

'นกแอร์' วิกฤตกรรม 'จุฬารัง' ถม 1.5 หมื่นล.ยังเอาไม่อยู่



การที่กลุ่ม "จุฬารัง" ตัดสินใจนำ "นกแอร์" ตามรอย "การบินไทย"

เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลาง เป็นทางออกที่เหมาะสมที่สุด เพื่อให้ "นกแอร์" ยังคงมีสภาพคล่องจากการหยุดพักชำระหนี้ สามารถขยายปีกบินต่อ ระหว่างเดินแผนพลิกฟื้นธุรกิจ หลังจากที่ผ่านมา กลุ่มจุฬารัง ถมไปกับนกแอร์ไปแล้วรวม 1.5 หมื่นล้านบาท

เพิ่มทุนกว่า 4 ครั้ง

การเกิดขึ้นของนกแอร์ เริ่มต้นเมื่อปี 2547 โดยมี "การบินไทย" เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ 49% เพื่อวางยุทธศาสตร์ให้ "นกแอร์" เป็นไฟล์ต์ดิงแบรนด์ดำเนินธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำแข่งกับ "ไทยแอร์เอเชีย"

ในอดีตคู่แข่งน้อย การแข่งขันไม่รุนแรงทำให้อุตสาหกรรม

กำไรได้ ซึ่งปีสุดท้ายที่ทำกำไรคือในปี 2556 โดยมีกำไรถึง 1.06 พันล้านบาท จนเกิดสายการบินใหม่ๆเข้ามาชิงเค้กเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะการเกิดขึ้นของ "ไทยไลอ้อนแอร์" เมื่อปี 2556 ทำให้นับจากปี 2557 จากการแข่งขันรุนแรง รวมถึงการใช้สงครามราคาเป็นกลยุทธ์หลักในการดึงลูกค้า ส่งผลให้ นกแอร์ ต้อง

เผชิญกับปัญหาการขาดทุนต่อเนื่องทุกปี สวนทางกับไทยแอร์เอเชีย ที่ยังคงมีกำไรจากการดำเนินธุรกิจต่อเนื่องทุกปี จากการขาดทุนต่อเนื่อง ทำให้ พาสีสารสิน ถูกบีบจนต้องลุกจากเก้าอี้ซีอีโอนกแอร์ ไป เมื่อก.ย.ปี2560 ตั้ง ปิยะ ยอดมณี มาทำหน้าที่แทน ก็ไม่ได้ทำให้อุบัติการณ์ดีขึ้น จนท้ายที่สุดไหนๆ กลุ่มจุฬารังก็คุมบังเหียนนกแอร์ เต็มตัว เลย์ส่ง "วุฒิชัย จุฬารัง" มานั่งซีอีโอนกแอร์ เมื่อเดือนมิ.ย.62

การเข้ามาของกลุ่มจุฬารัง ใน นกแอร์ เริ่มจากการทยอยเข้ามาซื้อหุ้นนกแอร์ ในตลาดหลักทรัพย์แต่นับจากปี 2558 ถึงปัจจุบัน คาดกันว่ากลุ่มจุฬารัง ถมไปกับนกแอร์ ไปแล้วกว่า 1.5 หมื่นล้านบาท ทั้งเจ็บตัวจากการขาดทุนในหุ้นนกแอร์ การอัดฉีดเงินเพื่อแก้

ปัญหาสภาพคล่อง จากปัญหาการขาดทุนต่อเนื่องตลอด 6 ปีที่ผ่านมากกว่า 1 หมื่นล้านบาท (ปี2557-2562)

การเพิ่มทุน ซึ่งที่ผ่านมา มีการขายหุ้นเพิ่มทุน ให้กับกลุ่มผู้ถือหุ้นเดิม เพื่อระดมทุนมาแล้วรวม 4 ครั้งนับจากปี2560-2563 ครั้งแรกเมื่อพ.ค.2560 ได้เงินมา 1,220 ล้านบาท ครั้งที่ 2 เดือนต.ค.2560 ระดมทุน 1,700 ล้านบาท ครั้งที่ 3 ในเดือนม.ค.62 ระดมทุน 2,300 ล้านบาท และครั้งที่ 4 เมื่อวันที่ 3 ก.พ.63 ระดมทุนได้ 1,548.2 ล้านบาท

