

คลังอัด 2.5 หมื่นล. ฟื้นฟูการบินไทย

ชงกรม.ดึงกลับมาเป็นรัฐวิสาหกิจ

สหกรณ์ โหวตรับแผน

สหกรณ์เจ้าหนี้ ลัทธิธรรม. 5 พ.ค. ไฟเขียวตั้ง “การบินไทย” กลับเป็น รัฐวิสาหกิจ ประเภท 3 พร้อมใส่เงินเพิ่ม 2.5 หมื่นล้านบาท ให้เดินหน้าต่อไป ยันหนุนแผนฟื้นฟู 12 พ.ค. นี้ พร้อมเสนอตั้งกรรมการเจ้าหนี้ 4 คนร่วมบริหารแผน

ต่อหน้า 02

ข่าวต่อ

คลังอัด

การประชุมเจ้าหนี้ เพื่อพิจารณาแผนฟื้นฟูกิจการ บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่กำลังจะมีขึ้นในวันที่ 12 พฤษภาคม นี้ ท่ามกลางความเห็นต่างของเจ้าหนี้ โดยเฉพาะกลุ่มเจ้าหนี้รายใหญ่ที่มีบทบาทสำคัญในการลงมติในแผนฟื้นฟูกิจการ ยังมีความไม่มั่นใจในสถานะของการบินไทย หลังจากกระทรวง



เจ้าหนี้หลัก
ที่จะโหวตแผนฟื้นฟู
“การบินไทย”



รวม
มูลค่าหนี้
1.8
แสนล้านบาท

การคลังลดการถือหุ้นลง ด้วยการให้กองทุนวายุภักษ์เข้ามาถือหุ้นแทน รวมถึงการต้องใส่เงินก้อนใหม่ ที่การบินไทยต้องการถึง 50,000 ล้านบาทด้วย ซึ่งคาดว่ากระทรวงการคลังจะนำ

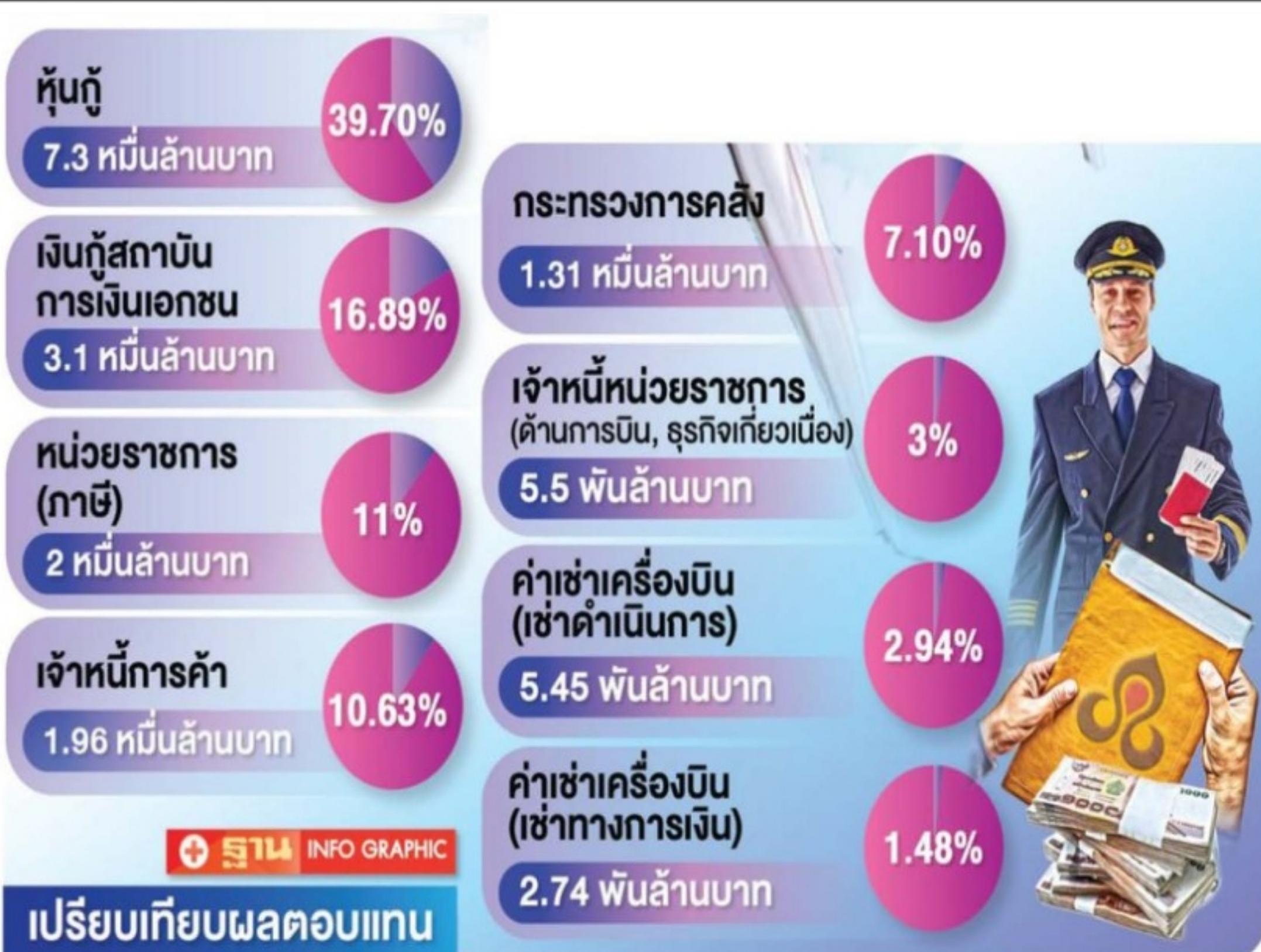
เรื่องการบินไทยเข้าหารือในที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) ในวันที่ 5 พฤษภาคม เพื่อสร้างความมั่นใจให้กับเจ้าหน้าที่

