

# 4แบงก์ลงชั้น ปลอยกู้บิณไทย

## ตั้ง4ทุนพลคุมแผนฟื้นฟู

# โลเคร็องบิณ ลด50%

**น**ายกฯ ลงมือผ่าตัดการบิณไทย ดันเข้าฟื้นฟู  
กิจการ ทาบ 4 บิณบริหารแผน ยื่นศาลล้ม  
ละลายไทย ควบคุม Chapter 11 สหรัฐฯ กันถูก  
ยึดเครื่อง ดึง 4 แบงก์ปลอยกู้ 5 หมื่นล้านเสริม  
สภาพคล่อง ชำระหนี้หลังแอร์บัสยื่นโนติซ โละโบอิง  
787 จำนวน 8 ลำ พร้อมเปิด 37 จุดบิณ ดันรายได้

ต่อหน้า 02



บริษัท การบิณไทยจำกัด  
(มหาชน) ต้องเตรียมยื่นเสนอ

ขอฟื้นฟูกิจการในศาลล้มละลาย  
กลาง หลังครม. เมื่อ 19 พ.ค.มี  
มติเห็นชอบตามข้อเสนอของ  
คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ  
(คนร.) ให้ค้ลดลงการถือหุ้น

ต่ำกว่า 50% พร้อมกับยื่นฟื้นฟู  
ภายใต้ Chapter 11 ของศาล  
ล้มละลายสหรัฐอเมริกา เพื่อ  
ป้องกันการถูกยึดเครื่องบิณ  
หรือทรัพย์สินระหว่างที่ดำเนิน

การตามแผนฟื้นฟูกิจการ ควบคุม  
การประกอบธุรกิจปกติ ตลอด  
ช่วงการฟื้นฟูกิจการที่คาดว่าจะ  
ใช้เวลา 2-3 ปีจากนี้

### นายกฯตัดสินใจเอง

พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์  
โอชา นายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรี  
ว่าการกระทรวงกลาโหม เปิด  
เผยว่า เป็นการตัดสินใจที่ยาก  
ลำบากกว่า จะช่วยรักษาผล  
ประโยชน์ของประเทศชาติได้  
อย่างไร ซึ่งการบิณไทย มีหนี้สิน  
จำนวนมาก และมี 3 ทางเลือก  
ในการแก้ปัญหา คือ 1.หาเงิน  
ให้การบิณไทยดำเนินการแก้  
ปัญหา 2.ปลอยให้เข้าสู่สถานะ  
ล้มละลาย และ3.เข้าสู่กระบวนการ  
ฟื้นฟูกิจการของศาล ซึ่งที่ผ่านมา  
การฟื้นฟูเป็นไปอย่างไม่มี  
ประสิทธิภาพ เพราะติดกฎหมาย  
หลายฉบับ

“ครม.ได้พิจารณาร่วม  
กับคนร. เห็นว่า การฟื้นฟูกิจการ  
เป็นทางปฏิบัติที่ดีที่สุด โดยไม่  
ปลอยให้การบิณไทยเข้าสู่สถานะ  
ล้มละลาย ซึ่งอาจทำให้พนักงาน  
มากกว่า 2 หมื่นคนต้องถูกลอยแพ

มีมืออาชีพเข้ามาบริหาร เพื่อให้การบินไทยกลับมาแข็งแกร่งอีกครั้ง”

**หาเจ้าหนี้ออกรู้ 5 หมื่นล.**

แหล่งข่าวระดับสูงจาก

กระทรวงการคลัง เปิดเผย“ฐานเศรษฐกิจ”ว่า ขั้นตอนจากนี้ คลังจะขายหุ้นการบินไทย 3% ให้กองทุนวายุภักษ์ ลดการถือหุ้นจาก 51.03% เหลือ 47% เพื่อให้หลุดพ้นสถานะรัฐวิสาหกิจตามคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับ

กรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 และพ.ร.บ.แรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543 ให้เกิดความสะดวกรวดในการบริหารของผู้บริหารแผนฟื้นฟู

