



โควิด-19 รุมเร้า AOT
สภาพคล่องวูบ-ทั้งปีขาดทุนต่อ

โควิด-19 รุมเร้า AOT

สภาพคล่องวูบ-ทั้งปีขาดทุนต่อ



ตลาดเงิน ตลาดทุน

มรสุมยังรุมเร้า "ท่าอากาศยานไทย" การแพร่ระบาดของ โควิด-19 กดดันให้ต้องขยายมาตรการช่วยเหลือคู่สัมปทาน และพันธมิตรทางธุรกิจ ส่งผลยอดหนี้ในปี 2565 เพิ่มพูน คาดทั้งปีนี้ขาดทุน 1.5 หมื่นล้านบาท และลดลงเหลือระดับ 3 พันล้านบาท ในปี 2565 ขณะที่สภาพคล่องปัจจุบันจำเป็นต้องมองหาทางกู้เงินปากประตูแห่งแสงสว่างของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (AOT) ในปีนี้ยังคงเลือนราง เมื่อการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ระลอกใหม่ยังไม่มิต่ำที่คลี่คลายลง และยังกลับขยายตัวเพิ่มขึ้นต่อเนื่องจนระบบสาธารณสุขของประเทศอยู่ในสภาวะ Overload แม้ภาครัฐจะพยายามจัดทามาตรการกระตุ้นการท่องเที่ยวเข้ามาช่วยเหลืออย่างการเปิด "ภูเก็ตแซนด์บ็อกซ์" ก็ตาม จากกำไรสุทธิระดับ 2.50 หมื่นล้านบาทในปี 2561-2562 มาถึงปี 2563 ซึ่งเป็นปีแรกที่โควิด-19 เริ่มแพร่ระบาด กำไรสุทธิ

ของ AOT เหลือเพียง 4.32 พันล้านบาท ขณะที่ 2 ไตรมาสแรกของปีงบประมาณ 2564 บริษัทขาดทุนแล้ว 7.08 พันล้านบาท และในเชิงไตรมาส 3/64 ยังมีโอกาสขาดทุนเพิ่ม เช่นเดียวกับตัวเลขรายได้จากระดับ 6 หมื่นล้านบาท มาปัจจุบันทำได้เพียง 4.29 พันล้านบาท

ต้องยอมรับว่าที่ผ่านมานับตั้งแต่เริ่มมีการแพร่ระบาด AOT เผชิญกับปัญหาและความท้าทายต่าง ๆ นานา เริ่มจากการลดลงของรายได้จากปริมาณเที่ยวบินและผู้โดยสารที่ขาดหายไป บริษัทยังต้องยอมรับการลดลงของรายได้ในรูปแบบสัมปทานด้วย ขณะเดียวกัน แผนเพิ่มศักยภาพของสนามบินที่จำเป็นต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมากก็ไม่ได้ชะลอการดำเนินงานไป อีกทั้งต้องให้ความช่วยเหลือหรือผ่อนปรนเกณฑ์ต่างๆ เพื่อโอ้อุ้มคู่ค้าทางธุรกิจให้สามารถอยู่รอดจากวิกฤตที่เกิดขึ้นนี้ไปด้วยกัน

ล่าสุด อีกหนึ่งพันธมิตรทางธุรกิจที่ช่วยสร้างรายได้ให้ AOT

ผลดำเนินงาน

บมจ.ท่าอากาศยานไทย (ปี2560 - ปัจจุบัน)



งวดงบการเงิน	งบปี 60	งบปี 61	งบปี 62	งบปี 63	ไตรมาส2/64
สินทรัพย์รวม	178,409.94	187,708.55	198,381.56	173,558.57	200,475.16
หนี้สินรวม	46,721.24	43,439.43	43,842.92	30,526.90	77,915.71
ส่วนของผู้ถือหุ้น	131,376.25	143,902.78	153,899.11	142,235.58	121,529.34
มูลค่าหุ้นที่เรียกชำระแล้ว	14,285.70	14,285.70	14,285.70	14,285.70	14,285.70
รายได้รวม	56,301.40	61,918.81	64,384.75	33,129.95	4,290.30
กำไรสุทธิ	20,683.60	25,170.76	25,026.37	4,320.68	-7,086.06
กำไรต่อหุ้น (บาท)	1.45	1.76	1.75	0.30	-0.50
ROA(%)	15.62	17.56	16.73	3.22	-8.08
ROE(%)	16.37	18.29	16.81	2.92	-10.14
อัตรากำไรสุทธิ(%)	36.84	40.74	38.98	12.97	-165.52
งบกระแสเงินสด (ลบ.)	6M/2564	6M/2563	2563	2562	2561
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	-7,646.04	10,415.25	258.67	32,916.12	33,818.12
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมลงทุน	13,267.72	10,935.54	14,705.45	-11,577.64	-15,607.84
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมจัดหาเงิน	-4,267.24	-17,410.12	-19,068.50	-20,008.11	-18,925.93
เงินสดสุทธิ	1,354.44	3,940.67	-4,104.38	1,330.37	-715.65

