

'ทอท.'หวังปี64'ขาดทุน' เล็งกู้เงินเสริมสภาพคล่อง

กรุงเทพธุรกิจ • ทอท.คาดปี 64 ผลประกอบการขาดทุน จุดสภาพคล่อง หลังพิษโควิดกระทบกระแสเงินสดเหลือ 5 หมื่นล้าน คงแผนลงทุนต่อเนื่อง บอร์ดยัดเวลาเรียกเก็บค่าผลประโยชน์ตอบแทนขั้นต่ำ ทำผลขาดรายได้"คิงเพาเวอร์" หนักรวมกว่า 2.3 หมื่นล้านบาท

การระบาดของโรคโควิด-19 ส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่ออุตสาหกรรมการบิน ซึ่งทำให้ผู้ประกอบการต้องปรับแผนธุรกิจ รวมถึงบริษัททำอากาศยานไทยจำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. ที่ได้รับผลกระทบจากเที่ยวบินที่ลดลงมากกว่าครึ่ง

นายตินัย ศิริสมรรถการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท.เปิดเผยว่า จากผลกระทบการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ส่งผลให้ปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการทำอากาศยาน ภายใต้การดูแลของ ทอท. 6 แห่ง ประกอบด้วยทำอากาศยาน

อ่านต่อหน้า | 4

ต่อจากหน้า 1

ทอท.

สุวรรณภูมิ, ดอนเมือง, ภูเก็ต, เชียงใหม่, แม่ฟ้าหลวง (เชียงใหม่), และหาดใหญ่ยังคงมีจำนวนน้อย รวมเฉลี่ย 5-6 หมื่นคนต่อวัน และสูงสุดในช่วงวันหยุดยาว 8-9 หมื่นคนต่อวัน

ปริมาณผู้โดยสารช่วง 6 เดือนแรก ปี 2563(ม.ค.-มิ.ย.) พบว่ามีจำนวน 28 ล้านคน ลดลง 60.65% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน แบ่งออกเป็น ผู้โดยสารในประเทศ 13 ล้านคน ลดลง 54.49% และต่างประเทศ 15 ล้านคน ลดลง 64.85% ซึ่งทำอากาศยานสุวรรณภูมิมีปริมาณผู้โดยสารสะสม 12 ล้านคน ลดลง 62.54% เป็นสนามบินที่มีอัตราการลดลงสูงที่สุด

ทั้งนี้ ทอท.คาดการณ์ว่าในปี 2563 ปริมาณผู้โดยสารจะมีรวม 38.81 ล้านคน ต่อปี ขณะที่ในปี 2564 หวังว่าจะมีการผลิต

จำนวนผู้โดยสารสนามบิน ทอท. 6 แห่ง

ม.ค.-มิ.ย.2563



วัคซีนป้องกันโรคโควิด-19 และทำให้เกิดการเดินทางระหว่างประเทศปรับเพิ่มขึ้น ปริมาณผู้โดยสารคาดว่าจะมากกว่า 55 ล้านคน ต่อปี ส่วนปี 2565 ทอท.ประเมินว่าสถานการณ์การเดินทางจะดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง และกลับเข้าสู่สภาวะปกติในเดือน ต.ค.2565 ทำให้ผู้โดยสารในปีนั้น เติบโตอย่างก้าวกระโดด อยู่ที่ 128.64 ล้านคนต่อปี

ปี64เสี่ยงขาดทุนสูง

นอกจากนี้ จากการประเมินของทอท. คาดการณ์ว่าในปี 2564 เนื่องจากเที่ยวบินระยะไกลอาจมาทำอากาศยานสุวรรณภูมิไม่มากนัก ประกอบกับบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ยังไม่มีความชัดเจนเรื่องการทำการบิน ดังนั้น ในปีงบประมาณ 2564 หรือตั้งแต่เดือน ต.ค.2563 ทอท. ต้องลดต้นทุนค่าใช้จ่ายให้มากที่สุด อาทิ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิต้องปิดพื้นที่ให้บริการผู้โดยสารบางฝั่งและปรับลดพื้นที่บริการภาคพื้นบางส่วน

ทั้งนี้ ยอมรับว่าปีงบประมาณ 2564

ทอท. มีความเสี่ยงขาดทุนมาก และน่าจะแย่กว่าปี 2563 เพราะไม่มีช่วงที่ผู้โดยสารเดินทางเข้ามาสูงเหมือนปี 2563 ที่ ทอท. ยังมีปริมาณการเดินทางช่วง 4 เดือนแรกของปีงบประมาณ 2563 (ต.ค.2562-ม.ค.2563) ทอท.ทำรายได้ไว้ค่อนข้างสูง สามารถนำมาบริหารจัดการให้ 8 เดือนที่เหลือผ่านพ้นไปได้ในยามที่ต้องได้รับผลกระทบจากโควิด-19

อีกทั้ง ทอท.ยังประเมินว่าในปี 2564 อาจเป็นช่วงที่ขาดสภาพคล่อง เนื่องจากก่อนเกิดโควิด-19 ทอท. มีสภาพคล่อง 7 หมื่นกว่าล้านบาท ขณะนี้เหลือ 5 หมื่นกว่าล้านบาท ซึ่งน่าจะพอถึงสิ้นปี 2563 ขณะเดียวกันในปี 2564 ทอท.ยังคงแผนลงทุนอย่างต่อเนื่อง และคาดว่าจะได้รับผลกระทบรายได้ลดลงจากการขยายระยะเวลาการชำระค่าผลประโยชน์ตอบแทนในการประกอบกิจการของผู้ประกอบการ

