

ประชาชาติ ธุรกิจ Prachachat Turakij Circulation: 120,000 Ad Rate: 1,350	Section: First Section/หน้าแรก		
	วันที่: พุธที่ 29 เมษายน - อาทิตย์ 2 พฤษภาคม 2564		
	ปีที่: 43	ฉบับที่: 5353	หน้า: 1(ซ้าย), 9
	Col.Inch: 152.96	Ad Value: 206,496	PRValue (x3): 619,488
ห้วงข่าว: รื้อแผนฟื้นฟูการบินไทย BBL-KTB แท็กทีมขอเอี่ยวบริหาร			
คลิป: สีสี่			

รื้อแผนฟื้นฟูการบินไทย BBL-KTB แท็กทีมขอเอี่ยวบริหาร

นับถอยหลังประชุมเจ้าหนี้การบินไทย 12 พ.ค. เจ้าหนี้แบงก์ใหญ่ “กรุงเทพ-กรุงไทย” นำทีมลุยรื้อแผนฟื้นฟู ยื่นข้อเสนอคลังคำ ประกันเงินกู้ 5 หมื่นล้าน พร้อมขอเอี่ยวส่งทีมบริหารแผนร่วม เผยแผนฟื้นฟูช่องโหว่เพียบ ชี้อากาศที่การบินไทยจะฟื้นสร้างรายได้ เพื่อหาเงินคืนเจ้าหนี้เป็นไปได้ยาก เตรียมยื่นขอแก้ไขแผนภายใน 7 พ.ค.นี้ ด้านรัฐบาลค้นหาช่องใส่เงินอุดหนุนการบินไทย มอบรองนายกฯ วิษณุผ่าทางตันกฎหมายคำประกันเงินกู้ ยังไม่ถึง “การบินไทย” กลับเป็นรัฐวิสาหกิจ

9

รื้อแผนฟื้นฟูการบินไทย

(ต่อจากหน้า 1)

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า หลังจาก บมจ. การบินไทยได้ยื่นแผนฟื้นฟูกิจการ ต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ เมื่อ 2 มีนาคม 2564 พร้อมนัดประชุมเจ้าหนี้ พิจารณาแผนฟื้นฟู ในวันที่ 12 พ.ค. 2564 โดยมีเจ้าหนี้ยื่นขอรับชำระหนี้ รวม 13,133 ราย ภาระหนี้ที่มาปรับ โครงสร้าง 410,140.78 ล้านบาท ทั้งนี้ ตามแผนฟื้นฟูมีการแบ่งเจ้าหนี้ เป็นทั้งหมด 36 กลุ่ม โดยกลุ่มเจ้าหนี้ สถาบันการเงินถือเป็นกลุ่มเจ้าหนี้ที่ มีบทบาทสำคัญ และไม่เห็นด้วยกับ แผนฟื้นฟูฉบับนี้ ซึ่งภายใต้ พ.ร.บ.ล้ม ละลาย พ.ศ. 2483 กรณีเจ้าหนี้ไม่ เห็นชอบกับแผนฟื้นฟูสามารถยื่นขอ แก้ไขแผนฟื้นฟูได้ ภายในวันที่ 7 พ.ค. (ก่อนการประชุมเจ้าหนี้ 3 วันทำการ)

แบงก์รื้อแผนฟื้นฟูการบินไทย

นางแพตริเซีย มงคลวนิช ผู้อำนวยการสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) เปิดเผย “ประชาชาติธุรกิจ” ว่า เรื่องแผนฟื้นฟูกิจการการบินไทย ขณะนี้กระทรวงการคลังยังไม่ได้

มอบนโยบายในการโหวตแผน วันที่ 12 พ.ค. 64 ซึ่งขณะนี้ผู้ทำแผนก็อยู่ ระหว่างการประชุมหารือกับเจ้าหนี้ สถาบันการเงินหลายรายว่าจะมีข้อ เสนอเพิ่มเติมอย่างไรบ้าง เพื่อจะนำ ไปปรับแก้แผนเพิ่มเติม กระทรวงการ คลังจึงรอดูว่า แผนฟื้นฟูฉบับใหม่จะ มีการปรับแก้อะไรบ้าง

