



'การบินไทย'เซฟหมื่นล้าน ปิดดีลสัญญาซ่อมเครื่องบิน อัปเกรดศูนย์ซ่อมสุวรรณภูมิ

การบินไทย ยกเครื่อง
ฝ่ายช่าง รุกปรับปรุงประสิทธิภาพ
ต้นทุน-เจรจาสัญญาซ่อมบำรุง
อากาศยาน ช่วยลดค่าใช้จ่าย
ให้บริษัทร่วม 1 หมื่นล้านบาท
พร้อมเดินหน้าหารายได้เพิ่ม
ทั้งการประกอบเครื่องบินดัด
อากาศยาน รวมถึงอัปเกรด
ศูนย์ซ่อมสนามบินสุวรรณภูมิ
เพิ่มไลน์การซ่อม ขยายฐาน
ลูกค้าสายการบินอื่น

ภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ
การบินไทยมีการปรับปรุง
ประสิทธิภาพต้นทุนการ
ซ่อมบำรุงอากาศยานให้
กลับมาแข่งขันได้อีกครั้ง

ต่อเนื่อง 11

ข่าวต่อ 'การบินไทย'

ทำให้วันนี้ฝ่ายช่างจึงพลิกมาเป็นจุด
แข็งของการบินไทย ซึ่งไม่เพียงแต่
ส่วนเรื่องการลดค่าใช้จ่ายให้บริษัท

ได้แล้วรวม 1 หมื่นล้านบาท ยังมอง
ไปถึงการเพิ่มรายได้ที่จะเกิดขึ้นด้วย
นายเชิดพันธ์ โชติคุณ ประธาน
เจ้าหน้าที่สายช่าง บริษัทการบินไทย
จำกัด (มหาชน) เปิดเผยกับ "ฐาน
เศรษฐกิจ"ว่า ฝ่ายช่างมีการปรับปรุง
ประสิทธิภาพต้นทุนการซ่อมบำรุง
อากาศยาน และปรับวิธีการบริหาร
จัดการใหม่ ทำให้มีต้นทุนที่เหมาะสม
และแข่งขันได้ โดยได้ดำเนินการ
ใน 3 เรื่องหลัก ซึ่งช่วยบริษัทประหยัด
ค่าใช้จ่ายไปได้แล้วรวม 1 หมื่นล้าน
บาทและต้องทำต่อเนื่อง ได้แก่

1.การเจรจาสัญญาบริการ
ซ่อมเครื่องบินอากาศยานต่างๆ
เพื่อลดค่าซ่อมบำรุง ซึ่งสามารถลด
ค่าใช้จ่ายให้การบินไทยได้กว่า 7 พัน
ล้านบาท การเจรจากับทางโรลส์-รอยซ์
จากกรณีเครื่องบินแอร์บัส A350-900 และ
แอร์บัส A330-300 ขัดข้องเมื่อหลายปีก่อน
ทำให้การบินไทยได้รับชดเชยค่าเสียหาย
98 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ราว 3
พันล้านบาท) ในรูปแบบของใบลด
หนี้ เพื่อนำมาลดค่าซ่อมบำรุงอีกที่

2.บริหารจัดการสัญญาการ
ใช้เครื่องบินให้มีการปฏิบัติการให้
ต้นทุนอยู่ในระดับปฏิบัติการบินที่
เหมาะสมที่สุดตามสัญญาที่กำหนด
ไว้ซึ่งสัดส่วนการซ่อมบำรุงในอดีตจะ
มีค่าใช้จ่ายอยู่ที่ 1.7-1.9 หมื่นล้าน
บาทต่อปี แต่ตอนนี้ไม่เกิน 6 พัน
ล้านบาทต่อปี

3. การปรับปรุงประสิทธิภาพ
การทำงาน ตั้งแต่การปรับปรุง
โครงสร้างองค์กร ซึ่งก่อนโควิดฝ่าย
ช่างมีพนักงาน 3,100 คน ตอนนี้
เหลือ 1,700 คน ตามแผนฟื้นฟูกิจการ
ขณะเดียวกันยังมีการปรับ
โครงสร้างหน่วยงาน, การสร้าง
วัฒนธรรมองค์กรใหม่ การทำงาน
ต้องข้ามสายงาน หนุนคนไปทำงาน
ในจุดต่างๆ ปรับมายด์เซ็ทร่วมมือ
ร่วมใจกันทำงาน เพื่อเพิ่มผลผลิต
ภายใต้การทำงานให้เร็วขึ้น เพราะ
ต้องดูแลเครื่องบินทั้งหมดในฝูงบิน
กว่า 100 ลำ ไม่ว่าจะเป็นการดูแลให้
เครื่องบินจำนวน 54 ลำที่การบินไทย
ยังคงไว้ให้บริการอยู่