จากนั้นจะปรับโครงสร้างผู้บริหาร โดยจะลดกรรมการให้เหลือ 3 คนและแต่งตั้งผู้ทำแผนฟื้นฟู 15 คนโดยได้ทาบทามไว้ 4 คนที่จะมานั่งเป็นบอร์ดใหม่และร่วมในทีมผู้บริหารแผนฟื้นฟูคือ นายชาติชาย พยุหนาวีชัย ผู้อำนวยการ ธนาคารออมสิน นายเทวินทร์วงศ์วานิช และนายชาญศิลป์ ตรีนุชกร อดีตประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ปตท.และนายจรัมพร โชติกเสถียร กรรมการบริหาร ธนาคารกรุงเทพ และอดีตกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (ดีดี) การบินไทย

“เมื่อศาลรับแผนฟื้นฟูหนี้ที่มี 7.4 หมื่นล้านบาท จะ Default อัตโนมัติ แต่เพื่อไม่ให้กระทบต่อสหกรณ์ออมทรัพย์ที่เป็นเจ้าหนี้ จะเสนอ 2 แนวทางคือ ยืดระยะเวลาชำระหนี้ หรือเพิ่มดอกเบี้ย เพื่อไม่ให้ผู้ถือหุ้นกู้เดือดร้อน”

**นำรายได้ตัวค้ำนี้**

สำหรับแนวทางฟื้นฟูกิจการ ผู้บริหารแผนต้องไปเจรจากับเจ้าหนี้ทั้งในและต่างประเทศ เพื่อสร้างความมั่นใจและต้องได้รับการสนับสนุนจากเจ้าหนี้ในประเทศ โดยจะขอกู้เงินอย่างน้อย 4-5 หมื่นล้านบาทจากธนาคารรัฐและเอกชนคือ ออมสิน,กรุงไทย หรือ ไทยพาณิชย์ และกรุงเทพ เพื่อเพิ่มสภาพคล่องและชำระหนี้ โดยเฉพาะค่าเช่าเครื่องบินที่ต้องจ่ายให้เจ้าหนี้ เพื่อให้รับแผนฟื้นฟู ขณะที่เจ้าหนี้ที่ปลอ่ยกู้จะได้รับความเป็นปริมิตร ซึ่งจะได้สิทธิชำระหนี้ก่อนเจ้าหนี้รายอื่น โดยที่การบินไทยจะนำรายได้จากการขายตัว ซึ่งแต่ละปีมี 1.3 แสน



**แผนฟื้นฟูเจ้าจำปี**



หนี้สินรวม **3.6 หมื่นล้านบาท**  
(ยึดหนี้ออกไป /จ่ายดอกเบี้ยเพิ่ม)

**ฐาน INFO GRAPHIC**



**การหนี้สิน 2.4 แสนล้านบาท**

- หนี้ 7.4 หมื่นล้านบาท
- เงินกู้จากต่างประเทศ
- หนี้จากกระทรวงการคลัง (ยูไร) 1.19 หมื่นล้านบาท
- เงินกู้จากเอ็กซิมแบงก์ 437.3 ล้านบาท
- เงินกู้จากธนาคารในประเทศ 1.08 หมื่นล้านบาท
- หนี้ยังเครื่องบิน 1.5 แสนล้านบาท

**แผนจัดการรายได้**

- รายได้จากขายตัวทั่วโลก 1.35 แสนล้านบาท
- กลับมาเปิดบินตปท.รวม 37 จุดบิน จากเดิม 62 จุดบิน

**แผนหาสภาพคล่อง 4-5 หมื่นล้านบาท**

- ธนาคารรัฐ 2 แห่ง
- ธนาคารเอกชน 2 แห่ง

(ไทยพาณิชย์-กรุงไทย) ไร้รายได้จากการขายตัวต่างประเทศ

**สหกรณ์ออมทรัพย์ ก่อลงทุนในหุ้นการบินไทย**

- 82 แห่ง มูลค่าลงทุน 42,229 ล้านบาท คิดเป็น 3.62% ของสินทรัพย์สหกรณ์รวม
- 7 แห่ง ลงทุนต่อสินทรัพย์มากกว่า 10%
- 15 แห่ง มีสภาพคล่องน้อยกว่า 40%
- 67 แห่ง มีสภาพคล่องมากกว่า 82%



