

สภาพคล่องเหลือถึงสิ้นปี • ทา5ทบนันล้านต่อลมหายใจ

กลุ่มเจ้าหน้าที่

สถาบันการเงิน
ของการบินไทย

ระดม4รสก. อุมบินไทย ลดค่าใช้จ่าย 5 ทบนันล.



คาลล้มละลายกลางไฟเขียวแผนฟื้นฟูการบินไทย ผู้บริหารแผนและกรรมการเจ้าหน้าที่ เร่งประชุมด่วน แนวทางหาแหล่งเงิน 5 หมื่นล้าน ระดม 4 รัฐวิสาหกิจทั้ง ปตท.และสถาบันการเงิน เสริมสภาพคล่อง “ชาญศิลป์” เผยต้องเร่งหากระแสเงินสด เพราะเหลือไม่ถึงสิ้นปีนี้ ยันพร้อมกลับมาบินได้ 85% ในปี 2568

ต่อเนื่อง 02

ข่าวต่อ ระดม4รสก.

วันที่15 มิถุนายน 2564 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการและแผนที่แก้ไข ตามมติของที่ประชุมเจ้าหน้าที่ เมื่อวันที่

19 พฤษภาคม 2564 ซึ่งมีผลให้ผู้บริหารแผนที่ถูกเสนอชื่อตามแผนฟื้นฟูกิจการและแผนที่แก้ไข ประกอบด้วย 1.นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันท์ ผู้ทำแผนฟื้นฟูการบินไทย 2. นายพรชัย รัฐะเวช รองปลัดกระทรวงการคลัง 3. นายศิริจิระพงษ์พันธ์ อธิบดีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน และกรรมการ

ธนาคารกรุงเทพ 4. นายไกรสร บารมีฉายชัย อธิบดีอธิบดีกรมบังคับคดี และที่ปรึกษาด้านกฎหมายธนาคารกรุงเทพ 5.นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร รักษาการแทนประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บมจ. การบินไทย (THAI) มีอำนาจเต็มในการบริหารแผนฟื้นฟูทันที

ทั้งนี้ได้เริ่มประชุมร่วมผู้บริหารแผน ร่วมกับกรรมการเจ้าหน้าที่ได้แก่ มีคณะกรรมการเจ้าหน้าที่ ได้แก่ ธนาคารกรุงเทพ กระทรวงการคลัง สหกรณ์ออมทรัพย์การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย จำกัด ชุมชนสหกรณ์ออมทรัพย์แห่งประเทศไทย จำกัด สหกรณ์ออมทรัพย์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ จำกัด บริษัทไทยสมุทรประกันชีวิต จำกัด (มหาชน) และธนาคารออมสินโดยไม่รอช้า เพื่อให้แผนฟื้นฟูกิจการของการบินไทยสามารถเคลื่อนไปข้างหน้าได้เร็วที่สุด

ผู้บริหารแผนเครื่องรื้อ

แหล่งข่าวจากสถาบันการเงินเปิดเผย“ฐานเศรษฐกิจ”ว่า ทันทีที่ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบแผนทางผู้บริหารแผนและกรรมการเจ้าหน้าที่ได้ประชุมร่วมกันเป็นครั้งแรกในวันเดียวกัน ซึ่งได้กำหนดภาระกิจที่จะต้องทำก่อนหรือหลังตาม Priority เช่น ภายใน 2 เดือนหรือ 60 วัน ผู้บริหารแผนต้องสรุปแนวทางการลดทุนและเพิ่มทุน

ขณะเดียวกันต้องพิจารณาในรายละเอียดการเดินทางธุรกิจ เช่นการจัดเส้นทางการบิน รวมทั้งเรื่องพนักงาน ที่สำคัญเพื่อให้ธุรกิจของการบินไทยเดินหน้าต่อไปอย่างต่อเนื่องตามแผนจัดหาเงินทุนใหม่จำนวน 50,000 ล้านบาท ใช้เวลาประมาณ 2-3 ปี นับตั้งแต่วันที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบแผนฟื้นฟูกิจการ