รวมถึงเครื่องบินที่ประกาศขาย 42 ลำ เป็นเครื่องบินรุ่นเก่าที่จะปลดระวาง อาทิ โบอิง 747-400, แอร์บัสเอ330-300 และการคืนเครื่องบินออกไป 16 ลำ ก็ยังต้องทำเครื่องบินให้ได้ตามข้อเจรจากับการคืนเครื่องบินเช่นกัน ขณะที่การขายเครื่องบินก็มีการปรับเปลี่ยนกระบวนการการขายใหม่ แต่ก่อนด้วยความเป็นรัฐวิสาหกิจ มีระเบียบการจัดซื้อจัดจ้างมากำกับ ทำให้กระบวนการขายล่าช้าและขายได้ราคาไม่ดี ก็ขายไม่ได้ แต่ตอนนี้เราเปลี่ยนวิธีการใหม่ให้ข้อมูลเครื่องบินที่จะขายอย่างละเอียด เพื่อให้คนที่สนใจซื้อเสนอราคา และมีการเซอร์เวย์หาลูกค้าที่สนใจ ผ่านทุกช่องทาง ทั้งเว็บไซต์และสื่อต่างๆ ก็พบว่ามีความสนใจมากถึง 600 รายทั่วโลก และจากการเปิดข้อมูลสภาพของเครื่องบินที่แท้จริงอย่างละเอียด

รวมถึงการซ่อมเครื่องบินอากาศยานตามประวัติอย่างดี ก็ทำให้เราสามารถขายเครื่องบินได้แล้วกว่า 20 ลำ อาทิ โบอิง 747-400 ก็ขายได้ในราคาประเมินไปมาก ซึ่งถือเป็นความท้าทาย เพราะหลังเกิดโควิดการขายเครื่องบินและเครื่องบินอากาศยานไม่ใช่เรื่องง่าย แต่การบินไทยก็ขายได้ โดยมีการขายล็อตแรกไปแล้ว 3 เครื่องยนต์ มูลค่ากว่า 300 ล้านบาท

นอกจากนี้ฝ่ายช่างยังสามารถถอดประกอบชิ้นส่วนเครื่องบินอากาศยานของ GE รุ่น CF 6 -80 ที่ติดตั้งบนเครื่องบินโบอิง 747 ได้ ซึ่งด้วยศักยภาพของศูนย์ซ่อมการบินไทยที่ดอนเมือง ถือว่าเป็นศูนย์ซ่อมระดับโลก โดยประกอบเครื่องบินรุ่นนี้ได้แล้ว 1 เครื่องยนต์ ขายได้ราว 100 ล้านบาท โดยที่ฝ่ายช่างไปหาชิ้นส่วนเครื่องยนต์ที่มีแล้วประกอบขึ้นมาขายใหม่ ซึ่งมีการนำเครื่องไปทดสอบแล้วสามารถใช้งานได้จริง ทำให้สร้างรายได้ให้บริษัทได้มากกว่าการแยกขายเฉพาะชิ้นส่วนอากาศยาน และ

คาดว่าจะยังสามารถประกอบเครื่องบินดีโรลล์-รอยซ์ เทรนท 700 ได้อีก 1-2 เครื่อง

นายเชิดพันธ์ กล่าวต่อว่า ข้อดีจากการเข้าฟื้นฟูกิจการ คือทำให้เราสามารถแก้ปัญหาต่างๆที่เคยเป็นPain point (จุดอ่อนทางธุรกิจ)หรือข้อบกพร่องของฝ่ายช่างในอดีตได้หมดและเดินไปข้างหน้าอย่างเรื่องโอทีที่เคยเป็นปัญหา ตอนนี้ก็ไม่มีแล้ว ดังนั้นเมื่อโควิดผ่านไปจะกลับมาได้ดีกว่าเดิม ในวิกฤตินี้ก็มีโอกาส ก่อนโควิดคนอื่นแข่งเราไปจากการดำเนินธุรกิจที่คล่องตัว ไม่เหมือนการบินไทยที่เป็นรัฐวิสาหกิจ แต่พอมีโควิดตอนนี้ถูกรื้อใหม่มาใกล้เคียงกัน และเราพร้อมกลับไปยืนแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยต้นทุนต่อหน่วยของพนักงานในการซ่อมบำรุงอากาศยาน ตอนนี้อยู่ที่ 40 ดอลลาร์สหรัฐต่อชั่วโมง จากเดิมทะลุ 90 ดอลลาร์สหรัฐต่อชั่วโมง

ก่อนโควิดฝ่ายช่างมีรายได้จากซ่อมบำรุงอากาศยานให้ลูกค้าภายนอกอยู่ที่ 2,000 ล้านบาท แบ่งเป็นการดำเนินงานของศูนย์ซ่อมสุวรรณภูมิ อยู่ที่ราว 1,200 ล้านบาท ศูนย์ซ่อมดอนเมืองและอุตะเภายุอยู่ที่ราว 800 ล้านบาท

ดังนั้นเพื่อขยายการรองรับลูกค้าได้เพิ่มขึ้นการบินไทยก็มีแผนจะอัฟเกรดศูนย์ซ่อมที่สนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อรองรับบริการซ่อมบำรุงอากาศยานที่ไม่ใช่แค่การซ่อมในระดับลานจอด หรือLine maintenance เท่านั้น แต่จะอัฟเกรดให้สามารถให้บริการการซ่อมบำรุงได้เหมือนที่ดอนเมือง ส่วนการลงทุนศูนย์ซ่อมที่อุตะเภายุ ธรรม.ยังให้สิทธิการบินไทยในการเข้าไปลงทุนอยู่ การบินไทยจะต้องศึกษาความคุ้มค่าในการลงทุนเพื่อให้คณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูพิจารณา ซึ่งยังมีเวลาในการตัดสินใจ

นายเชิดพันธ์ กล่าวทิ้งท้าย ●