

การบินไทย : หนี้สิน 3.25 แสนล้าน รายจ่ายที่ 'ลดไม่ได้' เดือนละ 5-6,000 ล้าน



การฟื้นฟูการบินไทยจะเกิดขึ้นได้จริงหรือไม่ยังเป็นคำถามใหญ่สำหรับผู้ติดตามข่าวคราวเกี่ยวกับ “สายการบินแห่งชาติ”

เรายังไม่เห็น “ยุทธศาสตร์” ที่สำคัญของการปรับเปลี่ยนสายการบินให้สามารถแข่งขันในแวดวงการบินพาณิชย์หลังโควิด-19 อย่างชัดเจน

เรายังไม่ได้รับรู้ถึงแผนการเพิ่มรายได้และลดค่าใช้จ่ายเพื่อนำไปสู่การเอาตัวรอดจากวิกฤติครั้งนี้

แต่ที่น่าสนใจคือ ข่าวว่า ในการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 9 มิ.ย.ที่ผ่านมา คณะกรรมการติดตามการดำเนินการแก้ปัญหา บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่มีคุณวิญญู เครื่องงาม รองนายกรัฐมนตรี เป็นประธาน ได้รายงานความคืบหน้าของการดำเนินการตามกระบวนการฟื้นฟูกิจการบริษัท การบินไทย ภายใต้นโยบาย

และมีข้อเสนอขอรับการช่วยเหลือและสนับสนุนจากรัฐบาลดังนี้

มีหนี้สิน 3.25 แสนล้าน

และมีรายจ่ายที่ลดไม่ได้เดือนละ 5-6 พันล้านบาท

แต่ไม่ได้บอกว่ารายได้เป็นอย่างไร

ณ วันที่ 31 มี.ค.63 บริษัท การบินไทย มีหนี้สินทั้งหมด 352,484 ล้านบาท

เทียบกับ ณ สิ้นปี 62 ที่บริษัท มีหนี้สิน 244,899 ล้านบาท และมีสินทรัพย์รวม 256,665 ล้านบาท

สำหรับหนี้สิน 352,484 ล้านบาท แบ่งเป็นเจ้าหนี้การค้า 13,642 ล้านบาท, ค่าใช้จ่ายค้างรับ 15,010 ล้านบาท, เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน 12,511 ล้านบาท, เงินกู้ยืมจากกิจการที่เกี่ยวข้อง 26,589 ล้านบาท

หนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงาน 97,449 ล้านบาท, หนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน 47,797 ล้านบาท, ทุนกู้ 74,180 ล้านบาท, รายรับล่วงหน้า 18,093 ล้านบาท, ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น 32,049 ล้านบาท และอื่นๆ 15,236 ล้านบาท

อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังคงมีภาระค่าใช้จ่ายที่ 'ไม่สามารถลดได้' ประมาณเดือนละ 5,000-6,000 ล้านบาท



และจากการประมาณการคาดว่า หากบริษัทฯ ไม่ได้รับความช่วยเหลือสภาพคล่อง เงินสดของบริษัทฯ จะไม่เพียงพอในเดือน มิ.ย.63

บริษัทฯ อยู่ระหว่างเจรจากับเจ้าหนี้ หากเจรจาสำเร็จจะทำให้บริษัทฯ สามารถดำรงสภาพคล่องได้มากกว่าประมาณการ

นอกจากนี้ จากการที่บริษัทฯ พันสภาพการเป็นรัฐวิสาหกิจทำให้บริษัทฯ ต้องส่งคืนทรัพย์สินของรัฐให้กับกรมธนารักษ์ ซึ่งบางกรณีบริษัทฯ จะเจรจากับหน่วยงานรัฐ เพื่อเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขการใช้ประโยชน์ หรืออาจต้องดำเนินการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ขณะนี้บริษัทฯ อยู่ระหว่างรวบรวมสัญญาทั้งหมดที่ได้รับผลกระทบและจำเป็นต้องพบทวน ซึ่งจะแล้วเสร็จในสัปดาห์แรกของเดือน มิ.ย.63

