

ข่าวหุ้น

Khao Hoon
Circulation: 90,000
Ad Rate: 1,100

Section: First Section/หน้าแรก

วันที่: ศุกร์ 31 กรกฎาคม 2563

ปีที่: 26

ฉบับที่: 6509

หน้า: 1(ล่างซ้าย), 29

Col.Inch: 106.12 Ad Value: 116,732

PRValue (x3): 350,196

ศิลปิน: สีสี่

หัวข้อข่าว: AOTรอสมัหล่นTHAI สุบงานบริการภาคพื้น

AOTรอสมัหล่นTHAI สุบงานบริการภาคพื้น

“AOT” รอสมัหล่น! เตรียมส่งบริษัทลูก “AOTGA” เสียบแทน THAI สุบงานบริการภาคพื้นในสนามบิน พร้อมยื่นไม่คิดเปิดประมูลใหม่ ถ้ายังไหวให้ THAI ทำต่อ หรือตั้งบริษัทร่วมทุน ขณะที่ล่าสุดบอร์ด AOT ขยายสัญญาคิงเพาเวอร์ อีก 1 ปี 6 เดือน เยียวยาพิษโควิด ซีแซนด์ 64 เสี่ยงขาดทุน นอกจากนี้คาดเซ็นสัญญา NWR รับงานสร้างรันเวย์ 3 สุวรรณภูมิ ก.ย.นี้

นายนิติชัย ศิริสมรรถการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ AOT เปิดเผยถึงแผนการฟื้นฟูกิจการบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) หรือ THAI ว่าหลังจากที่ THAI ยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลาง เมื่อวันที่ 26 พฤษภาคมที่ผ่านมา ทาง AOT ในฐานะเจ้าหนี้ และคู่สัญญา THAI ได้ตั้งคณะกรรมการขึ้นมา 3 ชุดเพื่อเตรียมการพิจารณาและติดตามความคืบหน้าแผนฟื้นฟูกิจการ THAI พร้อมยืนยันว่าในวันที่ 17 สิงหาคมนี้ ซึ่งเป็นวันที่ศาลล้มละลายกลางนัดไต่สวนคำร้องขอฟื้นฟูกิจการของ THAI นั้น ทาง AOT

อ่านต่อหน้า 29

AOT

ก็จะไม่มีการยื่นคัดค้านแน่นอน

อย่างไรก็ตามจากการพิจารณาพบว่า AOT มีธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับ THAI 4 ธุรกิจ คือ 1.ครุภัณฑ์ 2.งานบริการภาคพื้น (กราวนด์เซอร์วิส) 3.งานซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO) และ 4.ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางอากาศ (คาร์โก้) ซึ่ง AOT ได้นำเรื่องดังกล่าวหารือในที่ประชุมคณะกรรมการ (บอร์ด) เพื่อประเมินความเสี่ยงต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นเมื่อ THAI เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟู และพบว่าธุรกิจกราวนด์เซอร์วิส/MRO และคาร์โก้ มีความเสี่ยงเรื่องความต่อเนื่องในการให้บริการหาก THAI ไม่สามารถดำเนินการได้ต่อ

ทั้งนี้ AOT จึงได้เตรียมความพร้อมใน 2 แนวทาง คือ 1.ให้บริษัทลูกของ AOT เช่น บริษัท บริการภาคพื้น ท่าอากาศยาน จำกัด หรือ AOTGA ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนระหว่าง AOT ถือหุ้น 49% กับบริษัท เอสเอแอลกรุ๊ป (ไทยแลนด์) จำกัด หรือ SAL ถือหุ้น 51% (บริษัท สกาย ไอซีที จำกัด (มหาชน)

หรือ SKY เข้าลงทุนถือหุ้น SAL ในสัดส่วน 46.80%) เข้าดำเนินการต่อจาก THAI

โดยขณะนี้ AOT กำลังเร่งเตรียมความพร้อม และการขอใบอนุญาตต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ AOTGA พร้อมรับงานต่อ และ 2.ดำเนินการร่วมกับ THAI เช่น การตั้งบริษัทร่วมทุนเพื่อทำธุรกิจร่วมกัน พร้อมยืนยันว่าขณะนี้ AOT ยังไม่มีแนวคิดเปิดประกวดราคาเพื่อหาผู้รับงานแทน THAI เนื่องจากต้องการให้ THAI ยังคงดำเนินงานต่อไป เพื่อให้มีรายได้ และทำให้แผนฟื้นฟูกิจการประสบผลสำเร็จ

