



ไม่ว่าจะปรับโครงสร้างหนี้ หรือปรับสัดส่วนการถือหุ้น หรือใครจะมาเป็นบอร์ด

หรือผู้บริหารแผนฯลฯ ในที่สุดแล้วผมคิดว่าการบินไทยจะฟื้นได้จริงหรือไม่ ปัจจัยสำคัญมากๆ ก็คือ "อนาคตของธุรกิจการบินโดยรวมจะเป็นเช่นใด"

ขณะนั่งเครื่องบินเราจะเห็นข้อมูลที่น่าสนใจคือ "Headwind" กับ "Tailwind" ซึ่งแปลเป็นไทยว่า ลมปะทะหน้า และลมส่งท้าย ตามลำดับ

Headwindทำให้เครื่องบินเคลื่อนที่ไปข้างหน้าได้ลำบากขึ้น ส่วน Tailwind ก็แปลว่าเครื่องบินไปได้เร็วขึ้นเพราะได้รับแรงส่งจากลมท้ายเครื่องบินกลับถ้ากับต้นประกาศว่าเราจะถึงกรุงเทพก่อนกำหนดเวลา ผมมักสังเกตเห็นว่า ลมส่งท้ายค่อนข้างดี

การบินไทยเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูก่อนส่วนใหญ่เห็นด้วยแต่คำถามที่น่าสนใจคือเมื่อเติมเงิน เปลี่ยนคน เติมแผน ฯลฯ เข้าไปแล้ว จะประสบความสำเร็จ ก้าวออกมาจากแผนฯ และกลับมาเย็นหยัดใหม่เรียกศักดิ์ศรีที่หายไปกลับมา ได้หรือไม่?

การเข้าแผนฟื้นฟูก่อนไม่ได้แปลว่าจะแข็งแกร่งออกมาทุกกรณี ผมค้นข้อมูลของบริษัทที่อเมริกา พบว่าบริษัทที่ก้าวออกมาจากแผนฟื้นฟูก่อนอย่างแข็งแกร่งมีประมาณ 25% เท่านั้น

สำหรับประเทศไทย ทิสโก้รายงานว่ามีบริษัทที่เข้าสู่แผนฟื้นฟูก่อนตั้งแต่ปี 2540 เป็นต้นมา มี 52 บริษัท ฟื้นฟูก่อนสำเร็จ 23 บริษัท หรือประมาณ 44% ซึ่งเรายังไม่รู้ว่าการบินไทยจะมีโอกาสไม่น้อยเพียงใดแน่นอนว่าคุณภาพของบอร์ดและผู้จัดทำแผนฯลฯ จะมีส่วนสำคัญมาก แต่ปัจจัยหนึ่งที่อยู่เหนือพวกเขา ก็คือ ลมส่งท้าย และลมปะทะหน้า

Headwinds ของการบินไทย

เศรษฐศาสตร์มีศัพท์ว่า "Economic Headwinds" หมายถึงปัจจัยทางเศรษฐกิจที่จะเป็นอุปสรรคในการขับเคลื่อนไปข้างหน้า ซึ่งในขณะนี้นักเศรษฐศาสตร์ส่วนใหญ่มีความเห็นไปในทิศทางเดียวกัน

คือเห็นว่า หลังจากโควิด-19 แล้วภาวะเศรษฐกิจตกต่ำจะยังซึมอย่างต่อเนื่อง บริษัทล้มละลายจะมีเพิ่มขึ้น คนตกงานมากขึ้น และอาจต้องใช้เวลาอีกประมาณ 1.5-2.0 ปี กว่าที่เศรษฐกิจโลกจะฟื้นกลับคืนมาใหม่อีกครั้ง

สายการบินสุดยอดแห่งหนึ่ง ซึ่งผมใช้สอนเป็นกรณีศึกษาอยู่บ่อยๆ เพราะใครๆ ก็ยกนิ้วให้ คือ "Southwest Airline" ซึ่งทำกำไรได้ถึง 47 ปีต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเกิดวิกฤติอะไรขึ้น เช่น วิกฤติน้ำมัน สงครามตะวันออกกลางหรือ 911 ฯลฯ สายการบินอื่นๆ หายย่อยล้มละลาย แต่ Southwest ฝ่าฟันไปได้ทุกครั้ง มีกำไรเสมอมา

ราคาหุ้นจึงพุ่งสูงขึ้นอย่างมาก แต่พอปีนี้เจอโควิด-19 กำไรต่อเนื่องเป็นปีที่ 48 คงไม่มีแล้วเพราะ Southwest ตกหลุมอากาศทันที ขณะที่ผมเขียนอยู่นี้ Southwest ขาดทุนทุกวันๆ ละ 30 ล้านดอลลาร์ หรือหนึ่งพันล้านบาทและต้องขอความช่วยเหลือจากรัฐเช่นกัน

เก่งอย่างนี้ ยังต้องเป็นแบบนี้ แล้วการบินไทยซึ่งป้อแป้มานาน จะเบิกบานอีกครั้งได้หรือไม่ ก็ต้องรอดูกันต่อไปครับที่แน่ๆ ก็คือไม่ง่ายเลยที่จะเผชิญ Headwind รุนแรงอย่างนี้

Harvard Business School เชิญผู้เชี่ยวชาญระดับสูงในวงการบินมาระดมสมองเรื่อง "The Future of Air Travel" และออกรายงานเมื่อวันที่ 4 พ.ค. 2563 นี้เองว่า "นี่เป็นวิกฤติที่เลวร้ายที่สุด ที่ธุรกิจการบินเคยเผชิญมา"