“ก่อนเกิดโควิดเรามีสภาพคล่องอยู่ 7 หมื่นล้านบาท ตอนนี้อยู่ 5 หมื่นล้านบาท

ดังนั้นปีหน้าไม่ใช่ก็ใกล้เคียงที่สภาพคล่องจะหมด ส่วนประเด็นที่ว่าหากสภาพคล่องหมดจะต้องกู้เงินเพิ่มหรือไม่ ตอนนี้อย่างไม่ได้ประเมิน ขอดูสถานการณ์ไปก่อน โดยตามหลักการหากจำเป็นต้องกู้เงิน ก็จะกู้สถาบันการเงินในประเทศ เพราะไม่มีปัญหาเรื่องดอกเบี้ย แต่เรื่องเงินทุนไม่มีในหัวเลย” นายนิติชัย กล่าว

อึดดิ้วดีฟรี“คิงเพาเวอร์”

นายนิติชัย กล่าวว่า คณะกรรมการทอท.ได้มีมติเห็นชอบขยายเวลาขั้นตอนการปรับปรุงก่อสร้าง ตกแต่งพื้นที่ประกอบกิจการ ในส่วนของงานประกอบกิจการจำหน่ายสินค้าปลอดอากร และบริหารจัดการกิจกรรมเชิงพาณิชย์คู่สัญญาคือกลุ่มบริษัทคิงเพาเวอร์ จากกำหนดเดิมจะเริ่มงานนี้ระหว่าง 28 ก.ย.2563-31 มี.ค.2564 เลื่อนออกไป 1 ปี เป็นนับตั้งแต่ 28 ก.ย. 2563-31 มี.ค.2565 และเป็นผลให้เลื่อนเวลาการเริ่มต้นและสิ้นสุดการประกอบกิจการจากเดิม 1 เม.ย.2564-31 มี.ค.2574 เป็น

ตั้งแต่ 1 เม.ย. 2565-31 มี.ค.2575

ส่วนการเรียกเก็บค่าผลประโยชน์ตอบแทนขั้นต่ำ ทอท.ยังคงผลประโยชน์ตอบแทนขั้นต่ำต่อผู้โดยสาร (Sharing per Head) แต่ให้แปรผันตามจำนวนผู้โดยสารที่เกิดขึ้นจริง ซึ่งจะสอดคล้องกับสถานการณ์โควิด-19 ทดแทนการเรียกเก็บแบบเดิมที่ให้ขึ้นกับประมาณการจำนวนผู้โดยสาร เพราะขณะนี้ปริมาณผู้โดยสารยังไม่แน่นอน จึงยังไม่สามารถประเมินจำนวนผู้โดยสารได้ โดยหากปริมาณผู้โดยสารกลับมาเทียบเท่ากับที่เอกชนประเมินเมื่อครั้งยื่นข้อเสนอ ทอท.จะกลับมาเรียกเก็บผลประโยชน์ตอบแทนขั้นต่ำตามที่เอกชนยื่นข้อเสนอไว้

“การขยายเวลาให้กับเอกชนเข้าพื้นที่งานก่อสร้าง และตกแต่งนั้นเพื่อให้สอดคล้องกับการเปิดใช้อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (SAT-1) ในเดือนเม.ย.2565 เพราะจากปัญหาโควิด-19 ทำให้วัสดุอุปกรณ์ในงานก่อสร้างหลายรายการ รวมถึงผู้เชี่ยวชาญ

ที่มาทดสอบระบบไม่สามารถเดินทางเข้าประเทศไทยได้ จึงจำเป็นต้องเลื่อนทดสอบการเตรียมความพร้อมการเปิดให้บริการออกไปโดยคาดว่าจะสามารถทำการทดสอบระบบการปฏิบัติงานต่างๆร่วมกันแล้วเสร็จในเดือน เม.ย.2565” นายนิติชัย กล่าว

ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 4 ก.ค.2562 ทอท.ได้ลงนามกับกลุ่มคิงเพาเวอร์ในสัญญาให้สิทธิเอกชนประกอบกิจการ จำนวน 3 สัญญา โดยแต่ละสัญญา มีอายุ 10 ปี 6 เดือน ระหว่างวันที่ 28 ก.ย. 2563 - 31 มี.ค.2574

รวมทั้งมีวงเงินผลประโยชน์ตอบแทนขั้นต่ำรายปี (Minimum Guarantee) รวมกันปีแรกที่มีมูลค่ารวม 23,548 ล้านบาท แบ่งเป็นสัญญาดีดีฟรี ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ วงเงินผลตอบแทนขั้นต่ำปีแรก 15,419 ล้านบาท สัญญาดีดีฟรี 3 ท่าอากาศยานภูมิภาค (ภูเก็ต,หาดใหญ่,เชียงใหม่) วงเงินผลตอบแทนขั้นต่ำปีแรก 2,331 ล้านบาท และสัญญาเชิงพาณิชย์สุวรรณภูมิ วงเงินผลตอบแทนขั้นต่ำปีแรก 5,798 ล้านบาท