

# ปรับแผนฟื้นฟูวิกฤติการบินไทย โอกาสรอดสายการบินแห่งชาติ

ท่ามกลางความหวังว่า “การเปิดประเทศ” เพื่อรับนักท่องเที่ยวต่างประเทศโดยไม่มีกักตัว ตั้งแต่วันที่ 1 พ.ย. ที่ผ่านมา ประกอบกับความมั่นใจในการเดินทางท่องเที่ยวของคนไทยที่เพิ่มมากขึ้น จะช่วยทำให้ธุรกิจที่ได้รับผลกระทบอย่างหนักจากการแพร่ระบาดของโควิด-19 โดยเฉพาะภาคการท่องเที่ยว การขนส่งผู้โดยสารและสายการบินกลับมาฟื้นตัวได้อีกครั้ง

ณ วันนี้สถานการณ์ของ “สายการบิน” ทุกแห่งในประเทศไทย กำลังอยู่ในภาวะคับขันและพยายามปรับธุรกิจของตัวเองเพื่อที่จะหาทางรอดเช่นกรณีของ “ไทยแอร์เอเชีย” ที่ได้ดำเนินการปรับโครงสร้างหนี้และเพิ่มทุนกว่า 14,000 ล้านบาท เพื่อรองรับการฟื้นตัวของธุรกิจ รวมทั้งสายการบินอื่นๆที่กำลังปรับตารางบินเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว

แต่สายการบินที่ถูกจับตามากที่สุด คงหนีไม่พ้น “บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)” สายการบินไทยแห่งชาติ ของคนไทยทั้งประเทศ ซึ่งในขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการตาม “แผนฟื้นฟูกิจการ” และในช่วง 2 สัปดาห์ที่ผ่านมา ได้เกิดกระแสเป็น “ข่าวฮอต” อีกครั้ง โดยเฉพาะประเด็นการควานหาเงินกู้จำนวน 25,000 ล้านบาท

ให้ได้โดยเร็วเพื่อประคองให้ธุรกิจเดินต่อไปได้และรอโอกาสที่ธุรกิจการบินกลับมาคึกคักอีกครั้ง

อย่างไรก็ตามด้วยปัญหาสะสมมายาวนาน ในกรณีที่นักหนาสาหัสนักกำหนดแผนฟื้นฟูเพื่อสร้างโอกาสของ “การบินไทย” บนเส้นทางสายการบินแห่งชาติจะเป็นไปได้หรือไม่ และอย่างไรที่ผ่านมามีการดำเนินการตามแผนสำเร็จมากน้อยเพียงใด เป็นเส้นทางที่เราจะจับตามองไปพร้อมกัน

## ● ความคืบหน้าแผนฟื้นฟู ฉบับ 1

ทั้งนี้ หลังจากที่บริษัทการบินไทยได้ดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการ ตามที่ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบแผนดังกล่าว ตั้งแต่วันที่ 15 มิ.ย.2564 หรือประมาณ 4 เดือนกว่าๆ ผู้บริหารแผนยืนยันว่ามีความคืบหน้ามาอย่างต่อเนื่อง

โดยได้ดำเนินการปรับโครงสร้างทุนด้วยการลดทุนจดทะเบียน จาก 26,900 ล้านบาท ลงเหลือ 21,800 ล้านบาท โดยการตัดหุ้นของบริษัท ที่ยังไม่ได้ออกและจำหน่าย 56 ล้านหุ้นออกไป รวมทั้งดำเนินการปรับโครงสร้างธุรกิจ โดยปรับลดค่าใช้จ่ายบุคลากร ปรับและบูรณาการกระบวนการทำงานปรับลดค่าเช่าและเช่าซื้ออากาศยาน



ทีมเศรษฐกิจ

ปรับลดแบบเครื่องบินจาก 8 เหลือ 5 แบบ ปรับลดแบบเครื่องยนต์ จาก 9 เหลือ 4 ประเภท โดยได้ปรับลดฝูงบินที่ไม่สอดคล้องกับ แผนดำเนินงาน ปลดระวางอากาศยานเพิ่มเติม 47 ลำ คงเหลือ ฝูงบินดำเนินงาน 58 ลำจากเดิม 105 ลำ

นอกจากนั้น ยังได้ปรับปรุง  
ระเบียบข้อบังคับ

การทำงานและลดขนาดองค์กร โดยได้ลดจำนวนพนักงานจาก 29,500 คน เหลือ 21,300 คน และจะปรับลดต่อเนื่องในปี 2565 ให้เหลือ 14,500-14,750 คน ขณะเดียวกัน ได้ดำเนินการชำระหนี้สำหรับ วงรายการระหว่างวันที่ 15 มิ.ย.-14 ก.ย.2564 ให้กับเจ้าหนี้ตาม เงื่อนไขที่กำหนดไว้ในแผน โดยได้ชำระหนี้เงินต้นและดอกเบี้ยแล้ว รวมเป็นเงินกว่า 1,200 ล้านบาท

