

ต่อจากหน้า 1

กั

ในปี 2565 วงเงิน 13,000 ล้านบาท ในขณะที่การชำระหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการจะเริ่มตั้งแต่ปี 2564 ที่วงเงิน 286 ล้านบาท และทยอยเพิ่มขึ้นในปี 2565 วงเงิน 726 ล้านบาท ปี 2566 วงเงิน 17,221 ล้านบาท ปี 2567 วงเงิน 11,643 ล้านบาท ทยอยจ่ายหนี้ไปจนถึงปี 2579 รวมวงเงินที่จ่ายหนี้ 197,085 ล้านบาท

เร่งรายได้ครัว-ช่าง-คาร์โก้

แหล่งข่าวจากการบินไทยกล่าวว่า ขณะนี้หน่วยธุรกิจการบินของการบินไทยถือเป็นหน่วยสำคัญในการหารายได้ ในช่วงเวลาที่ยังไม่สามารถทำการบินรับส่งผู้โดยสารได้อย่างปกติ โดยหน่วยธุรกิจการบินมีธุรกิจที่เกี่ยวข้อง 3 ส่วน คือ ครัวการบิน ศูนย์ซ่อมอากาศยาน และขนส่งสินค้า ซึ่งคาดว่าจะตลอดทั้งปีนี้จะสามารถสร้างรายได้ตามเป้าหมายที่วางไว้ราว 1 หมื่นล้านบาท

สำหรับนโยบายสำคัญที่ผู้บริหารแผนได้มอบหมายไว้ กำชับให้หน่วยธุรกิจการบินเร่งหารายได้ทุกด้าน เนื่องจากเป็นหน่วยที่ยังสามารถหารายได้อย่างเต็มศักยภาพในปัจจุบันที่แม้โรคโควิด-19 จะยังระบาดทั่วโลก โดยเบื้องต้นฝ่ายครัวการบินได้ลงนามในสัญญาจ้างลูกค้าสายการบินเพื่อบริการอาหาร 2-3 ราย อีกทั้งยังอยู่ระหว่างพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่ที่รองรับผู้บริโภคภาคพื้น ซึ่งมั่นใจว่าแนวทางดังกล่าวจะช่วยสร้างรายได้ให้กับการบินไทยเพิ่มมากขึ้นได้

ส่วนธุรกิจขนส่งสินค้า ขณะนี้ถือเป็นตัวแปรสำคัญของการเพิ่มรายได้เข้าองค์กร มีลูกค้าใช้บริการเพิ่มขึ้น และยังมีให้บริการเช่าเหมาลำ

ขนส่งสินค้าด้วย เช่นเดียวกันธุรกิจคลังสินค้าที่ในปัจจุบันยังได้ลงนามสัญญากับลูกค้าเพิ่มอีก 2-3 ราย

ต้นสัดส่วนนอนแอร์50%
“คาดการณ์ว่าภายในปีหลังจากนี้ ธุรกิจนอนแอร์ของการบินไทยประกอบด้วย ครัวการบิน ฝ่ายช่าง และขนส่งสินค้า (คาร์โก้) จะเพิ่มสัดส่วนรายได้ให้กับองค์กร จากปัจจุบันคิดเป็น 15% ของรายได้รวม จะเพิ่มเป็น 50% ของรายได้รวม” แหล่งข่าวกล่าว

ทั้งนี้การเร่งเพิ่มรายได้บนแอร์ไว้ถือเป็นส่วนหนึ่งของแผนฟื้นฟูการบินไทยที่มีเป้าหมายเพิ่มรายได้จากหน่วยธุรกิจที่ยังมีศักยภาพในการสร้างรายได้ให้กับองค์กร เช่น ธุรกิจศูนย์ซ่อมอากาศยาน ครัวการบินและขนส่งสินค้า ซึ่งดำเนินการก่อนจะผลักดันให้มีการแยกจัดตั้งเป็นหน่วยธุรกิจย่อยในลักษณะ Business unit เปิดให้เอกชนรายอื่นเข้ามาร่วมลงทุน และขยายบริการรองรับสายการบินหรือธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มีรายได้ที่ยั่งยืนและจะทำให้การบินไทยสามารถก้าวข้ามวิกฤติโควิด-19 ครั้งนี้ไปได้

