

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: First Section/หน้าแรก

วันที่: พุธที่ 7 - อาทิตย์ 10 พฤษภาคม 2563

ปีที่: 42

ฉบับที่: 5251

หน้า: 1(กลาง), 9

Col.Inch: 103.07

Ad Value: 139,144.50

PRValue (x3): 417,433.50

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: ระดมมืออาชีพฟื้นฟูการบินไทย ก่อตั้งขอเพิ่มทุน8หมื่นล้าน

การบินไทยจะเริ่มจากการดำเนินการภายใต้กฎหมาย คนร.ไปก่อน แต่หากถึงที่สุดแล้วยังไม่ดีขึ้น ก็อาจจะต้องเข้าสู่กฎหมายล้มละลายต่อไป

ขอกู้ฉุกเฉิน 5 เดือน 5 หมื่นล้าน

แหล่งข่าวจากกระทรวงคมนาคมเปิดเผยว่า

หัวใจฟื้นฟูการบินไทย คือ เงินคน เส้นทาง เครื่องบิน และการจำหน่ายตั๋ว ที่จะต้องบูรณาการใหม่ทั้งหมด เพื่อสร้างรายได้และลดปัญหาการขาดทุน ซึ่งการบินไทยประเมินหากดำเนินการตามแผนที่เสนอ จะทำให้ในปี 2564 บริษัทจะไม่มีผลประกอบการขาดทุน

สำหรับแผนฟื้นฟูที่การบินไทยเสนอเพื่อการแก้ปัญหาเฉพาะหน้า คือ จะขอกู้ฉุกเฉินระยะสั้น 5-7 หมื่นล้านบาท โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน เพื่อรักษาสภาพคล่องเงินสด และใช้จ่ายด้านต่าง ๆ ในช่วง 5 เดือน นับจากเดือน พ.ค.-ก.ย. 2563 หลังได้รับผลกระทบจากการระบาดของไวรัสโควิด-19 ทำให้ขาดรายได้

“การบินไทยจะทยอยกู้เป็นรายเดือนตามค่าใช้จ่าย เพื่อเสริมสภาพคล่อง ซึ่งประเมินว่าจะมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยเดือนละ 10,000 ล้านบาท ในเดือน พ.ค.เตรียมจะขอกู้ประมาณ 9,000 ล้านบาท เป็นค่าใช้จ่ายภายในองค์กร”

รื้อราคาตั๋ว-ลดคน-เส้นทาง

แหล่งข่าวกล่าวอีกว่า แต่ในระหว่างนี้การบินไทยต้องมีการบริหารจัดการไปพร้อมกันด้วย เช่น เจริญยึดการชำระหนี้เงินกว่า 1 หมื่นล้านบาทกับเจ้าหนี้ เช่น ธนาคารกรุงไทย ธนาคารออมสิน การลดค่าใช้จ่ายด้านต่าง ๆ ปรับลดคนให้เหมาะสมกับโครงสร้างใหม่ จากปัจจุบันมีอยู่กว่า 20,000 คน โดยจะเปิดให้มีการลาออกแบบสมัครใจ ปรับลดสวัสดิการ ปรับปรุงระบบจำหน่ายตั๋วโดยสารขายผ่านออนไลน์ และปรับโครงสร้างราคาใหม่ให้เป็นมาตรฐาน ราคาถูกลงให้ใกล้เคียงราคาตลาด

รวมถึงการปรับเส้นทางการบินใหม่ให้สอดคล้องกับสถานการณ์อุตสาหกรรมการบินทั่วโลก โดยการบินไทยจะบินระหว่างประเทศและเน้นเส้นทางที่มีกำไรเท่านั้น

ส่วนบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทลูก จะปรับบทบาทเป็นสายการบินต้นทุนต่ำของการบินไทย จะบินเส้นทางในประเทศอย่างเดียว เพื่อแข่งขันกับสายการบินอื่น ๆ

