

ภาวะมาถึงทางตันของแอร์บัส เอ380

พัชรียา วิภาสเศรณี

สาขาวิชาธุรกิจการบิน วิทยาลัยการท่องเที่ยว และการบริการ มหาวิทยาลัยศรีปทุม

patchareeya.vi@spu.ac.th

บทคัดย่อ

เป็นที่ทราบกันดีว่า ตลาดของธุรกิจการบินนั้นเติบโตรวดเร็วไม่เพียงแต่เส้นทางบินใหม่หรือจำนวนสายการบินที่ดำเนินกิจการขนส่งข้ามประเทศแต่ยังรวมถึงจำนวนท่าอากาศยานที่สร้างขึ้นใหม่เป็นจำนวนมากอีกด้วย ตลาดของเครื่องบินพาณิชย์นั้นแบ่งส่วนกันระหว่างสองค่ายยักษ์ใหญ่ A และ B คือ แอร์บัส และโบอิง ทั้งสองนั้นได้แข่งขันกันมาเป็นเวลายาวนาน แอร์บัส เอ380 คือ อากาศยานที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในโลกซึ่งแอร์บัสหวังจะให้มาแทนที่อากาศยานรุ่น 747 ของค่ายโบอิง อย่างไรก็ตาม โครงการสร้างอากาศยานขนาดยักษ์ความจุสูงของค่ายยุโรปไม่ได้เป็นไปตามแผนการนัก แอร์บัสได้เผชิญอุปสรรคอย่างมากมากกว่าที่ เอ380 จะสามารถพัฒนาได้อย่างสมบูรณ์สู่ท้องตลาด และส่งมอบให้กับสายการบินลูกค้าจนท้ายที่สุดได้ประกาศยุติสายการผลิตเครื่องบินรุ่นดังกล่าวภายในปี ค.ศ.2021 บทความนี้จะให้ย้อนถึงที่มาของการสร้างอากาศยานรุ่นดังกล่าว และเป็นการวิเคราะห์ถึงความล้มเหลว อุปสรรค และอิทธิพลของแอร์บัส เอ380 ที่มีผลต่อตลาดการบินโดยรวมอย่างพอสังเขป

คำสำคัญ: ตลาดการบิน, แอร์บัส, โบอิง, อากาศยาน

The End has come too early for Airbus A380: A case study

Patchareeya Vipaseranee

Airline Business, College of Tourism and Hospitality, Sripatum University

patchareeya.vi@spu.ac.th

Abstract

The Airline market is growing rapidly nowadays, not just only in terms of new routes or airlines operated but also the aircraft manufacturing as well. For the commercial aircraft, a market is largely shared by the two A and B, Airbus and Boeing respectively. Both titans have been competing with each other for a long time. (Dartmouth College, 2004: 223-245) With the

introduction of the Airbus A380, it seems Airbus would like to use this state-of-the-art ultra-high capacity airliner to replace an obsolete Boeing 747 and claim a status as a new “Queen of the Sky” instead. However, Airbus plans did not go well as expected. The European manufacturer has announced to cease a production of the superjumbo by 2021. This article would give a brief analysis on an Airbus A380’s scenarios and implications towards airline market nowadays.

