



# 'ชาวยุโรป' เปิดสูตรฟื้นฟู นำ'การบินไทย'เทคออฟ

หลังได้ฟังแนวคิดจากวิทยากรในงานเสวนาของเครือมติชนแล้วอยากให้มีผู้นำระดับนี้ในประเทศไทยมากๆ 3 ปีที่ผ่านมาไม่ได้มีโอกาสฟังสิ่งต่างๆ เหล่านี้ ครั้งนี้ภาคภูมิใจมากที่ได้รับความรู้ ผมพูดง่ายขึ้นเยอะเลย ทั้งในช่วงของ นายกอบศักดิ์ ภูตระกูล ประธานสภาธุรกิจตลาดทุนไทย และกรรมการรองผู้จัดการใหญ่ ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ที่ได้ฉายภาพการเงิน เร็วเสกเตอร์ต่างๆ และจุดอ่อน จุดแข็งของประเทศไทย นายเกรียงไกร เร็ยรณกุล ประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (ส.อ.ท.) ได้พูดถึงอุตสาหกรรมต่างๆ ที่ดูแลอยู่ โดยเฉพาะเรื่องพลังงาน และในช่วงของ นายสมโภช อาหุนัย ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท พลังงานบริสุทธิ์ จำกัด (มหาชน) หรืออีเอ ได้พูดถึงเรื่องพลังงาน มองว่าไปได้ไกลมากและภาคภูมิใจ จึงอยากให้คนเก่งๆ แบบนี้ มาดูแลประเทศไทย

อยู่การบินไทยมาประมาณ 3 ปี ครั้งนี้ถือเป็นครั้งแรกที่ได้ออกมาพูดว่าการบินไทยไปถึงไหนแล้ว อุตสาหกรรมการบินหลังวิกฤตโควิด-19 พบว่าอุตสาหกรรมการบินค่อนข้างเปราะบางและบอบบาง โดย 20 ปีที่ผ่านมา อุตสาหกรรมการบินเจอเหตุวินาศกรรม 9/11 ส่งผลให้

ธุรกิจการบินของโลกติดลบไปกว่า 4 ปี อีกครั้งหนึ่งต้องเผชิญกับวิกฤตเศรษฐกิจในสหรัฐหรือวิกฤตการณ์แฮมเบอร์เกอร์ (Hamburger Crisis) เกิดขึ้นเมื่อปี 2008-2009 ติดลบอีก 2 ปี แต่หลังจากนั้นธุรกิจการบินก็กลับมาเติบโต ปัญหาคือเราจะปรับตัวอย่างไร

ช่วงที่เกิดโควิด-19 เป็นช่วงที่ธุรกิจการบินขาดทุนสูงสุดในรอบ 100 ปี ตั้งแต่มีธุรกิจการบินมา หรือประมาณ 4 ล้านล้านบาท ทั่วโลกหยุดกิจกรรมทั้งหมด กระทั่งธุรกิจแอร์พอร์ตทั้งระบบ สายการบินหลายสายในโลก ต้องหยุดต้องเลิก และล้มละลายรวมถึงการบินไทย ที่ต้องฟื้นฟูกิจการ วิกฤตในครั้งนี้ยังต้องเดินหน้าและติดลบต่อไป เพราะกว่าจะปรับตัวขึ้นต้องใช้เวลามากเพราะตกลงไปอย่างหนัก นั่นสินมากมายนามว่าการบินไทยไปถึงไหนแล้ว พอวิกฤตโควิดในปี 2564 รัฐบาลได้ออกกฎระเบียบออกมาป้องกัน อาทิ การไม่ให้เดินทางเข้าประเทศ พอในปี 2565 เริ่มมีวัคซีนแล้ว เริ่มเปิดประเทศมากขึ้น กฎระเบียบก็ลดลงมาอยู่ที่ระดับ 1 จาก 2 ปัจจุบันหลังจากครึ่งปี 2565 กฎระเบียบน้อยลงเรื่อยๆ เปิดประเทศมากขึ้นเรื่อยๆ ประเทศที่เปิดและพยายามเน้นก่อนคือ อินเดีย เพราะจีนในเวลานั้นมีนโยบายซีโรโควิด มีการ

