

โฟกัสภารกิจ 'การบินไทย'
บริหารต้นทุนหลังล้างขาดทุน

> 18

โฟกัสภารกิจ 'การบินไทย' บริหารต้นทุนหลังล้างขาดทุน



● สมัยรับภา เริ่มรู้
กรุงเทพธุรกิจ

ผลการประชุมผู้ถือหุ้น บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) หรือ THAI เมื่อวันศุกร์ที่ผ่านม (26 เม.ย.) ประเด็นที่มีผลต่อราคาหุ้นอยู่ในวาระที่ 7 ในการพิจารณาอนุมัติโอนหุ้นสำรองตามกฎหมายและเงินสำรองที่เกิดจากส่วนล้ำมูลค่าหุ้นเพื่อชดเชยผลขาดทุนสะสมของบริษัท และสามารถผ่านมติผู้ถือหุ้นเรียบร้อยแล้ว

โดยมีการระบุถึงตัวเลขดังกล่าวมีมูลค่ารวม 28,236 ล้านบาท แบ่งเป็นทุนสำรองตามกฎหมาย 2,691.27 ล้านบาท และส่วนล้ำมูลค่าหุ้น 25,545.31 ล้านบาท ซึ่งมูลค่าตามบัญชีดังกล่าวเมื่อเปรียบเทียบกับผลขาดทุนสะสมของการบินไทย ณ สิ้นปี 2561 อยู่ที่ 33,215.75 ล้านบาท จะทำให้บริษัทมีผลขาดทุนสะสมเหลือเพียง 4,979 ล้านบาท

ตัวเลขดังกล่าวถือว่าเป็นข่าวดีข่าวใหญ่ในรอบเกือบ 10 ปี ของการบินไทย สายการบินแห่งชาติของคนไทย ที่มีฐานะการเงินอ่อนแอจนมาโดยตลอด จากต้นทุนธุรกิจที่สูง การบริหารจัดการที่ไร้ประสิทธิภาพ การลงทุนเกินตัวในสินทรัพย์ที่ไม่ใช่ธุรกิจหลัก จนเป็นที่มาของผลการขาดทุนมโหฬารในหลายปีที่ผ่านมา



แม้ว่าวิธีการดังกล่าวจะเป็นวิธีที่ใช้เครื่องมือทางการเงินมาช่วยให้งบกลับมาแข็งแกร่งขึ้น และหลายบริษัทในตลาดหุ้นนำวิธีการดังกล่าวมาใช้จำนวนมาก แต่นั่นยังไม่ได้สะท้อนความสามารถในการจัดการบริหารการบินไทยที่แท้จริง

ความยากลำบากของการบินไทยในอดีตคือการปรับตัวสู่กับตลาดได้ช้าและไม่ทันกาล หลังธุรกิจสายการบินมีการแข่งขันกันรุนแรง ในช่วงที่สายการบินต้นทุนต่ำผุดขึ้นราวดอกเห็ด บวกกับความก้าวหน้าของเทคโนโลยีทำให้พฤติกรรมผู้ใช้บริการเปลี่ยนแปลงไป ด้วยหันมาท่องเที่ยวด้วยตัวเอง ไม่จำเป็นต้องนั่งสายการบินให้บริการเต็มรูปแบบ (Full Service) ไม่จ้อบริษัททัวร์ เมื่อเผชิญภาวะดังกล่าวการบินไทยต้องปรับตัวไปด้วย

ด้วยองค์กรที่มีขนาดใหญ่ บุคลากรจำนวนมาก ขั้นตอนในการปฏิบัติงานกลับขาดความคล่องตัวทำให้บริษัทเผชิญปัญหา

หลายด้าน และสะท้อนมายังผลประกอบการในแต่ละปีที่ย่ำแย่หนักขึ้นต่อเนื่อง จนเป็นที่มาที่ คสช. เข้าเขย่าวงรัฐวิสาหกิจรายนี้ให้หยุดเลือดได้และกลับมาแข็งแกร่งด้วยแผนการฟื้นฟูกิจการ พร้อมกับการเปลี่ยนตัวกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ หรือ ดีดี อยู่บ่อยครั้ง