Keywords: The Airline market, Airbus, Boeing, Aircraft

1. บทนำ

ช่วงต้นของทศวรรษที่ 90 แอร์บัสมีความคิดที่จะสร้างอากาศยานรุ่นใหม่ที่ดีกว่า และเพื่อมาแทนที่โบอิง 747-400 หรือที่คุ้นกันในชื่อว่าจัมโบ้ (R. G. Grant, 2010: 377-383) ซึ่งเป็นเจ้าตลาดอากาศยานลำใหญ่ ณ ขณะนั้นตั้งแต่ปีทศวรรษที่ 1970 ได้มีโครงการ A3XX เพื่อสร้างอากาศยานขนาดใหญ่ความสูง (Ultra-High Capacity Airliner: UHCA) จึงได้ริเริ่มขึ้นภายใต้การนำของวิศวกรแอร์บัส Jean Roeder (R. G. Grant, 2010: 430) แอร์บัสได้ประกาศถึงอภิมหาโครงการนี้ที่งาน Farnborough Airshow ประเทศอังกฤษในปี 1990 โดยให้ข้อมูลว่า เครื่องบินรุ่นใหม่ของตนมีต้นทุนด้านปฏิบัติการน้อยกว่าโบอิง 747-400 ถึงร้อยละ 15 (Norris et al., 2005) โบอิงได้แสดงความสนใจที่จะร่วมศึกษา และพัฒนาเครื่องบินพาณิชย์ขนาดใหญ่ (Very Large Commercial Transport: VLCT) นี้ร่วมกับแอร์บัสด้วย เนื่องจากเล็งเห็นว่า ตลาดของเครื่องบินใหญ่ในอนาคตจะมีขนาดที่ค่อนข้างจำกัด (Limited Segment) แต่ท้ายที่สุดแผนนี้เป็นอันยกเลิกไปเพราะแอร์บัสประกาศที่จะพัฒนาด้วยตนเองภายใต้ชื่อโปรเจกต์ A3XX โดยจะต่อยอดจากเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ340 (Forbes Thailand, 2557) ซึ่งเป็นเครื่องบินที่มีขนาดใหญ่ และทันสมัยที่สุดของแอร์บัสในขณะนั้น ทางโบอิงเองก็มีจุดยืนที่แตกต่างออกไป โดยเล็งเห็นถึงอนาคตมากกว่าที่ตลาดจะถูกแทนช่องว่างด้วยอากาศยานที่มีขนาดย่อมลง มีต้นทุนที่ประหยัด และเดินทางได้ไกลขึ้น เอ3XX นี้จะได้รับการออกแบบที่แตกต่างไปจากอากาศยานที่มีอยู่ของแอร์บัส โดยมีห้องโดยสาร 2 ชั้นเพื่อรองรับผู้โดยสารจำนวนมาก และให้พื้นที่โอโถงเพื่อความสะดวกสบายระหว่างการเดินทาง รองรับสิ่งอำนวยความสะดวกตามความต้องการของสายการบินที่เป็นลูกค้า อาทิ บาร์ ร้านอาหาร ปลอดภาษี เลาจันพักผ่อน เป็นต้น ในปี ค.ศ. 2000 บอร์ดบริหารของแอร์บัสได้ประกาศชื่อของอากาศยานรุ่นใหม่อย่างเป็นทางการ คือ แอร์บัส เอ380 โดยที่เลือกใช้เลขแปดก็เพราะว่า 8 คือ เลขมงคลของประเทศในแถบทวีปเอเชียซึ่งเป็นตลาดที่แอร์บัสหวังจะเข้าไปเจาะ และเลขแปดที่รูปร่างคล้ายวงกลมสองวงวางซ้อนกันก็สื่อถึงการที่ เอ380 มีห้องโดยสารภายใน 2 ชั้น (Double Decker) นั่นเอง (Norris et al., 2005)

2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- 2.1 เพื่อได้ทราบถึงที่มาของการสร้างอากาศยานแอร์บัส เอ380
- 2.2 เพื่อวิเคราะห์ถึงความสำเร็จ อุปสรรค และอิทธิพลของแอร์บัส เอ380 ที่มีผลต่อตลาดการบิน