หน่วย: ล้านบาท

mgronline.com

อย่าง บมจ.เอเชีย เอวีเอชั่น (AAV) ได้แจ้งต่อตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลท.) ว่า AAV ในฐานะผู้ถือหุ้นใหญ่ของ บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ประกาศขยายเวลาหยุดให้บริการทุกเส้นทางการบินภายในประเทศชั่วคราว จากเดิมตั้งแต่วันที่ 12 ก.ค.-8 ส.ค. 2564 เปลี่ยนเป็น 31 ส.ค. 2564 เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค โควิด-19 ที่ยังคงรุนแรงขึ้น และตามประกาศของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) กำหนดให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศภายในเส้นทางการบินภายในประเทศ ห้ามปฏิบัติการบินรับส่งผู้โดยสารเข้าหรือออกพื้นที่ที่กำหนดเป็นพื้นที่ควบคุมสูงสุดและเข้มงวด (พื้นที่สีแดงเข้ม) จนกว่าจะมีประกาศเปลี่ยนแปลงจากภาครัฐและหน่วยงานกำกับดูแลที่เกี่ยวข้อง

สถานการณ์ที่เกิดขึ้นนี้ เป็นสิ่งที่ยอยู่นอกเหนือการควบคุมแม้ก่อนหน้านั้นเมื่อช่วงปลายเดือนที่ผ่านมา ที่ประชุมคณะกรรมการ AOT ได้มีมติอนุมัติขยายเวลาการเลื่อนการชำระ และการแบ่งชำระค่าผลประโยชน์ตอบแทน ค่าเช่าพื้นที่ ค่าบริการการใช้บริการในอาคาร ค่าบริการสนามบิน (Landing and Parking Charges) และค่าเครื่องอำนวยความสะดวก (Aircraft Service Charges) เพิ่มเติมออกไปอีก 5 เดือน ตามมาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการและสายการบินที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 ณ ท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง ที่อยู่ในความดูแล เนื่องจาก

ปัจจุบันสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ยังรุนแรงต่อเนื่อง นั้นเท่ากับ AOT สูญเสียรายได้จากที่เคยได้รับอยู่เป็นปกติ เพื่อช่วยเหลือพันธมิตรของบริษัท

นอกจากนี้ AOT ได้มีมาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการสายการบิน โดยการลด/ยกเว้น ค่าบริการขึ้นลงของอากาศยาน และค่าบริการที่เก็บอากาศยาน ค่าเช่าสำนักงาน และค่าบริการต่าง ๆ ซึ่ง AOT ได้ขยายเวลามาตรการช่วยเหลือฯ จากเดิมสิ้นสุดเดือนธันวาคม 2564 ไปจนถึงสิ้นสุดเดือนมีนาคม 2565 เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์แพร่ระบาดที่ยังมีสัญญาณว่าจะยังไม่สิ้นสุดลงภายในเดือนธันวาคมปีนี้

ไม่เพียงเท่านั้น AOT ยังเตรียมต่ออายุสัญญาร่วมลงทุนชั่วคราวของกิจการสนามบินที่มีความจำเป็น ที่เข้าข่ายต้องดำเนินการตาม พ.ร.บ.การร่วมลงทุนฯ พ.ศ.2562 ประกอบกับประกาศคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ตามมาตรา 9 ออกไปเป็นการชั่วคราว จำนวนรวมทั้งสิ้น 28 สัญญา จนกว่า บริษัทฯ จะได้รับผู้ประกอบการจากการคัดเลือกเอกชนเข้าดำเนิน

โครงการตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ พ.ศ.2562

เนื่องจาก เมื่อวันที่ 20 ก.ค. 63 ทางกระทรวงการคลังได้ออกแนวทางและกระบวนการที่ชัดเจนการคัดสรรผู้ประกอบการตาม พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ซึ่ง



