

7ปีขาดทุนสะสม 'หมิ่นล้าน' - เข้าแผนฟื้นฟูแบกต่อไม่ไหว การบินไทยจ่อยุบ 'ไทยสมายล์'

“ซีเอฟโอ” แจงศาล 20 ส.ค.
มั่นใจเจ้าหน้าที่เข้าใจ

กรุงเทพธุรกิจ ● “พีระพันธุ์” เผยฝ่ายการเงินของการบินไทยพร้อมแจงศาลล้มละลายนัด 2 เร่งทำแผนฟื้นฟูทันทีหลังศาลอนุมัติเตรียมยุบรวมไทยสมายล์หลังขาดทุนต่อเนื่องตั้งแต่ปี 56 ขาดทุนสะสม 1 หมื่นล้าน ยืนยันแบกต่อไม่ไหว

ศาลล้มละลายกลางนัดไต่สวนคำร้องขอฟื้นฟูกิจการบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 2 ในวันที่ 20 ส.ค.2563 โดยการบินไทยเสนอไต่สวนพยานฝ่ายลูกหนี้ อีก 2 ปาก คือ นายนายชาย เอี่ยมศิริ รักษาการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการเงิน และการบัญชี และบริษัท ดีลอยท์ ทูช ไร้มัทสุ ไชยยศ สอบบัญชี จำกัด ในฐานะผู้ตรวจสอบบัญชีของการบินไทย รวมทั้งจะมีการสืบพยานเจ้าหน้าที่ผู้คัดค้านที่ 1-10 จำนวน 1 ปาก

นายพีระพันธุ์ สาลีรัฐวิภาค กรรมการการบินไทยเปิดเผยว่า การไต่สวนพยานในวันที่ 20 ส.ค.นี้ จะเน้นการชี้แจงเกี่ยวกับสถานการณ์ทางการเงินและความจำเป็นทางการเงินในการยื่นขอฟื้นฟูกิจการ ซึ่งฝ่ายการเงินของการบินไทยได้เตรียมข้อมูลพร้อมที่จะชี้แจงข้อมูลต่อศาล ซึ่งเชื่อว่า จะไม่มีปัญหาในการชี้แจงเพราะส่วนใหญ่เป็นการคัดค้านในประเด็นการเสนอรายชื่อผู้ทำแผนมากกว่า และหลังจากนั้นจะมีการไต่สวนอีก 1 ครั้ง ในวันที่ 24 ส.ค.นี้เป็นการสืบพยานของผู้คัดค้าน

ทั้งนี้ หากศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งให้ทำแผนฟื้นฟูกิจการการบินไทยคาดว่าจะใช้เวลาในการดำเนินการ 3 เดือน ซึ่งการฟื้นฟูกิจการการบินไทยจะต้องสร้างการเปลี่ยนแปลง

อ่านต่อหน้า | 4

ต่อจากหน้า 1

การบินไทย

ในการบริการงานโดยจะมีการปรับโครงสร้างบริษัท เพราะการบริหารงานที่ผ่านมาเกิดข้อผิดพลาดในหลายประเด็นและเกิดช่องโหว่ในการบริหาร คือ

- 1.การไม่มีเจ้าของบริษัทที่แท้จริงและผู้บริหารในอดีตเข้ามาทำงานที่รับเงินเดือนอัตราสูง
- 2.การบริหารงานมีปัญหาจากประสิทธิภาพของผู้บริหารในอดีต รวมทั้งผู้ที่เข้ามารับตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ การบินไทยไม่มีความเชี่ยวชาญในธุรกิจการบินเตรียมควมรวมไทยสมายล์

นอกจากนี้ การฟื้นฟูกิจการการบินไทยจะพิจารณาแก้ปัญหาและอุปสรรคของการบินไทยที่สำคัญ คือ 1.การระบาดของโรคโควิด-19 ส่งผลกระทบต่อธุรกิจการบินอย่างรุนแรงทำให้ไม่สามารถดำเนินธุรกิจได้ตามปกติ

ทั้งนี้ ที่ผ่านมากการบินไทยกำหนดทำการบินระหว่างประเทศเป็นหลัก และเมื่อไม่สามารถทำการบินระหว่างประเทศได้จึงกระทบกับผลดำเนินงานมาก ดังนั้นต่อไปการบินไทยจำเป็นต้องพิจารณาทำการบินในประเทศมากขึ้นเพื่อสร้างรายได้ ซึ่งในขั้นตอนการทำแผนฟื้นฟูกิจการจะมีการพิจารณาประเด็นนี้ เช่น การควบรวมกับสายการบินไทยสมายล์

“ผมเห็นด้วยกับการควบรวม เพราะการบินไทยถือหุ้นในไทยสมายล์ 100% แต่ที่ผ่านมามีการแยกบริหารและแยกคณะกรรมการบริษัท ทำให้การบินไทยเข้าไปควบคุมการบินไทยไม่ได้ รวมทั้งมีการนำผลขาดทุนของไทยสมายล์มาให้กับการบินไทย ดังนั้นเมื่อการบินไทยต้องเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการจึงไม่สามารถแบกรับภาระของผู้ถือหุ้นได้” นายพีระพันธุ์ กล่าว