ทั้งนี้จากการที่ กลุ่มจุฬารัง ถล่มตัวเข้ามาแล้ว จึงทำให้ในช่วงที่ผ่านมา เมื่อการบินไทย เมิ่นการเพิ่มทุน เลยกกลายเป็นว่า กลุ่มจุฬารัง ต้องบินเดี่ยวซื้อหุ้นเพิ่มทุน จนกลายเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ ขณะที่ การบินไทย ปัจจุบันเหลือหุ้นอยู่ 13.28% เท่านั้น อีกทั้งด้วยความที่ไม่มีเครดิต พอที่จะกู้เงินจากสถาบันการเงินได้ ทำให้นับจากปี 2561 ถึงปัจจุบัน นกแอร์ ก็จะใช้เงินกู้จาก "หลักทรัพย์ จุฬารัง" วงเงิน 3 พันล้านบาท เพื่อมาใช้เสริมสภาพคล่อง

ต่อเนื่อง 22



เส้นทาง
การดำเนินธุรกิจ
ของ
นกแอร์

วุฒิกูมิ
จุฬารัฐ

ปี 47 ตั้งสายการบินนกแอร์

ปี 57-ปัจจุบัน ขาดทุนต่อเนื่องทุกปี
ปี 60 พาทิ สารสิน ลาออกจากซีไอ-บอร์ด นกแอร์
ปี 60-63 ระดมทุนด้วยการเพิ่มทุน

ปี 61-63 กู้เงิน จาก ททท รัฐบาล จุฬารัฐ รวม 3 พันล.
มี..ย.63 เลิกกิจการ นกสจ๊วต (ลงทุนผ่านบ.ย่อย 49.65% ตั้งแต่ปี 57)

30 ก.ค.63 ศาลรับฟ้องกิจการ

- ▶ สิทธิทรัพย์ 2.3 หมื่นล.
- ▶ หนี้สิน 2.6 หมื่นล. (ณ วันที่ 31 มี.ค.63) อาทิ
- ▶ หนี้สินหมุนเวียน เป็นเงินกู้ยืมระยะสั้น 2.72 พันล.
- ▶ เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น 2.67 พันล.
- ▶ รายได้รอตัดบัญชีจากโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า 41.8 ล.



▶ ประเมินการหนี้สินค่าปรับสภาพเครื่องบิน 58.8 ล. และค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินระยะสั้น

▶ หนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี 1.90 พันล.

▶ หนี้สินหมุนเวียนอื่น 98.5 ล.

▶ รวมหนี้สินหมุนเวียน 7.50 พันล.

▶ หนี้สินไม่หมุนเวียน ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินตามแผนการซ่อมบำรุงประมาณการหนี้สินค่าปรับสภาพเครื่องบิน 6.46 พันล.

● รายได้ (ล้านบาท) 27 ต.ค.63 : ศาลนัดไต่สวนคำร้อง

● ขาดทุน (ล้านบาท)

ข่าวต่อ นกแอร์

ฟื้นฟูกู้หนี้เครื่องบิน

การขาดทุนที่ผ่านมา ดูเหมือนจะมีทิศทางดีขึ้น เมื่อ “วุฒิกูมิ จุฬารัฐ” มานั่งซีไอโอ นกแอร์ เพราะจากการเข้าไปกำกับดูแลเต็มตัว ก็ทำให้ผลประกอบการของนกแอร์ในปี 2562 เริ่มขาดทุนลดลง จากปี 2561 แต่ในปี 2563 จากวิกฤติโควิด-19 ก็ทำให้ปีนี้ปึกโกกรกแน่นอน

วันนี้แม้นกแอร์จะมีเงินเหลือจากการเพิ่มทุนครั้งล่าสุด ซึ่งนำมาใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียน ลดภาระหนี้สิน ปรับปรุงฝูงบิน จากจำนวนเงินที่ได้รับ มีการใช้ไประหว่างวันที่ 11 ก.พ.-30 มี.ย.63 จำนวน 798.80 ล้านบาท คงเหลือ ณ วันที่ 30 มี.ย.63 จำนวน 749.4 ล้านบาท ทั้งยังมีวงเงินกู้จาก ททท รัฐบาล จุฬารัฐ วงเงิน 3 พันล. ที่ยังใช้ไม่หมด

