

จะเกิดอะไรขึ้น?

หากสายการบินยักษ์ใหญ่ **อีวี** เส้นทางบิน
สรุปกรณีศึกษาของมาเลเซีย





จุลสารฉบับนี้ จะขอเล่าสู่กันฟังถึงคดีด้านการแข่งขันทางการค้าที่เกิดขึ้นจริงในประเทศบ้านใกล้เรือนเคียงอย่างมาเลเซีย ซึ่งมีคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า (Malaysia Competition Commission หรือ MyCC) เหมือนกับของไทยเรา ในครั้งนี้จะขอนำเสนอคดีที่เกี่ยวข้องกับสายการบินรายใหญ่ คือ มาเลเซียแอร์ไลน์กับแอร์เอเชีย (ในคดีนี้ MyCC นับว่าแอร์เอเชียและแอร์เอเชียX เป็นหน่วยธุรกิจเดียวกัน) โดยมาเลเซียมีสายการบินที่บินในประเทศ ได้แก่ แอร์เอเชีย แอร์เอเชียX Firefly มาลินโดแอร์ มาเลเซียแอร์ไลน์ MASWings

ข้อเท็จจริงการขั้วเส้นทางการบินระหว่างมาเลเซียแอร์ไลน์กับแอร์เอเชีย

MyCC ได้รวบรวมหลักฐานเกี่ยวกับการตกลงร่วมกันระหว่างมาเลเซียแอร์ไลน์และแอร์เอเชีย ซึ่งเริ่มมาจากร่างขั้วเส้นทางการบินกันเมื่อประมาณเดือนสิงหาคม 2554 หลังจากที่มาเลเซียแอร์ไลน์พบกับภาวะขาดทุนอย่างหนักในช่วงต้นปี 2554 ต่อมาทั้งสองฝ่ายได้ประกาศข้อตกลงร่วมกันในเอกสาร Comprehensive Collaboration Framework และพบว่ามีรายการเที่ยวบินของทั้งสองสายการบินรวม 8 เที่ยวบิน ได้แก่ แอร์เอเชีย ได้ยกเลิกเที่ยวบิน Kuala Lumpur-Sibu, Kuala Lumpur-Sandakan และเส้นทางระหว่างประเทศ 4 เส้นทาง ได้แก่ ลอนดอน ปารีส นูเมอวและนิวยอร์ก แต่ให้มาเลเซียแอร์ไลน์เป็นผู้ให้บริการรายเดียวในเส้นทางดังกล่าวแทน ในขณะที่มาเลเซียแอร์ไลน์ยกเลิกเส้นทาง Kuala Lumpur - Kuching กับ Kuala Lumpur - Kota Kinabalu ซึ่งเป็นการตกลงร่วมกันเพื่อลดการแข่งขันในตลาดโดยการแบ่งตลาดลูกค้าระหว่างกัน พฤติกรรมข้างต้นนี้ทำให้ผู้บริโภคต้องพบภาวะการผูกขาดในเส้นทางการบิน