ในส่วนสภาพคล่องทางการเงินได้ขยายเวลาชำระหนี้พักชำระหนี้ และดอกเบี้ย ปรับลดดอกเบี้ย ปรับลดภาระผูกพันตามสัญญา และเพิ่ม ทางเลือกการชำระหนี้ อาทิ การใช้บัตรกำนัลแทนเงินสด ทั้งนี้ การบินไทยยังมีอากาศยานที่จอดรอขายอีกจำนวนหนึ่ง เป็นแอร์บัส A330-300 จำนวน 3 ลำ แอร์บัส A230-800 จำนวน 2 ลำ โบอิง 747-400 จำนวน 10 ลำ โบอิง 777-200 จำนวน 6 ลำ โบอิง 777-200ER จำนวน 2 ลำ และโบอิง 777-300 จำนวน 6 ลำ และยังมี อากาศยานจอดรอคืน เป็นแอร์บัส A330-300 จำนวน 12 ลำ และ แอร์บัส A380-300 จำนวน 6 ลำ

ขณะเดียวกันยังได้ประกาศขายอสังหาริมทรัพย์ทั้งสิ้น 19 รายการ เพื่อหารายได้เข้ามาดูแลกิจการ แบ่งเป็นอสังหาริมทรัพย์ในประเทศ รวม 10 แห่ง โดยได้ขายแล้ว 3 แห่ง และอยู่ระหว่างดำเนินการขาย อีก 7 แห่ง คือ ที่ดินและอาคารสำนักงานสีลม, ที่ดินและอาคารรัก คุณเท่าฟ้าดอนเมือง รวมทั้งที่ดินและอาคารในจ.เชียงใหม่, จ.เชียงราย, จ.พิษณุโลก, จ.อุดรธานี และ จ.ขอนแก่น ส่วนอสังหาริมทรัพย์ใน ต่างประเทศมี 9 รายการ ในประเทศอังกฤษ 2 รายการ อิตาลี 1 รายการ ฟิลิปปินส์ 1 รายการ ฮองกง 2 รายการ สิงคโปร์ 2 รายการ และ อินโดนีเซีย 1 รายการ

ทั้งนี้ การบินไทยประมาณการว่า ภายในเดือน ธ.ค.2564 จะมี กระแสเงินสดใหม่ประมาณ 1,651 ล้านบาท ซึ่งเป็นการประมาณการ รวมการขายที่ดินและอาคาร และการขายหุ้น BAFS แต่ไม่รวมการ ขายเครื่องบิน

เม็ดเงินที่เหลือไม่มากนัก ทำให้การบินไทยจำเป็นต้องเร่ง ดำเนินการจัดหาสินเชื่อใหม่ โดยตั้งเป้าว่าภายในเดือน ธ.ค.นี้ จะสามารถร่างสัญญาพร้อมนำส่งสัญญาให้กับผู้ให้สินเชื่อใหม่ใน วงเงิน 25,000 ล้านบาทได้ ขณะที่แผนแปลงหนี้เป็นทุนนั้น ตาม กรอบระยะเวลาจะดำเนินการภายหลังได้รับสินเชื่อใหม่ก่อน

## ● รับเจอ “ทางตัน” จ่อปรับแผน 2

อย่างไรก็ตาม แม้การบินไทยจะยืนยันว่า การฟื้นฟูกิจการ มีความคืบหน้า แต่ยังไม่เพียงพอที่จะได้รับความเชื่อมั่นจากภาค การเงิน โดยเฉพาะการให้กู้เงินเพิ่มเติม รวมทั้งที่ผ่านมากระทรวง การคลังยืนยันว่า รัฐบาลไม่สามารถค้ำประกันเงินกู้ให้การบินไทยได้ เพราะการบินไทยไม่ได้มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจอีกแล้ว

ทำให้ในวันที่ 8 พ.ย.ที่ผ่านมา คณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูการบิน ไทยได้เดินทางไปพบ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ที่ ทำเนียบรัฐบาล โดยระบุว่า เป็นการพบเพื่อรายงานสถานะของการบินไทย สถานะทางการเงิน และภาพรวมในการดำเนินการตามแผนฟื้นฟู

