

TGรื้อระบบ
จัดหาเครื่องบิน



TGรื้อระบบจัดหาเครื่องบิน

>> ยึดROAเพิ่มศักยภาพการจัดการทรัพย์สินด้านรายได้เพิ่ม

ดีดีบินไทย เล็งรื้อระบบวิธีการจัดหาเครื่องบินครั้งใหญ่ โฟกัสผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ และการเพิ่มรายได้มาใช้ในการซื้อและปลดระวาง เพิ่มศักยภาพการจัดการทรัพย์สินภายใน ไม่จำเป็นต้องรอ 20 ปี

นายสุเมธ คำรงชัยธรรม กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัทการบินไทยจำกัด (มหาชน) เปิดเผยกับ “ฐานเศรษฐกิจ” ว่า อยู่ระหว่างรื้อระบบวิธีการจัดหาเครื่องบินของการบินไทยใหม่ครั้งใหญ่ คาดว่าจะแล้วเสร็จภายใน 3-4 เดือนจากนี้ โดยจะนำความรู้ทางด้านการเงินที่มี มาใช้ในการปรับระบบให้เกิดการจัดหาเครื่องบินอย่างมีประสิทธิภาพ และเพิ่มศักยภาพในการจัดการทรัพย์สินภายในของบริษัทให้เกิดประโยชน์สูงสุด

การจัดหาเครื่องบินของการบินไทยจะต้องพิจารณาเรื่อง ROA (Return on Assets) หรือผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ และให้ความสำคัญกับการเพิ่มรายได้ของบริษัท ดังนั้นต่อไปเครื่องบิน

ที่การบินไทยจะนำเข้ามาใหม่หรือจะนำออกไปจากฝูงบิน จะต้องพิจารณาเรื่องของประสิทธิภาพรวดเร็ว เหมาะสมกับราคา และสถานการณ์ ซึ่งทุกอย่างเป็นทรัพย์สิน ถ้าจำเป็นต้องมีหรือนำออก ก็ต้องทำให้เร็ว ทำให้เหมือนเป็นเรื่องปกติจะทำทุกปีก็ได้ ถ้าเห็นว่าเหมาะสม

ส่วนจะเช่า หรือจะซื้อ หรือจะใช้วิธีใดก็ตาม เราต้องมีทุกวิธีในมือ ที่จะนำมาใช้เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ในต้นทุนที่เหมาะสม และเวลาที่ เหมาะและไม่จำเป็นต้องเป็นเครื่องบินรุ่นใหม่เท่านั้น ซึ่งก็จะทำให้การบินไทยมีเครื่องบินที่มีศักยภาพเพื่อนำมาใช้งานได้อย่างสม่ำเสมอ



▲ สุเมธ คำรงชัยธรรม

ไม่ใช่ต้องรอถึง 20 ปีแล้วค่อยปลดระวางเครื่องบิน ทำให้มีภาระทั้งเรื่องซ่อมบำรุง และต้นทุนน้ำมัน หรือ ไม่ใช่ 5 ปีหรือ 8 ปีถึงจะซื้อเครื่องบินที่ซื้อราคาก็แพง กว่าที่รับมอบเครื่องบินก็ใช้เวลานาน ก็จะเห็นบ่อยๆ ว่าดีดีที่อยู่ในช่วงสั่งซื้อเครื่องบิน ก็ไม่ได้มีโอกาสรับมอบเครื่องบิน แต่กลายเป็นดีดีคนต่อไปกลับมา

รับมอบเครื่องบินแทน ในโลกนี้ ไม่มีสายการบินใดเขาทำกันแบบนี้ ซึ่งเราก็ควรปรับให้เป็นเหมือนที่สายการบินทั่วโลกเขาทำกัน

สำหรับการจัดหาฝูงบินของการบินไทย หลังผ่านการเห็นชอบตามแผนจัดซื้อเครื่องบิน 38 ลำ วงเงิน 156,000 ล้านบาท ก็รอที่จะเข้ากรม.พิจารณาต่อไป

ซึ่งการบินไทยจะแบ่งการจัดหาเครื่องบินออกเป็น 2 ระยะ ได้แก่ 1.แผนจัดหาเครื่องบินในระยะแรก 25 ลำ และ 2. แผนจัดหาเครื่องบินระยะที่สอง 13 ลำ