ล้มแผนซื้อฝูงบินใหม่

ขณะเดียวกันจะมีการปลดระวางและกำหนดขนาดเครื่องบินใหม่ให้ตอบโจทย์การเดินทาง เนื่องจากพฤติกรรมการเดินทางทั่วโลกเปลี่ยนไป เช่น เครื่องบินที่ใช้งานมานาน หรือบินในเส้นทางที่ไม่มีกำไร ก็ให้ปลดระวางเร็วขึ้น ส่วนเครื่องบินลำใหญ่ต่อไปจะไม่มีความจำเป็นในการเดินทางอีกต่อไปแล้ว และเปลี่ยนจากซื้อมาเป็นการเช่าแทน ซึ่งในแผนเดิมการบินไทยจะเสนอซื้อเครื่องบินใหม่ 38 ลำ วงเงินกว่า 1.5 แสนล้านบาท จะชะลอไว้ก่อน และพิจารณาการเช่าแทน

แหล่งข่าวกล่าวอีกว่า หลัง ครม.อนุมัติแผนฟื้นฟู จะต้องให้กระทรวงการคลังลดสัดส่วนการถือหุ้นในการบินไทยให้น้อยกว่า 50% ให้กองทุนวายุภักษ์ และธนาคารออมสินมาถือหุ้นมากขึ้น

เนื่องจากต้องการลดบทบาทการเป็นรัฐวิสาหกิจของการบินไทย จากประเภท 1 เป็นประเภท 2 กลุ่มเดียวกับ ปตท.สผ. บริษัทลูกของ ปตท. เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการบริหารจัดการ

ก๊อกลงเพิ่มทุน 8 หมื่นล้าน

แหล่งข่าวกล่าวอีกว่า สำหรับแผนระยะยาว การบินไทยจะขอเพิ่มทุนประมาณ 80,000 ล้านบาท เพื่อนำไปชำระคืนเงินกู้ฉุกเฉิน 50,000 ล้านบาท อีก 30,000 ล้านบาท นำไปใช้จ่ายในการปรับการบริหารจัดการภายในองค์กร เพื่อเดินหน้าธุรกิจในระยะต่อไปหลังจากสถานการณ์โควิด-19 สิ้นสุดลง ซึ่งการขอเพิ่มทุนจะต้องใช้เวลา เนื่องจากต้องขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นด้วย

เช่นเดียวกับแผนการแปลงสภาพการบินไทยเป็น “โฮลดิ้ง” ถือหุ้นในบริษัทลูกจะตั้งแยกออกจากการปรับโครงสร้างบริษัทใหม่ โดยจะเน้นธุรกิจที่มีกำไรเป็นหลัก เช่น คริวการบิน และ

ธุรกิจคลังสินค้า เป็นต้น

ผู้สื่อข่าวรายงานเพิ่มเติมว่า สถานะของการบินไทย ณ สิ้นปี 2562 มีสินทรัพย์รวม 256,665 ล้านบาท หนี้สินรวม 244,899.44 ล้านบาท รายได้รวม 188,954.45 ล้านบาท ขาดทุนสุทธิ 12,042.41 ล้านบาท มีเงินสด 21,663 ล้านบาท สำหรับผลประกอบการปี 2563 ประเมินว่าช่วง 6 เดือน ตั้งแต่เดือน ม.ค.-มิ.ย. 2563 จะประสบปัญหาขาดทุน 18,038 ล้านบาท และเริ่มมีกระแสเงินสดติดลบตั้งแต่เดือนพ.ค.นี้เป็นต้นไป

“อุตตม” ยันคลังหุ้นใหญ่บินไทย

นายอุตตม สาวนายน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ให้สัมภาษณ์กรณี บมจ.การบินไทย คำประกันเงินกู้ว่า ขณะนี้กำลังรวบรวมเงื่อนไขที่ บมจ.การบินไทย ต้องดำเนินการมีอะไรบ้างที่จำเป็น ทำแล้วจะนำไปสู่การฟื้นฟู บมจ.การบินไทยได้อย่างเป็นรูปธรรม เช่น ระบบการขายตั๋ว การดูแลบุคลากร และการจัดซื้อ และเงื่อนไขพิเศษนอกเหนือจากแผนฟื้นฟู 5 ปีที่ผ่านมา