บริษัท การบินไทย รายงานด้วยว่าสำหรับสิทธิการบิน และเส้นทางการบิน ที่บริษัทฯ เคยได้รับอยู่นั้น จะไม่ได้รับผลกระทบจากการพินสภาพการเป็นรัฐวิสาหกิจ เนื่องจากตาม พ.ร.บ.เดินอากาศ พ.ศ.2497 กำหนดให้รัฐบาลเป็นผู้เจรจาเพื่อขอสิทธิการบินกับประเทศต่างๆ

เมื่อได้รับสิทธิการบินมาแล้วจะมอบให้ 'คณะกรรมการการบินพลเรือน' ดำเนินการจัดสรรเส้นทางการบินให้ผู้ประกอบการสายการบินอย่างเป็นธรรม โดยไม่ได้คำนึงถึงสถานะความเป็นรัฐวิสาหกิจของบริษัทฯ แต่อย่างใด

อย่างไรก็ดี อาจต้องมีการ 'ทบทวน' องค์ประกอบของคณะกรรมการ หรือคณะทำงานตามกฎหมายบางฉบับที่มีผู้แทนของบริษัท การบินไทย ในฐานะที่เป็นรัฐวิสาหกิจเป็นองค์ประกอบ เช่น คณะกรรมการผู้แทนรัฐบาลในการเจรจาทำความตกลงการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ตามความเหมาะสมต่อไป

ที่น่าสนใจเป็นพิเศษคือ การขอให้ภาครัฐช่วยเหลือเชิงนโยบายและการดำเนินงาน 9 ข้อ

การสนับสนุนของภาครัฐในประเด็นเชิงนโยบาย 5 ข้อ ได้แก่

- 1.พิจารณาและทบทวนนโยบาย 'เปิดเสรีการบิน' เพื่อให้ บริษัท การบินไทย มีความสามารถในการแข่งขันให้แก่สายการบิน ที่มีอยู่ในประเทศในปัจจุบัน
- 2.ประสานงานกับสำนักงานการบินพลเรือนในการให้บริการ บริษัท การบินไทย มีส่วนร่วมในการกำหนด Time Slot เที่ยวบิน เพื่อ สร้างจุดแข็งในการบริการให้บริการ บริษัท การบินไทย โดยกำหนด Time Slot ที่ตรงความต้องการของผู้โดยสารมากขึ้น เพิ่มศักยภาพของ การเป็น Network Airline และความได้เปรียบในเชิงภูมิศาสตร์ ซึ่ง จะส่งผลให้บริษัท การบินไทย และสายการบินในประเทศอื่น ได้รับ ประโยชน์จากจำนวนผู้โดยสารที่จะเดินทางต่อไปยังจุดหมายปลายทางอื่นมากยิ่งขึ้น
- 3.พิจารณาให้สายการบิน Low Cost ลงจอดได้ที่สนามบิน ดอนเมืองเท่านั้น เพื่อให้เกิดการแข่งขันสำหรับสายการบิน Full Service และสายการบิน Low Cost อย่างชัดเจนและเป็นธรรม มากขึ้น
- 4.พิจารณาสนับสนุนโครงการ Star Alliance Biometric Hub ในสนามบินสุวรรณภูมิ และการบังคับใช้กฎหมายคุ้มครองข้อมูล ส่วนบุคคลเพื่อสร้างความมั่นใจให้กับโครงการ เพื่อสร้างความพึง พอใจให้กับผู้โดยสารที่เดินทางมาประเทศไทยที่สะดวกรวดเร็วขึ้น และเป็นการลดความหนาแน่นในอาคารผู้โดยสาร
- 5.สนับสนุนบริษัท การบินไทย ในการยื่นขอ Recognition ของแผนฟื้นฟูกิจการในศาลต่างประเทศ เพื่อลดความเสี่ยงในการ ถูกเจ้าหนี้ยึดเครื่องบิน เมื่อเครื่องบินของการบินไทยมีความจำเป็น ที่จะต้องลงจอดในต่างประเทศ

