

**บอร์ดการบินไทยอนุมัติ ชง ครม.ธันวาคม**

# ฝูงบิน 'ทีจี' แสนล้านฉลุย

2 ปี ททยอมรับมอบ  
ตั้งเป้ารายได้โตปีละ 3%

กรุงเทพธุรกิจ • บอร์ดบินไทยพิจารณา  
กรอบจัดซื้อฝูงบินล็อตใหม่ "สุเมธ" หวัง  
ดันธุรกิจเติบโตเทียบตลาดบิลละ 3% ลั่นหาก  
บอร์ดไฟเขียว ธ.ค.นี้ ชง ครม.ก่อนเร่งสั่ง  
ออเดอร์ปีหน้า คาด 2 ปีเริ่มรับมอบ พร้อม  
จับมือโลว์คอสต์แดนมังกร "สปริงแอร์ไลน์"  
ฟื้นตลาดจีน-ต้นเมืองรอง

การจัดหาฝูงบินของบริษัทการบินไทย  
จำกัด (มหาชน) ที่สะดุดตั้งแต่เดือน ส.ค.ที่  
ผ่านมา หลังจากคณะกรรมการพัฒนาการ  
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) มีมติ  
กำหนดการบินไทยทบทวนแผนและล่าสุดมี  
ความคืบหน้าเมื่อคณะกรรมการการบินไทย  
เห็นชอบในหลักการ

นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม กรรมการ  
ผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินไทย จำกัด  
(มหาชน) เปิดเผยว่า วานนี้ (26 พ.ย.) คณะ  
กรรมการการบินไทยเห็นชอบกรอบจัดหา  
ฝูงบินล็อตใหม่ โดยยึดตามมติคณะรัฐมนตรี  
(ครม.) วันที่ 20 เม.ย.2554 ที่อนุมัติให้การบิน  
ไทยจัดหาเครื่องบิน 75 ลำ และการบินไทย  
ทยอยจัดซื้อไปแล้ว 37 ลำ คงเหลืออีก 38  
ลำ และคณะกรรมการการบินไทยให้ฝ่าย  
บริหารเร่งทำรายละเอียดแผนจัดหาฝูงบิน  
เพื่อเสนอควบคู่ไปกับกรอบดังกล่าวด้วย

อ่านต่อหน้า 4

### ฝูงบินการบินไทย

รุ่นเครื่องบินที่ใช้ปฏิบัติการ หน่วย : ลำ

แอร์บัส	โบอิง
A380-800	747-400
A350-900	777-200ER
A330-300	777-300ER
A320-200	777-300
	777-200
	787-8
	787-9
	737-400

**รวม 103**

กราฟิก กรุงเทพธุรกิจ

### แผนจัดซื้อเครื่องบินระยะ 5 ปี

(2562-2566)  
ฝูงบินที่ต้องการ **125 ลำ**

**กรอบดำเนินงาน**

- ส.ค.2561 สศช.ให้กรอบแผน
- พ.ย.2561 เสนอบอร์ดการบินไทย
- ธ.ค.2561 เสนอ ครม.
- ต้นปี 2562 จัดหาเครื่องบินใหม่ (รับมอบภายใน 2 ปี)

---

### เครื่องบินรอการขายตามบัญชี

ขายแล้วรอการส่งมอบ

แอร์บัส	โบอิง
A330-300 2	737-400 1

### เครื่องบินรอขายหรือให้เช่า

แอร์บัส	โบอิง
A300-600R 1	737-400 2
A330-300 4	747-400 BCF 2
A340-500 3	
A340-600 6	

**รวม 21**

ที่มา : การบินไทย ข้อมูล ณ 31 ธ.ค.2560

### ที่ปรึกษาจากต่างชาติ

แผนการจัดซื้อฝูงบินใหม่

แก้ปัญหา  
ส่วนแบ่งการตลาด  
ลดลง

แหล่งเงินทุน จำนวนเครื่องบิน การบริหาร  
เส้นทางการบิน

### ผลดำเนินงานไตรมาส 3 ปี 2561

47,953 ล้านบาท **2.2%**

รายได้รวม **3,686 ล้านบาท**  
ขาดทุนสุทธิ

ปลดประจำการโบอิง 737-400 จำนวน 2 ลำ  
ปริมาณการมลิต คำนวณโดยสาร **เพิ่มขึ้น 2.0%**  
อัตราส่วน บรรทุกผู้โดยสาร **เฉลี่ย 77.5%**