ผู้บริหารแผนสั่งเร่งรายได้

นายณัท กลินทะ ประธานเจ้าหน้าที่สายการพาณิชย์ บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) เปิดเผยว่า ขณะนี้สายการพาณิชย์อยู่ระหว่างดำเนินการตามแผนฟื้นฟูการบินไทยกำหนด โดยภายหลังผู้บริหารแผนฟื้นฟูได้เข้ามาบริหารการบินไทยตามคำสั่งของศาลล้มละลายกลาง ซึ่งได้มีนโยบายให้สายการพาณิชย์เร่งจัดหาช่องทางเพิ่มรายได้สนับสนุนองค์กร นอกเหนือจากการลดภาระค่าใช้จ่ายที่พยายามดำเนินการมาอย่างต่อเนื่อง

สำหรับแผนเพิ่มรายได้ของสายการพาณิชย์ ซึ่งปัจจุบันได้เปิดเที่ยว

บินบินตรงจากยุโรปสู่จังหวัดภูเก็ตตามนโยบาย Phuket Sandbox (ภูเก็ตแซนด์บ็อกซ์) รวม 5 เที่ยวบินในเดือน ก.ค.-ก.ย.2564 ซึ่งได้รับความสนใจจากนักท่องเที่ยวเป็นอย่างดี จำนวนยอดจองที่นั่งล่วงหน้าของผู้โดยสารโดยรวมตลอดเดือน ก.ค.2564 อยู่ที่ประมาณ 1,300 คน และอยู่ระหว่างเร่งหารายได้นอกเหนือจากธุรกิจการบิน (นอนแอร์) เช่น การขนส่งสินค้า

“ตอนนี้การบินไทยเราเดินหน้าตามแผนฟื้นฟูแล้ว ผู้บริหารแผนก็กำชับให้สายการพาณิชย์เร่งหารายได้ ซึ่งสิ่งที่เราทำได้ นอกจากเที่ยวบินลงภูเก็ตแซนด์บ็อกซ์ คือการผลักดันเที่ยวบินขนส่งสินค้า ที่ตอนนี้ยังมีดีมานด์ต่อเนื่อง” นายณัท กล่าว

บริการคาร์โก้22เส้นทาง

ทั้งนี้ ปัจจุบันฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ ร่วมกับฝ่ายบริการคลังสินค้าและไปรษณียภัณฑ์เปิดให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศร่วมกับการขนส่งผู้โดยสาร 22 เส้นทางสู่ทวีปเอเชีย ยุโรป และออสเตรเลีย เพื่อให้สอดคล้องกับตารางการบินในเดือน ก.ค.-ก.ย.2564 และเพื่อรองรับปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น โดยมีเที่ยวบินครอบคลุมเอเชีย ยุโรป และออสเตรเลีย รวม 22 เส้นทาง โดยแบ่งออกเป็น

1.เอเชีย ให้บริการขนส่งสินค้าในเส้นทางไป-กลับ กรุงเทพฯ-นิวเดลี, มุมไบ, เจนไน, โอซากา, นาโกยา, โซล, โตเกียว (นาริตะ), โตเกียว (ฮาเนดะ), จาการ์ตา, มะนิลา, สิงคโปร์, ไทเป, โฮจิมินห์และเส้นทางฮ่องกง-กรุงเทพฯ

2.ยุโรป ให้บริการขนส่งสินค้าในเส้นทางไป-กลับ กรุงเทพฯ-แฟรงก์เฟิร์ต, โคเปนเฮเกน, ลอนดอน, ซูริก, ปารีส, สตอกโฮล์ม

3.ออสเตรเลีย ให้บริการขนส่งสินค้าในเส้นทางไป-กลับ กรุงเทพฯ-ซิดนีย์, โอ๊คแลนด์

“ช่วงที่ผ่านมาการบินไทยให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศอย่างต่อเนื่อง แม้ในเวลาที่ไม่สามารถทำการบินได้ตามปกติ ทำให้เห็นว่ารายได้จากการขนส่งสินค้าเข้ามาเป็นรายได้ส่วนหลักขององค์กร ซึ่งระหว่างเดือน เม.ย.2563-มิ.ย.2564 คาร์โก้การบินไทยได้ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศจำนวนกว่า 3,500 เที่ยวบิน” นายณัท กล่าว