“ขอรอดูหลังวันที่ 17 ส.ค.นี้ก่อนว่า ศาลฯ จะพิจารณาอย่างไร ถ้า THAI สามารถกลับมาได้เร็ว เราก็ไม่ต้องทำอะไร ก่อนหน้านั้นเราก็คุยกับ THAI ไว้ว่าเราพร้อมให้ความร่วมมือทางธุรกิจ แต่เราก็ต้องเตรียมคนของเราเอาไว้ด้วย เช่น บริษัทลูกของเราที่จะเข้ามารับงานต่อเพื่อให้การบริการมีความต่อเนื่อง หาก THAI ทำไม่ไหว ส่วนเรื่องเปิดประมูลใหม่เรายังไม่คิดเพราะไม่อยากให้กระทบกับแผนฟื้นฟูของ THAI” นายนิติชัย กล่าว

สำหรับสัญญาระหว่าง AOT กับ THAI ที่ยังมีอายุสัญญาเหลืออยู่นั้น ล่าสุด AOT ได้

สอบถามไปยังสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) แล้ว และสคร.ได้ตอบเป็นวาจาว่าเบื้องต้นว่า THAI สามารถดำเนินการได้ต่อจนหมดสัญญา จากนั้น AOT จึงจะเริ่มกระบวนการจัดหาผู้รับงานใหม่ตามรูปแบบระหว่างรัฐกับเอกชน (PPP)

ด้านภาระหนี้ที่ THAI ต้องชำระให้ AOT นั้น มีมูลหนี้ประมาณ 3,000 ล้านบาท ซึ่งขณะนี้ได้บันทึกไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการแล้ว แบ่งเป็นหนี้สินหมุนเวียน จำนวน 700-800 ล้านบาท และหนี้จากข้อพิพาทการคิดค่าเช่าพื้นที่บริเวณฝ่ายช่าง THAI ที่ท่าอากาศยานดอนเมือง ซึ่งมีมูลหนี้กว่า 2,000 ล้านบาท

ยึดสัญญาคิง เพาเวอร์ 1 ปี 6 เดือน

นายนิติชัย กล่าวต่อว่า ที่ประชุมบอร์ด AOT เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคมที่ผ่านมา ได้มีมติอนุมัติให้ขยายเวลาสัญญากับกลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์ คือ 1.บริษัท คิง เพาเวอร์ ดิวตี้ฟรี จำกัด (KPD) ผู้ได้รับสิทธิประกอบกิจการจำหน่ายสินค้าปลอดอากร (ดิวตี้ฟรี) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ/ภูเก็ต/เชียงใหม่/หาดใหญ่ และ 2.บริษัท คิง เพาเวอร์ สุวรรณภูมิ จำกัด (KPS) ผู้ได้รับสิทธิประกอบกิจการบริหารจัดการกิจกรรมเชิงพาณิชย์ภายในอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยทั้ง 2 สัญญามีอายุ 10 ปี 6 เดือน

ทั้งนี้ประกอบด้วย การอนุมัติให้ขยายเวลาการปรับปรุงตกแต่งพื้นที่ (งานระยะที่ 1) ออกไปอีก 1 ปี 6 เดือน จากเดิมกำหนดไว้ตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2563-31 มีนาคม 2564 เป็นวันที่ 28 กันยายน 2563-31 มีนาคม 2565 และเลื่อนระยะเวลาการเริ่มต้นและสิ้นสุดการประกอบกิจการ (งานระยะที่ 2) จากเดิมกำหนดเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2564-31 มีนาคม 2574 เป็นวันที่ 1 เมษายน 2565-31 มีนาคม 2575 โดย AOT สงวนสิทธิ์ในการเปลี่ยนแปลงการขยายระยะเวลาการปรับปรุงตกแต่งพื้นที่และเลื่อนระยะเวลาการเริ่มต้นฯ ดังกล่าว ให้สอดคล้องกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 และพื้นที่การเปิดให้บริการของแต่ละท่าอากาศยาน

ขณะเดียวกันกลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์ จะได้รับมาตรการช่วยเหลือเช่นเดียวกับผู้ประกอบการรายอื่นในท่าอากาศยานของ AOT โดย AOT จะเรียกเก็บเฉพาะค่าผลประโยชน์ตอบแทนในอัตราร้อยละจากยอดขายสินค้า (ส่วนแบ่งรายได้)

ข่าวหุ้น

Khao Hoon
Circulation: 90,000
Ad Rate: 1,100

Section: First Section/หน้าแรก

วันที่: ศุกร์ 31 กรกฎาคม 2563

ปีที่: 26

ฉบับที่: 6509

หน้า: 1(ล่างซ้าย), 29

Col.Inch: 106.12 Ad Value: 116,732

PRValue (x3): 350,196

ศิลปิน: สีสี่

หัวข้อข่าว: AOTรอสมัสนTHAI สุบงงานบริการภาคพื้น

โดยไม่เรียกเก็บผลตอบแทนขั้นต่ำ (Minimum Guarantee) คือ หากผู้ประกอบการมีรายได้จากการขายมากหรือน้อย AOT จะได้ส่วนแบ่งมากหรือน้อยตามสัดส่วนด้วยเช่นกัน โดยมีผลจนถึงเดือนมีนาคม 2565

