

THAIเพิ่มทุน4หมื่นล. จั๊บแรก'จักรกฤษณ์'

● ไตรมาส 3/62 ขาดทุนอีก 4.68 พันล้านบาท

“อุตม” ไฟเขียว “จักรกฤษณ์” รองปลัดคลังมือดีด้านการเงินนั่งประธานบอร์ด THAI คนใหม่ ก่อนใส่เงินเพิ่มทุน 4 หมื่นล้านบาท หลังหนี้สินต่อทุน (D/E) พุ่งเกิน 19.70 เท่า คาดส่งกองทุนวายุภักษ์ใส่เงินเพิ่มแทนคลัง ไม่ต้องใช้งบประมาณรัฐบาล ล่าสุด THAI ประกาศงบไตรมาส 3/62 ขาดทุนสุทธิ 4,681.50 ล้านบาท ส่งผลงวด 9 เดือนขาดทุนกว่า 1.11 หมื่นล้านบาท พบ ROE ติดลบ 67.42%

อ่านต่อหน้า 27

THAI

แหล่งข่าวจากกระทรวงการคลังเปิดเผยว่า นายอุตม สาวนายน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ได้เห็นชอบให้นายจักรกฤษณ์ พาวพันธุ รองปลัดกระทรวงการคลัง เป็นตัวแทนคลัง ในฐานะผู้ถือหุ้นใหญ่ นั่งในตำแหน่งประธานคณะกรรมการบมจ.การบินไทย หรือ THAI คนใหม่ แทนนายเอกนิติ นิติทัณฑ์ประภาศ ที่ได้ยื่นหนังสือลาออกจากตำแหน่ง

ทั้งนี้เนื่องจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังต้องการรองปลัดที่มีความรู้ ความสามารถด้านการเงินเป็นอย่างดีเข้าไปกำกับดูแลการบินไทยที่ขณะนี้มีปัญหาทางด้านการเงินค่อนข้างมาก โดยปัจจุบันมีหนี้สินต่อทุน หรือ D/E สูงเกิน 19.70 เท่า ก่อนพิจารณาเพิ่มทุนใหม่ เป็นวงเงินประมาณ 4 หมื่นล้านบาท

“เรื่องเพิ่มทุนคงเลี่ยงไม่ได้ แต่ในส่วนของการคลังก็ต้องเข้าไปดูใส่เงินของการบินไทยก่อน ก่อนที่จะใส่เงิน ซึ่งคาดว่าจะใช้เงินกองทุนวายุภักษ์ในการเพิ่มทุนครั้งนี้ ตัวเลขที่ผู้ถือหุ้นจะต้องเพิ่มครั้งนี้เบื้องต้นสูงกว่า 4 หมื่นล้าน”

ปัจจุบันกระทรวงการคลังถือหุ้นบมจ.การบินไทย หรือ THAI ในสัดส่วน 51.03% กองทุนรวม วายุภักษ์หนึ่ง โดย บลจ.เอ็มเอฟซี จำกัด (มหาชน) สัดส่วน 7.56% กองทุนรวม วายุภักษ์หนึ่ง โดย บลจ.กรุงไทย จำกัด (มหาชน)

สัดส่วน 7.56%

สำหรับขั้นตอนการแต่งตั้งประธานคณะกรรมการบมจ.การบินไทยคนใหม่ ขณะนี้รอให้คณะกรรมการสรรหา ส่งรายชื่อเข้าบอร์ดการบินไทย เพื่อเห็นชอบ ก่อนเสนอมาที่สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ หรือ สคร. และส่งรายชื่อให้คณะอนุกรรมการคณร. ก่อนเข้าที่ประชุมคณะกรรมการนโยบายและกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจ (คณร.) ที่มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธานเพื่อเห็นชอบ

อย่างไรก็ตามกระทรวงการคลังไม่มีนโยบายปิดกิจการ THAI อย่างแน่นอน เพราะเป็นสายการบินแห่งชาติ เป็นหน้าเป็นตาของประเทศ แต่ในส่วนของปัญหาด้านการเงิน ก็ต้องเร่งแก้ไขเพื่อให้สามารถดำเนินกิจการต่อไปได้

นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) หรือ THAI เปิดเผยว่า สำหรับผลการดำเนินงานไตรมาส 3/2562 บริษัทและบริษัทย่อยมีขาดทุนสุทธิ 4,680 ล้านบาท ซึ่งเป็นการขาดทุนเพิ่มขึ้น 27% จากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่มีขาดทุนสุทธิ 3,686 ล้านบาท และมีรายได้รวม 45,016 ล้านบาท ลดลง 6.1% จากช่วงเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากปัจจัยลบที่ส่งผลต่อการเดินทางของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าและการแข่งขันที่รุนแรงทำให้รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าลดลงรวม 4,605 ล้านบาท หรือคิดเป็นลดลง 10.4% จากช่วงเดียวกันของปีก่อน