“วันนี้เป็นเวลาสำคัญ บมจ.การบินไทยก็ได้รับผลกระทบจากโควิด-19 เหมือนธุรกิจอื่น ๆ แต่ยอมรับว่าการบินไทยประสบปัญหาขาดทุนมาก่อนแล้ว อย่างไรก็ตาม ถือเป็นโอกาสรวมกันที่จะแก้ปัญหาเพื่อครั้งนี้จะเรียบร้อยที่สุด ทั้งนี้การปรับโครงสร้างการบินไทย แต่ยังคงความเป็นรัฐวิสาหกิจอยู่ กระทรวงการคลังยังถือหุ้นใหญ่ ส่วนการค้ำประกันเงินกู้ 50,000 ล้านบาท เป็นเพียงการเพิ่มสภาพคล่อง ซึ่งส่วนหนึ่งสามารถไปเจรจากับเจ้าหนี้ ผู้ให้เช่าเครื่องบินได้ เมื่อเจรจาแล้วน่าจะทำได้ส่วนหนึ่งวงเงินค้ำประกันที่ขอมืออาจจะไม่ถึง 50,000 ล้านบาทก็ได้”

มติชน

Matichon
Circulation: 950,000
Ad Rate: 1,100

Section: ประชาชน/กระแสรสรม
วันที่: พุธที่ 7 พฤษภาคม 2563
ปีที่: 43 ฉบับที่: 15397
หน้า: 15(ซ้าย)
Col.Inch: 42.56 Ad Value: 46,816
PRValue (x3): 140,448
คอลัมน์: เดลินิวส์: ตำนานพริก ไปรยทิ้งบนฟ้า

ศิลปิน: ชาว-ดำ



เดลินิวส์ ตำนานพริก ไปรยทิ้งบนฟ้า

ที่ประชุม ครม.กำลังพิจารณาอนุมัติแผนฟื้นฟูกิจการการบินไทย ตามที่ประชุมคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) ได้เห็นชอบให้กระทรวงการคลังเข้าไปช่วยค้ำประกันเงินกู้ให้การบินไทยวงเงิน 50,000 ล้านบาท เพื่อช่วยเสริมสภาพคล่องระยะสั้นให้กับบริษัทจนถึงสิ้นปี

การบินไทยในฐานะสายการบินแห่งชาติที่มีกระทรวงการคลังถือหุ้นหลักกว่า 51.03% ซึ่งสังคมต่างต้องคาดหวังว่าจะเป็นรัฐวิสาหกิจที่ให้ผลตอบแทนหรือสร้างกำไรสูงแก่ประเทศ

แต่ผลการดำเนินการกลับขาดทุนต่อเนื่องกัน ปี'62 ขาดทุน 12,017 ล้านบาท ปี'61 ขาดทุน 11,569 ล้านบาท และปี'60 ขาดทุน 2,072 ล้านบาท มีหนี้สะสมนับแสนล้านบาท

หลายคนจึงตั้งคำถามว่า การไปรยเงินอีก 5 หมื่นล้านบาทจะไปเหมือนตำนานพริกละลายแม่น้ำหรือไม่

ผมนั่งอ่านข้อมูลของ บรรยง พงษ์พานิช ประธานกรรมการบริหาร ธนาคารเกียรตินาคิน ที่ลงโพสต์เฟซบุ๊กไว้มีอะไรๆ น่าสนใจยิ่ง

“บรรยง” บอกว่า มีสื่อมาขอสัมภาษณ์โดยมีคำถามหลักสองคำถามว่า ทำไมการบินไทยที่เคยรุ่งเรืองจึงตกต่ำได้ถึงเพียงนี้ กับผมมีความเห็นอย่างไรกับการที่รัฐจะตกลงค้ำประกันหนี้ให้การบินไทยห้าหมื่นล้านบาท เพื่อแก้ปัญหาสภาพคล่องเร่งด่วน

ข้อแรก ผมตอบไปว่า ก่อนโควิด การบินไทยก็ไปไม่รอดอยู่แล้ว ขาดทุนตั้งปีละกว่าหมื่นล้านติดต่อกันมาหลายปี ถึงไม่มีโควิดทุนที่เหลือแค่หมื่นล้าน เทียบกับหนี้เกือบสามแสนล้าน ก็อยู่ได้ไม่เกินปีอยู่แล้ว พอมาเจอโควิดก็เลยน่าจะจอดสนิททันที เพราะขนาดสายการบินดีๆ อย่าง Lufthansa อย่าง Air France รัฐบาลของเขาจะต้องช่วยแห่งละกว่าแสนล้านบาท

ส่วนเหตุผลที่ตกต่ำมาจากคำว่า “การแข่งขัน” เพราะจากปี 2000 มีเครื่องบินพาณิชย์ทั่วโลกแค่ 20,000 ลำ พอมาปัจจุบันมี