ล้านบาท มาค้าประกันเงินกู้กับธนาคารเจ้าหนี้ได้

“การฟื้นฟูจะดำเนินการภายใต้บมจ.การบินไทย ซึ่งธุรกิจหลักจะประกอบธุรกิจการบิน ล้มแนวคิดเดิมที่จะผ่าตัดโครงสร้างองค์กร ที่จะให้การบินไทยเป็นโฮลดิ้ง และแยกหน่วยธุรกิจออกไป ตัดขายหรือเปิดให้เกิดการร่วมทุนหรือให้บริษัทไทยสมายล์ มาปฏิบัติการบินแทนการบินไทย”

ดังนั้น คาร์โกและปฏิบัติการบินดงแยกจากกันไม่ได้ เพราะเป็นธุรกิจหลักแต่บางหน่วยธุรกิจ เช่น ครัวการบิน อาจแยกขายออกไป เพื่อหาเงินเข้าบริษัท และต้องขายคืนเครื่องบินโบอิง 787 ออกไป 8 ลำ ลำละ 1.4 หมื่นล้านบาท โดยจะขายในราคารด 50% ต่อลำ และตั้งเป้าใน 3 ปีนี้ จะลดพนักงานลง 5,867 คน ใช้เงินกว่า 8,850 ล้านบาท เพื่อให้เหลือพนักงาน 15,000 คน

“ระยะเวลาฟื้นฟูตามแผนดังกล่าว คาดว่า จะเห็นหน้าเห็นหลังในช่วง 2 ปี และภายใน 3 ปี จะหลุดพ้นการฟื้นฟูกิจการ”

## เตรียมเปิด 37 จุดบิน

ขณะเดียวกันการบินไทย ยังเตรียมกลับมาหารายได้จากการขายตั๋ว โดยจะกลับมาทำการบินในวันที่ 1 กรกฎาคมนี้ โดยมีทั้งหมด 37 จุดบินรวม 173 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เช่น ปักกิ่ง สัปดาห์ละ 3 เที่ยวบิน บริสเบน ประเทศออสเตรเลีย สัปดาห์ละ 2 เที่ยวบิน บริสเชลล์ ประเทศเบลเยียม สัปดาห์ละ 3 เที่ยวบิน โดเปนเฮเกน ประเทศเดนมาร์ก วันละ 1 เที่ยวบิน นิวเดลี วันละ 1 เที่ยวบิน แฟรงก์เฟิร์ต วันละ 1 เที่ยวบิน กวางโจว สัปดาห์ละ 2 เที่ยวบิน

## แอร์บัสยื่นโนติซ

แหล่งข่าวระดับสูงจากกระทรวงคมนาคมเผยว่า นอกจากยื่นฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลางของไทยแล้ว การบินไทยจะยื่นฟื้นฟูภายใต้ Chapter 11 ของสหรัฐอเมริกาด้วย เพื่อป้องกันไม่ให้เจ้าหนี้ยึดเครื่องบิน หรือ ทรัพย์สินระหว่างการบินไทยดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการ ซึ่งทางแอร์บัสได้ยื่นโนติซมายัง

การบินไทยแล้ว

ด้านนายชาติชาย พยุหนาวีชัย ผู้อำนวยการธนาคารออมสิน กล่าวว่าการฟื้นฟูกิจการเป็นหนึ่งในแนวทางที่จะดูแลลูกหนี้ และเจ้าหนี้ทั้งหมด ซึ่งส่วนตัวมองว่า ควรเจรจากับทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง เพื่อหาทางออกที่ดีที่สุด โดยเฉพาะลูกหนี้และเจ้าหนี้ เพื่อวางแนวทางเดินไปด้วยกัน

“ส่วนตัวเห็นว่า รัฐบาลพยายามอย่างมาก เพื่อหาแนวทางฟื้นฟูกิจการการบินไทย เพื่อประสิทธิภาพในแง่ของการให้บริการซึ่งปฏิเสธไม่ได้ว่าการบินไทยเป็นสายการบินแห่งชาติ ซึ่งเป็นภาพลักษณ์ของประเทศหากได้รับการแก้ไขก็จะส่งผลบวกต่ออันดับเครดิตและต้นทุนในการดำเนินธุรกิจด้วย และระหว่างนี้ คงจะต้องพิจารณาเรื่องกระแสเงินสดที่จะต้องจ่ายเจ้าหนี้หรือจ่ายพนักงานว่ามีจำนวนเพียงพอภาระค่าใช้จ่ายได้กี่เดือน” ●