ตอบโจทย์ลูกค้าคาร์โก้

ทั้งนี้กลุ่มลูกค้าหลักในการขนส่งสินค้าผ่านการบินไทยปัจจุบันมีทั้งการนำเข้าและส่งออกสินค้าภาคเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม อาทิ ผัก ผลไม้ อาหารแช่แข็ง อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ อะไหล่รถยนต์ ผลิตภัณฑ์ยาและเวชภัณฑ์ อีกทั้ง คาร์โก้การบินไทย ยังมีบริการเที่ยวบินขนส่งสินค้าเช่าเหมาลำ (Charter flight) อย่างเต็มรูปแบบและครบวงจร โดยลูกค้าสามารถกำหนดเส้นทางตามจุดบินของการบินไทย เลือกเวลาการขนส่งสินค้าตามตารางบิน และกำหนดแบบเครื่องบินได้ตามขนาดบรรทุก

นอกจากนี้ภายหลังการบินไทยได้เปิดทำการบินเส้นทางระหว่างประเทศรองรับนโยบายภูเก็ต แซนด์บ็อกซ์พบว่านักท่องเที่ยวต่างชาติให้ความสนใจเดินทางมาท่องเที่ยวไทยอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวกลุ่มยุโรป ส่งผลให้อัตราบรรทุกผู้โดยสาร (เคบินแฟกเตอร์) แต่ละเส้นทางบินที่การบินไทยทำการบินอยู่นั้น สูงเฉลี่ยราว 40-50%

ภูเก็ตแซนด์บ็อกซ์หนุนบิน

ขณะเดียวกันยังมียอดจองล่วงหน้า (บุ๊กกิ้ง) ในเดือน ส.ค.นี้

กรุงเทพธุรกิจ Krungthep Turakij Circulation: 160,000 Ad Rate: 1,600	Section: First Section/หน้าแรก วันที่: อังคาร 27 กรกฎาคม 2564 ปีที่: 34 ฉบับที่: 11910 หน้า: 1(กลาง), 4		
	Col.Inch: 176.86 Ad Value: 282,976 PRValue (x3): 848,928 หวัข้อข่าว: 'ทีจี'สปีดนอนแอโรวีส์โควิด		คลิป: สีสี่

ยังอยู่เฉลี่ยราว 30-40% โดยเฉพาะ
เส้นทางแฟรงก์เฟิร์ต ดังนั้นในภาพ
รวมการบินไทยประเมินว่านโยบาย
ภูเก็ตแซนด์บ็อกซ์ยังสนับสนุนธุรกิจ
และการท่องเที่ยวเป็นอย่างดี แม้จะ
มีการประกาศมาตรการห้ามมิให้สาย
การบินปฏิบัติการบินรับส่งผู้โดยสาร
เข้าหรือออกพื้นที่ที่กำหนดเป็นพื้นที่
ควบคุมสูงสุดและเข้มงวด (พื้นที่สี
แดงเข้ม) ก็ไม่ได้ส่งผลต่อการเดิน
ทาง เนื่องจากการบินไทยได้ปรับ
เส้นทางบินเพื่อเลี่ยงนักท่องเที่ยว
เดินทางเข้ากรุงเทพฯ

“ตอนนี้ภาพรวมการเปิด
เที่ยวบินเชิงพาณิชย์เส้นทาง
ระหว่างประเทศถือว่าดี ยังมียอด
จองเข้ามาต่อเนื่อง ตลาดยุโรปยัง
ให้ความสนใจที่จะจองการเดินทาง
เพราะภูเก็ตยังถือเป็นแหล่ง
ท่องเที่ยวยอดนิยม ส่วนกรณีที่อยู่
ปลดไทยออกจากประเทศที่มีความ
ปลอดภัยจากโรคโควิด-19 ก็ยังไม่
เป็นผลกระทบอย่างชัดเจน เพราะ
แต่ละประเทศยังไม่ได้ออกมาตรการ
กักตัวหลังเดินทาง ซึ่งการบินไทยจะ
ติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิด”
นายนนท์ กล่าว