แต่เงินก้อนนี้ ก็คงช่วยไม่ได้มาก เมื่อธุรกิจการเจอมรสุมหนักจากโควิด-19 มาร่วม 5 เดือนแล้ว และเมื่อรายได้ไม่เพียงพอกับค่าใช้จ่าย โดยเฉพาะการต้องชำระหนี้ไปพร้อมๆกัน การนำนกแอร์ เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกู้กิจการ จึงเป็นสิ่งที่กลุ่มจุฬารัฐ มองว่าเหมาะสมที่สุด หากยังต้องการประคองธุรกิจของนกแอร์ให้อยู่ต่อ ไม่ปล่อยมือทิ้งเหมือน “นกสจ๊วต”

“การตัดสินใจนำนกแอร์ เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกู้กิจการ เป็นเพราะนับจากเดือนก.พ.เป็นต้นมา นกแอร์ ประสบปัญหาสภาพคล่องชั่วคราวของบริษัทได้ โดยเฉพาะการระดมเงินเข้าเครื่องบินที่ต้องจ่ายเดือนละกว่า 300 ล้านบาทต่อเดือน ขณะที่ตอนนั้นรายได้ไม่เข้า เนื่องจากเป็นช่วงเคอร์ฟิวส์ และไม่สามารถทำการบินระหว่างประเทศได้ ทำให้เราเลือกที่จะเข้าฟื้นฟูกู้กิจการ เพื่อถือโอกาสหยุดภาระหนี้ก่อน แล้วมาปรับโครงสร้างหนี้ และฟื้นฟูกู้กิจการ” นายวุฒิกูมิ จุฬารัฐ กล่าว

ทั้งที่ยืนยันด้วยว่ากลุ่มจุฬารัฐ ยังคงยืนยันที่จะสนับสนุนนกแอร์ ให้ยังคงดำเนินธุรกิจการบินต่อไป เพื่อรักษานกแอร์ ที่เป็นสายการบินของไทย ให้อยู่คู่กับคนไทยต่อไป และยังคงมองเห็นอนาคต

ฐานเศรษฐกิจ

Thansettakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,250

Section: การตลาด/หน้าแรก

วันที่: พฤหัสบดี 6 - เสาร์ 8 สิงหาคม 2563

ปีที่: 40

ฉบับที่: 3598

หน้า: 21(กลาง), 22

Col.Inch: 112.70 Ad Value: 140,875

PRValue (x3): 422,625

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: รายงาน: 'นกแอร์' วิกฤตกรรม 'จุฬารัฐ' ถม 1.5 หมื่นล.ยังเอาไม่อยู่

ของนกแอร์อยู่ เพราะหลังจากเกิด โควิด-19 จะเห็นว่าสายการบินคู่แข่งมีการ ทอยเครื่องบินออกไปเป็นจำนวนมาก

ขณะที่การแข่งขันด้านราคาก็ลดลงอย่างมาก อีกทั้งนกแอร์ ไม่ได้มีการระดมทุนที่สูงมาก เพราะเครื่องบินที่มีอยู่ ทั้ง 24 ลำล้วนเป็นเครื่องบินเช่า นอกจากนี้ที่ผ่านมานกแอร์ ได้แก้ปัญหาที่เป็นจุดอ่อนอยู่เดิม คือ เรื่องของการดีเลย์ โดยลงทุนไปกว่า 200 ล้านบาทในการสต็อกอะไหล่เครื่องบินไว้ที่สนามบินดอนเมือง และกลุ่มข้าราชการ ก็ใช้บริการของนกแอร์เพิ่มมากขึ้น จึงยังมองเห็นอนาคต

ดังนั้นการฟื้นฟูกิจการที่จะเกิดขึ้นของนกแอร์ คือ การปรับโครงสร้างหนี้ เพื่อแก้ไขหนี้สินที่มีอยู่ให้เสร็จสิ้น การบริหารจัดการกิจการของลูกค้า เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพ สามารถชำระหนี้ได้ตามแผนฟื้นฟู เช่น ปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางบินและฝูงบิน การปรับปรุงกลยุทธ์ด้านการพาณิชย์และความสามารถในการหารายได้ การปรับปรุงโครงสร้างองค์กร การปรับลดค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็น

การฟื้นฟูกิจการจึงเป็นการเดิมพันครั้งใหญ่ ของกลุ่มจุฬารัฐในนกแอร์ ●