บริษัทประเมินกระบวนการที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา แล้ว เห็นว่าต้องใช้เวลาคัดสรรผู้ประกอบการราว 20 เดือน ขณะที่ 28 สัญญาร่วมทุนของ ทอท. จะหมดอายุลงภายในระยะเวลาดังกล่าว ทำให้ไม่สามารถหาผู้ประกอบการรายใหม่ได้ทัน ตามเกณฑ์การคัดสรรใหม่ ซึ่งอาจจะกระทบต่อกิจการท่าอากาศยาน จึงเตรียมขออำนาจ คณะรัฐมนตรี ขอขยายระยะเวลาสัญญา ร่วมทุนออกไปก่อนเป็นการชั่วคราว

โดย 28 สัญญาร่วมทุนที่จะดำเนินการนั้นเกี่ยวข้องกับกิจกรรมเกี่ยวเนื่องจำนวน 12 กิจกรรม อาทิ การให้บริการล้างเครื่องบินด้วยระบบเคลื่อนที่ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ, การให้บริการขนส่งสัมภาระที่เกิดการตกค้างระหว่างเดินทาง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ, การให้บริการด้านผู้โดยสาร (Passenger Handling Service) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เชียงใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต และ เชียงราย, กิจการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง เชียงใหม่ เชียงราย, ระบบให้บริการเชื่อมเพลิงอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง เป็นต้น

ขณะเดียวกันเพื่อบรรเทาปัญหาการแพร่ระบาด โควิด-19 ที่เกิดขึ้นในประเทศ AOT ได้เดินทางจัดทำโรงพยาบาลสนามระดับสูง (สนามบินสุวรรณภูมิ) ณ อาคารเทียบเครื่องบินรองหลักที่ 1 (SAT-1) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยขณะนี้ได้เตรียมความพร้อมในส่วนในพื้นที่ไว้แล้วโดยประสานกับกระทรวงสาธารณสุขในการจัดทำระบบไอซียูซึ่งจะต้องมีการติดตั้งอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องโดยคาดว่าจะใช้เวลาอีกประมาณ 2 สัปดาห์จะ

เรียบร้อย ซึ่งจะรองรับผู้ป่วย 4,500 เตียงโดยชั้นที่ 2 ของอาคาร SAT-1 จะเป็นที่ทำการแพทย์และเตียงผู้ป่วย ICU รวม 940 เตียงส่วนชั้นที่

3 และ 4 เป็นเตียงผู้ป่วยอาการน้อยหรือไม่มีอาการหรือผู้ป่วยกลุ่มสีเขียว และสีเขียว 3,560

พร้อมกันนี้ AOT ขยายระยะเวลางานจ้างโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะ 2 จำนวน 3 สัญญา ได้แก่ 1. ขยายระยะเวลาสัญญาจ้างก่อสร้างอาคารสำนักงานสายการบินและที่จอดรถด้านทิศตะวันออก โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มูลค่า 871.888 ล้านบาท รวมถึงอนุมัติขยายระยะเวลาสัญญาจ้างซื้อพร้อมติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสารอัตโนมัติ (Automated People Mover : APM) ให้กับนิติบุคคลร่วมทำงานไออาร์ทีวี มูลค่าสัญญา 2,999.90 ล้านบาทขยายระยะเวลาแล้วเสร็จอีก 330 วัน และอนุมัติขยายระยะเวลาจ้างซื้อพร้อมติดตั้งระบบสายพานลำเลียงกระเป๋า (BHS) และระบบตรวจจับวัตถุระเบิด (EDS) มูลค่าสัญญาเงิน 3,646.560 ล้านบาทโดยเป็นการขยายระยะเวลาแล้วเสร็จจำนวน 214 วัน เพราะได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 เนื่องจากไม่สามารถนำเข้าอุปกรณ์จากต่างประเทศได้ตามกำหนด

“นิตินัย ศิริสมรรถการ” กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ AOT แสดงความเห็นถึงภาพรวมผลกระทบทางธุรกิจจากการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ว่า ผลกระทบดังกล่าวเกิดขึ้นต่อเนื่องต่ออุตสาหกรรมการบินทั่วโลกรวมถึงไทย และปริมาณการเดินทางยังไม่กลับมาเป็นปกติ ซึ่งสถิติการเดินทางเข้า-ออก 6 ท่าอากาศยานที่อยู่ภายใต้การดูแลของ AOT ในเดือน ก.ค. ที่ผ่านมา พบว่าลดลงเหลือเฉลี่ย 1 หมื่นคนต่อวัน คิดลบราว 80% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน

โดยปริมาณผู้โดยสารและเที่ยวบินที่ลดลงนั้น ส่งผลกระทบต่อรายได้และรายจ่ายของ AOT ทำให้ล่าสุดกระแสเงินสดของบริษัทลดลงเหลือเพียง

2.1 หมิ่นล้านบาท ลดลงจากช่วงเดือน เม.ย.2564 ที่มีอยู่ราว 2.3 หมิ่นล้านบาท หรือลดลง 2 พันล้านบาทในช่วงไม่กี่เดือน และลดลงจำนวนมากหากเทียบกับช่วงก่อนเกิดการแพร่ระบาดของโรคCOVID-19 ที่บริษัทมีกระแสเงินสดเกือบ 8 หมิ่นล้านบาท

และหากเปรียบเทียบกับรายจ่ายในการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายตามแผนการลงทุน AOT คาดว่าอาจจะประสบปัญหาขาดสภาพคล่อง เริ่มตั้งแต่ช่วงครึ่งหลังของปี 2565 หรือเริ่มตั้งแต่เดือน ก.ค.2565 เป็นต้นไป แม้ว่าภาวะเบิกจ่ายงบลงทุนช่วงนี้จะปรับลดลงจากมาตรการปิดแคมป์คนงานก่อสร้างสนามบินเพื่อควบคุมการแพร่ระบาดตามมาตรการของรัฐบาลก็ตาม

ส่วนความคืบหน้าในการกู้เงินเพื่อเสริมสภาพคล่อง ซึ่งก่อนหน้านี้คณะกรรมการ (บอร์ด) ได้อนุมัติกรอบวงเงินไว้ที่ 2.5 หมิ่นล้านบาท ปัจจุบัน AOT อยู่ระหว่างการประเมินสถานการณ์ด้านการบินช่วงเริ่มตารางบินฤดูหนาว ในเดือน ต.ค. นี้ เพราะอาจทำให้เห็นความชัดเจนเรื่องการเปิดน่านฟ้าของแต่ละประเทศ และทำให้คาดการณ์ปริมาณเที่ยวบินและผู้โดยสารได้ ซึ่งจะมีผลต่อการตัดสินใจกู้เงิน โดยหากมีการเปิดน่านฟ้ามากก็อาจจะกู้เงินน้อยลง

นอกจากนี้ยอมรับว่ามาตรการห้ามบินพื้นที่ 13 จังหวัดพื้นที่สีแดงเข้มที่มีการแพร่ระบาดโรคโควิด-19 รุนแรง เริ่ม 21 ก.ค.นี้ จะส่งผลกระทบต่อโดยตรงต่อปริมาณผู้โดยสารและเที่ยวบินที่ทำการบินผ่านสนามบินของ AOT ให้ปรับลดลงอีก เนื่องจากทั้ง 2 สนามบินหลักของ ทอท. คือ ท่าอากาศยาน

ดอนเมือง และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ อยู่ในเขตจังหวัดห้ามทำการบิน

ส่วน ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกรณีสหภาพยุโรป (อียู) ได้ถอดประเทศไทย ออกจากรายชื่อประเทศที่ปลอดภัยที่ควรเดินทางไปในช่วงโควิด-19 ซึ่งจะมีผลต่อการเดินทางระหว่างประเทศมายังภูเก็ตแซนด์บ็อกซ์ และสมุยพลัส เบื้องต้นยังไม่ส่งผลกระทบอย่างชัดเจน เพราะปัจจุบันจำนวนผู้เดินทางยังมีปริมาณน้อยอยู่ประมาณวันละ 1 พันคน อีกทั้งแหล่งท่องเที่ยวอย่างภูเก็ตและสมุยเป็นลักษณะของเกาะ มีมาตรการควบคุมโรคที่มีประสิทธิภาพ เชื่อว่าต่างชาติยังให้ความเชื่อมั่นมาตรการสาธารณสุข

เมื่อเร็ว ๆ นี้ บริษัท (บล.) เมย์แบงก์ กิมเอ็ง (ประเทศไทย) ได้ออกบทวิเคราะห์ เกี่ยวกับมาตรการกระตุ้นการท่องเที่ยวว่า ในช่วงปลายเดือนกรกฎาคมที่ผ่านมา จ.ภูเก็ตสั่งปิดเกาะสำหรับนักท่องเที่ยวภายในประเทศ เนื่องจากมีผู้ป่วยโควิดรายใหม่แตะ 50 รายในวันที่ 29 กรกฎาคม 2564 โดยมีผู้ป่วยรายใหม่รายสัปดาห์รวมที่ 196 ราย เกินกำหนดที่ 90 ราย อย่างไรก็ตาม ภูเก็ตยังคงเปิดรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ เนื่องจากผู้ติดเชื้อรายใหม่ส่วนใหญ่มาจากนักท่องเที่ยวในประเทศนอกเหนือจากมาตรการเว้นระยะห่างทางสังคมที่บังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 27 กรกฎาคม

