

วิวาห์หนี้-ต้นทุน(เกิน)การบินไทย
สะดุดแผนขยายฝูงบิน
> 18

วิวาห์หนี้-ต้นทุน(เกิน)การบินไทย

สะดุดแผนขยายฝูงบิน



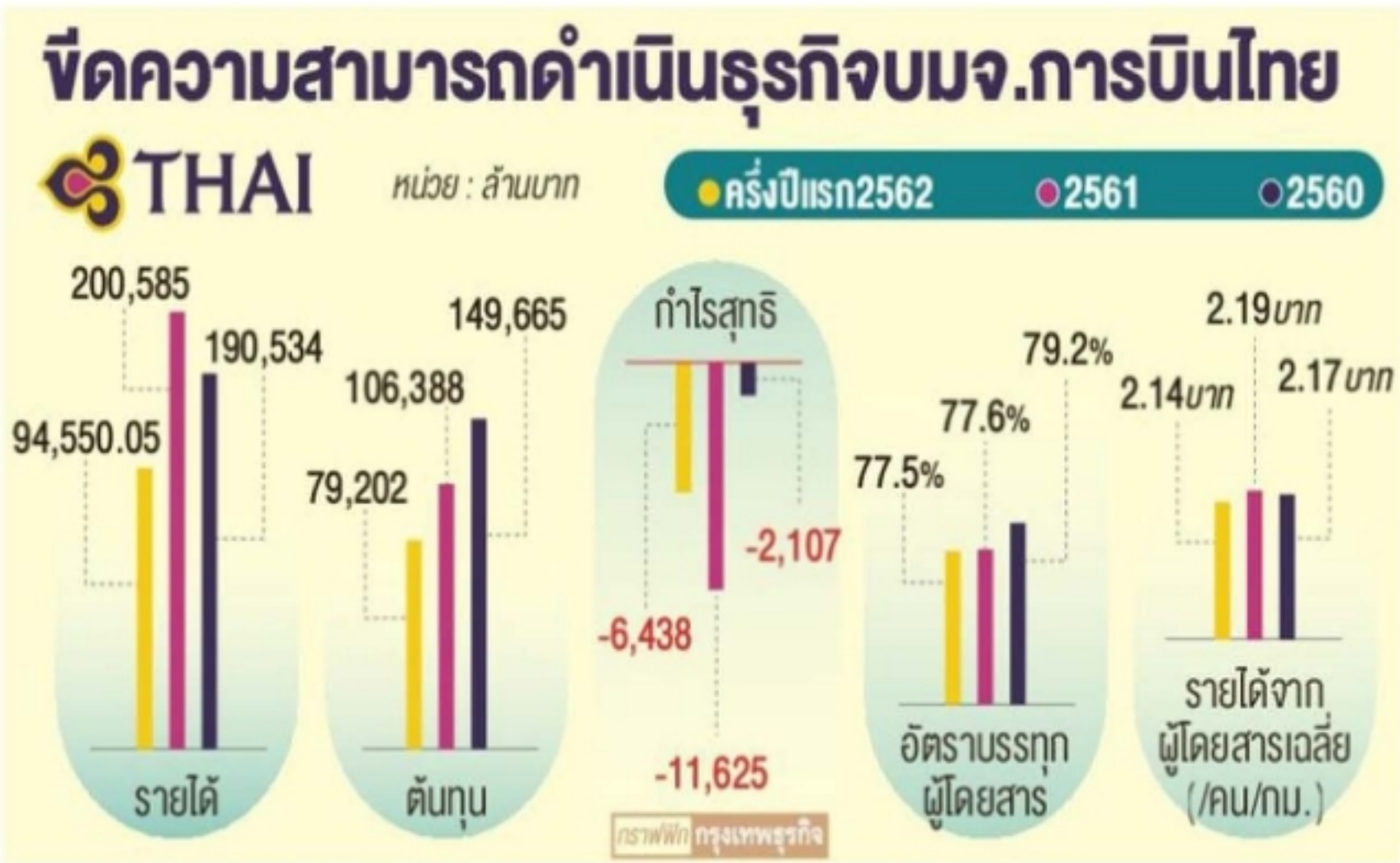
● สมัยรับกา เริ่มรู้
กรุงเทพธุรกิจ

กองปัญหาที่ชุกอยู่ได้พรหมของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) หรือ THAI ยังส่งผลกระทบต่อเบื้องยังฐานะทางการเงินของบริษัทในช่วงหลายปีที่ผ่านมา แม้แต่การผ่าตัดองค์กรขนาดใหญ่ลดพนักงานลดเส้นทางการบินที่ไม่ได้กำไรนำสินทรัพย์ในต่างประเทศออกมาขาย

รวมทั้ง การตอนเข้าสู่แผนปฏิรูปรัฐวิสาหกิจในยุค คสช. และเปลี่ยนแปลงกรรมการผู้จัดการใหญ่หรือดีดีการบินไทยมาเป็นมือการเงินยังไม่อาจพลิกสถานการณ์ให้การการบินไทยกลับมาเย็นได้ด้วยตัวเองนั้น

เพราะปัญหาใหญ่ขององค์กรที่มีมูลค่าระดับ 20,000 ล้านบาท คือ รอยร้าวในหลายจุดที่ปิดซ่อมเท่าไรก็ยังไหลซึมออกมา ทั้งต้นทุนธุรกิจที่มองเห็นและมองไม่เห็นในองค์กรที่สะสมมาหลายปี

