

THAIเร่งขายเครื่องบิน วงเงิน4พันล.ปิดดีลQ2

ดีดี “การบินไทย” ลั่นเร่งปิดดีลขายเครื่องบิน A340 จำนวน 8 ลำ วงเงิน 4,000 ล้านบาท คาดเซ็นสัญญาภายในไตรมาส 2 นี้ ส่วนผลงาน Q1 กำไรหด 83% เหลือ 456 ล้านบาท เหตุรายได้ลดเกือบ 7% จากเงินบาทแข็งค่า ผนวกปริมาณการผลิตผู้โดยสารหด เพราะเหลือเครื่องบินใช้ได้แค่ 90 ลำ แถมค่าใช้จ่ายพุ่ง

นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

อ่านต่อ
หน้า 29

THAI

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) หรือ THAI เปิดเผยถึงความคืบหน้าการจำหน่ายเครื่องบินเก่าแบบ A340 จำนวน 8 ลำ วงเงิน 4,000 ล้านบาท ว่า ล่าสุดยังไม่ได้มีการลงนามในสัญญากับผู้ซื้อ เพราะผู้ซื้อยังกังวลเรื่องค่าซ่อมบำรุงที่ต้องจ่ายให้ THAI เนื่องจากเครื่องบินจอดไว้นาน จึงเกรงว่าจะมีค่าซ่อมบำรุงสูง จึงขอให้ THAI ประมาณค่าซ่อมบำรุงให้ก่อน ซึ่ง THAI พยายามเร่งรัดเรื่องดังกล่าว และตั้งเป้าลงนามในสัญญาซื้อขายภายในไตรมาส 2 นี้ ส่วนแผนการจัดหาเครื่องบินใหม่จำนวน 38 ลำ วงเงิน 1.56 แสนล้านบาท ล่าสุดกระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างรอเสนอที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.)

ขณะที่แนวโน้มผลประกอบการในช่วงไตรมาส 2 และ 3 นั้น จะเป็นช่วงที่ยากลำบากมากขึ้น เพราะอยู่นอกฤดูท่องเที่ยว (Low season) ซึ่ง THAI จะพยายามรักษา cabin factor ไว้ที่ 80% โดยยอมรับว่าอาจส่งผลกระทบต่อรายได้ผู้โดยสารต่อคนต่อกม. (Yield) แต่ THAI เลือกรักษา cabin factor ไว้ก่อน เพราะทุกสายการบินจะต้องมีการแข่งขันราคาสูงอยู่แล้ว

นอกจากนี้ ในช่วง 1-2 ปีนี้ THAI จะมุ่งเน้นการหารายได้จากกิจกรรมเสริมมากขึ้น เนื่องจากรายได้จากธุรกิจหลัก ยังไม่สามารถเติบโตได้เพราะข้อจำกัดของเครื่องบิน โดย THAI มีแผนจะเปิดตัวธุรกิจอี-คอมเมิร์ซ ซึ่ง THAI จะมีบทบาทเป็น Marketplace หรือคลังสินค้าบนโลกออนไลน์ ที่เป็นเว็บไซต์สื่อกลางสำหรับการติดต่อซื้อขาย สินค้าผ่านเว็บไซต์และแอปพลิเคชันของ THAI เช่น เติร์ด เตอาบ

ทั้งนี้ เชื่อว่า THAI จะได้รับการตอบรับในธุรกิจอี-คอมเมิร์ซเป็นอย่างดี เพราะพฤติกรรมของผู้โดยสารต่างชาตินิยมซื้อสินค้าบนเว็บไซต์ช่วงโดยสารเครื่องบิน ซึ่ง THAI มีฐานลูกค้าที่ 20 ล้านคนต่อปี ให้บริการนักร้อยเที่ยวบิน

ต่อวัน หากผู้โดยสารประมาณ 10-20% ใช้จ่ายขั้นต่ำที่ 100 เหรียญสหรัฐต่อคน ก็จะสร้างรายได้ให้ THAI อย่างมาก โดย THAI ตั้งเป้าว่าจะมีกำไรสุทธิจากกิจกรรมนี้ประมาณ 500 ล้านบาทต่อปี และจะเริ่มให้บริการได้ในเดือนกันยายน 2562 ซึ่งคาดว่าจะมีกำไรที่ 200-300 ล้านบาท