หลังจากนั้น ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2565 กลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์ จะจ่ายผลประโยชน์ตอบแทนขั้นต่ำต่อผู้โดยสาร (Sharing per Head) ตามที่กลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์ เสนอมาในการประกวดราคาในอัตรา 233.40 บาทต่อคน และปรับขึ้นตามสัญญาเดิม โดยค่าผลประโยชน์ตอบแทนขั้นต่ำโดยรวมจะแปรผันตามจำนวนผู้โดยสารที่เกิดขึ้นจริง ซึ่งสูงกว่าสัญญาเดิมที่มีอัตราผลตอบแทน 96.58 บาทต่อคน โดยปกติจำนวนผู้โดยสารจะเติบโต 3% ต่อปี

นายนิติชัย กล่าวต่อว่า เหตุที่ AOT ต้องอนุมัติการขยายสัญญาของกลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์ ดังกล่าว เนื่องจากช่วง 6 เดือนแรกของสัญญาเดิม คือ ระหว่างวันที่ 28 กันยายน 2563-31 มีนาคม 2574 ซึ่งเป็นช่วงที่ผู้ประกอบการจะต้องดำเนินการเข้าปรับปรุงพื้นที่ร้านค้าทั้งภายในอาคารผู้โดยสารหลัก และภายในอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (SAT-1) นั้น ปรากฏว่ากลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์ ไม่สามารถเข้าพื้นที่ได้ตามแผน เนื่องจากการแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 ส่งผลกระทบให้การก่อสร้าง SAT-1 ล่าช้า เพราะวัสดุอุปกรณ์หลายรายการ รวมถึงผู้เชี่ยวชาญที่มาทดสอบระบบไม่สามารถเดินทางเข้าประเทศไทยได้ ทำให้การทดสอบการเตรียมความพร้อมเปิดให้บริการ SAT-1 ต้องเลื่อนออกไป โดยคาดว่าจะสามารถเปิดบริการได้ในเดือน เมษายน 2565 จากเดิมที่ประเมินว่าจะเปิดให้บริการได้ช่วงเดือนเมษายน 2564

ชี้แนวโน้มปี 64 เสี่ยงขาดทุน

นายนิติชัย กล่าวเพิ่มเติมถึงแนวโน้มการดำเนินงานในปีงบประมาณ 2564 (ต.ค. 2563-ก.ย. 2564) ว่า มีความเสี่ยงที่ AOT อาจขาดทุน เนื่องจากปกติแล้วในช่วง 4-5 เดือนแรกของปีงบประมาณ (ต.ค.-ก.พ.) จะเป็นช่วงพักของผลประกอบการ เพราะมีเทศกาลสำคัญหลายเทศกาล เช่น คริสต์มาส/ปีใหม่/ตรุษจีน ซึ่งจะสามารถพยุงการดำเนินงานได้ทั้งปี แต่ปลายปีมีการเดินทางไม่หนาแน่นเท่าปกติ เนื่องจากการแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 โดยประเมินว่าในปีงบประมาณ 2563 (ต.ค.

2562-ก.ย. 2563) จะมีผู้โดยสารรวม 38-39 ล้านคน ขณะปีงบประมาณ 2564 จะเพิ่มเป็น 55 ล้านคน แต่เกือบทั้งหมดเป็นผู้โดยสารในประเทศ ซึ่งคิดค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินแค่รายละ 100 บาทเท่านั้น

อย่างไรก็ตามในปี 2564 ทาง AOT จะพยายามหารายได้เพิ่มจากกิจกรรมที่ไม่เกี่ยวกับการบิน (Non Aero) เพื่อพยุงรายได้ที่หายไปจากผู้โดยสาร เช่น แอปพลิเคชัน AOT Airport ซึ่งปัจจุบันมีผู้ดาวน์โหลดใช้งานแล้ว 5 แสนราย/การพัฒนาที่ดิน 2 แห่ง คือ ที่ดินแปลงที่ 37 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประมาณ 700-800 ไร่ คาดว่าจะเริ่มการลงทุนพัฒนาได้ช่วงปลายปี และที่ดินถนนวัดศรีวารีน้อย ด้านทิศตะวันออกของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 723 ไร่ ที่ล่าสุดได้รับอนุมัติการปรับโซนจากพื้นที่เกษตรเป็นพื้นที่ราชการแล้ว เหลือรอประกาศลงในประกาศ

