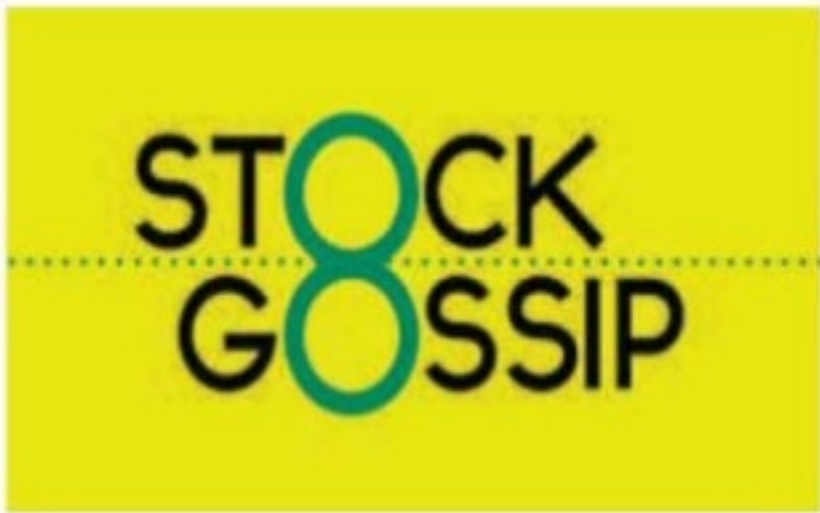
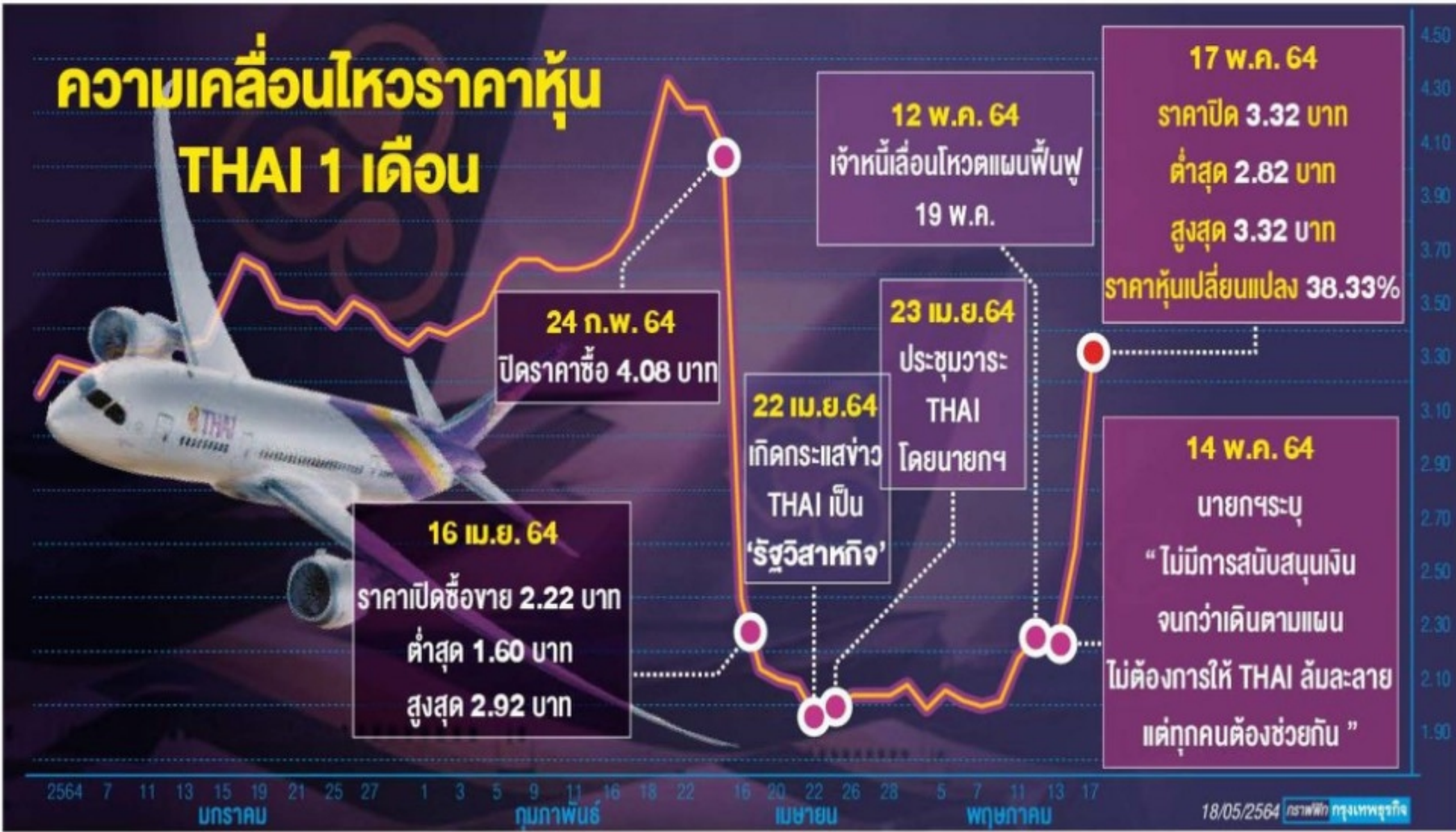


