



สัมภาษณ์

■ ธนวรรณ วินัยเสถียร

▲ พาทิ สารสิน

‘พาทิ สารสิน’ กางแผนบีบอีพอร์‘นกแอร์’

การขาดทุนปีกรอกในปีที่ผ่านมา ซึ่งทำสถิติสูงสุดเป็นประวัติการณ์ ถึง 2,790 ล้านบาทของสายการบินนกแอร์ เกิดขึ้นจากสาเหตุใด ทำไมต้องเพิ่มทุน และการจะฟื้นธุรกิจให้กลับมามีกำไรจะคาดหวังได้แค่ไหน อ่านได้จากสัมภาษณ์นายพาทิ สารสิน ประธานเจ้าหน้าที่บริหารสายการบินนกแอร์

แฉ 2 ปัจจัยขาดทุนอ่วม

พาทิ เปิดใจว่า กว่า 13 ปีของการดำเนินธุรกิจของนกแอร์

จะมีช่วงที่บริษัทมีผลประกอบการที่ขาดทุนอยู่ 2 ช่วง ช่วงแรกคือปี 2550-2551 ที่เราเคยขาดทุนราว 600 ล้านบาท จากผลกระทบของน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้นมากในช่วงนั้น แต่ตอนนั้นนกแอร์ดำเนินธุรกิจด้วยเครื่องบิน 10 ลำ และช่วงที่ผ่านมา คือ การขาดทุนในปี 2558-2559 ที่เกิดขึ้น ซึ่งเทียบสเกลกันไม่ได้ เพราะปัจจุบันเรามีเครื่องบินมากถึง 33 ลำจากการขยายธุรกิจอย่างต่อเนื่อง นอกเหนือจากช่วงเหล่านี้นกแอร์ก็มีกำไรจากการดำเนินธุรกิจมา

โดยตลอด

การขาดทุนในปี 2559 ซึ่งอยู่ที่ 2,790 ล้านบาท เกิดขึ้นจาก 2 สาเหตุหลัก คือ 1.ในปีที่ผ่านมานกแอร์ มีภาระค่าใช้จ่ายด้านการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์อากาศยาน ซึ่งถึงรอบต้องซ่อมบำรุง 12 เครื่องยนต์ จากเครื่องบินราว 6-7 ลำ มูลค่าการซ่อมบำรุงก็เป็นหลักพันล้านบาทแล้ว ปัญหานักบินลาออก ทำให้ต้องลดเที่ยวบินลงให้เหมาะสม 2.ปัญหาการแข่งขันราคาตัวเครื่องบินเส้นทางบินในประเทศที่รุนแรง

ปัจจุบันถือว่า เป็นตลาดแบบ Red Ocean ส่งผลต่ออัตราผลตอบแทนหรือกำไรต่อที่นั่ง (Yield) ของธุรกิจการบินลดลง โดยรายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) อยู่ที่ราว 1.8-1.9 บาทต่อที่นั่งต่อกม. จากในอดีตซึ่งอยู่ที่ 2.5-2.6 บาทต่อที่นั่งต่อกม.ปัญหานี้ทำให้เราเจอภาวะขาดทุนในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา

โฟกัสจุดบินจีน-อินเดีย

ดังนั้นทิศทางการดำเนินธุรกิจจากนี้ พาทิ ย้ำว่า มีทิศทางที่ดี เพราะปัญหานักบินจบหมดแล้ว แผนการขยายเน็ตเวิร์กที่เรามุ่งเพิ่มสัดส่วนรายได้จากเส้นทางบินระหว่างประเทศให้เพิ่มขึ้นเป็น 40% จากเดิมอยู่ที่ 20% รวมถึงการลดค่าใช้จ่าย ทั้งเราจะเพิ่มการใช้ประโยชน์ของเครื่องบิน (Aircraft Utilization) จาก 8 ชั่วโมงเป็น 10 ชั่วโมง โดยเฉพาะตลาดที่เป็น Blue Ocean

ประกอบกับการเติบโตด้านการท่องเที่ยวของประเทศก็ทำให้สายการบินมีผู้โดยสารใช้บริการมากขึ้น โดยปัจจุบันสายการบินมีอัตราการใช้บรรทุกเฉลี่ยอยู่ที่ราว 89% ซึ่งดีกว่าปีที่ผ่านมาอยู่ที่ 80% ซึ่งผมไม่ได้มองเรื่องโวลุ่มเพียงด้านเดียว แต่ปีนี้จะเน้นเรื่องการเพิ่มอัตราผลตอบแทนหรือกำไรต่อที่นั่งเป็นสำคัญ และการปรับเปลี่ยนค่าธรรมเนียมและเพิ่มบริการเสริมต่างๆ ก็จะเพิ่มรายได้ให้กับสายการบินเพิ่มขึ้น นอกจากนี้เรายังเตรียมจะเปิดตัวโปรดักต์ใหม่ “นก ฮอลิเดย์” ที่ดีไซน์เป็นแพ็คเกจ รวมตัวเครื่องบิน ที่พัก รถรับส่งสนามบิน ที่จะเน้นทางเลือกในการขายให้กับลูกค้าได้เพิ่มขึ้น นอกจากการซื้อเฉพาะตัวเครื่องบินเพียงอย่างเดียว

