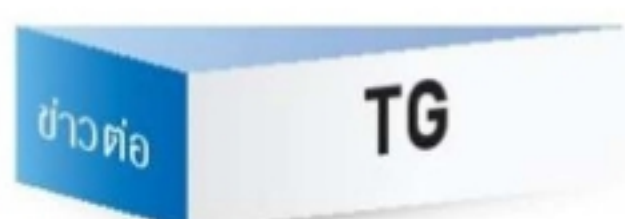


TGหา8หมื่นล. กู้ชีพธุรกิจ

เสี่ยงแตก ยุบ-ไม่ยุบ ไทยสมายล์

การบินไทย วาง3 แนวทางหาแหล่งเงิน 6-8 หมื่นล้านบาท ธีรศารทธุรกิจ ช่วงบริหารแผนฟื้นฟูกิจการ ทั้งขอ กู้เงิน ให้กระทรวง การคลังด้า-แปลงหนี้เป็นทุน-ลดทุนและเพิ่มทุน จ่อทบทวนการลงทุนบริษัทลูก ชี้บริษัทใดไม่ ก่อให้เกิดรายได้หลักแก่บริษัทแม่ ควรเลิกกิจการหรือขายทิ้ง ถกหนัก ไทยสมายล์ยังไม่ได้ข้อสรุป เสี่ยงแตกยุบ-ไม่ยุบ

ต่อหน้า 11



หลังจากวันที่ 14 กันยายนนี้ หากศาลล้มละลายกลางสั่งให้การบินไทย เป็นผู้ทำแผนฟื้นฟูกิจการ บริษัทตั้งเป้าที่จะใช้เวลาราว 3-5 เดือนจัดทำรายละเอียดของแผนฟื้นฟูให้แล้วเสร็จ ก่อนจะนำเสนอให้ศาลล้มละลายพิจารณาอีกครั้ง เพื่อขอให้การบินไทย บริหารแผนฟื้นฟูดังกล่าว

หาเงิน 6-8 หมื่นล้าน

ทั้งนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการการบินไทย มีการหารือเบื้องต้นถึงความต้องการเงินราว 6-8 หมื่นล้านบาท เพื่อนำมารีstruktur ธุรกิจ ทั้งการกลับมาเปิดทำการ

บินใหม่ในช่วง 5 ปีนี้ รวมถึงการชำระหนี้กับเจ้าหนี้การค้า และภาระหนี้บางส่วน แต่จะเป็นตัวเลขที่ชัดเจนว่าจะเป็นเท่าไร ต้องรอให้แผนในการปฏิบัติการบินได้ข้อสรุปออกมาก่อน เพราะมีปัจจัยเรื่องของโควิด-19 มาเป็นตัวแปรสำคัญ ซึ่งการบินไทย จะต้องลดจุดบินลง จากเดิมที่ก่อนโควิด ทำการบินในเส้นทางระหว่างประเทศอยู่ 63 จุดหมายปลายทาง (ไม่รวมไทยสมายล์) รวมถึงลดแบบเครื่องบินลง

โดยที่มาของแหล่งเงินเพื่อสร้างสภาพคล่องระหว่างการทำฟื้นฟูกิจการ มีการหารือใน 3 แนวทาง ได้แก่ 1.การกู้เงินจากสถาบันการเงินจำนวนหนึ่ง 2.การแปลงหนี้เป็นทุน 3.การลดทุนและเพิ่มทุน

เบื้องต้นทางการบินไทยอยู่ระหว่างเจรจากับหลายสถาบันการเงิน อาทิ ธนาคารกรุงเทพ ธนาคารกรุงไทย ธนาคารกสิกรไทย ธนาคารไทยพาณิชย์ โดยขอให้กระทรวงการคลังด้าประกันเงินกู้ เพื่อเตรียมสภาพคล่องในหลักหลายหมื่นล้านบาท ระหว่างการทำฟื้นฟูกิจการ ซึ่งก็มีราว 3 ธนาคารพร้อมจะให้การสนับสนุนเมื่อบริษัทเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟู

