

คลังโยน'คมนาคม'ชี้ขาด - 'ศักดิ์สยาม'ยื่นเข้าเกณฑ์ยื่นศาล ยื่น'ล้มละลาย'การบินไทย



โครงสร้างรายจ่ายหลักการบินไทย

	2562	2561	2560
● ค่าน้ำมัน	50,805	56,262	47,191
● พนักงาน	30,385	29,958	29,126
● ค่าใช้จ่ายนักบิน/ลูกเรือ	5,708	5,142	5,224
● ค่าบริการการบิน	19,420	20,888	21,299
● ค่าซ่อมบำรุง	17,167	18,482	16,245
● ค่าเช่าเครื่องและอะไหล่	20,387	14,605	10,641
● ค่าใช้จ่ายขายและโฆษณา	9,861	9,841	10,438

หน่วย : ล้านบาท

โครงสร้างรายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร

	2562	2561	2560
● โใบประเทศ	10,483	11,230	11,626
● เอเชีย	74,774	81,330	85,670
● ยุโรป	37,383	42,628	42,119
● นิวซีแลนด์-ออสเตรเลีย	10,858	14,074	14,586

หน่วย : ล้านบาท

เครื่องบินที่ใช้ในการปฏิบัติการบิน

	31 ธ.ค.62	31 ธ.ค.61
แอร์บัส A380-800	6	6
แอร์บัส A350-900	12	12
โบอิง 747-400	10	10
โบอิง 777-200ER	6	6
โบอิง 777-300ER	14	14
โบอิง 777-300	6	6
โบอิง 777-200	6	6
แอร์บัส A330-300	15	15
โบอิง 787-8	6	6
โบอิง 787-9	2	2
แอร์บัส A320-200	20	20
รวม	103	103

ปี 2563 มีแผนรับมอบเครื่องบินจากโบอิง 3 ลำ

นายกฯ เปรกชง ครม. สั่งทำแผนฟื้นฟูให้ชัด

กรุงเทพธุรกิจ ● **นายกฯ เปรกคมนาคม** เสนอแผนฟื้นฟูการบินไทยเข้า ครม.ชี้ทำแผนให้ชัดก่อน ชี้ พนักงานต้องร่วมมือด้านทีมที่ปรึกษาการเงิน ชงข้อเสนอยื่นศาลล้มละลาย "คลัง" โยนคมนาคมชี้ขาด ด้าน"ศักดิ์สยาม" ยื่นยื่นเข้าเกณฑ์ยื่นศาลขอฟื้นฟูกิจการ

บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) กำลังถึงจุดเปลี่ยนครั้งสำคัญหลังจากมีอายุครบ 60 ปี เมื่อวันที่ 1 พ.ค.ที่ผ่านมา แต่ต้องเผชิญกับปัญหาสภาพคล่องจน

ทำให้รัฐบาลต้องเข้ามาหาวิธีการประคองให้ธุรกิจอยู่รอดได้

รายงานข่าวจากทีมที่ปรึกษาการเงินบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) เปิดเผยว่า ทีมที่ปรึกษาการเงินได้เสนอให้บริษัทการบินไทยเข้าฟื้นฟูกิจการโดยใช้กระบวนการตามกฎหมาย ผ่านศาลล้มละลายกลาง ซึ่งจะเป็นการแก้ปัญหาหนี้สินได้อย่างเบ็ดเสร็จ ในขณะที่การบินไทยยังสามารถดำเนินกิจการต่อไปได้

ในหลักการของบริษัทที่จะยื่นฟื้นฟูกิจการผ่านศาลล้มละลายกลางนั้น จะต้อง มีหนี้สินมากกว่าทรัพย์สิน และเห็นว่า

อ่านต่อหน้า | 4

ต่อจากหน้า 1

ยื่น

กิจการยังเดินหน้าต่อได้ภายหลังฟื้นฟูฯ ซึ่งเจ้าของกิจการ หรือ เจ้าหนี้ ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง หรือเจ้าหนี้และเจ้าของกิจการเห็นชอบร่วมกันยื่นคำร้องต่อศาลล้มละลายกลาง หากศาลอนุมัติให้ฟื้นฟูกิจการก็จะตั้งผู้ทำแผนผู้บริหารแผนเป็นขั้นตอนต่อไป