เลือกตั้งประธานาธิบดีใหม่ ทำให้จีนยังไม่ลงตัว ซึ่งในช่วงเดือนตุลาคมที่ผ่านมายังคงนโยบายซีโรโควิด แต่จีนเพิ่งตั้งหลักได้ และประกาศผ่อนคลายเป็นการที่มีประชากรกว่า 1.4 พันล้านคน การต่อพาสปอร์ต หรือการทำอะไรต่างๆ ในการเตรียมเดินทางไม่ง่าย เพราะฉะนั้นในยุโรป สหรัฐ และออสเตรเลีย จึงเกิดก่อน จีนจะตามมาทีหลัง

ทั้งนี้ สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (ไออาตา) ได้ประมาณการว่าในยุโรป สหรัฐ และละตินอเมริกา กลุ่มนี้สามารถกลับมาคล้ายกับช่วงก่อนเกิดสถานการณ์โควิดได้ในช่วงปี 2567 เพราะกลุ่มนี้มีความต้องการจากยุโรป และมีการเดินทางจากละตินอเมริกา กับสหรัฐจำนวนมาก และเป็นประเทศที่เสรี สามารถที่จะมีการฉีดวัคซีนต่างๆ ได้รวดเร็ว ส่วนในโซนเอเชียแปซิฟิก คาดว่าจะกลับมาเติบโตในปี 2568-2569 เพราะมีประเทศขนาดเล็กเยอะมาก หากไม่นับรวมจีน อินเดีย เอเชีย และอินเดียขนาดของประเทศ และความไม่ทันสมัยของประเทศ ทำให้ยังไม่สามารถไปได้เร็ววัน อีกประการหนึ่ง คือ ด้านโดเมนติก หรือการบินในประเทศเล็กๆ ยังไม่มาก

เช่นเดียวกันกับการประเมินของไออาตา

# มติชน

Matchon  
Circulation: 950,000  
Ad Rate: 1,650

Section: First Section/-

วันที่: พุธที่ 26 มกราคม 2566

ปีที่: 46

ฉบับที่: 16391

หน้า: 1(ซ้าย), 7

Col.Inch: 110.30 Ad Value: 181,995

PRValue (x3): 545,985

ศิลปิน: สีสี่

หัวข้อข่าว: 'ชาวนาศิลป์' เปิดสูตรฟื้นฟู นำการบินไทย'เทคออฟ

ในช่วงก่อนโควิดกับหลังโควิด หรือในปี 2040 จะปรับตัวลดลงมาจากช่วงปกติ หรือเมื่อปี 2020 ประมาณ 6-10% ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลที่ สำคัญสำหรับการวางแผนสร้างเครื่องบิน สร้าง เครื่องยนต์ อีกประการหนึ่งของการทดสอบ ไฮโดรเจนเครื่องยนต์กับเครื่องบินจะเป็นอีกขั้น หนึ่งในการดำเนินการ ได้คุยกับแอร์บัสและโบ อิง ก็คิดเรื่องเหล่านี้อยู่ ต้องใช้เวลา ส่วนการ ฟื้นฟูของภาคการท่องเที่ยวในปัจจุบันนั้น คาดว่า ปีนี้จะมีนักท่องเที่ยวเข้าไทย 11 ล้านคน มีรายได้จากการท่องเที่ยวจากนักท่องเที่ยวต่างชาติ ประมาณ 1 ล้านล้านบาท หากย้อนไปก่อนช่วง โควิดคนต่างชาติเคยมาเยือนไทยกว่า 40 ล้าน คน หรือเกือบเทียบเท่าประชากรในประเทศไทย มาในช่วงพีคเดือนตุลาคม-กุมภาพันธ์

