



เปิดใจ ‘พาที สารสิน’ นำ NOK ทำอะไร

ประลองยุทธ พงออย



งบการเงินบริษัท สายการบินนกแอร์ (NOK)

(หน่วย : ล้านบาท)

รายการตามงบการเงิน	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
งบแสดงฐานะทางการเงิน	2559	2558	2559	2558
• สินทรัพย์รวม	6,001	7,110	4,494	6,643
• หนี้สินรวม	6,341	4,168	3,719	3,227
• ส่วนของผู้ถือหุ้น	239	3,047	775	3,417
• กำไร (ขาดทุน) สะสมยังไม่ได้จัดสรร	-3,485	-677	-2,955	-314
• งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมได้รวม	16,938	14,296	13,120	13,387
• ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้	-3,270	-1,658	-2,627	-418
• ขาดทุนสะสมของบริษัทใหญ่	-2,795	-726	-2,627	-424
• ขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	-2,808	-724	-2,641	-422
• ขาดทุนสุทธิต่อหุ้น (บาท)	-4	-1	-4	-0.68

ที่มา : ข้อมูลบริษัท

โพสต์กราฟฟิค



เปิดใจ ‘พาที’
xonนกแอร์มีกำไร

ระหว่างปี 2559-2560 บริษัท สายการบินนกแอร์ (NOK) มีผลประกอบการที่ขาดทุนต่อเนื่องจากผลกระทบหลายปัจจัยทั้งจากภายนอกและภายในของบริษัทเอง ปีที่ผ่านมา ขาดทุน

เพิ่มขึ้นเป็น 2,795 ล้านบาท เป็นเหตุให้ในที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2560 เกิดคำถามมากมายในประเด็นขาดทุนและทิศทางผลการดำเนินงานในอนาคต

“พาที สารสิน” ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร NOK เปิดใจในที่ประชุมผู้ถือหุ้นว่า ช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมาหลายปัจจัยที่กระทบต่อการดำเนินธุรกิจ พร้อมยอมรับว่าตัวเองมีการบริหารผิดพลาดไปหลายเรื่อง

เรื่องที่ 1 ไม่คิดว่าจำนวนเครื่องบินของสายการบินคู่แข่งที่จะเข้ามาบินในไทยจะเพิ่มขึ้นมากถึง 200% ภายในช่วงระยะเวลา 2 ปีที่ผ่านมา มากกว่าที่ประเมินไว้ ดังนั้น เมื่อมีอุปทานส่วนเกินจำนวนมากส่งผลให้มีการแข่งขันด้านราคาเพื่อแย่งชิงผู้โดยสาร

เรื่องที่ 2 การเข้ามาทำธุรกิจในไทยของสายการบินต่างชาติไม่ได้เตรียมนักบินเข้ามาด้วย จึงเกิดสถานการณ์แย่งชิงตัวนักบินเกิดขึ้น ส่งผลให้นักบินมีไม่เพียงพอจากการเพิ่มของอุปทานในอุตสาหกรรม

เรื่องที่ 3 การประหยัดต้นทุนด้านการตลาด ขณะที่การแข่งเรื่องราคาบริษัทจะทำให้หน่วยที่สุทธวมถึงพยายามรักษาอัตราบรรทุกผู้โดยสารและลดค่าใช้จ่ายของบริษัทลงไม่ได้ทำโปรโมชั่นตัวราคาถูก 200-300 บาท ตลอดเวลาเพราะในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา การแข่งขันในธุรกิจสายการบินถือว่าดุเดือดพอสมควร

เรื่องที่ 4 การปัญหาซ่อมบำรุงเครื่องบินที่เกิดขึ้นนอกแผนในปี 2559

“สิ่งที่บริษัทจะพยายามแก้ไขปัญหา



ต่างๆ เช่น เรื่องนักบิน การซ่อมบำรุง ได้ดำเนินการมาหลายปีแล้ว ผมขอบอกว่าอีกไม่นานเกินรอจะเอาคนแอร์กลับมาให้ได้เร็วที่สุด”

“สมใจนึก เองตระกูล” ประธานคณะกรรมการบริษัท NOK กล่าวว่า ปัญหาการขาดแคลนนักบินจากเดิมเคยแจ้งกับผู้ถือหุ้นว่าจะจบตั้งการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2559 แต่ยังไม่ประสบปัญหาที่หนักมากของนักบินที่ไหลออกต่อเนื่อง เพราะมีการแข่งขันรุนแรงในเรื่องให้ค่าตอบแทนนักบินในธุรกิจสายการบินส่งผลกระทบถึงขั้นในปี 2559 บริษัทไม่สามารถนำเครื่องขึ้นบินได้อัตราการใช้งานเครื่องบินจึงลดลงจากที่เคยทำได้ในอดีตที่ประมาณ 11 ชั่วโมง/ลำ/วัน ในปี 2559 ลดลงเหลือประมาณ 8 ชั่วโมง/ลำ/วัน