การบินไทยขอผ่อนผันการส่งงบการเงินไตรมาสแรก ปี 2563 ต่อตลาดหลักทรัพย์ อย่างไรก็ตามงวดปี 2562 บริษัทมีสินทรัพย์ราว 2.56 แสนล้านบาท และมีหนี้สิน 2.44

แสนล้านบาท ซึ่งมากกว่าทรัพย์สิน แต่หากนับภาระหนี้ในอนาคตแล้ว หนี้สินจะมากกว่าทรัพย์สิน ส่วนผลการดำเนินงานขาดทุนสุทธิ 1.2 หมื่นล้านบาท รายได้ 1.88 แสนล้านบาท และมีขาดทุนสะสมกว่า 1.93 หมื่นล้านบาท

นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กล่าวว่า การประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) เมื่อวันที่ 12 พ.ค.ที่ผ่านมา กระทรวงคมนาคมยังไม่ได้เสนอแผนฟื้นฟูการบินไทย เพราะเห็นว่าแผนที่เสนอมาเมื่อวันที่ 7 พ.ค.ที่ผ่านมา ยังไม่สมบูรณ์จึงให้การบินไทยร่วมกับสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ทำแผนให้สมบูรณ์

ทั้งนี้ แผนฟื้นฟูของการบินไทยควรจะเสร็จภายในเดือน พ.ค.นี้ ถ้าไม่เสร็จแสดงว่าการบินไทยไม่สามารถเดินตามแผนฟื้นฟูได้ด้วยวิธีนี้ได้ หรือหากว่าภายในเดือน พ.ค.นี้ การบินไทยยังทำแอ็คชั่นแพลนไม่ได้ โดยยังมีความเสี่ยงของธุรกิจอยู่ การเดินตามแผนฟื้นฟูตามกรอบคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) คงทำไม่ได้

“คมนาคม”เปิดทางยื่นล้มละลาย

ส่วนกรณีการยื่นขอเป็นบริษัทล้มละลายนั้น นายศักดิ์สยาม กล่าวว่า กรณีนี้จะดูเมื่อการบินไทยทำแผนต่อไม่ได้ ซึ่งส่วนตัวไม่อยากจะให้ถึงขั้นตอนศาลล้มละลาย เพราะหากเป็นเช่นนั้น ศาลจะลงมากำกับดูแล อีกทั้งปัจจุบันการบินไทยยืนยันเดินตามแผนฟื้นฟูได้ ดังนั้นต้องรอให้เกิดกรณีที่การบินไทยทำแผนฟื้นฟูไม่ได้ก่อน

“เรื่องยื่นล้มละลายต้องดูถ้าเขาทำแผนไม่ได้ แต่ตอนนี้เขายังทำแผนฟื้นฟูอยู่ ซึ่งหากเรื่องต้องถึงขั้นตอนศาล ก็ไม่ได้มีแค่กรณียื่นล้มละลายอย่างเดียวจริงๆ ก็มีกรณียื่นเพื่อเข้าสู่กิจการฟื้นฟูด่วน เงื่อนไขก็มีแค่นี้คือบุคคลที่มีภาระหนี้สูงกว่าทรัพย์สิน แค่นี้ก็ยื่นได้ อยู่ที่ตัวนิติบุคคลเอง แต่วันนี้ต้องรอให้การบินไทยทำแผนให้เรียบร้อยทำการบ้านส่งให้เรียบร้อย”

สำหรับแผนฟื้นฟูของการบินไทยยังเดินตามกรอบที่ผ่านการเห็นชอบจาก คนร. ซึ่งกำหนดกรอบไว้ 7-9 เรื่อง โดยส่วนใหญ่

เป็นกรอบการดำเนินงานปกติของธุรกิจสายการบิน แต่แผนฟื้นฟูที่การบินไทยต้องเร่งดำเนินการ คือ การลงรายละเอียดแผนปฏิบัติการว่ารับมืออย่างไร ทหารายได้อย่างไร จะลดค่าใช้จ่ายและบริหารหนี้อย่างไรและต้องได้รับความร่วมมือจากคณะกรรมการการบินไทย ฝ่ายบริหารการบินไทยและพนักงาน