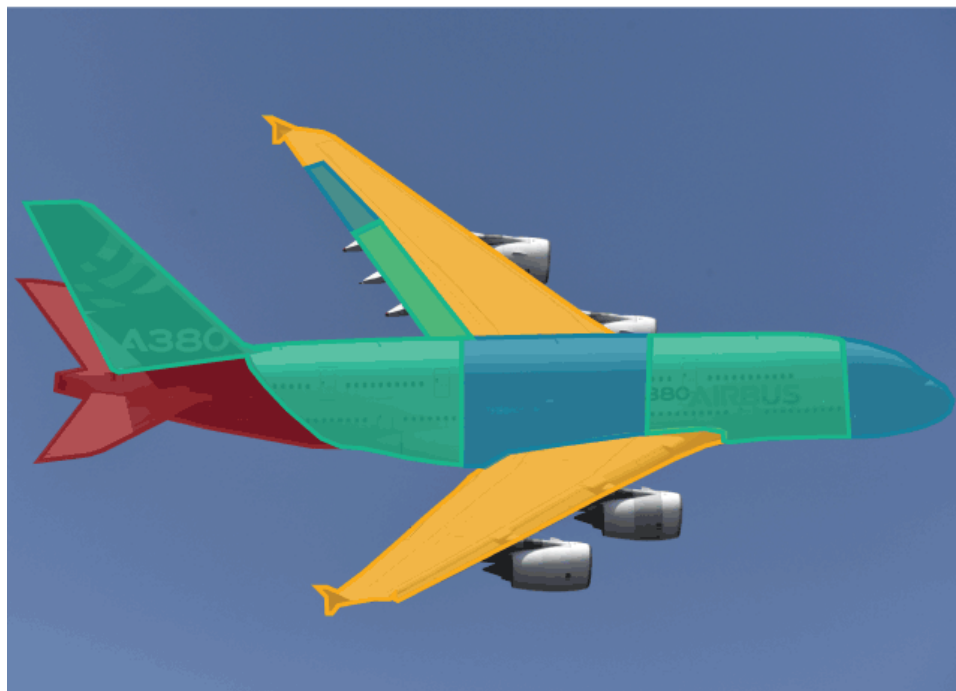
3. การผลิต ทดสอบ และส่งมอบ

โครงสร้างหลักของ เอ380 ถูกผลิตขึ้นในฝรั่งเศส สเปน เยอรมนี และอังกฤษ ชิ้นส่วนของเครื่องบินมีขนาดใหญ่มาก ไม่อาจขนส่งได้ด้วยวิธีธรรมดาด้วยทางรถ ส่วนประกอบต่างถูกขนมาทั้งทางเรือ และทางอากาศด้วยเครื่องบินแบบ Airbus A300-600 Beluga และทางถนนเส้นทางพิเศษที่สร้างขึ้นโดยเฉพาะ นำมาประกอบ ณ โรงงานที่เมืองตุลูลู เครื่องลำแรกได้รับการเผยโฉมต่อสาธารณชนเมื่อ 18 มกราคม 2005 ณ เมืองตุลูลู และขึ้นบินทดสอบ ในเดือนเมษายนปีเดียวกัน อาจกล่าวได้ว่า แอร์บัส เอ380 นี้คือความร่วมมือระดับพหุนานาชาติของยุโรปก็ว่าได้ (Multinational effort) ซึ่งก่อให้เกิดการจ้างงานในทวีปอย่างมหาศาล

A380: A multinational effort

Where the different parts of the plane are made

■ France ■ Germany ■ UK ■ Spain



Source: Airbus

BBC

ภาพที่ 1 เครื่องบิน เอ380: A multinational effort

ที่มา: www.bbc.com

แม้ความสำเร็จในการนำเจ้า Super Jumbo ทะยานฟ้าได้จะเป็นเรื่องน่ายินดี แต่สิ่งที่เริ่มส่งผลเสียหายต่อแอร์บัสจากการค้นคว้าวิจัย เอ380 ก็คือต้นทุนค่าใช้จ่ายที่สูงกว่าที่คาดการณ์ไว้ เดิมทีแอร์บัสคาดการณ์ตัวเลขของการพัฒนาไว้ที่ประมาณ 9.5 พันล้านยูโรในปี 2000 แต่ตัวเลขกลับพุ่งสูงไปถึง 1 หมื่น 7 พันล้านยูโร แต่นักวิเคราะห์คาดการณ์ว่าตัวเลขที่แท้จริงอาจพุ่งสูงถึง 2 หมื่น 5 พันล้านยูโร (25 billion U.S. dollar) แอร์บัสเผชิญปัญหากระบวนการผลิตแต่แรกในการวางระบบสายไฟภายในของอากาศยานจำนวนมหาศาล และต้องแก้ไขอยู่หลายครั้ง จนนำไปสู่การส่งมอบให้กับลูกค้าล่าช้า แอร์บัสประกาศเลื่อนส่งมอบอย่าง