มีรายงานข่าวจากคณะกรรมการติดตามแผนฟื้นฟูกิจการ ซึ่งเป็นสหกรณ์ขนาดใหญ่ 5-6 แห่งที่รับมอบจากสหกรณ์ออมทรัพย์สมาชิก 89 แห่ง ซึ่งถือเป็นเจ้าหน้าที่หลักของการบินไทย จะประชุมร่วมกันเวลา 13.00 น. ของวันที่ 6 พฤษภาคม หลังจากราบมติครม. จากนั้นจะประชุมออนไลน์กับสมาชิกในเวลา 15.00 น. เพื่อให้ทราบแนวทางเดียวกัน

ไทม์ไลน์ออนไลน์

นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) เปิดเผยกับ “ฐานเศรษฐกิจ” ว่า กรมบังคับคดีจะจัดประชุมเจ้าหน้าที่ของการบินไทยผ่านอิเล็กทรอนิกส์ (อี-มิตติ้ง) มูลค่าหนี้ที่เจ้าหน้าที่จะมีสิทธิไต่ถามแผนฟื้นฟู คาดว่าจะอยู่ที่ 1.8 แสนล้านบาท ซึ่งเป็นหนี้ที่อยู่ในช่วงวันที่ 27 พฤษภาคม-14 กันยายน 63 ที่การบินไทยยื่นฟื้นฟูกิจการ ไม่ใช่หนี้รวม 4 หมื่นล้านบาทที่เจ้าหน้าที่เอาหนี้ในอนาคต 10 ปีมารวมเป็นหนี้ด้วย

เจ้าหน้าที่หลักที่จะไต่ถามจะเป็นเจ้าหน้าที่ 7 หมื่นล้านบาท คิดเป็น 40% เจ้าหน้าที่สถาบันการเงินเอกชน 3.1 หมื่นล้านบาท คิดเป็น 17% เจ้าหน้าที่การตำรวจ 10% เจ้าหน้าที่กระทรวงการคลัง 13,000 ล้านบาท คิดเป็น 7-8% นอกนั้นอีก 4-5% เป็นเจ้าหน้าที่ผู้ให้เช่าเครื่องบินจากต่างประเทศ