“วันนี้บอร์ดและฝ่ายบริหารยังทำงานได้ดีทำงานตามกรอบแผนฟื้นฟูที่ให้ไว้กับคนร.ก็ขอให้ทุกฝ่ายร่วมมือกันแบบนี้ถ้าทำไม่ได้เวลาที่มันสั้น ก็จะมีบีบีไปวิธีอื่น”

ห่วงปัจจัยเสี่ยง23เรื่อง

นายศักดิ์สยาม กล่าวว่า กระทรวงคมนาคมต้องการพิจารณาแผนให้รอบคอบก่อนเสนอ ครม.อนุมัติ โดยแผนต้องมีแนวทางที่ไม่เสี่ยง แต่แผนฟื้นฟูที่การบินไทยเสนอมาระบุความเสี่ยงถึง 23 เรื่อง โดยแผนที่ส่งมายังไม่ละเอียดแอ็คชั่นแพลนจึงสั่งทำให้ครอบคลุมและชี้แจงได้ทุกเรื่อง เพราะแผนฟื้นฟูควรมีแผนบริหารหนี้ แผนหารายได้ แผนรายจ่าย และต้องนำเงื่อนไขโควิดมาพิจารณาด้วย

“การบินไทยต้องทำแผนให้ชัดเจนด้วยตนเองเพราะไม่มีใครตอบคำถามแทนได้และควรเปรียบเทียบกับสายการบินอื่นที่ประสบความสำเร็จ เพื่อพิจารณาว่าการบินไทยต้องอธิบายประเด็นใดให้ชัดเจน”

รายงานข่าวจากกระทรวงคมนาคมระบุว่า ปัจจัยเสี่ยง 23 ข้อ ที่การบินไทยเสนอ ครอบคลุมปัจจัยเสี่ยงภายในและภายนอกองค์กร แต่ไม่มีระบุถึงปัจจัยเสี่ยงจากการระบาดของโรคโควิด เช่น 1.ปัจจัยเสี่ยงกรณีพนักงานไม่ร่วมมือหรือคัดค้านแผนฟื้นฟู 2.ปัจจัยเสี่ยงจากขั้นตอนการจัดซื้อจัดจ้างในระบบราชการ

นายกฯเบรกยื่นเข้า ครม.

นายอุตตม สาวนายน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กล่าวว่า กระทรวงคมนาคมยังไม่ได้เสนอแผนฟื้นฟูการบินไทยเข้าสู่ที่ประชุม ครม.และในที่ประชุม ครม.ไม่มีการหารือกันในเรื่องของแผนฟื้นฟูหรือการให้รัฐบาลค้ำประกันเงินกู้ให้การบินไทยซึ่งคงต้องรอให้กระทรวงคมนาคมเสนอเข้ามาก่อน

ภายหลัง คนร.มีมติให้ฟื้นฟูกิจการของการบินไทยทางกระทรวงคมนาคมจึงได้ไปจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อให้การฟื้นฟูเดินหน้าได้จริงก็ได้มีการปรึกษารื้อกับกระทรวงการคลังอยู่ตลอด ซึ่งพอเรียบร้อยทางกระทรวงคมนาคมคงได้เสนอเข้า ครม.ต่อไป

แหล่งข่าวจากทำเนียบรัฐบาล กล่าวว่า นายศักดิ์สยาม เตรียมนำแผนการฟื้นฟูการบินไทยเสนอ ครม.เป็นวาระพิจารณาจร แต่นายกรัฐมนตรี ยังไม่อนุมัติให้นำเรื่องสู่การพิจารณาและสั่งให้ไปทำแผนปฏิบัติการให้ชัดเจนก่อน

“คลัง”โยนคมนาคมชี้ขาดแผน

รายงานข่าวระบุว่า ท่าทีล่าสุดของกระทรวงการคลังในฐานะผู้ถือหุ้นใหญ่ การบินไทย จำนวน 51.03% เห็นด้วยกับแนวทางการฟื้นฟูกิจการการบินไทยผ่านศาลล้มละลายกลาง เพราะจะได้ประโยชน์ร่วมกันทุกฝ่าย ทั้งเจ้าหน้าที่ ผู้ถือหุ้น และพนักงาน ส่วนแผนเดิมที่ลดการถือหุ้นเพื่อการบินไทยเป็นรัฐวิสาหกิจระดับ 3 นั้น กระทรวงการคลังให้เป็นหน้าที่ของกระทรวงคมนาคมเป็นผู้จัดการแผนฟื้นฟูการบินไทย