การขยายเน็ตเวิร์กในต่างประเทศที่จะเกิดขึ้น เรามองไปที่



อินเดีย จีน เนื่องจากเป็นตลาดที่มีดีมานด์การเติบโตในการเดินทางมาท่องเที่ยวไทยต่อเนื่อง โดยมีแผนจะเปิดบินเข้าจีน และปรับแผนในเส้นทางจีน จากที่ผ่านมาเราเปิดเที่ยวบินเช่าเหมาลำเข้าหลายเมืองในจีน อาทิ เฉินตู, หนานหนิง จากฮับที่สนามบินดอนเมือง, ภูเก็ตและเชียงใหม่ต่อไปเราจะปรับเที่ยวบินเช่าเหมาลำที่บินเข้าจีน มาเป็นเที่ยวบินแบบประจำ เนื่องจากปีนี้สายการบินจะรับมอบเครื่องบิน 737-800 เข้ามาเพิ่มเติมอีก 2 ลำ

เพิ่มทุน 1.5 พันล้าน

จากแผนขยายเน็ตเวิร์กที่เกิดขึ้น จึงทำให้เราทำเรื่องเสนอบอร์ดนกแอร์ ถึงแผนการเพิ่มทุน ซึ่งบอร์ดก็อนุมัติเมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2560 ที่จะเพิ่มทุนจดทะเบียนของบริษัทอีกจำนวน 781.2 ล้านบาท จากทุนจดทะเบียนเดิมจำนวน 625 ล้านบาท เป็นทุนจดทะเบียนใหม่จำนวน 1,406.2 ล้านบาท โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 625 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท เพื่อรองรับการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนจำนวนหุ้นที่ผู้ถือหุ้นแต่ละรายถืออยู่ (Rights Offering) และจำนวน 156 ล้านหุ้น เพื่อรองรับการใช้สิทธิ์ตามใบสำคัญแสดงสิทธิ์ที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัท มูลค่ารวมไม่เกิน 1,500 ล้านบาท ภายใน

เดือนมิถุนายนนี้

ทั้งนี้เงินที่ได้จากการเพิ่มทุน/จัดสรรหุ้นเพิ่มทุนนกแอร์จะนำเงินมาเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานและการขยายเส้นทางบินให้สอดคล้องกับแผนธุรกิจของนกแอร์ สำหรับการขยายเน็ตเวิร์กในต่างประเทศ การเพิ่มทุนในครั้งนี้จะเพียงพอกับแผนการใช้เงินดังกล่าว ซึ่งเป็นการขยายการลงทุน ที่จะส่งผลให้บริษัทมีรายได้และผลการดำเนินงานที่ดีขึ้น

ยันไม่ถึงเก้าอี้นกแอร์

ซีอีโอ นกแอร์ ยังกล่าวว่า โครงสร้างผู้ถือหุ้นของนกแอร์ หลังการเพิ่มทุนในครั้งนี้ ก็ยังคงเป็นเหมือนเดิม โดยในส่วนของการบินไทย ในฐานะผู้ถือหุ้นในนกแอร์ 39% ก็จะลงทุนราว 1,200 ล้านบาท ซึ่งการขยายเน็ตเวิร์กของนกแอร์ ตามแผนธุรกิจที่เกิดขึ้น ก็เป็นสิ่งที่ทางฝ่ายบริหารของนกแอร์ เสนอขึ้นไป ที่ผ่านการพิจารณาจากบอร์ดนกแอร์ ที่มีผู้บริหารของการบินไทยนั่งเป็นบอร์ดนกแอร์อยู่ 5 คน ก็เป็นสิ่งที่ดำเนินการตามขั้นตอนแบบนี้มาโดยตลอด

ผมก็ยังบริหารนกแอร์อยู่เหมือนเดิม ยังไงก็ไม่ทิ้งแน่นอน เพราะเราสร้างนกแอร์มาตั้งแต่แรก มีความเชี่ยวชาญ

ในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ ซึ่งเป็นตลาดคนละเช็กเมนต์ และคนละฮับกับการบินไทย และสายการบินไทยสมายล์ และผมก็ต้องการให้นักแอร์ยังคงยึดหยัดได้ เพราะเราเป็นสายการบินโลว์คอสต์สายเดียวที่เป็นของคนไทย 100%

ส่วนความร่วมมือระหว่างนกแอร์กับการบินไทย ผมก็ไม่ได้คิดว่าเลวร้าย เขาก็ช่วยเราเท่าที่ช่วยได้ และสิ่งที่เราต้องการกับไทยกำลังทำร่วมกัน คือ การได้แชร์ผ่านระบบจีดีเอส ซึ่งก็กำลังดำเนินการอยู่ เพราะมีความเป็นไปได้ หลังจากบริษัทหามาดีอุสฯ ได้เข้าไปซื้อกิจการของระบบ Navitaire นั่นเอง ■