การสนับสนุนของภาครัฐในประเด็นการดำเนินงาน 4 ข้อ ได้แก่

- 1.ให้การสนับสนุนบริษัท การบินไทย ในการยื่นขอเงินกู้ สภาพคล่องในระยะสั้นโดยมีหลักทรัพย์ค้ำประกันจากสถาบันการเงิน เพื่อเพิ่มสภาพคล่องในระยะสั้น (หากจำเป็น) และช่วยบริษัท การบินไทย ให้สามารถดำเนินการต่อไปได้
- 2.ขอความช่วยเหลือจากหน่วยงานของรัฐที่เป็นคู่ค้าบริษัท การบินไทย ในช่วงฟื้นฟูกิจการเพื่อผ่อนผันค่าใช้จ่าย เพื่อไม่ให้เกิด ผลกระทบในการดำเนินงานของบริษัทฯ เช่น ค่าใช้จ่ายในการลงจอด ของเครื่องบิน ค่าใช้น้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อช่วยลดภาระทางการ

เงินของบริษัทฯ ในระยะสั้น โดยที่ยังไม่ สามารถรับบริการต่างๆ จากคู่ค้าเพื่อดำเนินกิจการได้

3.พิจารณาสนับสนุนการจัดสรร พื้นที่ภายในอาคารผู้โดยสาร เพื่อให้ บริษัท การบินไทย มีหลุมจอดประชิด อาคารผู้โดยสารแบบประจำเฉพาะ (Dedicated Concourse) มีการอ้างถึงกรณีศึกษา เช่น สายการบิน Cathay Pacific ในเขตปกครองพิเศษฮ่องกง ทั้งนี้ เพื่อบริการต้อนรับและอำนวยความสะดวกอื่นๆ ให้แก่ลูกค้าของ บริษัทฯ ได้มากยิ่งขึ้น เพิ่มจุดเด่น สร้างความประทับใจในด้านของการบริการ และช่วยลดต้นทุนในการดำเนินงาน

4.ให้การสนับสนุนในการดำเนินการแก้ไขสัญญาต่างๆ ที่มีกับหน่วยงานรัฐและ/หรือรัฐวิสาหกิจเพื่อให้สอดคล้องกับการที่ บริษัท การบินไทย ได้พ้นสภาพจากการเป็นรัฐวิสาหกิจประมาณ 79 สัญญา โดยแบ่งเป็นสัญญาเกี่ยวกับสวัสดิการของพนักงานกับ ธนาคารของรัฐ จำนวน 5 สัญญา

สัญญาให้สิทธิประกอบกิจการกับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. จำนวน 47 สัญญา

สัญญาเช่าที่ดินและสถานที่กับกรมท่าอากาศยาน จำนวน 17 สัญญา และสัญญาอื่นๆ จำนวน 10 สัญญา ทั้งนี้ เพื่อให้บริษัท การบินไทย สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้ตามปกติ

ทั้งหมดนี้ต้องไม่ลืมว่า "การบินไทย" ไม่ได้เป็นรัฐวิสาหกิจแล้ว เป็นบริษัทเอกชนที่จะต้องมีการฟื้นฟูของตัวเองอย่างชัดเจนเพื่อสามารถแข่งขันบนน่านฟ้าสากลได้อีกครั้งหนึ่ง

ข้อเสนอขอความช่วยเหลือจากรัฐบาลอาจเข้าข่ายรัฐ "เอื้อประโยชน์เอกชน" หรือไม่

ณ วันนี้ กระบวนการฟื้นฟูการบินไทยจึงยังอยู่ในสภาวะห้วมังกูท้ายมังกร

จึงเป็นหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ จะสร้างความกระจ่างให้กับสาธารณชน.