จังหวัดสมุทรปราการเท่านั้น

นอกจากนี้ยืนยันว่า AOT จะไม่ชะลอการลงทุนพัฒนาท่าอากาศยาน เพราะเชื่อว่าหลังสถานการณ์ COVID-19 ผ่านพ้นไป จำนวนผู้โดยสารจะฟื้นกลับมาอย่างรวดเร็ว โดยประเมินว่าผู้โดยสารจะเริ่มกลับคืนสู่ภาวะปกติตั้งแต่เดือนตุลาคม 2565 แต่ยอมรับว่าอาจจะกระทบกับสภาพคล่องของ AOT โดยปีนี้ AOT มีสภาพคล่องเหลืออยู่ประมาณ 50,000 ล้านบาท และน่าจะหมดลงในปีหน้า ซึ่ง AOT อาจแก้ปัญหาด้วยการกู้เงินเพิ่มเติม โดยปี 2564 AOT มีภาระต้องใช้เงินลงทุนประมาณ 32,000 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่ใช้ในงบก่อสร้างอาคาร SAT-1

เซ็น NWR รับงานรันเวย์ที่ 3ฯ ก.ย.นี้

นอกจากนี้ นายนิติชัยเปิดเผยถึงงานจ้างก่อสร้างทางวิ่ง (รันเวย์) เส้นที่ 3 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งมีบริษัท เนวาร์ตน์พัฒนาการ จำกัด (มหาชน) หรือ NWR จอยต์เวนเจอร์กับบริษัท ถนนมวงศ์บริการ จำกัด เป็นผู้รับงานวงเงิน 9,713.36 ล้านบาทว่า คาดว่าจะได้ลงนามกับกลุ่ม NWR ประมาณเดือนกันยายนนี้ จากเดิมที่เคยประเมินว่าจะสามารถลงนามได้ในเดือนสิงหาคม 2563

ทั้งนี้เนื่องจากที่ประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคมที่ผ่านมา ได้มีมติอนุมัติรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม

ทรัพยากรธรรมชาติและสุขภาพ (EHIA) รันเวย์ที่ 3ฯ แล้ว แต่มีเงื่อนไขว่า AOT จะต้องทำการจ่ายชดเชยผลกระทบจากมลภาวะทางเสียงรันเวย์ที่ 1-2 ซึ่งเป็นงานก่อสร้างในเฟสที่ 1 ให้แล้วเสร็จก่อน โดยขณะนี้ยังเหลืออีกเล็กน้อยประมาณ 3-5% ที่ยังไม่ได้จ่ายชดเชยเนื่องจากผู้ได้รับการชดเชยไปอาศัยอยู่ต่างประเทศและไม่ได้เดินทางกลับมาประเทศไทยเป็นเวลานาน ขณะที่บางรายหาโฉนดที่ดินไม่เจอ

อย่างไรก็ตามในกรณีดังกล่าวนี้ AOT สามารถจ่ายชดเชยได้ ด้วยการนำเงินไปวางไว้ที่ศาล เมื่อรายได้ที่มีความพร้อมก็สามารถเอาเอกสารไปยื่นขอรับเงินที่ศาลได้ทันที ดังนั้นจึงประเมินว่าขั้นตอนทั้งหมดนี้จะแล้วเสร็จพร้อมลงนามในสัญญากับกลุ่ม NWR ได้ในเดือนกันยายน 2563 โดยงานก่อสร้างรันเวย์ที่ 3ฯ มีระยะเวลาดำเนินการ 3 ปี คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ในปี 2566

ด้านนายเอก ชีระวิวัฒน์ชัย รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (สายงานวิศวกรรมและการก่อสร้าง) AOT เปิดเผยว่า พื้นที่ก่อสร้างรันเวย์ที่ 3ฯ จะต่อเชื่อมกับรันเวย์ที่ 1 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำให้กระทบขีดความสามารถรันเวย์ที่ 1 แต่ในช่วงนี้ที่เกิดการแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 ถือว่าเป็นโอกาสดีที่ AOT ต้องเร่งทำการก่อสร้างเพราะการจราจรทางอากาศมีปริมาณลดลงมาก ทำให้ก่อสร้างได้โดยไม่กระทบการใช้ทางวิ่งที่ 1 ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ทั้งนี้ยืนยันว่า AOT ควรเดินหน้าการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไปตามแผนเดิม แม้ขณะนี้เกิดการแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 ทำให้ปริมาณการจราจรทางอากาศลดลงอย่างมาก แต่อีกแง่หนึ่งก็ถือว่าเป็นเรื่องที่ดี เพราะที่ผ่านมา AOT อยู่ในภาวะพัฒนาไม่ทันการเติบโตของผู้โดยสาร เมื่อการเดินทางเว้นว่างไปในช่วงนี้จึงเป็นโอกาสที่ AOT ควรเร่งการลงทุนพัฒนา เพื่อให้พร้อมรองรับเมื่อการเดินทางทางอากาศฟื้นตัวกลับมา