น้อย 3 ครั้งด้วยกัน ยอดการผลิตที่ลดลงจากแผนการเดิม นำไปสู่ราคาหุ้นของบริษัท และรายรับที่ลดลงตามลำดับ แม้จะเผชิญความยากลำบากในการผลิต แต่ท้ายสุดก็สามารถส่งมอบให้กับลูกค้ารายแรก (Launched Customer) ก็คือสิงคโปร์แอร์ไลน์ เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม ค.ศ. 2007 เที่ยวบินปฐม SQ380 เส้นทางระหว่างสิงคโปร์ไปยังซิดนีย์ ออสเตรเลีย ได้เปิดขายผ่านการประมูลออนไลน์เพื่อการกุศล มีราคาตั้งแต่ระดับ 500 เหรียญสหรัฐไปจนถึงสูงสุดประมาณ 1 แสนเหรียญสหรัฐเลยทีเดียว สายการบินยักษ์ใหญ่อย่างเอมิเรตส์ก็ไม่ยอมน้อยหน้า เป็นลูกค้ารายที่ 2 ที่รับมอบแอร์บัส เอ380-800 นี้ และเปิดเที่ยวบินจากดูไบไปยังนิวยอร์กในเดือนสิงหาคม ค.ศ. 2008 เอมิเรตส์คือลูกค้ารายใหญ่ของแอร์บัส และใช้ เอ380 นี้เป็นพลีทหลักในการเจาะตลาดภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วโลก ปัจจุบันมีแอร์บัส เอ380 ใช้ถึง 112 ลำ ถือเป็นผู้ใช้อากาศยานรุ่นนี้รายใหญ่ที่สุดในโลก (Largest A380 Operator) แอร์บัสได้ทำการส่งมอบให้กับสายการบินต่าง ๆ เรื่อยมา ไม่ว่าจะเป็น Qantas, British Airways, Lufthansa, การบินไทย และ Malaysia Airlines ในปี 2016 บริษัทประกาศในงาน Farnborough Airshow ว่ามีแผนจะพัฒนารุ่นอัปเกรดของแอร์บัส เอ380 และสามารถเพิ่มกำลังการผลิตได้มากขึ้นเพื่อให้ทันส่งมอบได้เร็วกว่ากำหนดเพื่อตอกย้ำความมั่นใจให้กับตลาด และลูกค้า