รายงานข่าวจากการบินไทยระบุว่า การบินไทยได้ประเมินผลประกอบการไทยสมายล์แอร์เวย์งวด 6 เดือน สิ้นสุด มิ.ย. 2563 ขาดทุนสะสม 10,305 ล้านบาท โดยประเมินว่าโควิดทำให้มีข้อบ่งชี้ที่อาจเกิดการด้อยค่าของเงินลงทุนในไทยสมายล์แอร์เวย์ รวมทั้งคาดว่าจะได้รับคืนของเงินลงทุนต่ำกว่ามูลค่าบัญชี และได้พิจารณาตั้งค่าเผื่อด้อยค่าของเงินลงทุนทั้งจำนวน

เพิ่มรายได้ทุกหน่วยธุรกิจ
2.การเพิ่มรายได้ของหน่วยธุรกิจ (Business Unit) ของแต่ละหน่วยธุรกิจให้เพิ่มมากขึ้น โดยให้แต่ละหน่วยธุรกิจมีอิสระในการสร้างรายได้ ซึ่งเดิมแต่ละหน่วยธุรกิจจะเน้นการทำงานเพื่อรองรับการทำงานของการบินไทยเป็นหลัก แต่ในระยะแรกยังไม่มี การแยกหน่วยธุรกิจออกเป็นบริษัท

สำหรับหน่วยธุรกิจครัวการบินจะต้องเพิ่มการสร้างรายได้จากการสายการบินอื่นมากขึ้น ในขณะที่หน่วยธุรกิจการซ่อมบำรุงอากาศยานจะต้องสร้างรายได้จากการให้บริการสายการบินอื่นเพิ่มขึ้น รวมทั้งจะต้องเพิ่มการจำหน่ายตั๋วโดยสารผ่านระบบออนไลน์ โดยจะยกเลิกการจำหน่ายตั๋วผ่านระบบเอเยนต์แน่นอน เพราะที่ผ่านมาระบบเอเยนต์ทำให้การบินไทยได้ประโยชน์จากการจำหน่ายตั๋วลดลง และการบินไทยต้องให้สิทธิประโยชน์กับเอเยนต์มาก

นอกจากนี้ การปรับโครงสร้างบริษัทจะอยู่ในแผนฟื้นฟูด้วย ซึ่งจะมีการปรับจำนวนตำแหน่งระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เพราะบางส่วนไม่มีประสิทธิภาพในการบริหารรวมทั้งมีการกำหนดค่าตอบแทนตำแหน่งในอัตราที่สูง โดยจะปรับตำแหน่งที่มีลักษณะงานซ้ำซ้อนเกี่ยวข้องหรือเชื่อมโยงกันเป็นตำแหน่งเดียวกัน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารและลดค่าใช้จ่ายด้านผลตอบแทนของบริษัท ซึ่งเจอปัญหา

บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด
ก่อตั้ง 17 ต.ค.2556
ทุนจดทะเบียน 1,800 ล้านบาท
การบินไทยถือหุ้น 100%

10 เม.ย.2557
เริ่มทำการบินจากสนามบินสุวรรณภูมิ 10 เส้นทาง
รหัสสายการบิน WE

25 ต.ค.2557
เพิ่มเส้นทางในอาเซียน จีน ไต้หวัน อินเดีย

ผลดำเนินงานนับตั้งแต่ตั้งสายการบิน

หน่วย : ล้านบาท

ปี	รายได้รวม	รายจ่ายรวม	กำไร (ขาดทุน)
ปี 2556	N/A	3.12	-3.12
ปี 2557	3,068	3,642	-577
ปี 2558	4,762	6,585	-1,852
ปี 2559	7,531	9,560	-2,081
ปี 2560	10,182	11,808	-1,626
ปี 2561	11,063	13,649	-2,602
ปี 2562	14,573	14,663	-112

ฐานะการเงิน 2562

หน่วย : ล้านบาท

ประเภท	มูลค่า	เปลี่ยนแปลง (%)
ทรัพย์สินรวม	3,894	-32.29%
หนี้สินรวม	10,775	-15.12%
ส่วนของผู้ถือหุ้น	-6,881	-0.89%
หนี้สินรวมและส่วนของผู้ถือหุ้น	3,894	-32.29%

'การบินไทย' ประเมินผลประกอบการ ไทยสมายล์แอร์เวย์

งบการเงินสิ้นสุด มี.ย.2563
ขาดทุนสะสม 10,305 ล้านบาท

- โควิดทำให้มีข้อบ่งชี้ที่อาจเกิดการด้อยค่าของเงินลงทุนใน ไทยสมายล์แอร์เวย์
- คาดว่าจะได้รับคืนของเงินลงทุนต่ำกว่ามูลค่าบัญชี
- พิจารณาดังค่าเมื่อด้อยค่าของเงินลงทุนทั้งจำนวน