“แผนเดิมของการบินไทยระบุ ไว้ว่า จะไม่แฮร์คัตหนี้ พร้อมกับให้ กระทรวงการคลังและสถาบันการเงิน เติมนทุนให้ฝ่ายละ 2.5 หมื่นล้าน บาท ส่วนแผนใหม่นั้นยังไม่เห็นรายละเอียด แต่คาดว่าผู้ทำแผนจะต้อง เร่งทำให้เร็ว เพราะในส่วนของแบงก์ จะต้องผ่านขั้นตอนของบอร์ดธนาคาร ด้วย ซึ่งตอนนี้ทุกฝ่ายก็รอคอนเฟิร์ม อีกครั้งว่า สุดท้ายแล้วจะมีการแก้ไข แผนหรือไม่ และสุดท้ายแล้ว เจ้าหนี้ ต้องมาพิจารณาว่า จะเห็นชอบแผน ฟื้นฟูหรือไม่”

สำหรับช่องทางที่กระทรวงการ คลังจะเติมนเงินให้การบินไทยนั้น นาง แพตริเซียกล่าวว่า ขณะนี้กระทรวง การคลังก็พิจารณาทุกมิติ โดยข้อเสนอ เดิมเรื่องการเพิ่มทุนนั้นเป็นเรื่องที่คณะ

กรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) จะต้องเป็นผู้พิจารณา ส่วนกรณีจะให้ สบน.คำประกันเงินกู้ได้ การบินไทยจะ ต้องเป็นรัฐวิสาหกิจตาม พ.ร.บ.การ บริหารหนี้สาธารณะที่มีอยู่ 3 ประเภท แต่ตอนนี้หน่วยงานของรัฐถือหุ้น การบินไทยน้อยกว่า 50% จึงไม่เป็น ไปตาม พ.ร.บ.การบริหารหนี้สาธารณะ ท้ายที่สุดก็ต้องมาดูว่า ผู้ทำแผน จะเสนอแผนฟื้นฟูแบบไหน

นายกฯ ถอดข้อกฎหมาย

ขณะที่เมื่อวันที่ 23 เมษายน 2564 นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ได้ เข้าประชุมหาแนวทางแก้ไขปัญหา บมจ.การบินไทย ที่ทำเนียบรัฐบาล กับ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายก รัฐมนตรี และ รมว.กลาโหม พร้อมด้วย นายวิษณุ เครืองาม รองนายกรัฐมนตรี ด้านกฎหมาย นายสุพัฒนพงษ์ พันธ์มีเชาว์ รองนายกรัฐมนตรีด้านเศรษฐกิจ และ รมว.พลังงาน นายอนุทิน ชาญวีรกูล รอง นายกรัฐมนตรี ที่กำกับกระทรวงคมนาคม และ รมว.สาธารณสุข ถึงแนวทางการใส่ เงินเพื่อช่วยเหลือการบินไทย เนื่องจาก แผนฟื้นฟูต้องการให้กระทรวงการคลัง

เพิ่มทุน หรือค้ำประกันเงินกู้ให้การบินไทย 2.5 หมื่นล้านบาท ติดข้อกฎหมาย เพราะรัฐบาลจะค้ำประกันเงินกู้ให้ได้ เฉพาะหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ แต่ปัจจุบัน การบินไทยได้ถูกปลดจากสถานภาพการเป็นรัฐวิสาหกิจแล้ว

แหล่งข่าวจากทำเนียบรัฐบาลกล่าวว่า หลังการหารือร่วมกับนายกรัฐมนตรี สัปดาห์ที่ผ่านมา ขณะนี้รัฐบาลได้ข้อสรุปว่า จะยืนยันยืนยันว่าไม่สามารถเปลี่ยนแปลงสถานะการบินไทยให้กลับมาเป็นรัฐวิสาหกิจได้อีก แต่หากจะค้ำประกันเงินกู้ อาจจะออกกฎหมายทำแบบเฉพาะกิจให้รัฐบาลค้ำประกันให้ได้ตามความจำเป็นเท่านั้น ซึ่งการค้ำประกันก็จะไม่ค้ำ 100% โดยมีการมอบหมายให้ นายวิษณุ เครืองาม ไปพิจารณาหาช่องทาง โดยรัฐบาลให้นำเงื่อนไขนี้ไปคุยกับเจ้าหนี้ก่อน ซึ่งต้องรอฟังความเห็นเจ้าหนี้ว่าจะพิจารณาอย่างไร

แบงก์ยื่นให้ค้ำค้ำ 5 หมื่น ล.