นายกฯ ขอทุกฝ่ายร่วมฟื้นฟู

พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี กล่าวว่า แผนฟื้นฟูการบินไทยอยู่ในขั้นตอนการพิจารณาซึ่งขณะนี้ไม่มีวาระพิจารณาในครม.เรื่องนี้ต้องเข้าใจอย่าเพิ่งไปให้ข่าวจนมากเกินไป ขออย่าเพียงอย่างเดียวว่าต้องเข้าสู่แผนการฟื้นฟูที่มีประสิทธิผลเกี่ยวข้องกับกฎหมายหลายตัว ก็ขอร้องบุคลากรทั้งในองค์กร นอกองค์กร และสหภาพรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องจะต้องช่วยกันตรงนี้ ไม่อย่างนั้นไปกันไม่ได้ สุดท้ายคนก็จะไม่มีอาชีพ ไม่มีแรงงาน ไม่มีลูกจ้าง พนักงาน ไม่มีเงินจ้าง นั่นคือการล้มเหลวอย่างสิ้นเชิง ไม่อยากให้ไปถึงจุดนั้น

ดังนั้น ต้องขอความร่วมมือทำแผนฟื้นฟู ซึ่ง คนร.พิจารณาแล้ว และเข้าสู่การพิจารณาของกระทรวงคมนาคมทั้งหมดยังต้องดำเนินการอีกหลายอย่าง เพื่อนำเข้า ครม.อนุมัติ

“ผมจำเป็นต้องแก้ไข ไม่อย่างนั้นท่านเดวิดรอน องค์กรของท่านมีคน 20,000 กว่าคนจะเกิดปัญหาทันที ถ้าท่านไม่ช่วยกันและใครจะช่วย ต้องขอความร่วมมือจากพวกท่านด้วย ผมไม่ได้ขัดแย้งอะไรกับใคร ไม่ได้มีผลประโยชน์กับการบินไทยอยู่แล้ว”

ทั้งนี้รัฐวิสาหกิจอื่นมีแผนการฟื้นฟู แต่การบินไทยที่ผ่านมาไม่เป็นไปตามแผนฟื้นฟู จึงต้องทำแผนฟื้นฟูใหม่ขึ้นมา ส่วนเรื่องการค้ำประกันเงินกู้ ยังไม่มีการพูดตรงนั้น ต้องฟังเสียงประชาชนด้วย

“สามารถ”ชี้ข้อดีล้มละลาย

นายสามารถ ราชพลสิทธิ์ อดีต ส.ส.พรรคประชาธิปัตย์ โพสต์เฟซบุ๊กส่วนตัวระบุถึงการฟื้นฟูการบินไทย โดยคาดว่าการบินไทยจะยื่นคำร้องต่อศาลล้มละลายกลางเพื่อฟื้นฟูกิจการเพราะมีข้อดีต่อการบินไทย ดังนี้ 1.สามารถดำเนินกิจการต่อไปได้ 2.พักชำระหนี้ได้ เพราะเจ้าหนี้บังคับการบินไทยชำระหนี้ในช่วงฟื้นฟูกิจการไม่ได้ 3.เจรจาให้เจ้าหนี้ลดหนี้ลง ยืดระยะเวลาการชำระหนี้ และแปลงหนี้เป็นทุนได้

ทั้งนี้ การเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการมีข้อเสียต่อการบินไทยและประเทศ ดังนี้ 1.ใช้เวลาฟื้นฟูกิจการนาน 2.สหกรณ์ออมทรัพย์ที่ซื้อหุ้นจากการบินไทยอาจขาดสภาพคล่อง เพราะไม่ได้รับดอกเบี้ยและเงินต้นคืนจากการบินไทยช่วงหนึ่ง 3.อาจส่งผลกระทบต่อความน่าเชื่อถือของตลาดตราสารหนี้