เป็น 46,000 ลำ มีการเกิดของ Low Cost Carriers ทุกคนแข่งกันปรับปรุงประสิทธิภาพ ลดต้นทุน ลดราคา เปิดเสรีการแข่งขันกันเต็มที่ ซึ่งตั้งแต่เราเปิดเสรีการบิน ในปี 2004 ทำให้มีนักท่องเที่ยวเพิ่มจาก 12 เป็น 38 ล้านคน คนบินปีละ 18 ล้านเที่ยว เป็น 110 ล้านเที่ยว

ตัวไม่เคยขึ้นราคามาเลยปีกลับลดด้วยซ้ำ แต่การบินไทยต้นทุนกลับเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ทั้งการจัดซื้อและต้นทุนบุคลากรที่มีตั้ง 28,000 คน (เทียบ Capacity กับคนอื่นน่าจะแค่ 15,000) ยกตัวอย่างไตรมาสสามปีที่แล้ว ยอดขาย 40,000 กว่าล้าน ขาดทุนสี่พันห้าร้อยล้าน ทั้งๆ ที่มี Load Factor ตั้ง 80% ก็แปลได้เลยว่า จะเท่าทุนได้ต้องขายแพงขึ้น 10% (ซึ่งตอนนี้ก็แพงสุดอยู่แล้ว) หรือลดต้นทุนให้ได้ 10% เพราะ Break-even Load Factor 88% ไม่มีใครในโลกทำได้

ถามว่ารัฐจะค้ำห้าหมื่นล้านนั้น ผมเห็นด้วย เพราะถ้าไม่เงินก็คงมีค่าเหลือศูนย์หรือติดลบ (ได้ยินว่าแอมมีค้ำประกันไปบ้างแล้ว) แต่ผมคิดว่าไม่ควรแค่ให้การค้ำประกันเฉยๆ อย่างที่ขอ แต่รัฐควรให้มากกว่าค้ำให้ เพราะสุดท้ายต้องจ่ายเหมือนกัน แต่สถานะของผู้ให้กับผู้ค้ำไม่เหมือนกัน แต่ก่อนที่จะให้รัฐควรจะให้การบินไทยขอเข้าแผนฟื้นฟูตามกระบวนการของกฎหมายล้มละลายก่อน

เพราะภายใต้แผน ผู้ให้รายสุดท้ายสามารถมีอำนาจต่อรองสูงได้ สามารถจะ Hair cut เจ้าหนี้อื่นได้บ้าง สามารถล้มเลิกสิทธิประโยชน์อดีตพนักงานและต่อรองกับสหภาพได้ดีกว่า รวมทั้งสามารถกำหนดเงื่อนไขประเภท Last in-First out (คนไล่ที่หลังได้รับคืนก่อน) หรือ preferable status อื่นๆ ได้ จะได้ผ่าตัดใหญ่ทีเดียวเลย

ผมว่าประเด็นใหญ่ของการบินไทยในวันนี้ คือถึงเวลาต้องผ่าตัดใหญ่กันแล้ว

มีผู้รู้หลายคนเสนอแนวทางไว้อย่างน่าสนใจ อาทิ ฝ่ายการเมืองต้องห้ามแทรกแซงกิจการและการบริหารงานภายใน ต้องปรับลดสัดส่วนการถือหุ้นโดยปล่อยให้ภาคเอกชน และทำการเพิ่มทุนโดยให้ภาคเอกชนที่มีศักยภาพมาบริหารการบินไทยในรูปแบบองค์กรที่สร้างผลกำไรและเพื่อทำให้สายการบินแห่งชาตินี้ได้ไปต่อ

ปรับโครงสร้างผู้บริหารและระบบการให้ผลตอบแทนของการบินไทยใหม่ทั้งหมด ลดขนาดองค์กร Re-skill พนักงาน โดยใช้การบริหารจัดการแบบที่เรียกว่า Flexible Rightsizing เพื่อลดต้นทุนการดำเนินงานและยังสามารถลดภาระหนี้สินได้ในอนาคต

เพราะไม่เช่นนั้นแล้วเงิน 5 หมื่นล้าน ก็คงเหมือน “บรรยง” บอกว่า ถ้าให้แต่เงินเฉยๆ ก็จะยึดได้แค่ห้าเดือนก็อาจจะหมด เป็นการ Throw good money after bad หรือที่คนโบราณเค้าว่า “ตำนานพริก ไปรยทิ้งบนท้องฟ้า”

โกนจา