

'การบินไทย' พันโคมา เปิดประเทศหนุนธุรกิจ

ยับไม่แฮร์คิก 'ทนี่'

การบินไทยพันโคมา มั่นใจ
มีหลักประกัน 2 หมื่นล้านบาท
หนุนเจ้าหนี้สถาบันการเงินปล่อยกู้
2.5 หมื่นล้านบาท เบิกใช้เงินภายใน
2 ปี ไม่จ่อเงินรัฐ แต่เปิดช่องรอ
หากรัฐสนใจซื้อหุ้นรักษาสิทธิ์ 40%
“ปิยะสวัสดิ์” ยันไม่มีแผนแฮร์คิก

ทิศทางการดำเนินธุรกิจของ
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
หรือ THAI ภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ
เป็นที่ชัดเจนแล้วว่า จะปรับตัวเป็น
บริษัทเอกชนเต็มรูปแบบ โดยรัฐ
จะถือหุ้นไม่เกิน 40%

ต่อหน้า 11

ข่าวต่อ

'การบินไทย'

และคาดว่า จะปรับโครงสร้างทุนแล้ว
เสร็จกลางปี 2565 ซึ่งการหาแหล่งเงิน
ใหม่ 5 หมื่นล้านบาท ที่จะแบ่งเป็นแหล่ง
เงินใหม่จากภาครัฐ 2.5 หมื่นล้านบาท
และแหล่งเงินใหม่จากเจ้าหนี้สถาบัน
การเงิน 2.5 หมื่นล้านบาท

ขณะนี้แม้ความช่วยเหลือของ
ภาครัฐ ยังไม่ชัดเจนว่า จะออกมาในรูป
แบบใด จะเป็นการใช้สิทธิซื้อหุ้นเพิ่ม
ทุนหรือการค้ำประกันเงินกู้ เพราะ
การบินไทยไม่ได้เป็นรัฐวิสาหกิจแล้ว ทั้ง
ในระยะสั้น ภาครัฐต้องใช้เงินมากใน
การแก้ปัญหาเศรษฐกิจจากวิกฤติโควิด

ขณะที่การหาแหล่งเงินใหม่
จากเจ้าหนี้สถาบันการเงิน 2.5 หมื่น
ล้านบาทในลักษณะการปล่อยกู้ร่วม
หรือ Syndicated Loan ที่อยู่ระหว่าง
เจรจาเป็นช่องทางหลัก จึงมั่นใจว่า จะ
ได้รับเงินในต้นปีหน้า ซึ่ง ณ วันนี้ถือว่า
เพียงพอต่อการดำเนินธุรกิจได้อย่าง



การปรับโครงสร้างหนี้การบินไทย ตามกรอบแผนฟื้นฟูกิจการ



ราบรื่น

ปัจจุบันการบินไทยมีสภาพคล่อง
ราว 6,500 ล้านบาท เนื่องจากที่ผ่านมา
ได้ปรับลดค่าใช้จ่ายต่างๆลงไปได้
มากถึง 4.4 หมื่นล้านบาทแล้ว อาทิ
ทยอยปรับลดแบบเครื่องบิน ลดจำนวน
พนักงาน ขยายสินทรัพย์ต่างๆทำให้มี
สภาพคล่องเพียงพอไปจนถึงสิ้นปี 2564
และการกลับมาทยอยทำการบินหลัง

เปิดประเทศ ก็จะทำให้มีกระแสเงินสด
เข้ามาทำให้การบินไทยเดินได้ เพียงแต่
งบดุลอาจจะยังไม่ดีนัก ทำให้ในอนาคต

การบินไทยก็ยังหวังจะได้รับการเพิ่มทุน
จากรัฐตามแผนฟื้นฟูที่วางไว้

การปล่อยเงินกู้จากสถาบันการ
เงินภาคเอกชน บริษัทปรึกษาทางการ

เงิน บริษัทหลักทรัพย์(บล.) ทรัสต์อยู่ระหว่างจัดทำประมาณการรายจ่ายรายรับเพื่อสร้างเชื่อมั่นในการยื่นขอเงินกู้ก้อนใหม่ต่อสถาบันการเงินเจ้าหนี้เดิม รวมถึงเจ้าหนี้รายใหม่