ขณะที่แหล่งข่าวจากหนึ่งในเจ้าหนี้สถาบันการเงินของ บมจ.การบินไทย เปิดเผย “ประชาชาติธุรกิจ” ว่า แม้ว่าจะใกล้ถึงการประชุมเจ้าหนี้เพื่อโหวตแผนฟื้นฟู ในวันที่ 12 พ.ค.นี้แล้ว แต่ขณะนี้ยังมีความเห็นไม่ตรงกันเกี่ยวกับแผนฟื้นฟู โดยขณะนี้ธนาคารที่เป็นเจ้าหนี้ได้มีการปรับแก้และเสนอแผนฟื้นฟูฉบับใหม่เข้ามา โดยเสนอให้ค้ำค้ำต้องเพิ่มทุน หรือรัฐบาลต้องค้ำประกันเงินกู้ที่ใส่เข้าไปใหม่ 5 หมื่นล้านบาท เพราะหากรัฐบาลไม่ค้ำประกัน แบงก์ก็ไม่มีใครกล้าปล่อยกู้เพิ่ม

หรือในกรณีรัฐบาลไม่ค้ำประกันเงินกู้ ทางเลือกก็คือ การบินไทยต้องขายทรัพย์สินบางส่วนออกมาเพื่อเป็นกระแสเงินสดรวม ๆ อีกกว่า 1 หมื่นล้านบาท เช่น อาคารสำนักงานใหญ่ เป็นต้น ขณะที่เจ้าหนี้บางส่วนก็ต้องรับเงื่อนไขแปลงหนี้เป็นทุน ซึ่งไม่มีเจ้าหนี้่อยากทำวิธีนี้ เพราะหากฟื้นฟูไม่สำเร็จจะไม่ได้อะไรกลับมาเลย

แหล่งข่าวกล่าวว่า นอกจากนี้ยังมีประเด็นที่ยังเห็นต่างกันหลัก ๆ อยู่ 2-3 ประเด็น เรื่องโมเดลธุรกิจ และกลไกการบริหารแผนฟื้นฟู สำหรับโมเดลธุรกิจจุดที่ความเห็นแตกต่างคือ ธุรกิจการบินภายในประเทศ ที่ผู้ทำแผนยังคงให้ บมจ.ไทยสมายล์ เป็นตัวหลัก ส่วนการบินไทยจะมุ่งเส้นทางระหว่างประเทศ ซึ่งเจ้าหนี้ส่วนใหญ่มองไม่เห็นความเป็นไปได้ทางธุรกิจที่จะช่วยฟื้นฟูกิจการให้การบินไทยได้ เนื่องจากโอกาสที่การเดินทางระหว่างประเทศที่จะกลับมาคงไม่เร็ว และมองว่าการให้ไทยสมายล์บินในประเทศก็มองว่าเป็นเสียอ้อมค้อม

แบงก์ขอเอี่ยวบริหารแผน

แหล่งข่าวกล่าวว่า ในส่วนของกลไกการบริหารแผนฟื้นฟู มีประเด็นเรื่องการบริหารแผน ซึ่งทางเจ้าหนี้สถาบันการเงินต้องการมีส่วนร่วมบริหารแผนฟื้นฟูด้วย เพราะรายชื่อผู้บริหารแผนที่เสนอในแผนฟื้นฟูมีแค่ นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ กับนายจักรกฤตฏิ์ พาราพันธกุล ซึ่งตามหลักการบริหารแผนฟื้นฟู เจ้าหนี้ก็ต้องการควบคุมดูแลใกล้ชิด เนื่องจากมีการใส่เงินใหม่ ทำให้มีการเสนอชื่อผู้บริหารแผนจาก 2 คน เป็น 4 คน

“เจ้าหนี้ก็ต้องการความมั่นใจว่าจะมีคนควบคุม อย่างการขายทรัพย์สิน จะขายได้ราคาดีหรือไม่ รวมถึงใส่เงินไปให้แล้วจะเอาไปบริหารตามความจำเป็นหรือไม่ ตลอดจนการควบคุมผู้บริหารและพนักงานการบินไทย ก็มีการมองกันว่า หากไม่เปลี่ยนเจ้านาย หรือผู้บริหารใหม่ ก็คงยากในการที่จะปรับเปลี่ยนวิธีการทำธุรกิจ”