การบินไทย

ทั้งนี้ แนวทางการจัดหาแหล่งเงินทุนใหม่ เพื่อใช้เป็นทุนหมุนเวียนในการดำเนินธุรกิจจำนวน 5 หมื่นล้านบาท โดยจะเป็นสินเชื่อใหม่ทั้งหมดมาจาก 2 ส่วนคือ 2.5 หมื่นล้านบาทจากการสนับสนุนของภาครัฐ หรือบุคคลใดๆ ที่ภาครัฐและผู้บริหารแผนได้ร่วมกันจัดหา ซึ่งอาจอยู่ในรูปของเงินกู้ยืม และ/หรือ การดัดแปลงหนี้ที่มีเวลาชำระคืนสินเชื่อใหม่ไม่เกิน 6 ปี เริ่มชำระเงินต้นตั้งแต่วันที่ 3 นับจากวันที่เริ่มเบิกใช้สินเชื่อ ขณะที่ภาครัฐ หรือบุคคลใดๆ ที่สนับสนุนสินเชื่อใหม่ มีสิทธิซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนของการบินไทยในราคาหุ้นละ 2.5452 บาท ส่วนอีก 2.5 หมื่นล้านบาท มาจากการสนับสนุนจากเอกชนและเจ้าหนี้สถาบันการเงิน ซึ่งมีเวลาชำระคืนสินเชื่อใหม่ไม่เกิน 6 ปี เริ่มชำระเงินต้นตั้งแต่วันที่ 3 นับจากวันที่เริ่มเบิกใช้สินเชื่อ ขณะที่ภาครัฐหรือบุคคลใดๆ ที่สนับสนุนสินเชื่อใหม่ มีสิทธิซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนของการบินไทยในราคาหุ้นละ 2.5452 บาท

“เรื่องแหล่งเงินทุนใหม่จากภาครัฐตอนนี้เท่าที่ทราบจะมีตัวแทนมาร่วมกันลงเงิน เช่น บริษัท ปตท. จำกัด(มหาชน) ธนาคารออมสิน เอ็กซิแมแบงก์ และธนาคารกรุงไทย และต้องหารือเพื่อจะดูว่ามีเจ้าหนี้แบงก์เอกชนรายไหนจะร่วมลงทุนเข้ามาเท่าไรและลงทุนอย่างไร”

เร่งทบทวนการเงินสด

นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร รักษาการแทนประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เปิดเผยว่า ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการและแผนที่แก้ไขแล้ว ซึ่งความท้าทายของการบินไทยขณะนี้ คือ เรื่องการหากระแสเงินสดมาเสริมสภาพคล่อง ขณะนี้อยู่ระหว่างเจรจากับเจ้าหนี้ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้สนใจที่จะเป็นแหล่งเงินใหม่เข้ามา ส่วนรูปแบบนั้นอาจจะเป็นการปล่อยกู้ร่วม (ซินดิเคตไลน์) หรือมาจากแหล่งเดียวกันได้ แหล่งเงินใหม่จะมีทั้งลดทุน เพิ่มทุน เงินกู้ภายใต้กรอบความต้องการเม็ดเงินประมาณ 50,000 ล้านบาทในช่วง 1-3 ปีนี้ ซึ่งจะทยอยเข้ามาตามความ



ธนาคารกรุงเทพ

9,344



ธนาคารกรุงไทย

6,866



ธนาคารออมสิน

3,826



ธนาคารอิสลาม

แห่งประเทศไทย

2,658



ธนาคารแลนด์แอนด์เฮาส์

2,149



ธนาคารเพื่อการส่งออก

และนำเข้าแห่งประเทศไทย

1,565



ธนาคารไอซีบีซี (ไทย)

1,270



มูลหนี้ (เงินต้น+ดอกเบี้ย)

หน่วย : ล้านบาท

ต้องการใช้

ตามแผนของแหล่งเงินดังกล่าวจะมาจากภาครัฐและเอกชน ฝ่ายละครึ่งแต่ยังไม่มีข้อสรุป ซึ่งการบินไทยสามารถนำทรัพย์สินของการบินไทยเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกันกับธนาคาร เช่น สำนักงานใหญ่ ถนน

วิภาวดี โดยอยู่ระหว่างหารือ คาดว่าต้องดำเนินการอย่างเร่งด่วน เพราะกระแสเงินสดของการบินไทยเหลือยังไม่ถึงสิ้นปีนี้ รวมถึงการขายทรัพย์สินรอง เช่น เครื่องบิน เครื่องยนต์ และสินทรัพย์อื่นที่ยังไม่ได้ใช้ประโยชน์