อย่างไรก็ตามแม้ว่าผลประกอบการยังเป็นลบแต่ในไตรมาส 3/2562 บริษัทมีการควบคุมค่าใช้จ่ายได้ดีขึ้น โดยมีค่าใช้จ่ายรวม 47,858 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 4,029 ล้านบาท หรือลดลง 7.8% โดยไตรมาส 3/2562 บริษัทและบริษัทย่อยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ลดลง 3.7% ส่วนปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ลดลง 0.6% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 80.0% สูงกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 77.5% โดยมีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 6.06 ล้านคน สูงกว่าปีก่อน 0.8%

ขณะที่ผลการดำเนินงานงวด 9 เดือนของปี 2562 บริษัทและบริษัทย่อยมีรายได้รวม 137,316 ล้านบาท

ลดลง 7.6% จากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่มีรายได้รวม 148,658 ล้านบาท และมีขาดทุนสุทธิ 11,120 ล้านบาท ซึ่งเป็นขาดทุนเพิ่มขึ้น 172.4% จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ที่มีขาดทุนสุทธิ 4,082 ล้านบาท

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า หลังการแจ้งงบการเงินไตรมาส 3/2562 ของ THAI พบตัวเลขสำคัญทางการเงินเช่น ณ วันที่ 30 ก.ย. 2562 มีหนี้สินจำนวน 245,719 ล้านบาท มีส่วนของผู้ถือหุ้นจำนวน 12,475 ล้านบาท ลดลง จากสิ้นปี 2561 จำนวน 7,981 ล้านบาท คิดเป็น -30% และอัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบ 67.42%

คาดไตรมาส 4 ขาดทุนลดลง

นายสุเมธ กล่าวต่อว่า ภาพรวมผลการดำเนินงานในช่วงไตรมาส 4/2562 ของ THAI คาดว่าจะมีผลขาดทุนลดลง จากไตรมาส 3/2562 ที่มีขาดทุนสุทธิ 4,680 ล้านบาท เนื่องจากเป็นช่วงฤดูกาลท่องเที่ยว (High season) ของอุตสาหกรรมการบิน และได้รับปัจจัยบวกจากการเปิดเที่ยวบินตรงกรุงเทพฯ-เซนต์ 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ในวันที่ 29 ต.ค. 2562 ที่ผ่านมา โดยปัจจุบันมียอดจองตั๋วล่วงหน้า (บุ๊กกิ้ง) กว่า 80% ซึ่งเป็นยอดจองยาวไปจนถึงเดือน มี.ค. 2563 และเชื่อว่าช่วงที่เหลือของปีจะได้รับกำไร

ตอบรับที่ดีอย่างแน่นอน

สำหรับในปี 2562 เป็นปีที่ยากในการดำเนินงาน โดยเฉพาะค่าเงินบาทที่แข็งค่า ส่งผลกระทบทั้งตัวเครื่องบิน และอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศไทย โดยลูกค้าหลักหันไปเที่ยวประเทศที่ถูกกว่า และนักท่องเที่ยวที่บินระยะไกลมีการปรับเปลี่ยนเป็นเที่ยวบินระยะไกลในประเทศใกล้เคียงแทนประเทศไทย ตามเศรษฐกิจที่ซบเซาทั่วโลก

อย่างไรก็ตามแม้ว่าที่ผ่านมาบริษัทมีการลดค่าตัวจริง แต่คู่แข่งลดมากกว่า ทำให้ราคาของบริษัทขายสูงกว่าคู่แข่ง แต่บริษัทยังสามารถรักษ้อัตรากำไรส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) ณ สิ้นงวด 9 เดือนแรกเฉลี่ยอยู่ที่ 80% ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปี 2561 ที่เฉลี่ยอยู่ที่ 77.50%

ขณะเดียวกันในช่วงที่เหลือของปี 2562 และปี 2563 บริษัทจะให้ความสำคัญในการควบคุมค่าใช้จ่าย การเพิ่มรายได้ และมุ่งแผนการฟื้นฟูอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการบริหารจัดการค่าใช้จ่าย หลังจากไตรมาส 3/2562 สามารถควบคุมค่าใช้จ่ายลดลง 7.80% ซึ่งสามารถชดเชยในส่วนธุรกิจที่ไม่สร้างรายได้ให้กับบริษัทได้เป็นอย่างดี