ต่อจากหน้า 1

## ผูกบิน

ทั้งนี้ การจัดซื้อฝูงบินใหม่แบ่งเป็น 2 ส่วน คือ 1.กรอบจัดหาเครื่องบิน ซึ่งจะประกอบไปด้วย กรอบการจัดซื้อทั้งงบประมาณ และจำนวนเครื่องบิน 2.แผนจัดซื้อที่จะมีรายละเอียดการบริหารเส้นทาง การใช้เครื่องบินอย่างมีประสิทธิภาพ และแนวทางจัดหาแหล่งเงินทุน ซึ่งการบินไทยมีทีมที่ปรึกษาจากต่างชาติเข้ามาช่วยวิเคราะห์ควบคู่ไปกับการวางกรอบจัดซื้อ

### วางแผนจัดหาทันทีต้นปี 2562

"หลังจากนี้ผมจะนำแผนจัดหาฝูงบินที่คณะกรรมการการบินไทยอนุมัติไปเมื่อวันที่ 17 พ.ย.ที่ผ่านมาผนวกเข้ากับกรอบจัดหาที่อนุมัติครั้งนี้โดยจะทำให้เสร็จภายในสัปดาห์นี้ และทำหนังสือเวียนให้กรรมการพิจารณา ก่อนเสนอกระทรวงคมนาคม และ สศช.เพื่อตอบประเด็นคำถามทั้งหมด และเสนอกรม.อนุมัติวงเงินจัดซื้อภายในเดือน ธ.ค.นี้ ซึ่งเป็นแผน 5 ปี เริ่มตั้งแต่ปี 2562-2566 ซึ่งปรับจากแผนเดิมที่เริ่มปี 2561"

นายสุเมธ กล่าวว่า แผนจัดหาคะระบุถึงรูปแบบเครื่องบิน ซึ่งต้องสอดคล้องไปกับแผนธุรกิจ และสอดคล้องกับการเติบโตของอุตสาหกรรม รวมทั้งต้องมีรายละเอียดของแผนบริการ การยกระดับบริการ จัดระบบใช้พีดเดอร์ โดยเมื่อเปิดประตูเครื่องบินแล้วต้องรู้ว่าสร้างรายได้อย่างไร และค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการซ่อมบำรุง ลดต้นทุนน้ำมัน ตลอดจนความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน

ทั้งนี้ หากทุกอย่างเป็นไปตามกรอบเวลาที่กำหนดจะเข้าสู่ขั้นตอนจัดหาเครื่องบินเริ่มต้นทันทีในปี 2562 และการบินไทยจะเร่งจัดหาเครื่องบินเข้ามาเสริมในทันที โดยอาจจะเป็นวิธีเช่า เช่าซื้อ หรือซื้อ และประเมินว่าภายใน 2 ปีหลังจากนี้จะเริ่มทยอยรับมอบเครื่อง ซึ่งที่ผ่านมา

ขาดแคลนจนทำให้ต้องบริหารจัดการใช้เครื่องบิน หมุนเปลี่ยนฝูงบินในแต่ละเส้นทางมากขึ้น

### รับเครื่องบินลือตใหม่อีก 2 ปี

นอกจากนี้ การบินไทยต้องการยืดอายุเวลาจัดใช้เครื่องบินในนานขึ้น โดยหลังจากเครื่องบินบางส่วนอาจจะต้องปลดระวาง ก็จะต้องเข้าสู่ขั้นตอนซ่อมครั้งใหญ่เพื่อยืดอายุใช้งาน แต่ดำเนินการตามมาตรฐานสากล เน้นย้ำความปลอดภัยเป็นหลัก

"ถ้าแผนทุกอย่างผ่านกว่าจะจัดซื้อและรับมอบเครื่องบินลือตใหม่ได้ก็อีก 2 ปี ดังนั้นในปีหน้าถือเป็นเรื่องเร่งด่วนที่จะต้องจัดหาฝูงบินเข้ามาใหม่ เพราะที่ผ่านมาการบินไทยมีเครื่องบินไม่พอ และสูญเสียโอกาสไปมากที่สำคัญใน 3 ปีที่ผ่านมา สูญเสียส่วนแบ่งทางการตลาดในภาพรวมไปกว่า 10% จากเดิมจะต้องเติบโตเทียบเท่าตลาดที่โตเฉลี่ย 3%"

ทั้งนี้ หากการบินไทยจะรักษาสภาพอัตราการเติบโตให้เหมือนกับการเติบโตของธุรกิจทางการบินสายการบินอื่น ต้องมีเครื่องบินเข้าประจำฝูงบิน 125 ลำ ภายใน 5 ปี ซึ่งปัจจุบันการบินไทยมีเครื่องบินประจำเพียง 103 ลำ