เทรดสนันหุ้น'การบินไทย'
ส่งท้ายราคาทะยาน 40%
> 14

เทรดสนันหุ้น'การบินไทย' ส่งท้ายราคาทะยาน 40%



● สมัยรับภา เริ่มรู้
กรุงเทพธุรกิจ

หุ้นบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) หรือ THAI กลายเป็นหุ้นสำหรับขาเก็งกำไร ที่ได้รับความเสี่ยงได้สูงมากในช่วงระยะเวลาที่มีการซื้อขาย 1 เดือนที่ผ่านมา ด้วยความไม่แน่นอนทางพื้นฐานธุรกิจ

จากภาคท่องเที่ยวหยุดชะงัก ธุรกิจขาดทุน หักส่ง การหลุดจากรัฐวิสาหกิจ การล้มละลาย แผนฟื้นฟูยังไม่ผ่านด้านเจ้าหน้าที่ ทางกลับกัน THAI กลายเป็นหุ้นที่ลงไป ถึงจุดต่ำสุดและมีโอกาสมากที่จะฟื้นตัว ในอนาคต จึงเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้ ราคาหุ้นปรับตัวบวกสวนทางกับทิศทาง ธุรกิจอย่างสิ้นเชิง

ย้อนกลับไปในช่วงก่อนหยุดการ ซื้อขายบริษัทมีส่วนทุนผู้ถือหุ้นติดลบ ซึ่งขาดคุณสมบัติในการเป็นบริษัทจดทะเบียน ในตลาดหลักทรัพย์ เมื่อวันที่ 24 ก.พ. 2564 ทำให้เป็นราคาซื้อขายวันสุดท้าย ที่ 4.08 บาท

ก่อนหน้านี้หุ้น THAI ได้ทำปรากฏการณ์ มหัศจรรย์ราคาหุ้น 10 เด้งในช่วงเม.ย.2563 ท่ามกลางการหยุดให้บริการจากการระบาด โควิด-19 ระลอกแรกเครื่องบินนับร้อยลำ จอดทิ้งเรียงรายเพราะไม่มีการบิน

หากแต่ราคาหุ้นกลับทำราคาเพิ่มขึ้น ติดๆ กัน 7 วันทำการ (1 เม.ย.-10 เม.ย.) จากราคา 3.18 บาท มาอยู่ที่ 6.35 บาท หรือเป็นการเพิ่มขึ้นถึง 100% ด้วยประเด็นข่าว การเปลี่ยนแปลงผู้ถือหุ้นและการรื้อขาย สินทรัพย์ เช่น โรงแรม ซึ่งสุดท้าย ข่าวดังกล่าวไม่เป็นความจริงราคาปรับตัว ลดลงต่อเนื่อง

ช่วงเวลาดังกล่าวความเคลื่อนไหว

ราคาหุ้นแทบจะได้ระดับขาลงมาตลอดจากการเดินทางเข้าสู่กระบวนการล้มละลายเต็มตัวหมดความเป็นรัฐวิสาหกิจจนส่วนทุนผู้ถือหุ้นต่ำกว่าศูนย์ทำให้ต้องหยุดทำการซื้อขายและจะกลับมาเปิดทำการซื้อขายใหม่ตามเกณฑ์ตลาดหลักทรัพย์เป็นเวลา 1 เดือน (16 เม.ย.-17 พ.ค.2564) ก่อนจะเปิดซื้อขายจนกว่าแก้ไขส่วนทุนให้กลับมาเป็นปกติ

ปรากฏว่าราคาหุ้นที่มีการเปิดซื้อขายกลับมีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้น 38.33% ซึ่งในช่วง 2 วันสุดท้ายที่มีการขายราคาปิดบวกช่วงท้ายตลาดจนดันราคาขึ้นมาขีลถึง 3.32 บาท จากระาคาเปิด 2.90 บาท หรือเพิ่มขึ้น 29.69% (17 พ.ค.)