แหล่งข่าวระดับสูงจากสถาบันการเงิน เปิดเผยกับ “ฐานเศรษฐกิจ” ว่า การพิจารณาอนุมัติเงินกู้ของสถาบันการเงินให้กับการบินไทย ก็คงเป็นไปในทิศทางเดียวกันคือ ต้องให้กระทรวงการคลังด้าประกันเงินกู้ก่อน เพราะต้องคำนึงถึงความเสี่ยงที่จะเกิดกับธนาคารด้วย

อย่างไรก็ตาม การฟื้นฟูกิจการทั่วไปนั้น ในหลักการจะต้องลดทุนจนจุดทะเลียบให้เป็นศูนย์ก่อน จากนั้นจึงเป็นการเจรจาปรับลดหนี้กับเจ้าหนี้ให้คงเหลือในระดับที่บริษัทสามารถชำระหนี้ได้ เพราะถ้าลดลงไม่

มากพอ คนที่จะใส่ทุนเข้ามาใหม่ก็จะไม่กล้าเพิ่มทุนเข้ามา ดังนั้นต้องหาจุดสมดุลระหว่างเจ้าของทุนกับเจ้าหนี้ด้วย เพื่อให้กิจการเดินหน้าต่อไปได้

ไทยสมายล์เสี่ยงแตก

นอกจากนี้ยังมีการหารือถึงการทิศทางการดำเนินธุรกิจบริษัทย่อยและบริษัทร่วมต่างๆ ของการบินไทย ว่าบริษัทใดไม่ก่อให้เกิดรายได้หลักแก่บริษัทแม่ ก็ควรจะต้องมีการทบทวนว่าจะขายทิ้ง หรือเลิกกิจการไป โดยประเด็นที่ยังหารือกันไม่ตกผลึก คือ เรื่องของสายการบินไทยสมายล์ที่การบินไทย ถือหุ้น 100% ซึ่งการหารือยังไม่ได้ข้อสรุป

เสียงหนึ่งมองว่าควรจะยุบบริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด หรือควรรวมไทยสมายล์กับการบินไทย เนื่องจากมองว่าเป็นภาระของการบินไทย เพราะนับตั้งแต่ไทยสมายล์เริ่มทำการบินตั้งแต่ เม.ย. 2557 ไทยสมายล์ขาดทุนมาอย่างต่อเนื่อง สะสมกว่า 8 พันล้านบาท อีกทั้งการขายทั้งหมดก็ดำเนินการโดยการการบินไทยอยู่แล้ว โดยช่วงปี 2559 ถึงปัจจุบัน การบินไทยมีนโยบายซื้อตัวโดยสารของสายการบินไทยสมายล์ ในลักษณะ Block Seat ในสัดส่วน 90:10 ขณะที่ไทยสมายล์ทำหน้าที่เฉพาะการปฏิบัติการบินเท่านั้น

จากนโยบายให้การการบินไทยซื้อตัวไทยสมายล์แบบ Block Seat ที่ได้ดำเนินการเต็มรูปแบบในทุกสาย ทุกเที่ยวบิน ทำให้ในปี 2562 ไทยสมายล์ขาดทุนอยู่ 112.5 ล้านบาท ลดลงอย่างมาก หากเทียบกับปี 2561 ที่ขาดทุนอยู่ 2.6 พันล้านบาท และในช่วงครึ่งแรกของปี 2563 การบินไทยยังต้องตั้งสำรองด้อยค่าเงินลงทุนในไทยสมายล์ 1,800 ล้านบาท เนื่องจากประเมินผล