กราฟฟิก กรุงเทพธุรกิจ

กลุ่มงานลักษณะเดียวกันแต่มีตำแหน่งรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ดูแลถึง 3 คน

“การฟื้นฟูกิจการการบินไทยไม่ยาก เพราะปัญหาอยู่ที่จะทำหรือไม่ทำ ที่ผ่านมามีโอกาสไม่ได้ทำจึงมีปัญหามาต่อเนื่องถึงปัจจุบันเหมือนปัญหาของสายการบินไทยสมายล์ที่ขาดทุนต่อเนื่องมาตลอดแต่ไม่มีการแก้ปัญหา” นายพีรพันธุ์ กล่าว

หากศาลล้มละลายกลางสั่งให้ทำแผนฟื้นฟูกิจการก็จะใช้เวลาประมาณ 3 เดือน ในการจัดทำแผน และกฎหมายกำหนดให้การบริหารแผนฟื้นฟูกิจการมีเวลา 5 ปี แต่ไม่ได้หมายความว่าเมื่อครบ 5 ปี จะจำหน่ายคืนเจ้าหนี้ได้ทั้งหมด

เจรจาเจ้าหนี้รายใหญ่ครบ

ทั้งนี้ที่ผ่านมามีการบินไทยได้เจรจากับเจ้าหนี้เกี่ยวกับการเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ โดยเจ้าหนี้ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับกระบวนการนี้และมีเจ้าหนี้เพียง 1-2% ที่คัดค้านการฟื้นฟูกิจการ ซึ่งเจ้าหนี้เครื่องบินจะเป็นหน้าที่การเจรจาของบริษัท เบเคอร์ แอนด์ แม็คเคินซี่ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทที่ปรึกษากฎหมายของการบินไทย ส่วนการเจรจากับเจ้าหนี้สถาบันการเงินเป็นหน้าที่ของนายชาญศิลป์ ตรีนุชกร รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่การบินไทย ซึ่งหนี้สินส่วนใหญ่เป็นสถาบันการเงินในประเทศ

รายงานข่าวจากการบินไทย ระบุว่า เจ้าหนี้เครื่องบินมีทั้ง 43 ราย ดำเนินการเจรจาครบทุกรายแล้ว ส่วนเจ้าหนี้สถาบันการเงินในประเทศมี 18 ราย รวมกระทรวงการคลังด้วย ซึ่งเจ้าหนี้ส่วนใหญ่การบินไทยเจรจาครบแล้วทุกราย และมีการเจรจากับซีไอโอของสถาบันการเงินบางแห่งอีกรอบด้วย

นายพีรพันธุ์ กล่าวว่า การได้สวหนัดของศาลล้มละลายกลางเมื่อวันที่ 17 ส.ค.ที่ผ่านมาเจ้าหนี้ตั้งคำถามเกี่ยวกับบริษัทอวิแอร์คอร์ปอเรชั่น แอดไวเซอร์ เซอร์วิส จำกัด ผู้ทำแผนฟื้นฟูกิจการของการบินไทย ซึ่งกฎหมายไม่ได้กำหนดจุดจดทะเบียนของ บริษัทที่ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ทำแผนและ

กรุงเทพธุรกิจ

Krungthep Turakij
Circulation: 160,000
Ad Rate: 1,600

Section: First Section/หน้าแรก

วันที่: พุธ 19 สิงหาคม 2563

ปีที่: 33

ฉบับที่: 11654

หน้า: 1(ซ้าย), 4

Col.Inch: 121.85 Ad Value: 194,960

PRValue (x3): 584,880

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: การบินไทยจ่อยุบ'ไทยสมายล์' 7ปีขาดทุนสะสม'หมื่นล้าน' - เข้าแผนฟื้นฟูแบกต่อไม่ไหว

บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ

“บริษัทอวิયાฯ ได้รับการว่าจ้างเป็นผู้ทำแผนฟื้นฟูกิจการตั้งแต่ผมยังไม่เข้ามาเป็นกรรมการการบินไทย ซึ่งการคัดเลือกในขณะนั้นคณะผู้คัดเลือกมั่นใจว่าบริษัทอวิયાฯ สามารถทำแผนฟื้นฟูกิจการได้”

รายงานข่าวระบุว่า การได้ส่วนครั้งแรกมีเจ้าหน้าที่ 16 ราย ที่ยื่นคัดค้านได้ส่งตัวแทนซักถามพยานฝ่ายลูกหนี้ โดยประเด็นที่ถูกสอบถามมาก คือ การตั้งบริษัทอวิયાฯ เป็นคณะผู้ทำแผนฟื้นฟูกิจการเพราะไม่มีประสบการณ์การทำแผนฟื้นฟูกิจการบริษัท และต้องมาทำแผนฟื้นฟูกิจการธุรกิจระดับแสนล้านบาท รวมทั้งเป็นคนละบริษัทกับบริษัทอวิยาฯ ผู้ตรวจสอบบัญชีระดับโลก