ส่วนความคืบหน้าการร่วมกับบริษัท แอร์บัส ดำเนินโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO) ที่สนามบินอู่ตะพานนั้น THAI ได้หารือร่วมกับแอร์บัสหลายครั้งแล้วในกรณีนี้แอร์บัสกังวลเนื่องจากโครงการต้องอยู่ภายใต้กฎหมายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ซึ่ง THAI จะส่งรายละเอียดที่แอร์บัสกังวลไปยังคณะกรรมการคัดเลือก EEC ซึ่งล่าสุดได้กำหนดให้แอร์บัสเข้ายื่นข้อเสนอในวันที่ 7 มิถุนายนนี้ และมีกำหนดดำเนินการพิจารณาข้อเสนอให้แล้วเสร็จภายในปี 2562

ด้านผลประกอบการไตรมาส 1/2562 (ม.ค.-มี.ค. 2562) ว่า THAI มีกำไรสุทธิ 456 ล้านบาท ลดลง 83.3% จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยเป็นกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 445 ล้านบาท ลดลง 83.9% คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 0.20 บาท ขณะที่ปีก่อนอยู่ที่ 1.04 บาท

ทั้งนี้ เหตุที่ THAI กำไรลดลงอย่างมากเป็นเพราะมีรายได้ลดลง แต่มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น โดยช่วงไตรมาส 1/2562 THAI มีรายได้รวม 49,791 ล้านบาท ลดลง 6.9% จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่วนหนึ่งเป็นผลจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินที่เป็นรายได้หลัก (THAI มีรายได้ประมาณ 50 สกุลเงิน) มีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารลดลงเนื่องจากกำลังการผลิตลดลง โดย THAI มีรายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินที่ 41,024 ล้านบาท ลดลง 7% มีรายได้ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ที่ 4,648 ล้านบาท ลดลง 12.9% และมีรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยลดลง 4.3% มาอยู่ที่ 2.20 บาทต่อคนต่อกิโลเมตร (กม.) จาก

การแข่งขันที่รุนแรง แต่มีจำนวนผู้โดยสารรวม 6.29 ล้านคน เพิ่มขึ้น 0.6% และมีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 1,366 ล้านบาท

นายสุเมธ กล่าวต่อว่า ในไตรมาส 1/2562 THAI และบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด มีฝูงบินรวม 103 ลำ ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน 1 ลำ แต่มีเครื่องบินที่ใช้บริการได้จริงที่ 90 ลำ ขณะที่ปีก่อนอยู่ที่ 94 ลำ ส่วนหนึ่งเกิดจากผลกระทบกรณีเครื่องยนต์โรลส์รอยซ์ Trent 1000 ต่อเนื่องจากปีก่อน และการจอดเครื่องบินเพื่อทำการซ่อมบำรุงตามตารางการซ่อมบำรุงปกติ THAI จึงต้องเพิ่มอัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินให้เต็มศักยภาพ โดยอยู่ที่ 12.5 ชั่วโมง (ชม.) สูงกว่าปีก่อนที่มีอัตราการใช้เครื่องบิน 11.9 ชม. ขณะที่ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ลดลง 2.8% จากจำนวนเครื่องบินที่ลดลง มีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (cabin factor) เฉลี่ย 80.3% ต่ำกว่าปีก่อนซึ่งอยู่ที่ 80.6%

ขณะเดียวกัน THAI มีค่าใช้จ่ายรวม 50,619 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2% โดยมีค่าน้ำมันเครื่องบิน 14,045 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเล็กน้อย 0.1% และมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมันที่ 35,510 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3.1% โดยมีค่าใช้จ่ายอย่างมีนัยสำคัญ คือ ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ และค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย รวม 8,293 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 12.4%

อย่างไรก็ตาม ในไตรมาสนี้ THAI และบริษัทย่อยมีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียวจากการรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ และเครื่องบิน 213 ล้านบาท ลดลงถึง 91.4% แบ่งเป็น 1.ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน 193 ล้านบาท ลดลง 2,256 ล้านบาท เพราะปีนี้มีมีการตั้งสำรองด้อยค่าเพิ่มเติมสำหรับเครื่องบิน 7 ลำ คือ แอร์บัส A330-300 จำนวน 3 ลำ A340-600 จำนวน 1 ลำ โบอิง B747-400 Freighter 2 ลำ และ B737-400 จำนวน 1 ลำ และตั้งสำรองด้อยค่าเครื่องยนต์อะไหล่ 1 เครื่องยนต์ 6 ล้านบาท ขณะที่ปีก่อนมีการตั้งสำรองด้อยค่าเครื่องบิน 15 ลำ 2.ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ 20 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 4 ล้านบาท เพราะมีการตั้งสำรองด้อยค่าอะไหล่เครื่องบินหมุนเวียนที่เสียหายและไม่สามารถซ่อมแซมได้ลดลงจากปีก่อน ■