บริษัทย่อย-บริษัทร่วมทุน ของการบินไทย



ประกอบการของไทยสมายล์ ซึ่งมีผลขาดทุนสะสมต่อเนื่องจนมีผลขาดทุนเกินทุน และผลกระทบของโควิด-19 ที่ส่งผลกระทบต่อ การดำเนินธุรกิจ และการบินไทย ยังตั้งเป้าเพื่อการด้อยค่าของลูกหนี้ คือ ไทยสมายล์ 6,018 ล้านบาท ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9

ขณะที่เสียงที่คัดค้านการยุบไทยสมายล์ หรือควมรวม ก็มองว่า ไทยสมายล์ จะเป็นส่วนหนึ่งของแผนฟื้นฟูการบินไทยได้ แต่หากมีการกำหนดเส้นทางบินที่เหมาะสม ระหว่าง 2 สายการบิน โดยกำหนดเส้นทางการบินให้ไม่ทับซ้อนกันเอง กับ ไทยสมายล์ ที่อาจพิจารณาให้ไทยสมายล์ บริการในเส้นทางการบินในภูมิภาคที่มีพิสัยการบินไม่ไกล

เพราะไทยสมายล์มีต้นทุนในการปฏิบัติการบินต่ำกว่า จึงสามารถแข่งขันกับสายการบินอื่นๆในภูมิภาค และสายการบินต้นทุนต่ำ ซึ่งมีตลาดใกล้เคียงกันได้ เพราะสามารถทำราคาต่ำ โดยสารได้ต่ำกว่าที่การบินไทยเป็นผู้ปฏิบัติการบินเอง ขณะที่การบินไทย จะให้บริการในเส้นทางบินพิสัยกลางถึงไกล ซึ่งผู้โดยสารต้องการความสะดวกสบายของที่นั่ง ห้องโดยสาร บริการภาคพื้นดิน และบริการบนเครื่องบินที่สะดวกสบายมากกว่า โดยมีจุดแข็งในการให้บริการที่ได้มาตรฐานโลก ในขณะที่คงวัฒนธรรมการให้บริการด้วยความเป็นไทย

ประกอบกับที่ผ่านมามีการขาดทุนของไทยสมายล์ จุดหลักก็มาจากนโยบายของการบินไทย โดยเฉพาะการสั่งให้ไทยสมายล์ไปเปิดทำการบินต่างประเทศในจุดที่ไม่มีกำไร การเช่าเครื่องบินทั้ง 20 ลำ คนเช่าก็จะเป็นการบินไทย แล้วมาลงบัญชีไทยสมายล์ ซึ่งก็มีค่าใช้จ่ายสูง

เพราะไทยสมายล์ไม่ได้เช่าเครื่องบินเอง รวมถึงการซ่อมบำรุงเครื่องบิน การบินไทยก็ไปเจรจาให้หมด ซึ่งมีการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงสูงกว่าที่การบินไทยซ่อมเครื่องบินให้สายการบินลูกค้า และมีการซ่อมบำรุงบางส่วนกับบริษัทต่างชาติที่ไทยสมายล์ต้องจ่ายปีละกว่า 2 พันกว่าล้านบาททุกปี โดยที่ไทยสมายล์ ไม่ได้เป็นคนไปเจรจาแต่อย่างใด ทำให้การขาดทุนอยู่ในงบดุลของการบินไทย ในเรื่องรายการค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ของบริษัทแทน มีตัวเลขถึง 5,357 ล้านบาท

ดังนั้นหากไม่ยุบไทยสมายล์ แต่เข้าไปแก้ปัญหาทั้งหมดแล้วทำการปฏิบัติการบินในลักษณะทำแบรนด์ร่วมกัน ก็น่าจะเป็นทางออกที่ดี รวมถึงการให้การบินไทยเป็นโฮลดิ้ง คอมพานี และให้บริษัทไทยสมายล์ ปฏิบัติการบินก็เป็นอีกหนึ่งทางเลือกที่อยู่ระหว่างการหารืออยู่เช่นกัน ●