อย่างไรก็ตาม ในการเข้าพบ นายกรัฐมนตรีของคณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการการบินไทยเมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายนที่ผ่านมา นอกจากรายงานความคืบหน้าของแผนฟื้นฟูกิจการช่วงที่ผ่านมาแล้ว ประเด็นสำคัญคือ ต้องการให้สนับสนุนการปรับแผนฟื้นฟูการบินไทยใหม่คือ ขอให้เจ้าหนี้เห็นชอบการลดหนี้เงินต้น (แฮร์ดท) แผนฟื้นฟูเดิมที่ไม่มีการแฮร์ดทเลย ซึ่งหากเจ้าหนี้ยอมแฮร์ดท จะทำให้การกู้เงินเสริมสภาพคล่องทำได้ง่ายขึ้น โดยเฉพาะผู้ให้กู้รายใหม่ แต่หากยังใช้แผนฟื้นฟูเดิม อาจจะหาผู้ให้กู้ลำบากและจะเป็นปัญหาต่อการหาแหล่งเงินกู้ได้

นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ ประธานคณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)เปิดเผยกับ "ฐานเศรษฐกิจ" ว่า ยืนยันว่าการบินไทยไม่มีแผนที่จะขอให้เจ้าหนี้แฮร์ดทหนี้แต่อย่างใด และณ วันนี้การบินไทยไม่จำเป็นต้องพึ่งเงินแหล่งเงินใหม่ของภาครัฐแล้ว และแม้ไม่ได้แหล่งเงินใหม่ก่อนนี้ อาจทำให้งบดุลไม่ดีนัก แต่ที่ผ่านมาการบินไทยมีการบริหารจัดการด้านการลดค่าใช้จ่ายที่ดี

และการเพิ่มรายได้ที่จะเกิดขึ้น ดังนั้นการใช้แหล่งเงินกู้ใหม่จากเอกชน ก็เพียงพอที่การบินไทยจะสามารถอยู่ได้

ขณะเดียวกันจากการสำรวจของ "ฐานเศรษฐกิจ" ยังพบว่า คณะผู้บริหารแผนและกรรมการเจ้าหนี้ ประสานเสียงถึงความคล่องตัวและศักยภาพของการบินไทยว่า มีความสามารถในการชำระหนี้ ตามระยะเวลาของแผนฟื้นฟูกิจการ 6 ปี โดยกำหนดใหม่ไลน์ในการเบิกใช้เงินกู้ 2.5 หมื่นล้านบาทภายใน 2 ปีหลังจากได้รับอนุมัติจากสถาบันการเงินและทยอยจ่ายคืน

หนี้ดังกล่าวภายใน 4 ปี ส่วนความมั่นใจเรื่องเงินกู้ก้อนใหม่นั้น แม้ยังไม่เดินสายเจรจาดูแลเจ้าหนี้เดิม แต่มี 3 เหตุผลที่เชื่อว่าสถาบันการเงินพร้อมสนับสนุนสินเชื่อดังกล่าวได้แก่

1.การบินไทยมีความพร้อมและเต็มใจจะปรับตัวเองเป็นเอกชน วัตถุประสงค์ เช่น ความร่วมมือลดจำนวนบุคลากร ซึ่งจริงๆ เรื่องนี้เป็นอุปสรรคเกือบ 10 ปีที่รัฐบาลพยายามจะทำ แต่มาสำเร็จช่วงของการฟื้นฟูกิจการ 2.ลดค่าเช่าเครื่องบิน, ปรับปรุงเงื่อนไขค่าเช่าเครื่องบิน ปรับโครงสร้างรูปแบบเครื่องบินที่เหมาะสมกับภาระโดยทำให้มีระยะเวลาหายใจได้ 2 ปี (2564-2565) และ 3.จัดเก็บหนี้เก่า และทยอยขายสินทรัพย์ไม่จำเป็นออกบางส่วน

ดังนั้นจาก 3 สมมติฐานดังกล่าวจึงเห็นได้ว่า การบินไทยตัวเบาขึ้น การจะกลับสู่ฐานที่มั่นคง ด้วยภาระค่าใช้จ่ายไม่ต้องใช้เงินมากถึง 5 หมื่นล้านบาทตามที่เคยได้ประเมินไว้ คือ การกลับมาบินให้บริการใช้เงินเพียง 2.5 หมื่นล้านบาทก็เพียงพอแล้ว