4. อนาคตของ Super Jumbo 380 รุ่งหรือร่วง

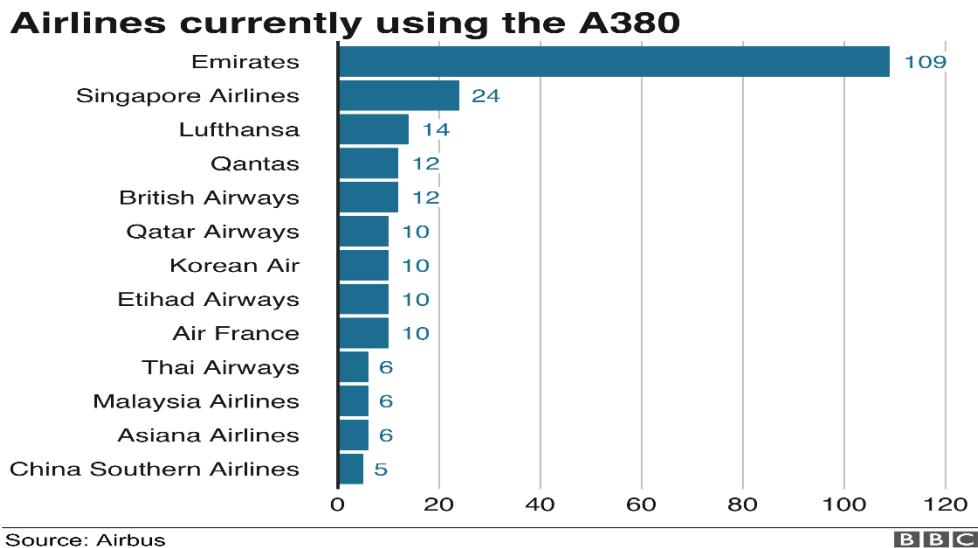
แอร์บัสคาดการณ์ว่า เอ380 เป็นเครื่องบินแห่งศตวรรษที่ 21 ที่สามารถรองรับการเดินทางผู้โดยสารคราวละจำนวนมาก และสร้างนิยามใหม่ในการเดินทางระดับชั้นพรีเมียม ลูกค้ารายใหญ่ที่สุด คือ เอมิเรตส์ที่ใช้เครื่องบินรุ่นดังกล่าวเป็นฝูงบินหลัก สายการบินร่วมชาติอย่างเอติฮัดก็ไม่น้อยหน้า ถึงแม้จำนวนอากาศยานจะไม่มากเท่า แต่ก็จัดเต็มด้านความหรูหราแทนที่เอติฮัดได้นำเสนอรูปแบบของการเดินทางที่เหนือไปกว่าชั้น 1 ของสายการบินอื่น ๆ คือ The Residence by Etihad มาในรูปแบบของ Sky Penthouse แบ่งเป็นห้องนอน ห้องน้ำส่วนตัว ห้องนั่งเล่น และบริการ Butler ส่วนตัว ที่จะให้บริการตลอดเที่ยวบิน รวมถึงเลาจน์ลอยฟ้าที่ให้ผู้โดยสารสามารถนั่งปรับเปลี่ยนอิริยาบถระหว่างการเดินทาง อาจกล่าวได้ว่า เอ380 ได้สร้างนิยามใหม่ของการเดินทางบนอากาศ ทั้งความสะดวกสบายแต่ก็สามารถขนส่งผู้โดยสารคราวละเป็นจำนวนมากเช่นกัน อย่างไรก็ตาม เอ380 จะเป็นอากาศยานรุ่นใหม่ที่ดีเยี่ยมที่จัดเต็มไปด้วยเทคโนโลยีล้ำสมัย พื้นที่กว้างขวาง และสามารถปรับเปลี่ยนรูปแบบให้เข้ากับความต้องการของสายการบินได้มากมาย อย่างไรก็ตาม ความตื่นตาตื่นใจกลับเป็นเพียงระยะเวลาชั่วคราวเท่านั้น ซึ่งมีเหตุมาจากหลายปัจจัย

นับตั้งแต่ปี 2005 มีกว่า 57 บริษัทที่ลงคำสั่งซื้อ เอ380 แต่ต่อมาหลายสายการบินต่างตัดสินใจสั่งซื้อ เอ380 คงค้างหรือมีแผนการที่จะแทนที่ Super Jumbo นี้ด้วยอากาศยานแบบ 2 เครื่องยนต์ในอนาคต อาทิ สายการบิน Qantas ได้ยกเลิก

ออเดอร์คงค้างอีก 8 ลำที่เหลือ สายการบินเอมิเรตส์ที่เป็นลูกค้ารายใหญ่ที่สุดของแอร์บัสได้ลดปริมาณการสั่งซื้อลงจาก 162 ลำ จะเหลือแค่ 123 ลำทั้งหมด (รวมถึงจำนวนที่ใช้อยู่) และมีแผนการที่นำเอาแอร์บัส เอ350 เข้ามาประจำการในฝูงบินแทน การยกเลิกคำสั่งซื้อจากเอมิเรตส์ครั้งนี้ถือเป็นตัวเร่งที่ทำให้จุดสิ้นสุดของแอร์บัส เอ380 มาเร็วขึ้น แอร์บัสแถลงการยุติการผลิต เอ380 โดยกระหน่ำหันหลังจากผลิตมาได้ 12 ปี นาย Tom Enders (อดีต) ผู้บริหารของแอร์บัสถึงกับได้ระบุไว้ว่า “การตัดสินใจครั้งนี้ ทำให้เราไม่มียอดสั่งซื้อ เอ380 มากนัก ส่งผลให้แนวโน้มการผลิตไม่ยั่งยืน แม้เราจะดำเนินพยายามขายกับสายการบินอื่นในช่วงเวลาไม่กี่ปีมานี้ก็ตาม ซึ่งนี่จะทำให้ เอ380 จะดำเนินการส่งมอบเครื่องบินลำสุดท้ายเสร็จสิ้นในปี 2021” นอกจากนี้ เอ380 ในเวอร์ชันของ