เฉพาะต้นทุนที่มองเห็นวิเคราะห์ได้ผ่านงบการเงินที่เห็นเด่นชัดในแทบทุกไตรมาสคือ ต้นทุนที่สูงอย่างต่อเนื่องและการอุ้มธุรกิจสายการบินที่ขาดทุนไว้กับองค์กรมานาน ซึ่งการบินไทยถือว่าเป็นสายการบินฟูลเซอร์วิสแต่มีการลงทุนในสายการบินอื่นเช่น สายการบินนกแอร์ สายการบินไทยสมILE ซึ่งทั้งสองสายการบินดังกล่าว



ล้วนอยู่ในตลาดเรดโอเชียนหรือตลาดที่มีการแข่งขันสูงกลุ่มสายการบินต้นทุนต่ำที่มีการตัดราคาตัวแข่งกันทุกปี จึงทำให้ยากที่จะมีกำไรหากบริหารต้นทุนไม่ดีพอ

ขณะที่การบินไทยเผชิญพฤติกรรมการใช้บริการของลูกค้าเปลี่ยนไปหันไปใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำแทน จึงทำให้การบินไทยเจอหนาบทั้งสองด้านไม่ว่าจะเป็นตลาดที่เปลี่ยนแปลง แต่องค์กรยังอึดอัดและเปลี่ยนแปลงไม่ทันกับสถานการณ์จนทำให้ผลการดำเนินงานที่ขาดทุนทุกปีจนตัวเลขขาดทุนสะสมระดับหมื่นล้านบาทกระทบขีดความสามารถในการแข่งขัน

ดังนั้นแผนการเพิ่มฝูงบินของการบินไทยที่วางแผนไว้จำนวน 38 ลำมูลค่า 1.5 แสนล้านบาทจึงยังไม่สามารถเดินหน้าได้ทั้งที่เป็นโอกาสในการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้กับการบินไทยหลังจัดการลดต้นทุนบางส่วนในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา นั้นเพราะเม็ดเงินที่จะนำมาซื้อเครื่องบินไม่สอดคล้องกับรายได้

และต้นทุนของบริษัท

ช่วงหลายปีการบินไทยมีรายได้เฉลี่ยระดับ 2 แสนล้านบาท ขณะที่ด้านต้นทุนค่อนข้างผันผวนและอยู่ในเกณฑ์ที่สูงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ที่ค่าน้ำมันอากาศยาน ยิ่งราคาผันผวนมากก็จะได้ผลตอบแทนมากขึ้นในปีนั้น ซึ่งการบินไทยมีต้นทุนส่วนนี้ เกือบ 30 %

นอกจากนี้เรื่องต้นทุนค่าเงินที่การบินไทยมักจะรับรู้ผลกำไรและขาดทุนจากค่าเงินอยู่เสมอ ด้วยการธุรกิจการบินทำให้บริษัทมีสกุลเงินที่เข้าออกมากถึง 50 สกุลเงิน และมีผลต่อรายได้สูงถึง 63 % ของรายได้รวม

ปัจจัยดังกล่าวยังไม่รวมกับค่าใช้จ่ายด้านเครื่องบินและอะไหล่ ด้วยจำนวนฝูงบินที่มีจำนวนมากทำให้การบินไทยมีค่าใช้จ่ายในส่วนนี้สูงกว่า ต้นทุนอื่น และยังมีผลทำตามหลักบัญชีต้องมีการบันทึกค่าเสื่อมอุปกรณ์เหล่านี้เข้ามาทุกปี

งวดครึ่งปีแรก 2562 การบินไทย มี

รายได้รวม 94,550.05 ล้านบาท ลดลง 8.3% ต้นทุน 79,202 ล้านบาท ใกล้เคียงกับช่วงเดียวกันปีก่อนซึ่งเมื่อรวมกับค่าใช้จ่ายอื่นๆ ตัวเลขพุ่งแตะ 100,239 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 0.6% ด้านหนี้สินรวมถือว่าเป็นจุดที่น่ากังวลของการบินไทยในงวดดังกล่าวตัวเลขสูงถึง 245,133 ล้านบาท ห่างจากมูลค่าสินทรัพย์รวมที่อยู่ 261,986 ล้านบาท และทำให้มีอัตราหนี้สินต่อทุน (D/E) 14 .63 เท่า เทียบกับช่วงเดียวกันปีก่อน อยู่ที่ 8.03 เท่า ซึ่งหนี้สินส่วนใหญ่เป็นหนี้ระยะยาว 57.9% ของหนี้สินทั้งหมดและเป็นหนี้ที่มาจากสัญญาเช่าเครื่องบิน 13,337 ล้านบาท

นอกจากนี้ชี้ความสามารถในการแข่งขันของการบินไทยจำเป็นต้องเร่งเครื่องให้มากขึ้น จากอัตราบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) ปรับตัวลดลงอยู่ที่ 77.5 % จาก 80-79 % ยิ่งประกอบรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยอยู่ที่ 2.14 บาท/คน/กิโลเมตร จากที่เคยอยู่ที่ 2.66 บาท/คน/กิโลเมตร ในปี 2567 เท่ากับกำไรค่าโดยสารหายไปแต่ต้นทุนยังสูงต่อเนื่องมาตลอด

ภาพต้นทุนที่ปรากฏในงบการเงินจึงไม่น่าแปลกใจว่าแผนการเพิ่มฝูงบินล่าสุดของการบินไทยทำไมเจอโรคเลื่อนแล้วเลื่อนอีก เพราะการใส่เงินรอบนี้มองระยะยาวไม่เพียงแต่ต้องการให้การบินไทยกลับมาทำกำไรได้ในครึ่งปีหลัง 2562 ตามแผนที่วางเอาไว้ หากต้องแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินด้วยต้นทุนที่บริษัทบริหารจัดการได้และไม่เป็นภาระให้กับผู้ถือหุ้น