ว่าจากสถานการณ์ธุรกิจการบินโลก ซึ่งยอมรับว่าสายการบินดั้งเดิมหรือสายการบินพรีเมียมทั่วโลก รวมถึงการบินไทย ต่างประสบปัญหาอัตรากำไรขั้นต้น

อ่านต่อหน้า > 2

### ข่าวเด่น จำปี

profit margin ในการดำเนินธุรกิจที่ต่ำมาก เหลืออยู่ที่ 1.5-1.6% ขณะที่สายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทยและในภูมิภาคนี้ยังโตได้อีกถึง 10-20%

ดังนั้นการขยายฐานรายได้ปีหน้า นอกจากรายได้จากการให้บริการของการบินไทยแล้ว ยังจะให้ความสำคัญกับการผลักดันยุทธศาสตร์การเสริมความแข็งแกร่งให้แก่สายการบินที่การบินไทยถือหุ้นอยู่ ทั้งไทยสมายล์แอร์เวย์ส, นกแอร์หรือแม้แต่ นกสกู๊ตที่นกแอร์จะเข้าไปร่วมลงทุนกับสกู๊ต สายการบินต้นทุนต่ำของสิงคโปร์ แอร์ไลน์ส เพื่อเป็นอีกช่องทางหนึ่งในการเติบโตของรายได้ และ

ขยายบริการให้ครอบคลุมลูกค้าในเซ็กเมนต์ต่างๆ ที่แตกต่างกันได้ ซึ่งจะช่วยเสริมศักยภาพในการแข่งขันให้กับการบินไทย โดยไทยสมายล์แอร์เวย์สซึ่งการบินไทยถือหุ้น 100% จะเป็นตัวบุกธุรกิจ และจะเริ่มดำเนินธุรกิจเต็มตัวภายใต้บริษัทไทยสมายล์แอร์เวย์ส จำกัด ราวเดือนกุมภาพันธ์ 2557 ขณะนี้อยู่ระหว่างการเตรียมการ

นายโชคชัยยังกล่าวอีกว่า จากแนวโน้มการแข่งขันของเส้นทางบินระยะกลางที่เพิ่มสูงขึ้นในปีหน้า การเปิดให้บริการของ ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ ทำให้ขณะนี้ทางฝ่ายบริหารอยู่ระหว่างการศึกษาถึงการขยายเครือข่ายเน็ตเวิร์กของ ไทยสมายล์ ที่มองถึงความเป็นไปได้ในการขยายจุดบินสู่เส้นทางบินระยะกลาง ประมาณ 5-6 ชั่วโมง เช่น เกาหลี ญี่ปุ่น ใช้เครื่องบินลำตัวกว้าง อย่างโบอิง 777 หรือแอร์บัสเอ 330 เพิ่มเติมจากเดิมที่จะบินครอบคลุมเมืองต่างๆ ในอินโดจีน จีนตอนใต้ อินเดีย เพื่อเป็นทางเลือกในการเจาะผู้โดยสารที่เป็นกลุ่มแวลู ที่อยู่ตรงกลางระหว่างพรีเมียมและโลว์คอสต์

“ในช่วง 6 เดือนแรกของปีหน้า จะเน้นจุดบินในประเทศก่อน ต่อจากนั้นจะทยอยเปิดจุดบินในต่างประเทศเพิ่มขึ้นอย่าง ย่างกุ้ง โฮจิมินห์ซิตี้ ฮานอย เลินจิ้น อู่ฮั่น เป็นต้น ด้วยเครื่องบินแอร์บัสเอ 320-200 ที่เข้ามาจากการบินไทย ที่จะรับมอบในปีหน้า 7 ลำ เพิ่มจากในปีนี้มีอยู่ 10 ลำ คาดว่าปีหน้าจะมีผู้โดยสารใช้บริการเพิ่มขึ้น 50% สร้างรายได้อยู่ที่ราว 1 หมื่นล้านบาท”

“นอกจากนี้ยังสนับสนุนการเติบโตของนกแอร์ ซึ่งจะเป็นการสะท้อนกลับคืนมายังรายได้ของการบินไทย ที่ถือหุ้นอยู่ 39% และการเตรียมเปิดให้บริการของ นกสกู๊ตและปีหน้าตลาดการบินระยะกลางจะมีการแข่งขันที่รุนแรงมาก จึงมีแผนจะขยายเน็ตเวิร์กของ ไทยสมายล์ให้บินไกลขึ้น ทำให้ผู้โดยสารมีทางเลือก เพราะถือเป็นเซอร์วิสระดับกลางใช้สุวรรณภูมิเป็นฐานการบิน ขณะที่ นกสกู๊ตจะเป็นเซอร์วิสโลว์คอสต์ระดับมีเดียม ลองฮอลล์ ส่วนนกแอร์จะเป็นโลว์คอสต์ที่เน้นการบินภูมิภาค ซึ่งผู้โดยสารที่ใช้บริการก็จะมีไลฟ์สไตล์การ

เลือกบินที่ต่างกันและสุดท้ายการบินไทยก็ได้รับประโยชน์ในฐานะผู้ถือหุ้น” นายโชคชัยกล่าว

ด้านนายพาทิ สารสิน ประธานเจ้าหน้าที่บริหารสายการบินนกแอร์กล่าวว่า การที่นกแอร์ได้มีการร่วมลงนามในบันทึกข้อตกลงกับ Scoot Pte Ltd เจ้าของสายการบินสกู๊ต (สายการบินต้นทุนต่ำบินระยะกลางและระยะไกลที่สิงคโปร์ แอร์ไลน์สถือหุ้น 100%) ในการร่วมกันจัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทยในนาม “นกสกู๊ต” (NokScoot) โดยนกแอร์ถือหุ้นไม่เกิน 51% และ Scoot ถือหุ้น 49% เพราะมองเห็นโอกาสในการขยายธุรกิจสู่สายการบินต้นทุนต่ำระดับมีเดียม ลองฮอลล์ (เส้นทางบินระยะกลางและระยะไกล)

“ขณะนี้กำลังเตรียมการคาดว่าจะเปิดบริการได้กลางปีหน้า ใช้เงินลงทุนราว 2 พันล้านบาท นกแอร์ ลงทุนราว 1 พันล้านบาท ซึ่งเป็นกระแสเงินสดของบริษัทที่ปัจจุบันมีอยู่ราว 5 พันล้านบาท และจากการหารือเบื้องต้นนกสกู๊ตจะบินด้วยเครื่องบินโบอิง 777-200 เริ่มต้น 2 ลำ จากสนามบินดอนเมืองสู่ญี่ปุ่น เกาหลี และจีน

ส่วนแผนปีหน้า จะมีการรับมอบเครื่องบินใหม่โบอิง 777-800 เพิ่มอีก 4 ลำ เพื่อมาขยายเส้นทางบินในประเทศไทยและในภูมิภาคนี้ อาทิ เวียดนาม และในเดือนมีนาคมปีหน้าจะมีการเปิดตัวการให้บริการไว-ไฟบนเครื่องบิน เป็นสายการบินแรกในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เพื่อรองรับพฤติกรรมการใช้โซเชียลมีเดีย ของผู้โดยสารยุคปัจจุบัน” นายพาทิกล่าว