ส่วนความความคืบหน้าของการบินไทย ด้วยวิสัยทัศน์ของรัฐบาล ได้ให้การบินไทย

เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2563 หลังจากนั้นได้มีการยื่น ขอแก้ไขแผน ปัจจุบันใช้แผนเมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 เป็นแผนที่ดีมากที่จะทำให้ การบินไทยกลับมาแข็งแกร่งอีกครั้งหนึ่ง โดย 1.ได้มีการเจรจาแฮร์คัทหนักกับเรื่องเครื่องบิน 2.แปลงหนี้เป็นทุน รัฐบาลจะแปลงหนี้ เป็นทุน 100% แต่เอกชนจะแปลงหนี้เป็นทุน ประมาณ 25% มีการเพิ่มทุน ต่อไปภายในปี 2567-2568 การบินไทยจะมีสัดส่วนทางการเงินที่ดี มีทุนเป็นบวก และน่าจะกลับมาขาย หุ้นในตลาดหลักทรัพย์ได้อีกครั้งในช่วงปลาย ปี 2567 หรือต้นปี 2568 ต่อไป

ในช่วงแรกของการฟื้นฟูยอมรับว่าเรา ลำบากมาก ไม่มีเงิน และไม่มียอดการให้กู้ ยืมเงิน ส่งผลให้ช่วงแรกการบินไทยเหลือ เงินต่ำสุดอยู่ที่ 4-5 พันล้านบาท ใช้ได้ไม่

เกิน 2-3 เดือนก็หมด ใครทำธุรกิจก็จะเข้าใจ ดีว่าเงินสดเป็นพระเจ้า สิ่งที่ทำคือพยายาม ทำทุกวิถีทาง ทุกฝ่ายร่วมมือกัน โดย 1.ปรับ โครงสร้างองค์กร ดึงที่ปรึกษาระดับโลกมาดู เพื่อเทียบกับธุรกิจระดับโลกของสายการบิน ว่าทำอะไร ได้รับโครงสร้างองค์กรและ เพิ่มหน่วยงานดิจิทัลเข้ามา รวมถึงลดขนาด องค์กรลงจาก 8 เลเยอร์ เป็น 5 เลเยอร์ และ ปรับปรุงกระบวนการทำงาน

2.ฝูงบิน เมื่อก่อนการบินไทยเป็น รัฐวิสาหกิจ แต่ปัจจุบันการบินไทยเป็นสาย การบินที่รัฐถือหุ้นใหญ่ แต่ไม่ได้เป็นรัฐวิสาหกิจ แล้ว เป็นการบริหารงานแบบเอกชน เพราะ ฉะนั้นการซื้อเครื่องบินต้องดูตลาด ดูความ คุ่มค่าในทุกด้าน ที่ผ่านมา คือ การเจรจาลด ค่าเช่าเครื่องบิน อย่างที่ทราบดีว่าเครื่องบิน โอเวอร์ซัพพลาย เครื่องบินต้องออกจากระบบ



หมายเหตุ - นายชาวนาศิลป์ ตริณชกร ผู้บริหารแผนฟื้นฟู บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เสวนาหัวข้อ Speed up การบินไทย-ท่องเที่ยวไทย เป็นหนึ่งในเวทีเสวนาใหญ่ก้าวสู่ปีที่ 46 "Thailand : New Episode บทใหม่ประเทศไทย 2023" จัดโดยเครือมติชน ที่ห้องอินฟินิตี้ 1-2 โรงแรมพูลแมน คิง เพาเวอร์

ไปอย่างน้อย 500-600 ลำ สำหรับทั่วโลก เป็นโอกาสของคนทำธุรกิจการบิน เจรจาต่อรองค่าเช่า จ่ายตามที่ใช้ ผู้ให้เช่าก็ยอมได้ลดไป 30-50% มากกว่า 50 สัญญา ทำให้การบินไทยได้ประโยชน์และแข็งแกร่งขึ้น