พร้อมกับกระแสข่าวบวกที่สร้างความหวังให้นักลงทุน โดยเฉพาะการกลับสู่ฐานะ “รัฐวิสาหกิจ” ที่มีการพูดถึงมากที่สุด เพราะเป็นเงื่อนไขที่จะสามารถเปิดทางให้รัฐช่วยเหลือด้านเงินทุนไม่ผิดต่อกฎหมาย เนื่องจากในช่วง 3 ปีนี้บริษัทต้องการเม็ดเงินใช้จ่ายเป็นสภาพคล่อง 5 หมื่นล้านบาทและในปี 2564 ต้องการ 3 หมื่นล้านบาท

ดังนั้นจึงเป็นที่มาว่าให้รัฐช่วยเหลือ

การเงิน 25,000 ล้านบาทและเจ้าหนี้รายใหญ่จะใส่เงินช่วยเหลือเพิ่ม 25,000 ล้านบาทภายใต้การกลับไปเป็นรัฐวิสาหกิจรูปแบบใหม่ซึ่งแม้ว่าจะไม่มีการยืนยันจากภาครัฐถึงประเด็นดังกล่าวเพราะยังต้องรอการประชุมเจ้าหนี้วันที่ 12 พ.ค. ให้แล้วเสร็จ

สุดท้ายการประชุมเจ้าหนี้ถูกยกเลิกออกไปเป็นวันที่ 19 พ.ค. ท่ามกลางราคาหุ้นกลับปรับตัวบวกแทนจนมาทำราคาสูงสุดดังกล่าว สอดคล้องกับการออกมากล่าวถึงกรณีการบิไทยของหัวเรือใหญ่ในรัฐบาลอย่างนายกรัฐมนตรี ที่ระบุชัดเจนจะ “ยังไม่ใส่เงินให้ความช่วยเหลือใดๆ แก่การบิไทยจนกว่าจะมีการพิจารณาแผนให้แล้วเสร็จ และยังมีความตั้งใจไม่ต้องการเห็นการบิไทยล้ม ทุกฝ่ายจำเป็นต้องเข้าช่วยเหลือ” แต่การคาดการณ์ของตลาดหุ้นกลับสะท้อนให้เห็นแล้วว่าแนวทางการบิไทยไปในทิศทางที่รัฐจะให้การช่วยเหลือไม่ทางใดก็ทางหนึ่ง

การยื้อชีพของ THAI ให้กลับมาเป็นสายการบินแห่งชาติของไทยมีหลายมุมมองให้วิเคราะห์ไม่น้อย ในฐานะเจ้าหนี้ย่อมต้องการเห็นคืนไม่ว่าจะระยะสั้นหรือระยะยาว ทำให้การอยู่ในมือของรัฐ

จึงช่วยการันตีว่าหนี้ยังไม่ศูนย์

ส่วนของผู้ถือหุ้นใหญ่ กระบวนการคลังถือว่าเป็นภารกิจสำคัญ ที่ต้องให้แผนฟื้นฟูกิจการผ่านให้ได้และงานนี้ควรจะต้องรอดเพราะเม็ดเงินที่ถือหุ้นจำนวนพันกว่าล้านบาททำให้เป็นผู้มีส่วนได้เสียมากที่สุดในบริษัท

สำหรับภาครัฐที่ค้ำประกันเสมอว่า “การบิไทย” คือ “สายการบินแห่งชาติ” มีความสำคัญต่อยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยวไม่น้อย ด้วยน้ำหนักภาครัฐกิจดังกล่าวต่อจีดีพีสูงถึง 18-20 % เป็นกลไกสำคัญในการสร้างรายได้ มีส่วนสำคัญกับการเชื่อมต่อทางโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ซึ่งถ้าวันนี้ต้องไปเริ่มนับหนึ่งใหม่หรือสร้างใหม่อาจจะทำให้เสียโอกาสการแข่งขันหากภาคท่องเที่ยวกลับมาฟื้นจริงๆ

วันนี้แม้จะยังไม่รู้ว่าการบิไทยจะฟื้นฟูตัวเองกลับมาทำการซื้อขายในตลาดหุ้นได้เมื่อไร แต่การรื้อระบบองค์กรที่มีปัญหาบริหารงาน การแข่งแพกทางการเมือง ที่เข้ามาจกฉวยผลประโยชน์และทิ้งแต่ปัญหาให้องค์กรชั้นแนวหน้าของไทยเหลือแค่ซากหนี่ ควรจะได้รับการปรับใหม่ให้ไร้ปัญหาอย่างที่ผ่านมา