เครื่องบินบรรทุก Cargo ก็มีแม้แต่โอกาสขึ้นทะยานฟ้าเนื่องจากไม่มีคำสั่งซื้อเลยแม้แต่ลำเดียว ยอดขายที่แอร์บัสตั้งเป้าไว้คือ 700 ลำ แต่สรุปรวมยอดขายในเดือนมกราคม ค.ศ. 2019 นี้ ทำไปได้แค่เพียง 313 ลำ และส่งมอบไปได้ 234 ลำเท่านั้น

สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ได้ทบทวน และถอด เอ380 เป็นจำนวน 6 ลำออกจากฝูงบิน หลังจากพบว่าเครื่องบินนั้น “ใหญ่” เกินกว่าเส้นทางเครือข่ายของตน และพยายามจำหน่ายออกไป แต่ ณ ปัจจุบันยังไม่สามารถหาผู้ซื้อได้ ยังคงเหลือใช้ไว้ 3 ลำ สำหรับผู้โดยสารชาวมุสลิมในการเดินทางไปประกอบพิธีฮัจจ์ และอุมเราะห์ ส่วนอีก 3 ลำที่เหลือจอดไว้สำหรับ Standby Izham Ismail ประธานเจ้าหน้าที่บริหารของสายการบินมาเลเซีย แอร์ไลน์ ได้ให้เหตุผลว่า เอ380 นั้นมีข้อจำกัดด้านการใช้งานซึ่งขึ้นอยู่กับเส้นทาง และความต้องการของตลาด สำหรับเอมิเรตส์หรือบริติชแอร์เวย์นั้นเหมาะสม แต่เครือข่ายของสายการบินตนนั้น เอ380 มีขนาดใหญ่เกินไป ทำกำไรได้ยาก ทางบริติชแอร์เวย์เอง วิลลีย์ วอลซ์ ผู้บริหารบริษัท IAG เจ้าของบริติชแอร์เวย์ได้บอกว่าเครื่องบินรุ่นนี้ แม้จะดีแต่ก็มีราคาแพงเกินไป



ภาพที่ 2 สายการบินที่ยังใช้ เอ380 อยู่

ที่มา: www.BBC.com

อย่างไรก็ดีทางสายการบินต่าง ๆ ได้หันมาปรับเปลี่ยนเลือกใช้ฝูงบินที่มีความคุ้มค่าทางต้นทุนมากกว่าอย่างอากาศยานโบอิง 777 หรือ 787 และใช้เพียงแค่ 2 เครื่องยนต์ โดยเฉพาะ 787 ได้ต่อยอดความสำเร็จมาจาก 777 สามารถทำการบินไกลได้โดยไม่ต้องหยุดพัก เพิ่มโอกาสในการบุกเบิกตลาดเส้นทางใหม่ ๆ ที่ไม่คาดว่าจะเป็นกำไรได้ สายการบินมีโอกาสทดลอง และชิมลองตลาดใหม่ ๆ ได้มากกว่า (Tom Otley, 2018: 38)

จากที่กล่าวมานี้อาจจะดูไม่ยุติธรรมนัก หากนำ เอ380 และ 787 หรือ Dreamliner มาเปรียบเทียบกันเพราะเป็นอากาศยานคนละขนาด และตอบโจทย์ตลาดที่ต่างกัน ต้นทุนน้ำมันที่แพงนับตั้งแต่ปี 2001 ทำให้หลายสายการบินยุติการบินระยะไกลหันมาเน้นตลาดภูมิภาค (Regional Route) แต่การมาของ 787 ทำให้เกิดสิ่งที่เรียกว่า Dreamliner Effect ขึ้น เกี่ยวกับบินระยะไกลแบบบินตรงกลับมาขยายตัว และเส้นทางใหม่ ๆ เหล่านี้เรียกว่า Long Thin Route หมายถึง เส้นทางหรือเมืองที่อาจจะไม่ใช่เมืองหลักหรืออยู่ห่างไกล แต่สามารถเป็นจุดหมายปลายทางสำหรับการบินตรง และทำกำไรได้หากใช้เครื่องบินที่มีความจุไม่มากนักเกินไป และมีต้นทุนค่าปฏิบัติการที่เหมาะสม Dreamliner Effect นี้ยังส่งผลกระทบต่อตลาดการบินนั้นคือ 787 กลายเป็นตัวเจาะหรือทำลายฮับ (Hub Buster) เมื่อสายการบินต่าง ๆ สามารถบินตรงระยะไกลข้ามทวีปได้ ผู้โดยสารก็ไม่จำเป็นต้องไปต่อเครื่องที่ศูนย์กลาง หรือ ชุมทางการบินใหญ่ๆอย่างในทวีปตะวันออกกลางอีก กล่าวคือ 787 ได้ทำการผ่าตัดเส้นทางการคมนาคมทางอากาศ ก่อให้เกิดการแตกตัวของเครือข่ายการบินใหม่ ๆ มากขึ้น (Network Fragmentation) ซึ่งเป็นผลดีและทางเลือกให้กับผู้บริโภคนัก และนักเดินทาง