การขาดแคลนนักบินปัจจุบันของบริษัทสามารถแก้ไขจนกลับมาสู่ภาวะปกติ เพราะบริษัทได้จ้างนักบินเข้ามาจากต่างประเทศเพื่อเป็นการแก้ปัญหา ซึ่งมีค่าจ้างที่ราคาแพงส่งผลให้ค่าใช้จ่ายสูงเป็นผลกระทบอีกส่วนที่ทำให้ที่แล้วขาดทุนทั้งภายในเดือน มิ.ย.ปีนี้เป็นบริษัทจะส่งคืนนักบินต่างประเทศกลับ เพราะได้นักบินจากบริษัทการบินไทย (THAI) บางส่วนลาออกมาร่วมงานกับบริษัท อีกทั้งยังมีนักบินของ THAI ที่เกษียณอีกจำนวนมากเข้ามาร่วมงานกับบริษัท

“ปัญหาเรื่องนักบินตัวผมเองกับคุณพายุที่ยอมรับความผิดพลาดที่ควบคุมนักบินได้ไม่ดี ในช่วงนั้นอาจดูแลนักบินทั้งหมดได้ไม่ทั่วถึงเพียงพอ ส่วนการบริหาร

การบินไทย ผู้ถือหุ้นใหญ่มีความพยายามหลายเรื่องในการเสนอแนวทาง เพื่อปกป้องธุรกิจสายการบินของไทยต่อท่านนายกรัฐมนตรี ซึ่งยังมีสายการบินต่างชาติใหม่ๆ พยายามที่จะฆ่าเราโดยการแข่งด้านราคา รู้จะสู้ด้วยอัตราบรรทุกผู้โดยสารที่ 85% ยังเหนือคนอื่นอยู่แสดงว่าคนยังรักนกแอร์อีกเยอะ”

พร้อมประกาศต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นว่ามีความมั่นใจในอีก 2 ปี สายการบินนกแอร์จะกลับมีผลกำไรคืนหรือได้รับเงินปันผลไปยังผู้ถือหุ้นหลังจากที่งดจ่ายเงินปันผล เพราะผลการดำเนินงานมี

ผลขาดทุนไม่ต้องรอถึง 100 ปี เหมือนที่มีผู้ถือหุ้นรายย่อยตั้งคำถาม เพราะดำเนินการที่ระมัดระวังธุรกิจสายการบินนั้นไม่ยากหากสามารถลดต้นทุนได้ พร้อมทั้งสามารถเพิ่มอัตราการใช้งานเครื่องบินเฉลี่ยเพิ่มเป็นระดับ 10 ชั่วโมง/ลำ/วัน ขึ้นไปบริษัทจะกลับมาทำกำไรได้อย่างแน่นอน

นอกจากนี้ พายุในฐานะซีอีโอมีความพยายามจะปกป้องเส้นทางการบินเดินทางภายในประเทศของไทย เพราะมีสายการบินต่างประเทศจำนวนมากที่เข้ามาในไทยลดราคาตั๋วลงแบบมหาศาล เพราะมีบริษัทแม่ต่างชาติให้การสนับสนุน

ดังนั้น ตัวเองได้แนะนำซีอีโอว่าควรออกไปยังตลาดบลูโอเชียนด้วยไม่ใช่อยู่ในตลาดเรดโอเชียนเท่านั้น จึงจำเป็นต้องบินออกไปไกลขึ้น ขณะนี้บริษัทได้ออกไปตั้งกองบินในจีนแล้วจึงไม่ใช่เรื่องยากที่จะเพิ่มจำนวนชั่วโมงการของเครื่องบิน หากมีจำนวนฝูงบินมากเพียงพอ

“วิสิฐ ตันติสุนทร” กรรมการอิสระและประธานคณะกรรมการกำหนดแผนกลยุทธ์ธุรกิจระยะยาว NOK กล่าวว่า แผนกลยุทธ์การดำเนินธุรกิจระยะยาววางนโยบายเป็น Low Cost Airlines ในระดับภูมิภาคในเส้นทางต่างประเทศเพิ่มจากปัจจุบันที่ใช้ระยะเวลาเดินทางประมาณ 2-3 ชั่วโมงเพื่อเป็นการเพิ่มจำนวนชั่วโมงเครื่องบินเฉลี่ยต่อวันและทำให้รายได้เพิ่มขึ้น และแผนจะเปิดเส้นทางไปยังประเทศจีน อีกทั้งจะมีพันธมิตรเงินมาร่วมทำธุรกิจซึ่งเงินทุนส่วนแรกจากการเพิ่มทุนให้กับผู้ถือหุ้นเดิม (RO) ประมาณ 1,500 ล้านบาท จะใช้ลงทุนขยายเครือข่ายในต่างประเทศ ■



พายุ สารสิน