นอกจากนี้ ที่ผ่านมามีบริษัทได้ออกมาตรการลดค่าใช้จ่ายภายในบริษัท โดยกำหนดแนวทางปฏิบัติอย่างจริงจัง ทั้งการชะลอการลงทุนที่ไม่จำเป็น การปรับปรุงกระบวนการทำงาน (Reprocess) เพื่อลดค่าใช้จ่ายและเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน การปรับลดสวัสดิการและค่าตอบแทนของฝ่ายบริหารและพนักงาน รวมถึงสร้างความตระหนักรู้และแรงจูงใจให้พนักงานทุกคนให้ความร่วมมือเพื่อกอบกู้สถานการณ์ของบริษัทให้ดีขึ้น

โดยบริษัทจะเน้นสร้างรายได้ ด้วยการดำเนินกลยุทธ์เจาะกลุ่มลูกค้าแบบ Personalize พร้อมเน้นสร้างรายได้เสริม (Ancillary Revenue) และเร่งดำเนินงานด้านดิจิทัลมาร์เก็ตติ้ง จากการใช้ Big data และ Data Analytic ในการวิเคราะห์ตลาด เพื่อเป็นเครื่องมือในการเพิ่มการขายทางออนไลน์ รวมถึงการเพิ่มรายได้จากช่องทางอีคอมเมิร์ซ

ส่วนแนวโน้มราคาตัวในปี 2563 ยังไม่สามารถระบุได้ว่าดีขึ้นหรือไม่ แต่อัตรากำไรส่วนการบรรทุกผู้โดยสารคาดว่าจะเฉลี่ยอยู่ที่ 70-80% ต้น ๆ ซึ่งบริษัทจะมุ่งทำการตลาดที่ดี การบริหารจัดการการเพิ่มชั่วโมงบิน และการเปิดเส้นทางบินใหม่เพื่อช่วยให้รายได้ต่อคนต่อกิโลเมตร (กม.) หรือ

Yield ยังอยู่ในระดับที่ดีได้

“ด้านสงครามราคาตัวในอนาคต หลังจากผู้ประกอบการหลายรายในต่างประเทศปิดตัวลงกว่า 20 สายการบินแล้ว บริษัทมองว่าสงคราม

ราคาจะไม่หายไปจากอุตสาหกรรม แต่บริษัทจะพยายามหลีกเลี่ยงที่จะไม่ลงไปแข่งขัน ส่วนหุ้นกู้ประมาณ 8,000 ล้านบาท ตอนนี้ได้เงินเข้ามาแล้ว โดยได้นำไปรีไฟแนนซ์หุ้นกู้เดิม และเพิ่มสภาพคล่อง” นายสุเมธ กล่าว

ทั้งนี้ ในปี 2563 บริษัทจะดำเนินการแผนงานที่สำคัญ ๆ ภายใต้กลยุทธ์หลัก ได้แก่ การเร่งทำกำไรเพิ่มจากการตลาดเชิงรุก และมีต้นทุนที่แข่งขันได้ การพัฒนาศักยภาพ และแสวงหาโอกาสของกลุ่มธุรกิจ การสร้างประสบการณ์การเดินทางที่ดีให้กับลูกค้า การดำเนินงานด้วยนวัตกรรมและดิจิทัลเทคโนโลยี และการบริหารทรัพยากรบุคคลอย่างมีประสิทธิภาพ

ส่วนค่าเงินบาทประเมินว่าจะมีแนวโน้มแข็งค่าขึ้นอีก แต่ยังไม่ทราบว่าจะมีมาตรการอะไรออกมาคุมเงินบาทแข็งค่า ขณะที่ราคาน้ำมันน่าจะอยู่ในระดับที่ 70 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล โดยบริษัทต้องมีการเตรียมพร้อมรับมือกับสถานการณ์โลก ทั้งสถานการณ์ Brexit (การถอนตัวออกจากสหภาพยุโรปของอังกฤษ) การเจรจาสงครามการค้าระหว่างจีนและสหรัฐฯ การประท้วงในฮ่องกง

นายสุเมธ กล่าวว่า ในส่วนแผนการจัดการเครื่องบิน 38 ลำ ขณะนี้อยู่ระหว่างการทบทวนเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ของอุตสาหกรรมการบินที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว คาดว่าน่าจะเสร็จภายในสิ้นปี 2562 ตามแผน 6 เดือนที่วางไว้ อย่างไรก็ตามภายในเดือน พ.ย. 2562 จะต้องมีการวิเคราะห์และวางแผนเส้นทางบินใหม่ที่มีศักยภาพ โดยใช้รูปแบบเซนไดโมเดล