ทั้งนี้ ถ้าการฟื้นฟูกิจการไม่สำเร็จ ศาลอาจมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการ และเจ้าหนี้ของการบินไทยอาจร้องขอให้ศาลมีคำสั่งให้การบินไทยล้มละลายได้ โดยศาลจะตั้งเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์มาจัดการชำระบัญชี รวบรวมทรัพย์สินทั้งหมด แล้วนำมาเฉลี่ยชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้ทุกคน

เข้าแผนฟื้นฟูระยะยาว

แหล่งข่าวที่ปรึกษาทางการเงิน กล่าวว่า การเดินหน้าฟื้นฟูกิจการอาจเหมาะสมกว่าการอัดฉีดสภาพคล่อง เพราะแม้จะยื้อไว้ได้ช่วงนี้ แต่หากประสิทธิภาพการทำธุรกิจเป็นเช่นเดิม สุดท้ายบริษัทจะวนกลับมาปัญหาเดิม

“ธุรกิจภายใต้การบินไทยมีทั้งส่วนดีและแย่งซึ่งหน่วยที่ธุรกิจที่ดีนั้น บริษัทอาจ spin off ออกมา ส่วนที่แย่อาจตัดทิ้งไป หากต้องการให้ธุรกิจยืนอยู่ได้ระยะยาว การบินไทยต้องจัดโครงสร้างใหม่แยกส่วนดีและไม่ดี”

สำหรับกระบวนการฟื้นฟูกิจการนั้น บริษัทมีปัญหสภาพคล่องและความสามารถในการชำระหนี้แต่ธุรกิจยังไป จะเริ่มจากยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการต่อศาล หลังจากนั้นจะแต่งตั้งผู้ทำแผนฟื้นฟูกิจการ โดยแผนจะเป็นส่วนหนึ่งของการเจรจาต่อรองกับเจ้าหนี้ อาทิ การขอลดหนี้ ลดดอกเบี้ย

ทั้งนี้ การฟื้นฟูกิจการของธุรกิจ จะช่วยรักษามูลค่าขององค์กรธุรกิจทั้งหมดไว้เป็นหนึ่งเดียว แทนที่จะถูกแยกจำหน่ายเป็นส่วนๆ ซึ่งจะทำให้มูลค่าของกิจการลดลง และธุรกิจยังมีโอกาสดำเนินต่อ และรักษาสภาพการจ้างงานไว้ ขณะที่เจ้าหนี้จะได้รับการชำระหนี้อย่างยุติธรรม

เปิดงบ'การบินไทย'หนี้สินพุ่ง

ส่วนฐานะการเงิน ณ สิ้นปี 2562 อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นพุ่งไปถึง 21 เท่า เพิ่มขึ้นต่อเนื่องจากปี 2560 และปี 2561 ซึ่งอยู่ที่ 7.8 เท่า และ 12.21 เท่า ขณะที่อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ยติดลบมา 2 ปีติดต่อกันที่ -1.57 เท่า และ -1.48 เท่า ในแง่ของสภาพคล่องปัจจุบันหนี้สินหมุนเวียนการบินไทยเพิ่มสูงขึ้นกว่าสินทรัพย์หมุนเวียนมาหลายปี

ขณะที่ ผลประกอบการไตรมาส 1 ปี 2563 ซึ่งปกติแล้วจะรายงานภายในเดือนพ.ค.นี้ แต่ก่อนหน้านี้ บริษัทได้แจ้งว่าต้องการเลื่อนการส่งงบการเงินออกไปเป็นภายในวันที่ 14 ส.ค.นี้

นักวิเคราะห์ บล.โนมูระ พัฒนสิน เปิดเผยว่า จากตัวเลขส่วนของผู้ถือหุ้น ณ สิ้นปี 2562 ของการบินไทย อยู่ที่ 1.18 หมื่นล้านบาท เชื่อว่าโอกาสที่ส่วนของผู้ถือหุ้นจะติดลบในไตรมาสแรกนั้นยังไม่มากนัก ในเบื้องต้นคาดว่าผลขาดทุนของไตรมาสแรกจะอยู่ที่ 7.8 พันล้านบาท จากราคาตัวโดยสารเฉลี่ยที่น่าจะลดลงราว 10%