"การบินไทยวันนี้ไม่ใช่แค่เรา ยังมีหลักประกัน 2 หมื่นล้านบาท ความเสี่ยงไม่สูงมาก เรายังมีสินทรัพย์ เช่น อาคาร ฝูงบิน และจะทำรายได้ อีกมาก ส่วนแผนเงินกู้ก้อนใหม่นั้น มีเวลาตามแผน 6 ปี ใช้เวลาเบิกจ่ายเงิน 2 ปีและชำระคืนภายใน 4 ปี ดอกเบี้ยขึ้นกับแต่ละสถาบันเงินก็ต้องเจรจา แต่เชื่อว่าไม่สูงนัก เรามีกระแสเงินสดเพียงพอทำได้ตามนั้น" แหล่งข่าวกล่าว

ส่วนความช่วยเหลือของภาครัฐ จริงๆไม่ใช่หน้าที่ของภาครัฐที่จะปล่อยเงินกู้ให้เอกชน เพราะอาจติดกฎระเบียบในการที่ภาครัฐจะสนับสนุนเอกชน ซึ่งไม่ง่าย ที่สำคัญระยะสั้นช่วงนี้ ภาครัฐต้องจัดลำดับความสำคัญในการใช้งบประมาณ ซึ่งต้องใช้เงินอีกมากและสถานการณ์ยังไม่อำนวย แต่ถ้าภาครัฐจัดสรรหรือการ

บริหารงบประมาณของภาครัฐเปิดช่องให้ได้เพียงพอ เราก็เปิดช่องให้

ภาครัฐเข้าซื้อหุ้นสามัญ เพื่อถือหุ้นตามสิทธิ 40%

ขณะเดียวกัน การบินไทยยังคงมีแผนเดินหน้าตัดขายทรัพย์สินที่ไม่สร้างรายได้ เพื่อรักษาชีวิต โดยเตรียมจะประกาศขายอสังหาริมทรัพย์ในต่างประเทศ 9 แห่ง คือในฮ่องกง 2 แห่ง สิงคโปร์ 2 แห่งที่เหลือในอิตาลี อังกฤษ ฟิลิปปินส์ มาเลเซีย อินโดนีเซีย ส่วนอสังหาริมทรัพย์ล่าสุดได้ประกาศไปแล้วก่อนหน้านี้ 10 แห่ง มีขายออกไปได้แล้ว 3 แห่ง คือ สำนักงานการบินไทยที่หลานหลวง ซึ่งสถาบันพระปกเกล้าได้ซื้อไป และยังขายที่ดินเปล่าที่เชียงใหม่และอาคารสำนักงานภูเก็ตออกไปแล้ว

ส่วนอีก 7 แห่งที่ยังขายไม่ได้มีการปรับแผนใหม่ โดยกำหนดราคาขายขั้นต่ำ เพื่อให้ผู้สนใจเข้ามาร่วมประมูลได้แก่ ที่ดินและอาคารสำนักงานสีลม ราคาขั้นต่ำ 184 ล้านบาท ที่ดินและอาคารสำนักงานเชียงใหม่ ราคาขั้นต่ำ 101 ล้านบาท ที่ดินและอาคารสำนักงานเชียงราย 61.4 ล้านบาท ที่ดินและอาคารสำนักงานขอนแก่น 10.3 ล้านบาท ที่ดินและอาคารสำนักงานพิษณุโลก 15.6 ล้านบาท ที่ดินและอาคารสำนักงานอุดรธานี 28.3 ล้านบาท ที่ดินและอาคารรักคุณเท่าฟ้า ดอนเมือง 550.2 ล้านบาท

นอกจากนั้น การบินไทยยังได้ทยอยกลับมาทำการบินหลังการเปิดประเทศจากเดิมในปี 2563 การบินไทยมีเที่ยวบิน 117 เที่ยวบิน แต่นับจากตารางบินฤดูหนาว 31 ตุลาคม 2564-มีนาคม 2565 การบินไทยจะได้เกือบ 1 พันเที่ยวบิน ทั้งผู้โดยสารและคาร์โก้ ซึ่งคิดเป็น 30% ของช่วงก่อนเกิดโควิด ซึ่งจากยอดขายตั๋วล่วงหน้า ถือว่าไปได้ดี โดยเฉพาะผู้โดยสารจากยุโรป จะทำให้บริษัทมีรายได้เข้ามาอย่างมีนัยสำคัญ