

THAI มนตราช่วยไม่ได้

ตลอดทั้งปี 2561 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) หรือ THAI มีตัวเลขขาดทุนสุทธิ 11,625.17 ล้านบาท แต่ปีนี้ 9 เดือนแรกขาดทุนสุทธิไปแล้ว 11,119.8 ล้านบาท แต่นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ก็บอกคาดเดาล่วงหน้าว่า ในไตรมาส 4/2562 การบินไทยจะขาดทุนลดลงจากไตรมาส 3/2562 ที่มีผลขาดทุนสุทธิ 4.68 พันล้านบาท เนื่องจากรายได้จะมากขึ้นตามฤดูกาลท่องเที่ยว (ไฮซีซั่น) โดยขณะนี้มียอดจองตั๋วล่วงหน้ากว่า 80%

พร้อมกันนั้น นายสุเมธยังคงยืนยันว่าจะเดินหน้าโครงการ “มนตรา” (โครงการฟื้นฟูการดำเนินงานตามกรอบ 5 กลยุทธ์ ได้แก่ 1) การเร่งทำกำไรเพิ่มจากการตลาดเชิงรุกและมีต้นทุนที่แข่งขันได้ 2) การพัฒนาศักยภาพและแสวงหาโอกาสของกลุ่มธุรกิจ 3) การสร้างประสบการณ์การเดินทางที่ดีให้กับลูกค้า 4) การดำเนินงานด้วยนวัตกรรมและดิจิทัลเทคโนโลยี 5) การบริหารทรัพยากรบุคคลอย่างมีประสิทธิภาพ) ต่อไป

พูดอย่างนี้ ส่งสัญญาณว่า โอกาสขาดทุนต่อไตรมาสสี่ ซึ่งโดยปกติจะมีกำไรเสมอ และโอกาสที่จะขาดทุนทั้งปีมากกว่าปีก่อน ยังเปิดกว้างเสมอ

ผลประกอบการไตรมาสสามของ THAI ถือว่าทำได้แย่กว่าค่าเฉลี่ย เพราะไตรมาสนี้

อุตสาหกรรมการบินของโลกขยายตัวในอัตราลดลง โดยมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารอยู่ในระดับสูงเป็นประวัติการณ์ โดยเฉลี่ยที่ 84.4% จากข้อมูลของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) แสดงการขยายตัวของปริมาณการขนส่งและปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารในงวด



• วิชา: วิศวกรรม

9 เดือนแรกเพิ่มคนประมาณ 4.5% และ 3.9% ตามลำดับโดยมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ย 82.9% สูงกว่างวดเดียวกันของปีก่อนซึ่งเฉลี่ย 82.3% ในขณะที่การขนส่งสินค้าในภาพรวม

ปรับตัวลดลงจากปีก่อน เพราะมีปัจจัยแทรกซ้อนของค่าเงินบาทที่แข็งค่าและอุปทานการให้บริการการบินของสายการบินขยายตัวทำให้เกิดการแข่งขันด้านราคาที่สูงขึ้น รวมทั้งกรณีเลิกจ้างสำหรับลูกจ้างซึ่งทำงานติดต่อกันครบ 20 ปีขึ้นไป ให้มีสิทธิได้รับค่าชดเชยไม่น้อยกว่าค่าจ้างอัตราสุดท้าย จำนวน 400 วัน ที่มีค่าใช้จ่ายจำนวน 2,700 ล้านบาท

ขณะที่ในงวด 9 เดือนปี 2562 นี้ มีรายได้รวม 1.37 แสนล้านบาท ลดลง 7.6% ต้นทุนค่าใช้จ่ายรวมลดลง 2.3% ขาดทุนสุทธิ 1.1 หมื่นล้านบาท จากงวดเดียวกันปีก่อน ที่มีขาดทุนสุทธิ 4.08 พันล้านบาท