เปรียบเทียบผลตอบแทนกรณีฟื้นฟูกิจการและกรณีล้มละลายของเจ้าหน้าที่กลุ่มต่างๆ



	กรณีล้มละลาย	การชำระหนี้กรณีฟื้นฟูกิจการ
หุ้นกู้	12.9%	60-79%
สถาบันการเงิน	12.9%	66-77%
เจ้าหน้าที่หน่วยราชการ	12.9%	48%
เจ้าหน้าที่การค้า	12.9%	75.8%

โดยขั้นตอนการไต่ถามในวันดังกล่าวเจ้าหน้าที่จะไต่ถามว่าได้รับแผนฟื้นฟูที่การบินไทยเสนอหรือไม่ การตั้งผู้บริหารแผนฟื้นฟู การตั้งคณะกรรมการเจ้าหน้าที่

นายชาญศิลป์กล่าวต่อว่า ในแผนฟื้นฟูต้องมีเงินใหม่เข้ามา มี 2 วิธี คือ 1. เงินกู้ และ 2. เพิ่มทุน หรือลดทุนแล้วเพิ่มทุน ซึ่งการจะเป็นรัฐวิสาหกิจหรือไม่เป็นรัฐวิสาหกิจขึ้นกับกระทรวงการคลัง แล้วแต่ว่ารัฐบาลจะคิดประเด็นนี้อย่างไร การเข้ามาของเจ้าของก็ทำได้หลายวิธี บางกองทุนก็อาจจะเข้ามาได้ ธนาคารของรัฐ หรือรัฐบาล ก็เข้ามาได้ มีหลายวิธี ที่ผ่านมามีคนไปกังวลว่า รัฐวิสาหกิจไม่ดี แต่รัฐวิสาหกิจดี ก็มี

“รัฐวิสาหกิจที่มีการแข่งขันมัน ก็มีกระบวนการ ขึ้น

อยู่กับประสิทธิภาพ การเลือกคนมาเป็นผู้นำ ระบบงานต่างๆ ให้แข่งขันระดับโลก เราต้องแข่งขันกับสายการบิน 50 สายทั่วโลก ถ้าการบินไทยมีเงินมันก็เดินได้ ที่ผ่านมามีการบินไทยก็มีการลดต้นทุนเรื่องเครื่องบินลงไปได้มาก การลดจำนวนพนักงานลงตามโครงสร้างองค์กรใหม่ที่เพิ่งเริ่มไปเมื่อวันที่ 1 พ.ค. นี้ โดยในเดือนหน้าพนักงานก็จะเหลือไม่เกิน 1.6 หมื่นคน จาก 2.9 หมื่นคนในปี 2562” นายชาญศิลป์กล่าว

สหกรณ์หนุนแผน

นายไพบุลย์ แก้วเพทาย หนึ่งในคณะกรรมการติดตามการแก้ไขปัญหาหุ้นกู้ บริษัทการบินไทยฯ ของสหกรณ์ออมทรัพย์เจ้าหน้าที่หุ้นกู้บริษัท

การบินไทยกล่าวกับ “ฐานเศรษฐกิจ” ว่า ในส่วนของสหกรณ์ออมทรัพย์ 89 แห่ง มูลค่ารวม 4.2 หมื่นล้านบาท รวมถึงบริษัทประกันชีวิตและประกันภัยอีก 3 หมื่นล้านบาท ทั้งหมดล้วนเป็นเจ้าหน้าที่หุ้นกู้ของการบินไทย รวมมูลค่ากว่า 7 หมื่นล้านบาท คิดเป็นกว่า 40% ของจำนวนหนี้ 1.8 แสนล้านบาท ได้หารือกันแล้วว่า เกือบทั้งหมดจะไต่ถามสนับสนุนแผนฟื้นฟูการบินไทยในวันที่ 12 พฤษภาคมนี้

รวมถึงจะเสนอขอตั้งคณะกรรมการเจ้าหน้าที่ 4 คน โดยเป็นตัวแทนของสหกรณ์ออมทรัพย์เจ้าหน้าที่หุ้นกู้ 3 คน และบริษัทประกันชีวิต 1 คนจากคณะกรรมการเจ้าหน้าที่ที่จะต้องจัดตั้งขึ้นมา 7 คน รวมถึงแต่งตั้งผู้บริหารแผนฟื้นฟูร่วมไปด้วย โดย

