

เปิดแผนคืนชีพ "การบินไทย"

● ลุย 4 เรื่องใหญ่! ทาเงิน 1.2 แสนล้านบาท

“เดินนำหารายได้ 1.2 แสนล้านบาท มั่นใจคืนเจ้าหนี้ครบ
ทุกรายใน 8 ปี คาดออกจากแผนฟื้นฟูในไตรมาส 3 ปี 67 และกลับ
เข้ามาซื้อขายในตลาดหุ้นไตรมาส 1 ปี 68”

การบินไทยผ่านแผนดำเนินงานปี 66-70 เดินหน้าลุยทำ
4 เรื่องใหญ่ ทาเงิน 1.2 แสนล้านบาท คืนเจ้าหนี้ทุกรายครบ
ใน 8 ปี มั่นใจปี 66 โยกกำไร 2 หมื่นล้าน กำเงินสดในมือ
5 หมื่นล้าน ลั่น! ไตรมาส 3 ปี 67 เก็บกระเป๋าเดินนำออก
จากแผนฟื้นฟูกิจการ และกลับมาซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์
ไตรมาส 1 ปี 68 พร้อมแบ่งเงินสดสะสม 2,000 ล้านบาท
ปรับใหญ่แพลตฟอร์มดิจิทัล อุปกรณ์เครื่องบิน ช่องทางขาย
ออนไลน์ และเร่งเพิ่มฝูงบินใหม่ให้ครบ 110 ลำ

นายชาย เอี่ยมศิริ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (ซีอีโอ) บริษัท การ
บินไทย จำกัด (มหาชน) เปิดเผยถึงความคืบหน้าในการดำเนินการตาม
แผนฟื้นฟูกิจการการบินไทยว่าการบินไทยตั้งเป้าหมายในการจัดทำแผน
ระหว่างปี 2566-2570 ซึ่งจากที่ดำเนินการตามแผนที่ผ่านมา จึงมั่นใจ
ว่าการบินไทยมีความพร้อมที่จะออกจากแผนฟื้นฟูภายในไตรมาส
3 ปี 2567 ขณะเดียวกันก็จะนำบริษัทกลับเข้าซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์
แห่งประเทศไทยให้ได้ภายในต้นปี 2568 และจะทยอยชำระหนี้ซึ่ง
ปัจจุบันมีอยู่ประมาณ 120,000 ล้านบาท ให้กับลูกหนี้ให้ครบทั้งหมดภายใน
ประมาณ 8 ปีหน้า ดังนั้น ตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2566 เป็นต้นไป บริษัท
จึงเร่งเดินนำขับเคลื่อนธุรกิจการบินของการบินไทยให้เติบโตอย่างมี
ประสิทธิภาพ ตามพันธกิจหลักที่กำหนดไว้ใน 3 ประเด็นหลัก คือ
ให้การบินไทยกลับมาเป็นสายการบินที่มีคุณภาพสูงเป็นศูนย์กลางการให้
บริการเครือข่ายเส้นทางบินอย่างครบสมบูรณ์ (Network Airlines) และ
มีเอกลักษณ์ความเป็นไทย

●เปิด 4 แผนกลยุทธ์โกยรายได้

ทั้งนี้ จากพันธกิจทั้ง 3 ประเด็นหลักนั้น ถือเป็นกุญแจความสำเร็จ
ที่การบินไทยจะต้องทำไปพร้อมกับการทำ 4 เรื่องหลัก ดังนี้คือ เรื่องที่ 1 การ
ดำเนินการการบินไทยจะต้องเพิ่มกำไรให้ได้เกินกว่า 20,000 ล้านบาท
พร้อมกับหาเงินสดสะสมไว้ให้ได้เกินกว่า 50,000 ล้านบาท ซึ่งแนวทาง
จะเร่งทำให้ได้ต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2566-2567 หลังจากครึ่งปีแรกสิ้นสุดเมื่อ
เดือนมิถุนายน 2566 พบว่าการบินไทยมีเงินสดสะสมแล้ว 51,153 ล้านบาท
และทำกำไรสุทธิได้ 14,795 ล้านบาท ดังนั้น หากการบินไทยยังทำให้มี
ผลประกอบการดีขึ้นมากเท่าไรเงินสดก็จะมีมากขึ้นเท่านั้น ซึ่งผลพลอยได้