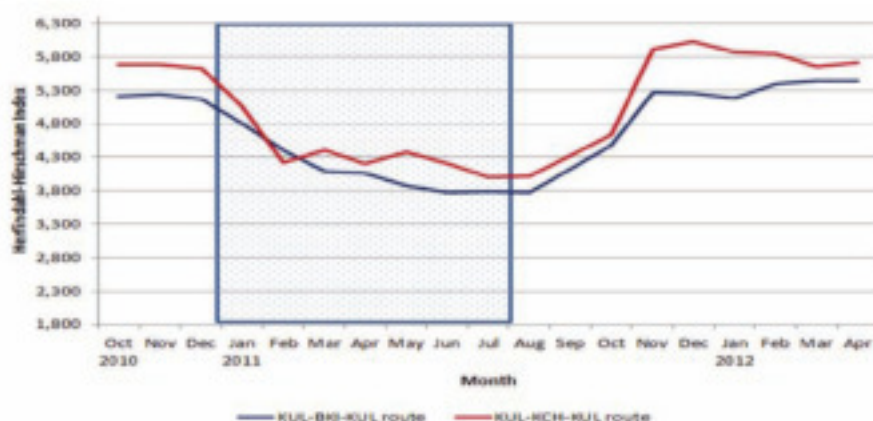


Timeline ของเหตุการณ์สำคัญในการตกลงร่วมกันระหว่างมาเลเซียแอร์ไลน์และแอร์เอเชีย

- 23 ก.ค.2553 } มาเลเซียแอร์ไลน์ดำเนินธุรกิจโครงการ Project Reisling และแผนงาน Firefly Business Plan เพื่อเพิ่มการแข่งขันกับแอร์เอเชียโดย Firefly (บริษัทลูกของมาเลเซียแอร์ไลน์) เริ่มให้บริการเที่ยวบินจาก Kuala Lumpur ไป Kota Kinabalu, Kuching, Sibu และ Sandakan
- 1 ส.ค.2554 }
- 29 ก.พ.2554 มาเลเซียแอร์ไลน์ประกาศการขาดทุน 2.5 ล้านริงกิต
- ม.ค.2554 } มาเลเซียแอร์ไลน์มีส่วนแบ่งตลาดของ Firefly ในเส้นทางไป-กลับมาเลเซียตะวันออก (ไป Kota Kinabalu และ Kuching) ปริมาณลดลง
- ส.ค.2554 }
- ส.ค.2554 มาเลเซียแอร์ไลน์และแอร์เอเชียเริ่มการเจรจาเพื่อดำเนินการร่วมกัน
- 9 ส.ค.2554 (1) ประกาศว่ามาเลเซียแอร์ไลน์ แอร์เอเชียและแอร์เอเชียX ได้ร่วมในข้อตกลง comprehensive collaboration framework
(2) มาเลเซียแอร์ไลน์และแอร์เอเชียมีการจัดประชุมบอร์ดวาระพิเศษเพื่อรับรองการเข้าสู่ข้อตกลงดังกล่าว
 - i. มีการไขว่คว้ากัน
 - ii. แบ่ง segment ตลาดกันว่ามาเลเซียแอร์ไลน์รับผิดชอบสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ (full services) ในขณะที่แอร์เอเชียและแอร์เอเชียX รับผิดชอบตลาดราคาประหยัด (Low cost carrier- Medium and Long Haul)
 - iii. มาเลเซียแอร์ไลน์ยกเลิกตำแหน่งผู้อำนวยการด้านบริหารจากเขต Sabah และ Sarawak
 - iv. มาเลเซียแอร์ไลน์ยกเลิกการดำเนินการร่วมกับ FireFly (Clause 5.6) ซึ่งเป็นบริษัทลูกของมาเลเซียแอร์ไลน์
- ส.ค.2554 } มาเลเซียแอร์ไลน์ยกเลิกเที่ยวบินของ Firefly ทั้งหมดในวันที่ 4 ส.ค.2554 และต่อมากลับมาให้บริการเส้นทางไป Kuala Lumpur - Sibu และ Kuala Lumpur-Sandakan โดยมาเลเซียแอร์ไลน์เองตั้งแต่วันที่ 1 ม.ค. 2555
- 11 ก.พ.2555 }



นอกจากนี้ MyCC ยังได้วิเคราะห์ข้อมูลเชิงเศรษฐศาสตร์ โดยจะเห็นว่าในช่วงที่ทั้งสองสายการบินกำลังเริ่มต้นดำเนินการภายใต้ข้อตกลง Comprehensive Collaboration Framework พบว่าค่าการกระจุกตัว (HHI) สำหรับเส้นทางบินระหว่าง Kuala Lumpur - Kuching กับ Kuala Lumpur - Kota Kinabalu ของมาเลเซียแอร์ไลน์ได้เพิ่มสูงขึ้น บ่งชี้ถึงตลาดที่มีการกระจุกตัวสูงขึ้น แสดงว่ามีการแข่งขันลดลง



จากข้อมูลที่มี ทำให้ MyCC ได้มีคำวินิจฉัยชี้ขาดว่ามาเลเซียแอร์ไลน์และแอร์เอเชีย ฝ่าฝืนกฎหมายการแข่งขันของมาเลเซีย หรือ Competition Act 2010 Section 4(2)(b) ไนกรณีได้ทำข้อตกลงเป็นลายลักษณ์อักษร (Collaboration Agreement) ในการแบ่งเส้นทางการบินระหว่างกัน นับเป็นการกระทำในการแบ่งตลาดระหว่างคู่แข่งที่เป็นการขัดขวาง จำกัด หรือปิดกั้นการแข่งขันในตลาดอย่างมากและลบโทษปรับแอร์เอเชียเป็นเงิน 10 ล้านริงกิต หรือ 80 ล้านบาท

Section 4(2)(b)
 Without prejudice to the generality of subsection (1), a horizontal agreement between enterprises which has the object to—
 (b) share market or sources of supply; is deemed to have the object of significantly preventing, restricting, or distorting competition in any market for goods or services.

เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2557 แอร์เอเชียได้อุทธรณ์คำวินิจฉัยของ MyCC ต่อศาลอุทธรณ์ด้านการแข่งขันของมาเลเซีย (Competition Appeal Tribunal หรือ CAT) และเมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2559 ศาล CAT มีคำพิพากษากลับคำวินิจฉัยของ MyCC โดยเห็นว่า MyCC ยังมีได้มีเหตุผลสนับสนุนมากพอ

MyCC ได้ยื่นเรื่องให้ศาลสูง (High Court) ของมาเลเซียพิจารณาทบทวนการพิพากษาของศาลอุทธรณ์ CAT ซึ่งศาลสูงจะได้พิจารณในช่วงเดือนมีนาคม 2561



ไม่ว่าคำพิพากษาจะออกมาเป็นเช่นไร ศาลน่าจะพิจารณาในเชิงน้ำหนักของหลักฐานว่าเชื่อมโยงไปสู่เจตนาอย่างน้อยเพียงใด แต่จากมุมมองของทางเศรษฐกิจ เห็นได้ว่าพฤติกรรมที่แอร์เอเชียและมาเลเซียแอร์ไลน์ในกรณีนี้นับเป็นการลดการแข่งขันในตลาดที่ชัดเจน เนื่องจากทั้งสองสายการบินเป็นคู่แข่งกันและมาดกลร่วมกันที่จะแบ่งส่วนการบินระหว่างกัน พลเสียใบภาพรวมจะตกแก่ผู้บริโภค คือ ผู้โดยสารที่จะต้องจ่ายแพงขึ้น การเลือกเที่ยวบินน้อยลง และคู่แข่งก็ไม่มีแรงจูงใจในการพัฒนาศักยภาพเพื่อแข่งขันให้ได้ดีสินค้าหรือบริการที่ดีขึ้น



เมื่อพิจารณากฎหมายการแข่งขันของมาเลเซีย ก็ยบเคียวกับพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2560 ของไทย แล้ว พบว่า มาตรา 54(4) มีข้อกำหนดการกระทำที่ฝ่าฝืนกฎหมายในลักษณะเดียวกับ Section 4(2)(b) ของกฎหมายของมาเลเซีย ข้างต้น กล่าวคือ ผู้ประกอบธุรกิจที่เป็นคู่แข่งกันห้ามแบ่งตลาดหรือลูกค้าระหว่างกัน (market sharing)

นอกจากนี้ คู่แข่งในตลาดเดียวกันยังห้ามกระทำการตกลงร่วมกันกำหนดราคา (price fixing) จำกัดปริมาณ (output restriction) และซื้อประมูล (bid rigging) ด้วย ทั้งนี้ กฎหมายไทยเป็นโทษทางอาญา กล่าวคือ จำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับไม่เกิน 10% ของรายได้ในปีที่กระทำความผิด หรือทั้งจำทั้งปรับ ในขณะที่มาเลเซียไม่มีบทกำหนดโทษอาญาสำหรับการกระทำนี้

จึงอยากจะเชิญชวนทุกท่านที่ได้อ่านตัวอย่างพฤติกรรมของสายการบินข้างต้น หากพบเจอการกระทำของผู้ประกอบธุรกิจใดในลักษณะดังกล่าว ขอให้แจ้งเบาะแสมายังสำนักงานคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าได้

**ทั้งนี้ การตกลงร่วมกันนับเป็นการกระทำหลักเพียงหนึ่งในหลายๆ พฤติกรรมที่ฝ่าฝืนกฎหมาย การกระทำอื่น เช่น การใช้อำนาจเหนือตลาดโดยมิชอบ การรวมธุรกิจที่มีได้ขออนุญาตหรือมิได้แจ้งตามที่กฎหมายกำหนด พฤติกรรมทางการค้าที่ไม่เป็นธรรม เป็นต้น



Website
www.otcc.dit.go.th



Line



Fan Page

☎ 02-507-5883-85

บรรณาธิการ : นายวิวัฒน์ ศีตอโศก
เรียบเรียงโดย : นางสาวพริมา ดำริธรรมปิชา
ตรวจปรับปรุงโดย : นางอร่ามศรี ฐพันธ์

ผู้อำนวยการระดับสูง กรมการค้าภายใน (ปฏิบัติราชการสำนักงานคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า)
นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการพิเศษ
นักวิชาการอิสระด้านการแข่งขันทางการค้า
(อดีตผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านพัฒนาและส่งเสริมการแข่งขันทางการค้า)