รัฐบาลต้องเป็นเจ้ามือ

แหล่งข่าวกล่าวอีกว่า ปัญหาสำคัญที่สุดตอนนี้คือ ยังติดอยู่ที่ว่ากระทรวงการคลังจะค้ำประกันเงินกู้หรือเพิ่มทุนให้การบินไทยหรือไม่ เพราะหากกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน เจ้าหนี้สถาบันการเงิน

ก็ไม่กล้าปล่อยกู้ โดยเฉพาะธนาคารของรัฐ รวมถึงถ้าคลังไม่เพิ่มทุน เจ้าหนี้ก็ไม่มั่นใจ เพราะจากตัวเลขหลังจากจ่ายหนี้ค่าเครื่องบินแล้ว บริษัทต้องมี EBITDA (ความสามารถในการทำกำไรจากการดำเนินงาน) ไม่น้อยกว่า 15% เพื่อนำมาจ่ายหนี้ให้กลุ่มเจ้าหนี้ 36 กลุ่มแรก วงเงินราว 1.8 แสนล้านบาท ภายในราว 10 ปี ตกแล้วต้องจ่ายปีละไม่ต่ำกว่า 2 หมื่นล้านบาท

“ขณะที่ปัจจุบันสายการบินเบอร์หนึ่งในประเทศ ยังมี EBITDA ไม่ถึง 5% หรือแม้แต่การบินไทยที่ผ่านมาก็ไม่เคยทำได้ แล้วเงินที่จะใส่เข้ามา 5 หมื่นล้านบาทใน 3 ปีแรก ยังไม่สามารถจ่ายเงินคืนเจ้าหนี้ได้ เรียกว่าเงินที่ใส่เข้าไปเป็นเหมือนเพื่อรอเศรษฐกิจดีขึ้น รอให้มีรายได้ขึ้นมาเป็นแสนกว่าล้านบาท แล้วก็มี EBITDA 15% ถึงจะมีเงินจ่ายคืนเจ้าหนี้ เป็นเงินต้นพร้อมดอกเบี้ยอีก 1% กว่า ซึ่งดูแล้วจะทำได้อย่างไร ดังนั้น ถ้าคณะรัฐมนตรี (ครม.) ไม่อนุมัติค้ำประกันเงินกู้ให้ก็แย่ยาก ไม่อย่างนั้นก็ต้องเอาทรัพย์สินเดิมมาค้ำ ก็จะทำให้เจ้าหนี้เดิมเสียบุริมสิทธิ” แหล่งข่าวกล่าว

แบงก์ไม่กล้าใส่เงินเพิ่ม

แหล่งข่าวกล่าวว่า กรณีที่การบินไทยไม่ลดทุน ก็เนื่องจากกระทรวงการคลังไม่ยอมให้ลด ส่วนการที่ไม่แฮร์คัตหนี้ ก็เพราะเจ้าหนี้ทุกรายไม่ยอมลด แต่ต้องการให้ยึดหนี้ออกไปยาวขึ้นเป็น 10-12 ปี เพื่อดึงมูลค่าปัจจุบัน (PV) ให้อยู่ที่ประมาณ 67% เพื่อให้ดอกเบี้ยถูกก็เหมือนกับการแฮร์คัต

“การแก้ปัญหาการบินไทยหลังจากนี้ หากรัฐบาลไม่เป็นเจ้ามือจะแก้ยากมาก ตอนนี้ส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบ 1.28 แสนล้านบาท จะให้ทำอะไร เพราะถ้าใครจะยอมแปลงหนี้เป็นทุน หรือเพิ่มทุน เพราะเท่ากับเงินหายหมด ดังนั้น รัฐบาลต้องกล้าค้ำประกันเงินกู้อย่างน้อย 2.5 หมื่นล้าน ไม่เช่นนั้นแบงก์ก็ไม่กล้าปล่อยกู้เพิ่ม ไม่เว้นแม้แต่

ประชาชาติ ธุรกิจ Prachachat Turakij Circulation: 120,000 Ad Rate: 1,350	Section: First Section/หน้าแรก วันที่: พุธที่ 29 เมษายน - อาทิตย์ 2 พฤษภาคม 2564 ปีที่: 43 ฉบับที่: 5353 หน้า: 1(ซ้าย), 9 Col.Inch: 152.96 Ad Value: 206,496 PRValue (x3): 619,488 คลิป: สีสี่ หัวข้อข่าว: รื้อแผนฟื้นฟูการบินไทย BBL-KTB แท็กทีมขอเอี่ยวบริหาร
---	---