จากมาตรการดังกล่าว ทำให้เชื่อว่า การจำกัดผู้เดินทางภายในประเทศจะสามารถควบคุมโควิด-19 ในภูเก็ตได้ โดยการสั่งปิดเส้นทางท่องเที่ยวภายในประเทศ (ทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ) ทั้งหมดที่จะเข้าภูเก็ตตั้งแต่วันที่ 3-16 สิงหาคม 2564 โดยมีข้อยกเว้นบางประการ เช่น เหตุฉุกเฉินทางการแพทย์และการขนส่งสินค้าอุปโภคบริโภค ท่ามกลางจำนวนผู้ติดเชื้อรายวันเพิ่มขึ้นทั่วประเทศ

ขณะที่รัฐบาลเตรียมเปิดประเทศเต็มรูปแบบในเดือนตุลาคมนี้ แม้จะมีการติดเชื้อสูงในประเทศไทย แต่รัฐบาลยังคงมุ่งมั่นที่จะเปิดประเทศภายในวันที่ 14 ตุลาคม พ.ศ. 2564 (120 วัน หลังนายกรัฐมนตรีประกาศในวันวันที่ 16 มิถุนายน 2564) ล่าสุด สหราชอาณาจักรประกาศบริจาคมัคคีตวัคซีนเพิ่มเติม (415,000 โดส) และสหรัฐอเมริกา (เพิ่มเติม 1 ล้านโดส) ที่จะส่งมอบในเดือน

สิงหาคม ทำให้เชื่อว่าประเทศไทยจะได้รับวัคซีน 63.9 ล้านโดสภายในเดือนตุลาคม ซึ่งเพียงพอสำหรับฉีดวัคซีนให้คนไทย 50 ล้านคน โดยเข็มแรกจะได้ฉีดทั้งหมดภายในวันที่ 14 ต.ค. ครบ 70% (อย่างน้อยหนึ่ง 1 โดส)

นอกจากนี้ การตัดสินใจของรัฐบาลที่จะผสมและจับคู่ Sinovac (เข็มแรก) และ AstraZeneca (เข็มสอง) น่าจะทำให้สถานการณ์คลี่คลายมากขึ้น เนื่องจากสามารถฉีด Sinovac ที่มีอยู่เพื่อชดเชยปัญหาขาดแคลนการฉีดวัคซีนเป็นความเสี่ยงที่สำคัญ ทำให้คิดว่าแผนเปิดเมืองเต็มรูปแบบในเดือนตุลาคมเป็นสิ่งที่ท้าทาย แต่ก็สามารถทำได้เนื่องจากมีการจัดหาวัคซีนที่เพียงพอ ความเสี่ยงที่สำคัญคือความล่าช้าในการฉีดวัคซีนซึ่งอาจทำให้มาตรการเว้นระยะห่างทางสังคมยาวนานขึ้น ดังนั้นน่าจะทำให้ AOT เป็นหุ้นเด่น เนื่องจากเป็นผู้รับผลประโยชน์หลักจากการที่ประเทศไทยจะเปิดประเทศในเดือนตุลาคม 2564 อย่างไรก็ตาม หลายฝ่ายประเมินว่า มาตรการหนุนสภาพคล่อง (ขยายเวลาการชำระหนี้ 5 เดือนและอุปชันการผ่อนชำระหนี้) จาก AOT จะมีผลกระทบต่องบกำไรขาดทุนจำกัดและแก้ปัญหาโดยการดึงเงินสดและสภาพคล่องสำรอง (สภาพคล่อง 2.6 หมิ่นล้านบาท เทียบกับการใช้เงินสด 1.5 พันล้านบาทต่อเดือน) แต่มาตรการนี้อาจนำไปสู่การลดคาดการณ์นักท่องเที่ยวของ AOT หลังประกาศผลประกอบการ โดยเชื่อว่าการขยายการชำระหนี้ให้ผู้ประกอบการอื่นๆ ครั้งนี้มีความเสี่ยงจำกัด