สำหรับแผนการเปิดเส้นทางบินในสหรัฐ ต้องรอผลการพิจารณาของสำนักงานบริหารการบินสหรัฐอเมริก (เอฟเอเอ) ที่พิจารณาเลื่อนระดับมาตรฐานความปลอดภัยจากระดับ 2 เป็นระดับ 1 ก่อน แต่เบื้องต้นหากเอฟเอเอปรับระดับมาตรฐาน ระยะแรกการบินไทยจะยังไม่เปิดเส้นทางบินตรงเอง แต่จะเป็นการทำการบินร่วมกับสายการบินอื่น และถ้าผลตอบรับดีจะเปิดเส้นทางบินไปสหรัฐ

รายงานข่าวระบุว่า แผนจัดหาเครื่องบินการบินไทย เป็นแผนระยะ 5 ปี มีการประเมินว่าจะต้องจัดหา 23 ลำ มูลค่าราว 1 แสนล้านบาท ซึ่งซื้อเพื่อทดแทนเครื่องเก่าที่มีอายุเกิน 20 ปี และต้องปลดระวาง จำนวน 19 ลำ เชื่อมเส้นทางบินดึงท่องเที่ยวจีน

นายสุเมธ กล่าวว่า สัปดาห์ที่ผ่านมาได้หารือกับสายการบินสปริง

แอร์ไลน์ และสายการบินไทยแอร์เอเชีย เพื่อประสานความร่วมมือด้านธุรกิจระหว่างการบินไทยและสปริงแอร์ไลน์ เพื่อขนถ่ายผู้โดยสารในตลาดจีน ซึ่งที่ผ่านมาลดลงมากและในส่วนของการบินไทยสัดส่วนหายไป 10% โดยจะเริ่มต้นความร่วมมือเดือน ธ.ค.นี้ โดยแบ่งเป็น 2 ส่วน คือ

1.แผนระยะสั้นจะเกิด 3 เดือนนี้ (ธ.ค. 2561 - ก.พ. 2562) การบินไทยรับหน้าที่หลักเป็นพีดเดอร์ขนผู้โดยสารจากสปริงแอร์ไลน์ พร้อมทั้งกระจายให้สายการบินในเครืออย่างไทยสมายล์ และนกแอร์ ที่มีจุดบินในเมืองรอง ซึ่งจะเกิดประโยชน์กับทุกฝ่ายทั้งส่งต่อผู้โดยสาร การกระตุ้นตลาดท่องเที่ยวเมืองรอง โดยมั่นใจว่าหลังจากนี้ตลาดจีนจะกลับมาดีขึ้นเหมือนเดิม

2.แผนระยะยาว โดยสปริงแอร์ไลน์เป็นสายการบินต้นทุนต่ำในจีน และไม่ได้เป็นสมาชิก Star Alliance ดังนั้นการบินไทยจะเข้าไปร่วมหาวิธีเชื่อมต่อจุดบินขนถ่ายผู้โดยสารไปเส้นทางบินยุโรปและออสเตรเลีย

"ระยะสั้น ทางสปริงแอร์ไลน์ก็จะขนนักท่องเที่ยวจีนเข้ามาเยอะขึ้น การบินไทยและไทยแอร์เอเชียก็จะรับช่วงต่อช่วยกันขนคน กระจายไปยังเมืองรองต่างๆ และระยะยาวเราก็จะทำหน้าที่อินเตอร์ไลน์หาวิธีเชื่อมต่อจุดบินกัน"

นายสุเมธ กล่าวว่า สถานการณ์ของตลาดจีนในปัจจุบัน นับตั้งแต่เทศกาลลอยกระทงพบว่าปริมาณผู้โดยสารเริ่มกลับมาดีขึ้น และเห็นได้ว่าในช่วงฤดูการท่องเที่ยวนี้ การบินไทยไม่ได้รับผลกระทบหนัก แต่ต้องการสนับสนุนนโยบายท่องเที่ยวเมืองรอง และเร่งฟื้นตลาดจีนตามโครงการรัฐบาล ในส่วนของอัตราบรรทุกผู้โดยสาร (เคบินแฟกเตอร์) ของการบินไทย ช่วงเดือน ต.ค.-พ.ย. 2561 พบว่ามีสัดส่วน 78% และคาดว่าทั้งปีนี้จะปิดอยู่ที่ 80%