5. บทสรุป

อาจสรุปได้ว่า เอ380 จะเป็นอากาศยานล้ำยุคที่ผสมผสานขนาดอันมหึมา และเทคโนโลยีอันล้ำสมัย ครั้งหนึ่ง อดีตนายกรัฐมนตรีไทยนี้ แบลร์ของอังกฤษ และอดีตนายกรัฐมนตรี โยเซ็พ หลุยส์ โรดริเกซ ซาปาเตโรของสเปนได้กล่าวว่า แอร์บัส เอ380 คือสัญลักษณ์ของความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจ และการบรรลุความฝันให้กลายเป็นจริง ในทางตรงข้าม ณ ช่วงเวลาเดียวกัน ขั้วตรงข้ามอย่างโบอิงได้ดำเนินยุทธศาสตร์แห่งอนาคตด้วยการริเริ่มอากาศยานที่ช่วยลดต้นทุนค่าปฏิบัติการ เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม สมรรถนะดี ขนาดปราดเปรี้ยว และมีพิสัยบินไกลอย่าง787 แต่แอร์บัสเลือกจะเติมพันทันกับขนาดกับเครื่องบินลำใหญ่แทน อาจกล่าวได้ว่า แอร์บัสได้ดำเนินยุทธศาสตร์ผิดพลาด การที่ราคาน้ำมันพุ่งสูง และเหล่านักธุรกิจตั้งคำถามเรื่องผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการเดินทางด้วยเครื่องบินนั้น ทำให้สายการบินเลือกใช้เครื่องบินขนาดเล็กของทั้งสองค่ายที่มีความคุ้มค่าด้านการเงินมากกว่า ผู้เขียนเองมองว่า หากแอร์บัสได้ริเริ่มโครงการ เอ380 พร้อม ๆ กับโบอิง 747 ก็อาจจะประสบความสำเร็จมากกว่านี้ อากาศยานบางรุ่นอาจจะเหมาะสมกับเพียงแค่วินาทีที่ถูกผลิตออกมาเท่านั้น แต่ไม่ใช่สำหรับโลกอนาคต เป็นที่น่าเศร้าว่า แม้ เอ380 จะเป็นที่ชื่นชอบของผู้โดยสารแต่กลับกลายเป็นของแถมของสายการบิน และตำนานโรงแรมทรูลอยฟ้านี้จะต้องปิดฉากลงเร็วกว่าที่ควรจะเป็น

6. เอกสารอ้างอิง

- Douglas A. Irwin., Nina Pavcnik. (2004). Airbus vs Boeing revisited., **International Competition in the Aircraft Market in Journal of International Economics.** (223-245). Dartmouth College, Hannover.
- R. G. Grant. (2010). Flight., **The Complete History.** (377-383). London: DK.
- R. G. Grant. (2010). Flight., **The Complete History.** (430). London: DK.
- Norris, Guy., Mark Wagner. (2005). Airbus A380., **Superjumbo of the 21st Century.** (38). New York: ZenithPress.
- Tom Otley. (2017). Boeing's 787 Has Changed the Aviation Landscape in Business., **The American Dream.** (38)