ผมอ่าน New York Times พาดหัวบทความ เมื่อวันที่ 10 พ.ค. 2563 ว่า "ธุรกิจการบินเลวร้ายมาก และคงจะเลวร้ายไปกว่านี้อีก" (The Airline Business Is

Terrible. It Will Probably Get Even Worse.) นี่ก็เป็นการสะท้อน Headwind ของการบินไทยเช่นกัน

ถึงแม้วันนี้ หลายประเทศได้คลายล็อกดาวน์ไปบ้างแล้ว แต่ "การบินระหว่างประเทศ" ก็ยังจำกัดอยู่มาก ใน 1-2 ปีข้างหน้า น่าจะยังไม่ฟื้นคืน ที่ใช้อย่างกว้างขวางทั่วโลก คุณมั่นใจเพียงใดที่จะบินไปท่องเที่ยวยุโรปหรือ อเมริกา โดยมีผู้โดยสาร 300 คนจากประเทศต่างๆ ทั่วโลก นั่งอยู่ด้วย

ผมคิดเองว่าอาจจะมึนงงครึ่งหนึ่งนะ ที่ตอบว่าถ้าไม่จำเป็นจริงๆ คงจะไม่เดินทางไปต่างประเทศ เพราะไม่กล้าเสี่ยงติดเชื้อจากการนั่งเครื่องบินนาน 12-18 ชั่วโมงร่วมกับผู้โดยสารจากหลากหลายประเทศ การใส่หน้ากากตลอดการเดินทางก็หนักหนาเกินไป รอดูสักพักน่าจะดีกว่า ทำนองนี้

คนที่กล้าเสี่ยงคงมีพอสมควร รวมทั้งคนที่จำเป็นต้องบินด้วย เช่น นักธุรกิจระหว่างประเทศ เป็นต้น แต่ประเด็นของผมก็คือ ปริมาณผู้โดยสาร "โดยรวม" ในระยะ 1-2 ปีข้างหน้า คงจะลดลงไปอย่างมีนัยสำคัญ ทำให้สายการบินต้องแข่งขันกันหนักยิ่งขึ้น นั่นแหละครับอีกส่วนหนึ่งของ Economic Headwinds ที่การบินไทยจะต้องเผชิญ

ผู้บริหารแผนคงตอบว่าไม่เป็นไร เพราะเรามีแผนสำหรับสถานการณ์แบบนี้ อยู่แล้ว เช่น หันไปขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น เพื่อทดแทนผู้โดยสารที่ลดจำนวนลงไป หรือพยายามลดต้นทุนตรงนั้นตรงนี้ให้มากขึ้น ฯลฯ ก็แน่นอนแหละครับ ทุกสายการบินก็มีแผนแบบนี้กันทั้งนั้น แต่ใครจะทำได้สำเร็จจริง เป็นอีกเรื่องหนึ่ง

ถ้าเศรษฐกิจชะลออย่างต่อเนื่อง และฟื้นเพียงการท่องเที่ยวยังถดถอยลง นักท่องเที่ยวชะลอการเดินทางต่างประเทศ มันคงยากลำบากสำหรับทุกสายการบิน และการบินไทยก็ไม่ใช่ข้อยกเว้น

เพียงแต่ การฟื้นจากสถานการณ์รัฐวิสาหกิจ การที่ตัวเบาจากภาระหนี้ รวมทั้งฝีมือของผู้บริหารแผนและฝ่ายจัดการ

กรุงเทพธุรกิจ

Krungthep Turakij
Circulation: 160,000
Ad Rate: 1,600

Section: การเงิน-ลงทุน/Money Wise

วันที่: ศุกร์ 29 พฤษภาคม 2563

ปีที่: 33

ฉบับที่: 11572

หน้า: 15(ล่างซ้าย)

Col.Inch: 55.52

Ad Value: 88,832

PRValue (x3): 266,496

คลิป: สีสี่

คอลัมน์: ศุกร์ เว้น ศุกร์: Headwinds ของการบินไทย

มีอาชีพ ฯลฯ คงจะช่วยให้ออกหมัดชก
ได้เร็วขึ้นและตรงเป้ามากกว่าที่เคยเป็นมา
ในอดีต รวมทั้งรั้วไหลน้อยลง...ไม่เหมือน
สมัยที่ยังเป็น 'สมบัติผลัดกันชม'

ถ้าค้นพบวัคซีน และ นำมาใช้ได้อย่าง
กว้างขวางภายในปลายปีนี้ (ซึ่งไม่น่าจะเป็น
ไปได้) หรือเศรษฐกิจฟื้นเร็วกว่าที่คิด
(ซึ่งก็ไม่น่าจะเป็นไปได้) การบินไทยก็จะได้
'ลมส่งท้าย' และทำให้ความหวังเพิ่มมากขึ้น

ผมใช้บริการของการบินไทยมาตลอด
และเห็นใจพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน
ที่ได้พบปะพูดคุย พวกเขาและเธอทำงานกัน
อย่างเต็มที่ ก็ขอเป็นกำลังใจให้และหวังว่า
การบินไทยจะฝ่าฟัน Headwind อันรุนแรง
ใน 1-2 ปีข้างหน้าไปได้ และหลังจากนั้น
ลมส่งท้าย อาจจะแรงขึ้นก็ได้

อีกไม่กี่ปีขอให้การบินไทยเป็นตัวช่วย
เพิ่มสถิติ ของบริษัทไทยที่ออกมาจาก
กระบวนการฟื้นฟูดด้วยความสำเร็จ ให้สูงกว่า
44% เพื่อให้คนไทยได้ชื่นใจเสียที

อย่าดึงลงไปเหลือ 40% ก็แล้วกัน