ส่วนใหญ่จะเป็นเครื่องบินลำตัวแคบ เพื่อนำมาใช้ทดแทนเครื่องบินเก่าที่จะปลดระวาง 31 ลำ และเป็นเครื่องบินลำใหม่ที่เพิ่มเข้ามาในฝูงบินเพียง 7 ลำ การจัดซื้อเครื่องบินในเฟสแรก จะใช้เวลาราว 6 เดือนในการจัดหาเครื่องบิน หลังจากกรม.อนุมัติแผนดังกล่าว ซึ่งการบินไทยจะเลือกเครื่องบินรุ่นที่เหมาะสม และจะทยอยรับมอบได้ในอีก 2 ปี การจัดหาฝูงบินใหม่ที่เกิดขึ้น จะทำให้การบินไทยมีภาพลักษณ์ด้านการบริการที่ดีขึ้น เพราะเป็นการแก้ปัญหาเรื่องของฝูงบินที่การบินไทยมีเครื่องบินเก่าไม่ทันสมัย ทำให้มีปัญหาในการปฏิบัติการบิน การหมุนเวียนเครื่องบินที่ไม่เหมาะสม ค่าซ่อมบำรุงที่เพิ่มสูง

อีกทั้งการบินไทยยังอยู่ระหว่างลดผลกระทบทางการเงินในเรื่องของความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน และความเสียหายของราคาน้ำมัน ทำให้การบินไทยมีกำไรที่ชัดเจน ควบคู่ไปกับการเพิ่มรายได้จากการขาย

โดยมีแผนจะเช่าเครื่องบินระยะสั้น 2-3 ลำ มาให้บริการเพิ่ม การเพิ่มรายได้จากบริการเกี่ยวเนื่อง เช่น คริวการบิน การทำเรื่องขออี-คอมเมิร์ซ ระหว่างรอรายได้จากการลงทุนศูนย์ซ่อมอากาศยาน (MRO) สนามบินอุตะเกาที่ต้องใช้เวลาอีกกว่า 2 ปี และการทำดิจิทัล ทรานส์ฟอร์มเมชัน

รวมถึงการบินไทยเตรียมขออนุมัติผู้ถือหุ้นในเดือนเมษายน 2562 ที่จะอนุมัติตัดภาวะขาดทุนสะสม ซึ่งจะกระทบมูลค่าส่วนผู้ถือหุ้น โดยใช้สำรองตามกฎหมาย ซึ่ง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 การบินไทยมีขาดทุนสะสมอยู่ที่ 2.8 หมื่นล้านบาท

ขณะเดียวกันยังเน้นการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้งานของเครื่องบิน เราจะไม่ได้มองแค่ฝูงบินของการบินไทย แต่ต้องรวมของไทยสมายล์ไปด้วย รวม 2 สายการบินมีเครื่องบินที่ใช้งานขณะนี้ได้ราว 90-93 ลำ เพื่อพิจารณาการปรับเน็ตเวิร์กเส้นทางการบินให้เกิดประสิทธิภาพด้วย นายสุเมธ กล่าวทิ้งท้าย

ด้านแหล่งข่าวระดับสูงจากบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) เผยว่า หลังจากการบินไทยได้ว่าจ้างบริษัท Accenture ซึ่งเป็นบริษัทที่ปรึกษาระดับโลก มาตรวจสอบแผนของการบินไทยให้สอดคล้องเหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจการบินในอนาคต โดยเน้นการวางแผนเรื่องเน็ตเวิร์กของการบินไทยในอีก 5-6 ปีข้างหน้า เพื่อวางแผนการจัดซื้อฝูงบินใหม่ให้เหมาะสม รวมถึงแผนการขายเครื่องบินที่

จะเกิดขึ้น ซึ่งที่ปรึกษามีคำแนะนำที่ดีในการปรับปรุงการทำงานของการบินไทยในหลายเรื่อง ซึ่งเป็นสิ่งที่การบินไทยไม่เคยทำมาก่อน ขณะที่สายการบินทั่วโลกก็ใช้กัน

เช่น การร่วมลงทุนกับสายการบินพันธมิตร ในการเปิดเส้นทางบินใหม่ๆ โดยที่การบินไทยไม่ต้องทำการบินเอง แต่ใช้วิธีการแชร์ค่าใช้จ่ายและแบ่งกำไรที่จะเกิดขึ้น หรือแม้แต่การขายเครื่องบิน ซึ่งสายการบินของต่างประเทศจะขายเครื่องบินก่อนจะปลดระวางเครื่องบิน แล้วเช่ากลับมา เพื่อให้ได้ราคาขายที่ดี ตรงข้ามกับการบินไทยที่จะขายเครื่องบินก็ต่อเมื่อมีการปลดระวาง ทำให้ขายยากและราคาไม่ดี ทำให้การบินไทยมีเครื่องบินที่ยังไม่สามารถขายได้กว่า 20 ลำ และมีภาระด้อยค่าเครื่องบิน ซึ่งการบินไทยก็จะนำมาปรับวิธีการทำงานใหม่ ■