ทั้งนี้ บริษัทมองว่าความต้องการเส้นทางเป็นเรื่องสำคัญ และไม่ได้คิดว่าการหาเครื่องบินเป็นเรื่องที่ยาก เพราะสถานการณ์ได้เปลี่ยนไปจากอดีต หลังจากมีข่าวว่าบริษัทต้องการเครื่องบินมีผู้ผลิตติดต่อเข้ามาเพื่อเสนอเครื่องพร้อมส่งมอบในราคาถูก แต่ต้องรอดูสถานการณ์ไปก่อน

ขณะที่บริษัทจะนำสายการบินไทยสมายล์เข้าสู่ระบบ Connecting Partner ของกลุ่ม Star Alliance อย่างเต็มรูปแบบ เพื่อเสริมความแข็งแกร่งเครือข่ายการบิน รวมไปถึงความร่วมมือกับการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) ในวาระครบ 60 ปีของ 2 หน่วยงาน โดยการจัดทำแคมเปญการตลาดร่วมกัน กระตุ้นนักท่องเที่ยวเข้าสู่ประเทศไทยมากขึ้น นอกจากนี้ยังอยู่ระหว่างการทำแผนการใช้เงิน ชิม ช้อป ใช้ ร่วมกับสายการบินไทย และไทยสมายล์ ซึ่งจะมาแน่นอนในเฟสถัดไป

นอกจากนี้ ล่าสุดบริษัท และธนาคาร Industrial and Commercial Bank of China หรือ ธนาคารไอซีบีซี (ไทย) ยังร่วมลงนามข้อตกลงความร่วมมือทางการเงินในการบริการ

จัดการด้านการเงิน ทั้งการจัดหาเงินทุนองค์กร การให้สินเชื่อการซื้ออากาศยาน การบริหารจัดการเงินสดและอัตราแลกเปลี่ยน ประกอบกับได้เชื่อมโยงฐานลูกค้าบัตรเครดิต บัตรเดบิตของชาวจีนในการเดินทางและใช้จ่ายในประเทศไทย พร้อมทั้งร่วมผลักดันธุรกิจอีคอมเมิร์ซเชื่อมต่อกันกับ ICBC Email เพื่อให้ลูกค้าช้อปปิ้งได้สะดวกสบาย และได้พัฒนาระบบชำระเงินในโปรแกรม I GO THAILAND ของชาวจีนที่ถือบัตรรวมกว่า 900 ล้านคนเข้ากับระบบชำระเงินการบินไทย คาดว่าจะสามารถเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวเงินในประเทศไทย

อย่างไรก็ดีความร่วมมือในครั้งนี้จะเอื้อประโยชน์ต่อ THAI ในฐานะผู้ให้บริการสายการบินไทยที่มีเส้นทางบินครอบคลุมกว่า 9 เมือง

สำคัญในจีน มีโอกาสเข้าถึงลูกค้าของธนาคารดังกล่าวกว่า 500 ล้านราย ทั้งนี้บริษัทได้ทำการบินไปกลับ 6 จุดในจีน ได้แก่ ปักกิ่ง เซี่ยงไฮ้ กุนหมิง กวางโจว เซี่ยเหมิน และเฉิงตู รวมไทยสมายล์ บินไปกลับ 3 จุด ได้แก่ ฉงชิ่ง ฉางชา และเฉิงโจว

“ผมอยากเห็น THAI มีกำไรทุกปีตั้งแต่เข้ามาทำงาน มองว่าการร่วมมือกับ 3 รัฐวิสาหกิจ ได้แก่ ททท., บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. (AOT) และธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) เป็นเรื่องที่ดีในการช่วยกัน และช่วยลดการทำงานที่ซ้ำซ้อนลงไปได้เยอะ เพราะถ้าอยู่คนเดียวก็เหมือนสู้คนเดียว พร้อมทั้งตั้งเป้าหมายลดค่าใช้จ่ายให้ได้อย่างน้อย 10% โดยเฉพาะกับคู่ค้าระยะยาว อยากจะให้ช่วยกันทอนค่าต่าง ๆ ลงบ้าง เพราะธุรกิจในปัจจุบันการแข่งขันรุนแรงขึ้น สิ่งที่เราจ่ายออกไปคือต้นทุน ถึงเวลาที่ต้องช่วยกัน” นายสุเมธ กล่าว ■