การเดินทางของเครื่องการบินไทยมีการลดเส้นทางการบินที่ไม่มีกำไรลดลง การจำหน่ายเครื่องบินเพื่อลดต้นทุนขายสินทรัพย์ที่มีภาระต้นทุนสูงออกไป นำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการจัดทำระบบและลดการพึ่งพิงขายตัวผ่านเอเยนต์ตามพฤติกรรมผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไป

หากแต่สิ่งทีการบินไทยยังไม่สามารถบริหารจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพคือ ต้นทุนในองค์กร และต้นทุนที่ควบคุมไม่ได้ นั่นเอง ซึ่งหากพิจารณาจากต้นทุนของธุรกิจสายการบินทุกแห่งอยู่ที่ค่าน้ำมัน

กรุงเทพธุรกิจ

Krungthep Turakij
Circulation: 200,000
Ad Rate: 2,400

Section: การเงิน-ลงทุน/Market Wise

วันที่: อังคาร 30 เมษายน 2562

ปีที่: 32

ฉบับที่: 11177

หน้า: 17(บน), 18

Col.Inch: 65.60

Ad Value: 157,440

PRValue (x3): 472,320

คลิป: สีสี่

คอลัมน์: STOCK GOSSIP: โฟกัสภารกิจ'การบินไทย'บริหารต้นทุนหลังล้างขาดทุน

อากาศยานเป็นส่วนใหญ่ ยิ่งราคาผันผวนมากก็จะได้รับผลกระทบมากขึ้นในปีนั้น ซึ่งการบินไทยหนีไม่พ้นเพราะมีต้นทุนส่วนนี้ เกือบ 30 % กำไรรวม และตัวเลขในส่วนนี้มีแต่จะเพิ่มขึ้น

นอกจากนี้ก็มีเรื่องต้นทุนค่าเงินที่การบินไทยมักจะรับรู้ผลขาดทุนจากค่าเงินอยู่เสมอ ด้วยการทำธุรกิจการบินทำให้บริษัทมีสกุลเงินที่เข้าออกมากถึง 50 สกุลเงิน และมีผลต่อรายได้สูงถึง 63 % ของรายได้รวม

ปัจจัยดังกล่าวยังไม่รวมกับค่าใช้จ่ายด้านเครื่องบินและอะไหล่ ด้วยจำนวนฝูงบินที่มีจำนวนมาก ทำให้การบินไทยมีค่าใช้จ่ายในส่วนนี้สูงกว่า ต้นทุนอื่น และยังมีผลทำตามหลักบัญชีต้องมีการบันทึกค่าเสื่อมอุปกรณ์ เหล่านี้เข้ามาทุกปี

หากประเมินจากยอดขายในแต่ละปีของการบินไทยไม่ได้แย่แย่หรือแข่งขันกับรายอื่นๆไม่ได้ เพราะเฉลี่ยจะอยู่ระดับ 180,000 ล้านบาท แต่ต้นทุนและค่าใช้จ่ายสูงขึ้นไม่น้อยหน้ากัน จึงเป็นคำถามสำคัญว่าเมื่อการบินไทยใช้ประโยชน์จากเครื่องมือทางการเงินมาช่วยให้ฐานะการเงินดีขึ้นได้แล้ว มีโอกาสสูงที่จะพลิกกลับมามีกำไรและจ่ายเงินปันผลให้ผู้ถือหุ้นได้ในรอบหลายปีแล้ว

ส่วนการดำเนินงานที่แท้จริง จากการทำธุรกิจการบินไทยต้องใช้ระยะเวลาอีกเท่าไรเพื่อจะมีกำไรและมีกระแสเงินสดเข้ามาจนเหลือเป็นกำไรสุทธิในบรรทัดสุดท้ายได้ ล้วนแต่เป็นสิ่งที่ผู้ถือหุ้นทุกรายต่างต้องการเห็นเร็วที่สุด