ที่ผ่านมา AOT ประกาศมาตรการขยายระยะเวลาชำระหนี้และอุปชันการผ่อนชำระหนี้ให้กับผู้ได้สัมปทานทุกราย (เช่น KingPower, The Mall, สายการบิน, ร้านอาหาร, ซุ้ม ATM) ซึ่งกระทบกระแสรายได้เกิดทุกทาง (สัมปทาน, ปล่อยเช่าพื้นที่, รายได้บริการ, ค่าธรรมเนียมอากาศยาน, ค่าบริการสนามบิน) ดังนั้นการขยายเวลาชำระหนี้เชื่อเพิ่มเป็น 23 เดือน (เพิ่ม 5 เดือน) สำหรับค่าสัมปทานในช่วง ก.พ./ เม.ย. - ก.ค. 20 และ 17 เดือน (เพิ่ม 5 เดือน) ซึ่งผู้ได้สัมปทานจะสามารถแบ่งผ่อนชำระค่าสัมปทานมากที่สุด 12 เดือนเมื่อถึงระยะเวลาการชำระหนี้ นั่นทำให้ AOT จะเป็นสถานะบริษัทที่มีหนี้ในปี 2565 จากบริษัทเงินสดสุทธิตั้งแต่ 2557

แต่มาตรการเหล่านี้ไม่มีผลกระทบต่องบกำไรขาดทุน มีเพียงในแง่เวลาของกระแสเงินสด ทำให้คาดว่า AOT จะใช้เงินสดสำรองของบริษัท และใช้สินเชื่อบริษัทเป็นเงินทุนสำหรับงบลงทุนใน 2565 นำไปสู่การที่บริษัทจะเปลี่ยนเป็นสถานะหนี้สุทธิ (net debt) ในปี 2565 และจะแตะระดับสูงสุดภายในปี 2566

อย่างล่าสุด บล.ฟิลลิป คาดว่า ไตรมาส 3/64 คาดว่าบริษัทอาจขาดทุน 3,978 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 35.6% จากช่วงเดียวกันปีก่อน โดยมีรายได้รวม 1,542 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 16.8% ทั้งจากผู้ใช้บริการและเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น โดยส่วนใหญ่มาจากการฟื้นตัวภายในประเทศที่เพิ่มขึ้น รวมถึงเที่ยวบินของการขนส่งสินค้าที่มีมากขึ้น

ขณะที่ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานคาด -9.6% ลดลงไม่มากจากการใช้มาตรฐานบัญชีใหม่ ทำให้ค่าเสื่อมเพิ่มขึ้น 54.9% กลบค่าใช้จ่ายอื่นที่ลดลง ส่วนค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการขายและการบริหาร (SG&A) เพิ่มขึ้น 118.9% เพราะปีก่อนมีการกลับรายการสำรองโบนัส

ส่วนสถานการณ์ไตรมาส 4/64 คาดดูแยกลง จากการระบาดของ COVID-19 ที่รุนแรงขึ้น ส่งผลให้การเดินทางในประเทศกลับมาหดตัวอีกครั้ง และสายการบินได้ลดเที่ยวบินและหยุดบินจากมาตรการของรัฐที่เข้มงวดมากขึ้น ขณะที่นักท่องเที่ยวต่างชาติยังไม่มีความสำคัญ เพราะในเดือนกรกฎาคมที่ผ่านมา มีนักท่องเที่ยว

ผู้จัดการรายวัน 360°

Poo Jatkarn Daily 360 Degree
Circulation: 850,000
Ad Rate: 1,500

Section: iBusiness/-

วันที่: จันทร์ 9 สิงหาคม 2564

ปีที่: 13

ฉบับที่: 3492

หน้า: 1(ล่างซ้าย), 2

Col.Inch: 234.25 Ad Value: 351,375

PRValue (x3): 1,054,125

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: โควิด-19 รุมเร้า AOT สภาพคล่องวูบ-ทั้งปีขาดทุนต่อ

ต่างชาติเข้าเพียง 14,055 คน ภาพรวมจากแนวโน้มที่ดูแย่ลง จึงปรับขาดทุนปี 2564 ของ AOT เป็น 15,022 ล้านบาท และปรับปี 2565 เป็นขาดทุน 3,011 ล้านบาท จากความกังวลต่อการเดินทางท่องเที่ยว โดยส่งผลให้ราคาเหมาะสมอยู่ที่ 61 บาทต่อหุ้น โดยที่ผ่านมาราคาหุ้นได้ตอบรับปัจจัยลบไปบ้างแล้ว แนะนำ "ทยอยซื้อ".