ตอนแรกได้ทบทวน บริษัท บริษัท อีวาย คอร์ปอเรท แอดไวซอรี เซอร์วิส เซส จำกัด แต่อีวาย ปฏิเสธ ซึ่งเรากำลังดูอยู่ แต่ถ้ามองไม่ได้จริงๆ สหกรณ์จะใช้กลไกของคณะกรรมการเจ้าหนี้ในการติดตามการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการ

“เรามองว่า หากปล่อยให้การบินไทยล้มละลาย หนี้ที่จะได้คืนจะไม่เกิน 13% ของหนี้หุ้นกู้ทั้งหมด ซึ่งไม่คุ้มกันเลย เราจึงยอมรับข้อเสนอของการบินไทย ที่การประชุมครั้งล่าสุด ได้ขอยืดการชำระหนี้หุ้นกู้เดิมจากบวกไป 6 หรือไม่เกิน 14 ปี ขอบวกเพิ่มไปอีก 8 ปี เป็นสูงสุดไม่เกิน 16 ปี โดยไม่มีการแฮร์ดทอลล์ ไม่มีเงื่อนไขการแปลงหนี้เป็นทุน เนื่องจากสหกรณ์ไม่สามารถใส่เงินใหม่ให้การบินไทย เนื่องจากติดเงื่อนไขของกฎหมายสหกรณ์ ที่มีเกณฑ์การลงทุนในหุ้นกู้ใหม่ที่ต้องลงได้เฉพาะในบริษัท A ลงขึ้นไป”

อย่างไรก็ตาม สหกรณ์ต้องการรอดูความชัดเจนของแผนการใส่เงินใหม่เข้าไปในการบินไทยอีก 5 หมื่นล้านบาท ซึ่งเบื้องต้นทราบว่า ทางเจ้าหนี้สถาบันการเงินจะลง 2.5 หมื่นล้านบาท และจะได้สิทธิแปลงหนี้เป็นทุน แต่รัฐต้องใส่เงินเข้ามาด้วย 2.5 หมื่นล้านบาท โดย

รัฐจะใส่ในรูปของเงินกู้ แต่ไม่เพิ่มทุน ซึ่งอาจจะให้ธนาคารของรัฐเข้ามา โดยจะทำให้การบินไทยเป็นรัฐวิสาหกิจประเภท 3 คือให้รัฐวิสาหกิจอื่นเข้ามาถือหุ้นเพิ่ม 2-3% เมื่อรวมกับหุ้นของกระทรวงการคลัง 47.86% รวมแล้วรัฐถือเกิน 50% ซึ่งสหกรณ์จะมีการประชุมร่วมกันอีกครั้งในวันที่ 6 พฤษภาคมนี้

แบงก์เจ้าหนี้หนักใจ

แหล่งข่าวสถาบันการเงินเจ้าหนี้กล่าวว่า สถาบันการเงินเอกชนคิดหนักที่จะใส่เม็ดเงินเพราะในแผนฟื้นฟูการบินไทยกำหนดที่จะชำระหนี้เร็วกว่าปกติให้กับองค์กรที่ใส่เงินให้ตามแผนฯ คือ ถ้าหากไม่ใส่เงินเข้ามา เจ้าหนี้จะได้รับชำระหนี้ต่อ ใช้เวลานานกว่า 10 ปี ซึ่งประเด็นปัญหาคือตอนนี้ที่กระทรวงการคลังจะใส่เงินได้หรือไม่ เพราะการบินไทยตอนนี้ไม่ได้เป็นรัฐวิสาหกิจ ดังนั้นขั้นตอนจึงอยู่ที่มติครม. วันที่ 5 พฤษภาคมนี้ หากหน่วยงานของรัฐถือหุ้นเกิน 50% การบินไทยมีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ และอยู่ในตลาดหลักทรัพย์ได้ทางกระทรวงการคลังจึงจะสามารถใส่เงินเข้ามาได้ ●