3.สินทรัพย์ ที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์เก็บไว้นานแล้ว เครื่องบินที่จอดทิ้งไว้เป็น 10 ปี ก็นำออกมาจำหน่าย ประมูล ขณะนี้ก็เริ่มออกไปแล้ว เพื่อนำเงินมาเลี้ยงตัวเรา และ 4.เทคโนโลยี ปัจจุบันการบินได้มีการปรับปรุงระบบดิจิทัลต่างๆ ต้องใช้เวลาในการหาเงินก่อนมาพัฒนาดิจิทัลมาร์เก็ตติ้ง หากถามว่าจะสู้สายการบินอื่นได้หรือไม่ คงยังไม่ได้ ต้องมีการพัฒนาต่อไปเรื่อยๆ เพื่อเอาใจ และพลังของพนักงานกลับมา ในช่วงที่เกิดวิกฤตโควิดหนักๆ ได้เปิดภัตตาคาร สามารถทำรายได้กว่า 5 แสนบาทต่อวัน ที่ผ่านมการบินไทยมีรายได้จากการทำธุรกิจอื่นๆ ประมาณ 1 หมื่นล้านบาท

นอกจากนี้ ได้มีการปรับโครงสร้างและขนาดองค์กรเพื่อความคล่องตัวในการแข่งขัน มุ่งเน้นการอำนวยการ วัสดุ มัลติสก็ลมากขึ้น เปลี่ยนค่านิยมใหม่ เสียงของทุกคนมีความหมาย และการบินไทยพร้อมที่จะปรับปรุง ก่อนจะมีการปรับโครงสร้างการบินไทยมีพนักงานอยู่ที่ 2.45 หมื่นคน ปัจจุบันเหลืออยู่ที่ 1.5 หมื่นคน ตามกลยุทธ์ของธุรกิจ ทั้งนี้ หากช่วงโควิดสายการ

บินอื่นแข็งแกร่ง อาจไม่มีสายการบินไทยอยู่ในโลกนี้แล้วก็ได้ การบินไทยยืนไม่ได้เพราะขาดทุนติดกัน 9 ปี แต่ด้วยโควิดมาพอดี ส่งผลให้สายการบินอื่นเจอวิกฤตเช่นกัน ทำการบินไทยแปลงวิกฤตเป็นโอกาสรีบฟื้นธุรกิจทำให้สามารถฟื้นตัวกลับมาได้ใน 3 ปี

เดือนมกราคม 2566 ถือเป็นเดือนแรกที่ลูกเรือส่วนใหญ่ได้รับเงินเดือนเต็มจำนวน เพราะ 2 ปีที่ผ่านมา บางคนได้ 25% ของเงินเดือน คาดว่าในปี 2566 จะได้อีโคโนมิกแวลู ประมาณ 5.6 หมื่นล้านบาท ที่จะทำให้การบินไทยแข็งแกร่งขึ้น ส่วนรายได้ของการบินไทยในช่วงที่เข้ามาบริหารหรือในเดือนมิถุนายน 2563 เป็นช่วงที่รายได้ต่ำสุด อยู่ที่ 283 ล้านบาท ผู้โดยสารเกือบเป็นศูนย์ ภาครัฐก็ได้แค่ 100 ล้านบาทต่อเดือน ถือว่าน้อยมาก ในช่วงเดือนธันวาคม 2565 การบินไทยมีรายได้กลับมาที่ 1.3 หมื่นล้านบาท แต่ต้องการเฉลี่ยทั้งปีอยู่ที่ 1.2 หมื่นล้านบาท คาดว่าปี 2566 นี้การบินไทยดีกว่าเดิมแน่นอน หากไม่มีเหตุการณ์ทางการเมืองเกิดขึ้น

ส่วนเรื่องการเงินของการบินไทย ยืนยันว่าไม่ต้องกู้เพิ่ม การบินไทยมีเงินใช้ไปถึงปี 2567 และหากแปลงหนี้เป็นทุนได้ปรับโครงสร้างหนี้ ปรับโครงสร้างทุนได้ การบินไทยก็รอดแล้ว