ก็จะทำให้ราคาหุ้นรอบใหม่ดีขึ้นตามไปด้วย

นายชายกล่าวต่อดังนั้นขั้นตอนต่อจากนี้
การบินไทยจะต้องบริหารจัดการลดสัดส่วนผู้ถือหุ้น
ที่ติดลบอยู่ 56,253 ล้านบาท ด้วย 2 วิธีคือ
1.แปลงหนี้เป็นทุน 37,500 ล้านบาท ซึ่งในขั้น
ตอนนี้ก็จะทำให้สัดส่วนผู้ถือหุ้นเหลือติดลบอยู่
ประมาณ 19,000 ล้านบาท 2.ทำกำไรสุทธิปี 2566
ให้ได้เกิน 19,000 ล้านบาท ซึ่งหากดำเนินการได้
ก็จะทำให้สัดส่วนผู้ถือหุ้นติดลบหายไปได้ทันที

อย่างไรก็ตาม การดำเนินการจะเป็นไปได้
การบินไทยก็ต้องจัดการกับ 3 ตัวแปรหลัก
ประกอบด้วย ตัวแปรที่ 1 การทำ "กำไรสุทธิ"
เปรียบเทียบการดำเนินงานของการบินไทยและ
บริษัทย่อยครั้งแรกปี 2566 ทำได้แล้ว 14,795 ล้าน
บาท ดังนั้น การบินไทยจะต้องรักษามาตรฐานนี้
ไว้ต่อในช่วงครึ่งหลังปีนี้แล้วทำให้กำไรรวมตลอด

ทั้งปีนี้ให้ได้เกิน 20,000 ล้านบาทขึ้นไป ผนวกกับปี2567 การบินไทยจะต้องเดินหน้าทำรายได้และกำไรต่อเนื่องต่อไป ตัวแปรที่ 2 ถ้าไรก่อนหักค่าเช่าเครื่องบิน (EBITDA) ช่วงครึ่งปีแรก 2566 ทำได้แล้ว 23,361 ล้านบาท ตัวแปรที่ 3 การเพิ่มทุน ตามสมมติฐานตั้งเป้าหมายที่จะขายหุ้นเพิ่มทุนให้ได้ถึง 40,000 ล้านบาท จากราคาหุ้นแปลงหนี้เป็นทุนอยู่ที่ 2.5452 บาท/หุ้นดังนั้นเมื่อเพิ่มทุนก็จะมีโอกาสขายหุ้นได้ในราคาสูงกว่านี้แน่นอน แต่ทั้งนี้ทั้งนั้นจะต้องประเมินผลอีกครั้งหลังมีงบการเงินออกมาอย่างชัดเจน

● เร่งเพิ่มฝูงบินใหม่ให้ครบ 110 ลำ รับนักเดินทาง

เรื่องที่ 2 ด้วยการจัดหาฝูงบินใหม่เข้ามาเพิ่มจำนวนที่นั่งบริการผู้โดยสารอนาคตตั้งแต่ปี 2570 เป็นต้นไป การบินไทยจะต้องมีเครื่องบินประมาณ 110 ลำ จากปัจจุบันมี 67 ลำ พร้อมกับรับสมัครลูกเรือเพิ่มตามจำนวนฝูงบินตอนนี้มีรวม 3,500 คน เป็นลูกเรือเก่า 3,000 คน และเพิ่งเปิดรับเพิ่มใหม่กำลังฝึกอบรมอยู่ 500 คน