ธนาคารออมสินที่เป็นแบงก์รัฐ และธนาคารกรุงไทย” แหล่งข่าวกล่าว

แผนฟื้นฟูช่องโหว่เพียบ

แหล่งข่าวระดับสูงจากธนาคารเจ้าหนี้ก็กรายกล่าวว่า เท่าที่ดูแผนฟื้นฟูของ บมจ.การบินไทยต้องบอกว่า ในส่วนของแผนธุรกิจยังไม่เห็นว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงอะไรที่ชัดเจน ทำให้มองไม่เห็นโอกาสที่การบินไทยจะสามารถสร้างรายได้เพื่อนำมาชำระหนี้ให้เจ้าหนี้ได้ตามแผน ในส่วนของภาระหนี้ของบริษัทก็ยังอยู่เท่าเดิม คือไม่มีการแฮร์คัต หรือ “ลดหนี้” ซึ่งตัวเลขหนี้สูงถึงกว่า 4 แสนล้านบาท ทำให้ยิ่งมองว่าโอกาสที่การบินไทยจะสามารถกลับมาดำเนินธุรกิจและหารายได้เพื่อมาใช้คืนเจ้าหนี้ตามแผนนั้นยากมาก

“แผนฟื้นฟูที่เขียนมาง่ายเกินไป ปรับโครงสร้าง ลดคน ลดค่าใช้จ่าย แยกบริษัทลูกมาหารายได้ แต่แผนไม่มีการลดทุน และลดหนี้ ขณะที่บริษัทมีหนี้สินล้นพ้นตัว ต้องบอกว่าเริ่มต้นก็ผิดแล้ว ในส่วนของเจ้าหนี้สถาบันการเงินรายใหญ่อย่างธนาคารกรุงเทพ และธนาคารกรุงไทยก็มีการหารือกันอยู่ เจ้าหนี้แบงก์ไม่มีใครกล้าใส่เงินใหม่เข้าไป เพราะหนี้เดิมก็ยังไม่รู้จะได้คืนหรือไม่ ตอนนี้แบงก์ก็ต้องสำรอง 100% ไปแล้ว”

อย่างไรก็ตาม ในแง่ของการโหวตแผนในวันที่ 12 พ.ค.นี้ แผนก็คงได้รับความเห็นชอบ เนื่องจากมีเสียงของกลุ่มเจ้าหนี้ “หุ้นกู้” คิดเป็นสัดส่วนประมาณ 40% ของหนี้ทั้งหมด ที่ให้การสนับสนุน เพราะไม่มีการแฮร์คัต แต่มีการยืดหนี้ไป 6 ปีสำหรับกลุ่มนี้ รวมกับในส่วนของการระดมทุนคลั่ง ซึ่งก็คงต้องโหวตให้ และเจ้าหนี้การค้า ก็คาดว่าจะทำให้สามารถโหวตแผนผ่านได้ แต่การบินไทยจะสามารถหาเงินมาใช้คืนเจ้าหนี้ได้ตามแผนหรือไม่ ยังเป็นคำถาม เพราะหนี้จำนวนมหาศาลไม่มีการแฮร์คัต และการปรับโครงสร้างก็ยังไม่เห็นการผ่าตัดใหญ่ ดังนั้น โอกาสที่จะหลุดพ้นจากแผนฟื้นฟูกิจการได้นั้นอาจเป็นไปได้ยาก

เปิดชื่อ 5 แบงก์เจ้าหนี้ใหญ่

สำหรับเจ้าหนี้สถาบันการเงินที่ไม่มีหลักประกันมูลหนี้รวม 31,228.37 ล้านบาท โดยธนาคารกรุงเทพ 9,344.65 ล้านบาท อันดับ 2 คือ ธนาคารกรุงไทย 6,966.98 ล้านบาท ธนาคารออมสิน 3,826.12 ล้านบาท, ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ 2,149.65 ล้านบาท และธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย 2,658.93 ล้านบาท โดยแผนฟื้นฟูขอยืดชำระหนี้ออกไปประมาณ 13 ปี