

AOT ลุ้นเปิดน่านฟ้าต้นปี มีแผนเติมสภาพคล่องค่า

ทินทุน - AOT ตั้งความหวังหากเปิดน่านฟ้าได้ภายในเดือนมกราคม 2565 ยังพอหนุนรายได้รวมทั้งปีงบประมาณ 2565/2566 ได้ แต่หากยังไม่สามารถเปิดน่านฟ้าได้ถึงกลางปี 2565 อาจพิจารณากู้เงิน-ออกหุ้นกู้ตามที่ขออนุมัติไว้ วงเงิน 2.5 หมื่นล้านบาท เสริมสภาพคล่องระยะสั้น พร้อมปรับกลยุทธ์การลงทุนให้สอดคล้องกับสถานการณ์ ประเมินสถานการณ์โควิด-19 ใกล้ซิด

นายนิติชัย ศิริสมรรถการ ผู้อำนวยการใหญ่ →→→ **อ่านหน้า 2**



นิติชัย ศิริสมรรถการ



AOT

(ต่อจากหน้า 1)

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ AOT กล่าวถึงสถานการณ์โควิด-19 ในประเทศที่เริ่มทวีความรุนแรงขึ้นจนรัฐบาลต้องยกระดับมาตรการควบคุม กระทบการเดินทางระหว่างจังหวัดจนผู้ประกอบการสายการบินต้องหยุดบินชั่วคราว ขณะเดียวกันรัฐบาลพิจารณาเลื่อนการขยายพื้นที่ท่องเที่ยวไปสู่เกาะต่างๆ ใกล้เคียงกอดันจิตวิทยาการตัดสินใจเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวตามโครงการนำร่อง “ภูเก็ต Sandbox” อย่างมีนัยสำคัญ

โดยตัวเลขนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้าจังหวัดภูเก็ต ระหว่างวันที่ 1-31 กรกฎาคม 2564 มีจำนวนทั้งสิ้น 1.42 หมื่นราย รวมถึงยอดจองการเดินทางเข้ามาในจังหวัดภูเก็ตจนถึงช่วงไฮซีซั่นก็ยังคงต่ำกว่าเป้าหมายที่วางไว้ กอดันรายได้ของ AOT อย่างมีนัยสำคัญ ดังนั้นบริษัทจึงอยู่ระหว่างพิจารณาปรับกลยุทธ์การดำเนินงานเข้าสู่กรณี “Worst Case” ใน 2 แนวทาง คือ 1.สามารถเปิดน่านฟ้าได้ภายในเดือนมกราคม 2565 และ 2. Worst Case ไม่สามารถเปิดน่านฟ้าได้ภายในไตรมาส 2 ปี 2565/2566

● ลุ้นเปิดน่านฟ้า ม.ค. 65

ทั้งนี้หากสามารถเปิดน่านฟ้าอย่างมีเงื่อนไขได้ภายในเดือนมกราคม 2565 บริษัทก็ยังคงคาดหวังจะมีรายได้เข้ามาหนุนรายได้รวมทั้งปีงบประมาณ 2565/2566 ได้ แต่หากยังไม่สามารถเปิดน่านฟ้าได้ภายใน

ไตรมาส 2 ปี 2565/2566 อาจส่งผลต่อสภาพคล่องระยะสั้น เนื่องจากประเมินผลประกอบการปี 2564/2565 มีแนวโน้มประสบผลขาดทุน

ดังนั้น ในการประชุมคณะกรรมการบริษัท (บอร์ดบริษัท) เมื่อเดือนมีนาคม 2564 ที่ผ่านมา บริษัทจึงได้ขออนุมัติวงเงินกู้หรือออกหุ้นกู้วงเงินประมาณ 2.5 หมื่นล้านบาท ภายในระยะเวลา 3 ปี เพื่อเตรียมไว้ใช้ในปี 2565 โดยบริษัทอยู่ระหว่างประเมินสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ที่กอดันกรอบระยะเวลาการเปิดน่านฟ้า

“ต้องเตรียมความพร้อมทุกด้านทั้งดำเนินการจัดอันดับความน่าเชื่อถือ (Credit Rating) เพื่อเตรียมพร้อมสำหรับออกหุ้นกู้ แต่ทั้งนี้ก็ต้องพิจารณากันว่าหากสถานการณ์การระบาดโควิด-19 ยืดเยื้อก็อาจจะพิจารณาออกหุ้นกู้ แต่หากประเมินว่าเปิดประเทศสำเร็จ ธุรกิจการบินฟื้นตัวได้เร็วอาจจะใช้เงินกู้สถาบันการเงินที่มีระยะเวลาลสั้นๆ เพราะเมื่อปี 2563 ก็พิสูจน์ให้เห็นแล้วว่ารายได้เพียง 4 เดือนช่วงพฤศจิกายน 2563-กุมภาพันธ์ 2564 สามารถทำให้ทั้งปี 2563 มีกำไรได้” นายนิติชัย กล่าว

● กังวลห่วงโซ่บริการ

นายนิติชัย กล่าวต่อว่า มีความกังวลเกี่ยวกับห่วงโซ่ธุรกิจการบินระหว่างประเทศ หากผู้ประกอบการสายการบินในประเทศได้รับผลกระทบจนต้องปิดกิจการไป สวนทางกับสถานการณ์ผู้ประกอบการสายการบินในหลายประเทศที่เริ่มทรงตัว และมีแนวโน้ม

ฟื้นตัวได้อย่างแข็งแกร่งในช่วงกลางปี 2565 ซึ่งจะส่งผลเป็นโดมิโนไปถึงการกำหนดช่วงเวลาทำการบิน (SLOT) ซึ่งทำให้ไทยเสียเปรียบทั้งตารางการบินระหว่างประเทศ และตารางการบินของสายการบินต้นทุนต่ำ (โลว์คอสต์) ในประเทศในฐานะการส่งต่อนักท่องเที่ยวไปยังจังหวัดต่างๆ

“ระยะสั้นเริ่มส่งสัญญาณสวนทางกัน สายการบินต่างประเทศเริ่มทรงตัวได้และพร้อมที่จะกลับมาแข็งแกร่ง ขณะที่สายการบินหลายสายของไทยเริ่มประสบปัญหาสภาพคล่องตึงตัวอย่างรุนแรง และอาจนำไปสู่การยุติการดำเนินงาน ซึ่งหากไม่สามารถแก้ปัญหาได้ทันในช่วงกลางปี 2565 ก็เริ่มเข้าสู่ภาวะ “Disrup” (ดิสรูป) ได้” นายนิติชัย กล่าว

สำหรับความคืบหน้าโครงการก่อสร้างส่วนต่อขยายอาคารด้านทิศตะวันออก (East Expansion) ทิศตะวันตก (West Expansion) และทิศเหนือ (North Expansion) รวมวงเงินลงทุนกว่า 4 หมื่นล้านบาท ปัจจุบันรอการทบทวนข้อมูลขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ส่วนสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ได้ทำข้อมูลเสร็จแล้ว จากนั้นจะนำเข้าเสนอคณะกรรมการพิจารณาแนวทางการเพิ่มขีดความสามารถอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ที่พิจารณาและอนุมัติ และจากนั้นเสนอเข้าที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณาอนุมัติต่อไป โดยคาดว่าจะภายในปี 2564 จะสามารถเริ่มการประกวดราคาได้ 🌐