อย่างไรก็ตามตามแผนจัดหาฝูงบินจะแบ่งเป็น 2 ส่วน คือ 1.เครื่องบินกำลังจะหมดสัญญาเช่า 2.เครื่องบินใหม่ที่จะเพิ่มจำนวนที่นั่งและรายได้ซึ่งเครื่องบินตอนนี้ลือตแรกเข้ามาเพิ่มได้แล้วเป็นแอร์บัส A350 จำนวนรวม 11 ลำ แต่ก็ต้องเร่งหาให้ครบตามเป้าหมายสอดคล้องตามวางแผนอนาคตเพื่อใช้เครื่องบินบริการ ปัจจุบันเครื่องบินที่ใช้งานนำมาบินในตลาดอาเซียนอินโดจีน 20% เอเชียทั้งในเกาหลีญี่ปุ่นจีนและประเทศอื่นๆอีกกว่า 30% ยุโรป 30% ที่เหลือเป็นออสเตรเลียเกือบ 10%

ส่วนสถานการณ์ตลาดขณะนี้กำลังแข่งขันกันหาเครื่องบินไกลขนาดใหญ่ลำตัวกว้างไว้รองรับความต้องการของผู้โดยสารอนาคต คือ โบอิง B787-9 กับ แอร์บัส A350-900, A350-1000 ล่าสุด โบอิงผลิตเครื่องบินใหม่ B77X มีขนาดใหญ่กว่า B777-300ER เพราะแบบของเครื่องบินแต่ละรุ่นจะมีผลต่อประสิทธิภาพการลงทุนด้วยเงื่อนไขเรื่องเครื่องยนต์ที่ติดตั้งมากับ

เครื่องบินแต่ละรุ่น ดังนั้น การบินไทยหรือสายการบินต่างๆจำเป็นจะต้องใช้อำนาจการเจรจาต่อรองให้ได้มากที่สุดวิธีเดียวเท่านั้น ซึ่งปัจจุบันโบอิง B787-9 ใช้ GE กับโรลส์รอยซ์ ส่วนแอร์บัส A350-900, A350-1000 ใช้โรลส์รอยซ์เท่านั้น

● ทุ่ม 2 พันล้านปรับแพลตฟอร์มดิจิทัล

เรื่องที่ 3 วางแผนลงทุนทางเทคโนโลยีด้านต่างๆ โดยจะนำเงินสดสะสมที่มีขึ้นค่ารวมๆเกือบ 2,000 ล้านบาท เพื่อมาใช้ใน 3 ส่วนหลัก ได้แก่ ส่วนที่ 1 ปรับปรุงเครื่องมือ อุปกรณ์ บุคลากร บริการทางดิจิทัลเทคโนโลยีใหม่ๆเพื่อเตรียมความพร้อมแข่งขันกับตลาดทั่วโลก เพราะมีฝูงบินอายุมากใกล้หมดสัญญาเช่าช่วงปี 2569-2570 ได้แก่ โบอิง B777-330ER จำนวนทั้งหมด 17 ลำ แบ่งย่อยเป็น 2 ส่วน คือ การบินไทยเป็นเจ้าของ (financial least) สามารถปรับปรุงได้ตามปกติ มีไม่ถึง 10 ลำ และเช่าปฏิบัติการบิน (Operating least) จะต้องเจรจากับผู้ให้เช่าเครื่องบิน

ส่วนที่ 2 การลงทุนพัฒนาดิจิทัลแพลตฟอร์มครั้งใหญ่ทั้งระบบการบิน จะใช้เงิน 400-500 ล้านบาทเพิ่มผลผลิตและรายได้ให้การบินไทยเต็มที่เช่นรายได้จากการขายผ่านช่องทางออนไลน์เว็บไซต์ แอปพลิเคชัน โดยจะทำการเฟส เริ่มตั้งแต่ไตรมาส 1 ปี 2567 ใช้เวลาทำให้แล้วเสร็จภายใน 3 ปีหน้า

