

รายงาน REPORT

■ อภิวัฒน์ วิชัยเสถียร

ผ่าตัดใหญ่ 'ไทยสมายล์-นกแอร์' ตัวจุด'เจ้าจำปี' บักโกรก



การดำเนินธุรกิจของ “การบินไทย” ตลอดหลายปีที่ผ่านมา ภายใต้แผนฟื้นฟูธุรกิจ ที่ปัจจุบันเข้าสู่ระยะที่ 3 ถึงวันนี้เริ่มเห็นผลดีขึ้นเป็นระยะ จากเดิมที่เคยขาดทุนเป็นหลักกว่าหมื่นล้านบาทต่อปี ลดลงมาอยู่ในหลักพันล้านบาทต่อปี ซึ่งผลประกอบการล่าสุดในช่วง 9 เดือนแรกปี 2561 ขาดทุนอยู่ราว 4 พันล้านบาท ทุกอย่างถือว่าเป็นไปตามแผน ยกเว้นการดำเนินงานของบริษัทย่อยและบริษัทที่การบินไทยเข้าไปร่วมลงทุน คือ “สายการบินไทยสมายล์” และ “สายการบินนกแอร์” ที่ยังคงเป็นตัวจุดการบินไทยให้บักโกรกอยู่จนถึงทุกวันนี้

ขาดทุนสะสม 1.58 หมื่นล.

การขาดทุนสะสมของ 2 สายการบินนี้ รวมกันปาเข้าไปกว่า 1.58 หมื่นล้านบาทเข้าไปแล้ว ผลขาดทุนในแต่ละปี ก็ดูให้ผลประกอบการของการบินไทยตกต่ำลงทุกปี ซึ่งนกแอร์ ด้วยการบินไทยถือหุ้นอยู่ 21.57% ก็ถือว่าต้องแบกรับชะตากรรมไปตามสัดส่วนที่ถือหุ้นอยู่ แต่ไทยสมายล์ ที่ถือหุ้น 100% ก็ต้องแบกรับผลการขาดทุนไปเต็มๆ

ทั้งๆ ที่เนื้อแท้ของการก่อเกิดของทั้งนกแอร์ และ ไทยสมา

ยล์ จริงๆ ก็เกิดจากวัตถุประสงค์เดียวกัน คือ การบินไทยต้องการเงิน ที่จะเข้าสู่สมรภูมิการแข่งขันในธุรกิจ “โลว์คอสต์แอร์ไลน์” เพื่อจะแข่งขันกับ “แอร์เอเชีย” มาเลเซีย ที่เข้าเปิดตลาดนี้ในไทย ด้วยการจัดตั้ง “สาย

การบินไทยแอร์เอเชีย” ขึ้นมานี้เองจึงทำให้การบินไทยต้องการสร้างไฟต์แบรนด์ ด้วยการตั้ง “นกแอร์” ขึ้นมา เมื่อปี 2547 โดยเข้ามาเป็นผู้ถือหุ้นอยู่ 39% แต่ไม่สามารถเข้าไปบริหารได้เต็มตัว ต่อมาก็มาตั้ง “ไทย

สมายล์” โดยการบินไทยควรถือหุ้น 100% ด้วยการถูกจัดให้เป็นการดำเนินงานภายใต้หน่วยธุรกิจหนึ่งของการบินไทย เมื่อกลางปี 2555 ก่อนจะแยกมาตั้งเป็นบริษัทลูกเมื่อปี 2557

ยกเครื่องไทยสมายล์

ผลประกอบการสายการบิน ไทยสมายล์-นกแอร์



วันนี้เมื่อการบินไทยเริ่มผงกหัว จึงถึงเวลาที่จะผ่าตัดการดำเนินธุรกิจของบริษัทย่อยอย่างจริงจัง เพราะหนึ่งในกลยุทธ์ของการสร้างความยั่งยืนในการดำเนินธุรกิจของการบินไทย คือ “การปรับปรุงหน่วยธุรกิจที่มีอยู่ให้ทำกำไรได้ (Profit Center) จึงจะเห็นการบินไทยขยายการลงทุนในธุรกิจศูนย์ซ่อมอากาศยาน ทั้งในสนามบินดอนเมือง และการร่วมลงทุนกับแอร์บัส ที่สนามบินอุตะเภะ การขยายฐานลูกค้าของครัวการบิน ที่งานเดินไปมาคราวนี้ถึงคิว “ไทยสมายล์” เสียที

ล่าสุดหลังจาก “คณิต แสงสุพรรณ” ไขก๊อกลาออกจากประธานบอร์ดไทยสมายล์ ด้วยการก๊อกรัดตัวในโครงการอีอีซี รวมถึงหวั่นเรื่องผลประโยชน์ทับซ้อนจากการที่บริษัทแม่ของไทยสมายล์อย่างการบินไทย มีแผนลงทุนในอุตะเภะ ดีดี “สุเมธ ดำรงชัยธรรม” เลย์เข้านั่งแทนคุมไทยสมายล์เอง และต่อไปจะใช้วิธีการบริหารจัดการที่คล้ายกับ ปตท.บริหารงานในบริษัทลูก โดยบริษัทแม่จะต้องเข้าไปดูแลและมีบทบาทในบริษัทลูกทุกบริษัท จะมีการเปลี่ยนบอร์ด ปรับโครงสร้างการบริหารงานใหม่ และสรรหาเอ็มดีมานั่งบริหารงาน

นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) กล่าวกับ “ฐานเศรษฐกิจ” ว่า “การบริหารงานของไทยสมายล์จากนี้ ผมจะเข้าไปนั่งเป็นประธานบอร์ดไทยสมายล์ เพื่อจะได้ชิงโครงสร้างการทำงานระหว่างการบินไทยและไทยสมายล์ได้อย่างสอดคล้องกัน เพื่อแก้ปัญหาการขาดทุนสะสมของไทยสมายล์ที่ปัจจุบันอยู่ที่ราว 8 พันล้านบาท ทำให้สายการบินมีกำไรในการดำเนินธุรกิจ และไม่มียกยบายที่จะยุบสายการบินไทยสมายล์”

ดังนั้นจากนี้ไปเราจะเห็น

การทำงานระหว่างการบินไทยและไทยสมายล์ ที่เชื่อมโยงกันอย่างเป็นเนื้อเดียวกันมากขึ้น โดยเฉพาะการจัดรูตเน็ตเวิร์กที่เสริมกัน สอดคล้องกับยุทธศาสตร์เส้นทางบินของการบินไทย และมีความชัดเจนด้านตำแหน่งทางการตลาด ที่ผ่านมามีปัญหาของไทยสมายล์ คือ สายการบินมีระดับการขาดทุนที่คิดเป็นสัดส่วนกว่า 20-30% ของรายได้ เพราะในอดีตตลอดหลายปีที่ผ่านมาไทยสมายล์วางตำแหน่งทางการตลาดไม่ชัดเจน บางยุคบอกว่า เป็นโลว์คอสต์ แต่บางยุคก็วางตัวว่าไม่ใช่โลว์คอสต์ แต่เป็นรีจินัลแอร์ไลน์ โดยที่การบินไทยไม่เคยเข้าไปควบคุมดูแลไทยสมายล์ได้เต็มที่

ทำให้การวางแผนเรื่องของเส้นทางบินและการใช้เครื่องบินไม่สัมพันธ์กับการบินไทยจนในบางเส้นทางการบินไทยใช้เครื่องบินผิดประเภทที่ควรจะเป็นไปทำการบิน เพราะการบินไทยไม่มีเครื่องบินขนาดเล็ก เหมือนไทยสมายล์ที่มีเครื่องบินแบบ A320-200 มากถึง 20 ลำ ซึ่งก็เป็นการเข้าจากการบินไทยไป

ที่สำคัญที่สุดคือ ไทยสมายล์มีปัญหาเรื่องของการจัดทำระบบการขายที่ไม่สามารถเชื่อมโยงการขายกับการบินไทยได้ โดยเฉพาะเส้นทางจากยุโรปที่การบินไทยจะชนผู้โดยสารมาต่อเครื่องบินของไทยสมายล์ ทำให้การบินไทยต้องใช้วิธีเหมาซื้อที่นั่งของไทยสมายล์เป็นล็อตเพื่อนำไปบริหารจัดการในเส้นทางที่การบินไทยมีความต้องการใช้เครื่องบินขนาดเล็กของไทยสมายล์ในการทำตลาด

เนื่องจากการใช้ระบบสำรองที่นั่งคนละระบบ โดยการบินไทยใช้ระบบสำรองที่นั่งเบ็ดเสร็จ (Globe Distribution System-GDS) ของ อมาดิอุส แต่ไทยสมายล์ ใช้ระบบนาวิแทร์ (NAVITAIRE) ซึ่งเป็นระบบเดียว

กับการสำรองที่นั่งที่สายการบินต้นทุนต่ำให้บริการอยู่ ซึ่งไทยสมายล์ได้ซื้อระบบมาเป็นเวลา 5 ปี วงเงินราว 700-1 พันล้านบาท ซึ่งก็เป็นการเสียโอกาสในการขายมาหลายปี แต่โชคดีที่ตอนหลังอมาดิอุสเข้ามาซื้อระบบนาวิแทร์ ทำให้มีการเปลี่ยนสัญญา มาใช้อมาดิอุสได้ และจากนี้ก็จะเห็นการบินไทยเข้ามาคุมด้านการขายและการตลาด ให้กับไทยสมายล์เต็มตัว โดยที่ไทยสมายล์ จะดูแลเฉพาะด้านการปฏิบัติการบิน

จอลดสัดส่วนหุ้นนกแอร์

ในส่วนของการดำเนินการของ “นกแอร์” วันนี้หลังจากการบินไทย ตัดสินใจไม่เพิ่มทุนในรอบแรกเมื่อเดือนพฤษภาคม 2560 การบินไทยจึงกลายเป็นผู้ถือหุ้นนกแอร์อันดับ 2 อยู่ที่ 21.57% ผลประกอบการก็ยังแย่ ไม่เพียงมีส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบและติดเครื่องหมาย C ในตลท. จนล่าสุดบอร์ดนกแอร์ มีมติเพิ่มทุนในรอบที่ 3 ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมอีก 908 ล้านหุ้น เพื่อหวังระดมทุน 2,499 ล้านบาท

เรื่องนี้ก็เป็นอีกหนึ่งเรื่องที่ดีที่สุเมธ ยังไม่มีคำตอบ เพราะต้องใช้เวลาพิจารณา และเสนอบอร์ดการบินไทย ร่วมกันคิดว่า จะเพิ่มทุนในระลอก 3 นี้หรือไม่ หรือจะเพิ่มทุนสัดส่วนเท่าไร ซึ่งก็ต้องจับตาเพราะการบินไทยก็คงอยากลดสัดส่วนการถือหุ้นลงไปเรื่อยๆ ซึ่งถ้าการบินไทยไม่เพิ่มทุน นกแอร์ก็จะมองถึงการหาแหล่งเงินทุนอื่นเพิ่มเติมต่อไป ซึ่งการจะกู้จากสถาบันการเงิน ก็คงไม่ง่าย ส่วนการกู้จากกลุ่มจุฬารัฐบาลถามคือจะแบกกันจนหลังแอ่นต่อไปได้อีกถึงเมื่อไหร่ ■