ผลจากการขาดทุนที่มาก ส่งผลต่อฐานะทางการเงินที่เดิมแย่แยะให้หนักขึ้นไปอีกโดยล่าสุด บัญชีแวลูลงมาเหลือเพียง 7.68 บาท ในขณะที่ยอดขาดทุนสะสม 1.84 หมื่นล้านบาท ยอดหนี้สินเพิ่มเป็นมากกว่า 2.46 หมื่นล้านบาท และสัดส่วนค่าดี/อีเพิ่มเป็นมากกว่า 20 เท่า

ค่าดี/อีดังกล่าวหลุดตัวลงจาก เมื่อสิ้นไตรมาส 2 ที่ 14 เท่า และขาดทุนสะสมที่ 1.37 หมื่นล้านบาท และราคาหุ้นต่ำกว่าบัญชีแวลู

ไม่น่าประหลาดใจที่ผลของการขาดทุนจะถูกเชื่อมโยงเข้ากับกรณีการลาออกจากประธานของนายเอกนิติ นิติทัณฑ์ประภาศ (สายตรงของนายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายก-

ข่าวหุ้น

Khao Hoon
Circulation: 90,000
Ad Rate: 850

Section: First Section/บทความ

วันที่: อังคาร 19 พฤศจิกายน 2562

ปีที่: 26

ฉบับที่: 6339

หน้า: 2(กลาง)

Col.Inch: 49.01

Ad Value: 41,658.50

PRValue (x3): 124,975.50

คลิป: ชาว-ดำ

คอลัมน์: พลวัตปี2019: THAI มนตราช่วยไม่ได้

รัฐมนตรีเศรษฐกิจ) รวมทั้งกรรมการคนอื่นอีก 3 คนที่ลาออกก่อนหน้าไม่นานอย่างกะทันหันเมื่อเดือนตุลาคม และถูกเชื่อมโยงเข้ากับแนวทางที่พยายามผลักดันให้ทบทุนแผน-แหล่งเงินทุนจัดซื้อเครื่องบิน 38 ลำมูลค่า 2 แสนล้านบาท ให้สอดคล้องสถานการณ์ ภายใน 6 เดือน ที่ยังไม่บรรลุผล

เรื่องในที่ลับที่คลุมเครือเกี่ยวกับปัญหาทางด้านนโยบายการบริหารและข้อเท็จจริงเกี่ยวกับฐานะทางการเงินของ THAI อยู่ท่ามกลางปัญหาที่สะสมมาหลายยุคสมัย จากปัจจัยภายนอกมากมายและการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจการคมนาคมทั่วโลก

อนาคตของราคาหุ้น THAI จะกลับมาเหนือวิกฤตอย่างไรคงไม่ต้องพูดถึง เพราะยามนี้ ชะตากรรมของบริษัทที่เลวร้ายเข้าใกล้วิกฤต ถึงขั้นหากขาดทุนอีก 3 ไตรมาสติดต่อกัน ความต้องหวนกลับมาพูดซ้ำซากเรื่องการเพิ่มทุนระลอกใหม่

การบริหารแบบบู๊บู๊ยากิจการที่เกิดขึ้นกับ THAI จนมาถึงขั้นวิกฤตคล้ายกับ มาเลเซีย แอร์ไลน์และ เจแปนแอร์ไลน์นี้ จะสรุปว่าเป็นปรากฏการณ์ทั่วไป หรือเฉพาะองค์กร ไม่ใช่ประเด็นถกเถียงกันมายามหน้าลิ้นห่าน

สถานการณ์ยากลำบากและหาทางออกไม่เจอของ THAI เช่นนี้ สอดรับคำกล่าวของคาร์ล มาร์กซ์เมื่อกว่า 140 ปีก่อนที่ว่า ประวัติศาสตร์ซ้ำรอยครั้งแรกเป็นโศกนาฏกรรม แต่ครั้งที่สองและสามเป็นทั้งไร้สาระอนาถ และ อาชญากรรม ■