



มาตรการเพิ่มความเข้มชันมากขึ้นจากระดับ 4 เข้าไถ่ระดับที่ 3 (มาตรการสูงสุดคือระดับ 1) ส่วนจะมีมาตรการอะไรต่อไปนั้น ขอยังไม่เปิดเผยขณะนี้

ทั้งนี้ ปี 2562 การบินไทยเผชิญผลกระทบจากปัจจัยลบหลายประการ ทั้งจากเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัว สงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและจีน ภัยธรรมชาติ การแข็งค่าของเงินบาทที่แข็งค่าที่สุดในรอบ 6 ปี การแข่งขันด้านราคาที่รุนแรง บริษัทฯ ต้องหยุดบินในบางเส้นทางจากเหตุการณ์ปีดน้ำมันฟ้าของสาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน การประท้วงในฮ่องกง ประกอบกับการรับรู้ค่าชดเชยตามประกาศคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์เพิ่มขึ้นจาก 300 วันเป็น 400 วัน รวมทั้งปัจจัยภายในคือ ปัญหาความล่าช้าของการซ่อมเครื่องยนต์ของบริษัทผู้ผลิต ทำให้ผลประกอบการปี 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ลดลง 2.7% ส่วนปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ลดลง 0.9% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 79.1% สูงกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 77.6% และจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 24.51 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 0.8% ซึ่งผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในปี 2562 มีรายได้รวมทั้งสิ้น 184,046 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 15,454 ล้านบาท หรือ 7.7%

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าผลประกอบการยังเป็นลบ แต่ปี 2562 บริษัทฯ มีการควบคุมค่าใช้จ่ายได้ดีขึ้น โดยมีค่าใช้จ่ายรวม 196,470 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 12,088 ล้านบาท หรือลดลง 5.8% ส่งผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีขาดทุนสุทธิ 12,017 ล้านบาท แม้ปี 2562 บริษัทฯ จะประสบภาวะขาดทุน แต่บริษัทฯ มี ความก้าวหน้าของแผนงานที่สำคัญ ได้แก่ ความคืบหน้าของโครงการ MRO การบินไทยในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการได้จัดส่งเอกสารการคัดเลือกให้แก่เอกชนผู้ประสงค์ร่วมทุนเรียบร้อยแล้วในเดือนธันวาคม 2562 โดยกำหนดการยื่นข้อเสนอของเอกชนผู้ประสงค์ร่วมทุนภายในวันที่ 6 มีนาคม 2563 และจะเข้าสู่กระบวนการตรวจสอบเอกสารและประเมินข้อเสนอของคณะกรรมการคัดเลือกต่อไป

สำหรับการบริหารจัดการด้านรายได้ การขายและการตลาด ได้ดำเนินกลยุทธ์เจาะกลุ่มลูกค้าแบบ Personalized มุ่งเน้นการสร้างรายได้เสริม (Ancillary Revenue) รวมทั้งดำเนินการขายเครื่องบินที่ปลดระวางแล้วอย่างต่อเนื่อง ■