กลับมาบิน 85% ในปี 68

อย่างไรก็ตาม ระยะเวลาของแผนฟื้นฟูกิจการนั้น 5 ปี สามารถขายได้ 2 ครั้ง ซึ่งการบินไทยมองถึงการเพิ่มรายได้โดยจะกลับมาบินเชิงพาณิชย์ในไตรมาสสามปีนี้ จะนำร่องด้วย ภูเก็ต-หาดบ็องก์ ประมาณ 30-35% ไตรมาส 4 ประมาณ 40% ขึ้นไป โดยสิ้นปี 2568 จะกลับมาบินได้ราว 85% ขณะเดียวกัน ยังคงเดินหน้าตามแผนลดค่าใช้จ่ายอย่างต่อเนื่อง ตั้งเป้าลดค่าใช้จ่าย 15% การบินไทยจะอยู่ได้ 3-5 ปี ภายหลังจากที่ผ่านมาได้ดำเนินการลดค่าใช้จ่ายเรื่องคนและสวัสดิการไปแล้ว กว่า 50%

นอกจากนี้ ยังมีแผนบริหารความเสี่ยงจากการหนี้ในอนาคตให้ปรับลดลงจากการยกเลิกเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินการและเช่าซื้อจำนวน 16 ลำ ซึ่งตามแผนการบิน

ไทยจะเหลือเครื่องบินรวม 60 ลำ ตั้งแต่นั้นนี้เป็นต้นไปโดยเป็นเครื่องบินเช่า 54 ลำ และเครื่องบินของการบินไทยเอง 6 ลำ และภายในปี 2568 ธุรกิจการบินจะกลับมาฟื้นโดยการการบินไทยจะมีเครื่องบินประมาณ 80-90 ลำ คาดว่า EBITDA จะกลับมาอยู่ที่ประมาณ 20,000 ล้านบาทในช่วง 2 ปีหลังจากออกจากแผนฟื้นฟู

ลดค่าใช้จ่าย 5 หมื่นล้านบาท

นายชาญศิลป์ กล่าวเพิ่มเติมว่า ที่ผ่านมาก็เพื่อให้การฟื้นฟูลุกล่วง บริษัทได้ดำเนินการอะไรไปหลายๆ อย่างแล้ว ไม่ว่าจะเป็น การปรับปรุงโครงสร้างองค์กร และกลยุทธ์ทางธุรกิจหลายๆ ด้าน เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการดำเนินงานมากขึ้น เช่น ลดจำนวนผู้บริหารลงจาก 740 อัตรา เหลือประมาณ 500 อัตรา ลดขั้นตอนการบังคับบัญชา จากเดิม 8 ระดับ เหลือ 5 ระดับ ซึ่งการปรับลดขนาดองค์กร วางเป้าหมายที่จะปรับลดจำนวนพนักงานลงจากปี 2562 มีพนักงานประมาณ 29,000 คน ปัจจุบันมีพนักงานคงเหลือประมาณ 14,000-15,000 คน การปรับลดขนาดฝูงบินปรับลดแบบเครื่องบินจาก 12 แบบ เหลือ 5 แบบ ปรับลดแบบเครื่องบินจาก 9 แบบ เหลือ 4 แบบ เพื่อให้สอดคล้องกับอุปสงค์ของอุตสาหกรรมการบิน การจัดกลุ่มนักบินจาก 5 กลุ่ม เหลือ 3 กลุ่ม เพื่อให้มีความเหมาะสมกับแบบของเครื่องบิน

อีกทั้ง ปรับค่าเช่าเครื่องบิน

เป็นลักษณะยืดหยุ่นตามชั่วโมงการใช้งานจริง จะทำให้การบินไทยสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายได้มากกว่า 50,000 ล้านบาทจนครบสัญญากว่า 50 สัญญา รวมทั้ง การจัดหาเที่ยวบินพิเศษรับคนไทยกลับบ้านและเที่ยวบินขนส่งสินค้า ระหว่างเดือนเมษายน-เดือนธันวาคม 2563 จำนวน 2,042 เที่ยวบิน และตั้งแต่เดือนมกราคม-เดือนพฤษภาคม 2564 จำนวน 2,105 เที่ยวบิน เป็นต้น ●