ส่วนที่ 3 พัฒนาแพลตฟอร์ม ERP SAP ลงทุนอีกกว่า 1,000 ล้านบาทจ้างผู้เชี่ยวชาญด้านบริการให้คำปรึกษาและวางระบบซอฟต์แวร์แบบครบวงจรตอนนี้ใกล้จะหมดสัญญาดำเนินการแล้วปี 2568 (ปกติทำสัญญาจ้างประมาณ 5-10 ปี) จะต้องเริ่มศึกษาหาแพลตฟอร์มใหม่เข้ามาแทนภายใน 2 ปีนี้

● จับมือ “ทอท.” เพิ่มประสิทธิภาพสู่ระดับโลก

เรื่องที่ 4 เพิ่มคุณภาพและประสิทธิภาพบริการร่วมกับธุรกิจสนามบินของไทย โดยการบินไทยจะจับมือกับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) “AOT/ทอท.” ขยับอันดับในเวทีโลกให้ดีขึ้น จากปัจจุบันนี้การบินไทยอยู่อันดับ 40 ส่วน AOT อยู่อันดับ 48 โดยมีเป้าหมายหลักต้องการทำให้คุณภาพบริการของทั้งสององค์กรดีขึ้นแล้วทำให้ได้รับการโหวตขยับขึ้นสู่อันดับต้นๆของโลกได้ด้วย

ล่าสุดได้นำเสนอโดยตรงกับดร.กิริติ กิจมานะวัฒน์ผู้อำนวยการใหญ่ ทอท. บ้างแล้วนำร่องทำเรื่อง “หลุมจอดเครื่องบินในสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิ” อำนวยความสะดวกให้การบินไทยมีโซนจอดชัดเจน ทำให้ธุรกิจ วิน วิน ไปด้วยกัน

โดย “การบินไทย” จะได้ประโยชน์เรื่องช่วยลดต้นทุนขั้นตอน ทั้งการเคลื่อนย้ายเครื่องบิน อุปกรณ์แต่ละเที่ยวได้รวดเร็ว ขณะเดียวกันทำให้ผู้โดยสารทุกเที่ยวบินลดเวลาใช้บริการต่อเที่ยวบินสั้นลงได้ ส่วน “ทอท.” ก็จะได้ประโยชน์เช่นกัน คือ สามารถจัดกิจกรรมและปริมาณจราจรขนส่ง

ในสนามบินลดความวุ่นวายลงได้อย่างมาก รวมถึงยังได้รับรายได้จากการบินไทยตามปกติด้วย

ปัจจุบัน การบินไทยกับไทยสมายล์มีส่วนแบ่งผู้โดยสารใช้บริการในสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิ 28% จากเดิมเคยทำได้กว่า 30% เปรียบเทียบกับสายการบินที่ให้บริการอยู่ในสนามบินแห่งชาติของตนเอง(homebase)แล้วจะต้องมีไม่ต่ำกว่า 40% ขึ้นไป แต่สัดส่วนดังกล่าวสะท้อนถึงการบินไทยเองทำได้ต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐาน (Benchmark) เนื่องจากไม่สามารถขยายการเติบโตได้ตามต้องการ เพราะฝูงบินใหม่เข้ามาเพิ่มปริมาณที่นั่งได้ ช่วงอยู่ในแผนฟื้นฟูกิจการได้พยายามหาเครื่องบินเพิ่มกำลังการผลิตที่นั่งโดยสารได้แล้ว 20% ของทั้งหมด แต่ก็ยังไม่เพียงพอ

“จึงต้อง “วางแผนระยะยาว” จัดหาเครื่องบินให้ได้ แต่ยังมีอุปสรรคเพราะผู้ผลิตรายใหญ่ของโลกทั้งแอร์บัสและ โบอิง ไม่สามารถผลิตเครื่องบินได้ตามความต้องการของตลาดโลก ตอนนี้ในสต็อกผลิตเครื่องบิน (backlog) มีสายการบินสั่งจองทั้งเช่าและซื้อเป็นเจ้าของกันไว้หมดแล้วการบินไทยต้องไปต่อคิวเป็นลูกค้ารายใหม่เป็นอีกหนึ่งความท้าทาย ซึ่งจะต้องทำให้สำเร็จต่อไป” นายชายกล่าวย้ำ.