โดยระบุว่าตามแผนฟื้นฟูเดิมนั้น ในกระบวนการฟื้นฟูจะมีเงิน จากภาครัฐ และเอกชนเข้ามาเพิ่มเติมรวมกัน 50,000 ล้านบาท แต่จากการประเมินผลการดำเนินงานการบินไทยของผู้บริหารแผน ซึ่งพบว่า ทำได้ดีกว่าที่คาดไว้ จึงทำให้มองว่าการบินไทยอาจจะ สามารถฟื้นฟูกิจการได้ด้วยเงินเพียง 25,000 ล้านบาท หรือครึ่งหนึ่ง ของที่ตั้งไว้

ดังนั้น ในช่วงที่รัฐบาลมีรายจ่ายด้านงบประมาณในด้านอื่นอยู่ ในเบื้องต้นการบินไทยจำเป็นต้องใช้วิธีกู้เงิน 25,000 ล้านบาท

มาจากสถาบันการเงินเอกชนก่อน ซึ่งคาดว่าจะเพียงพอประคอง สถานการณ์ให้การฟื้นฟูดำเนินต่อไปได้ และรอรายได้ที่จะเข้ามาใน ช่วงเปิดประเทศ

อย่างไรก็ตาม หากเป็นไปตามกรณีดังกล่าว จะมีประเด็น ที่รัฐบาล ในฐานะเป็นเจ้าหนี้รายใหญ่ต้องตัดสินใจ และสนับสนุน เพราะหากมีเงินใหม่เข้ามาเฉพาะในส่วนขอของเอกชน ก็จะต้องมี การ “ปรับรายละเอียดแผนฟื้นฟู” จากแผนแรกที่ดำเนินการอยู่ เป็น “แผนใหม่”

เพราะในช่วงต่อไปเอกชนจะมีสิทธิซื้อหุ้นเพิ่มทุนในราคา 2.54 บาท แต่ภาครัฐ ซึ่งไม่ได้ใส่เงินเข้ามา จะไม่มีสิทธิซื้อหุ้นเพิ่มทุน ซึ่ง กรณีดังกล่าวจะทำให้สัดส่วนหุ้นที่กระทรวงการคลังถืออยู่ 48% จะ ลดลงเหลือ 8% เท่านั้น และทางออกหากรัฐบาลยังต้องการคงสัดส่วน การถือหุ้นไว้ จะต้องปรับเงื่อนไขแผน เช่น ปรับวิธีการแปลงหนี้ให้ เป็นทุน หรือปรับให้การบินไทยออกหุ้นเพิ่มทุนให้กับผู้ถือหุ้นเดิมได้ และเมื่อมีการซื้อหุ้นเพิ่มทุน สัดส่วนหุ้นรัฐบาล 48% จะยังคงอยู่ และ หากรวมกองทุนวายุภักษ์ และธนาคารออมสิน รัฐจะมีสัดส่วนถือหุ้น รวม 67% ซึ่งเป็นเรื่องแรกๆที่รัฐต้องตัดสินใจ

นอกจากนั้น ก่อนหน้านี้ ยังมีรายงานว่าในการปรับแผนฟื้นฟู ในครั้งนี้การบินไทยจะขอให้รัฐบาลให้ความเห็นชอบการดำเนินการ ลดหนี้เงินต้น (แฮร์คัต) จากแผนฟื้นฟูการบินไทยเดิมที่ไม่มีลดหนี้ ลงเลย และการไม่แฮร์คัตหนี้ดังกล่าวเป็นหนึ่งในประเด็นสำคัญที่ทำให้ “เจ้าหนี้” ยอมยกมือผ่านแผนฟื้นฟูในช่วงที่ผ่านมา

แต่สถานการณ์วันนี้เปลี่ยนไปหากการบินไทยยังยืนยันที่จะ

ไม่แฮร์กัณฑ์เดิม การกู้เงินใหม่เพื่อมาเสริมสภาพคล่องในช่วงต่อไปอาจจะทำได้ไม่ง่าย โดยเฉพาะการขอกู้จากผู้ให้กู้รายใหม่ ดังนั้น หากรัฐบาลเห็นด้วยกับการแฮร์กัณฑ์เพื่อลดหนี้เงินต้น การเจรจากับเจ้าหนี้รายอื่นๆก็จะง่ายขึ้น ไม่ว่าจะเป็กลุ่มธนาคารพาณิชย์ กลุ่มสหกรณ์ หรือเจ้าหนี้รายย่อย

## ● คาดรายได้เพิ่มขึ้นหลังเปิดประเทศ

อย่างไรก็ดี ล่าสุดผู้บริหารแผน ระบุว่า ยังไม่มีการหารือเรื่องการแฮร์กัณฑ์ โดยระบุเพียงว่า การบินไทยอยู่ระหว่างเตรียมการและคาดว่าจะมีการเจรจาเพื่อขอกู้เงินกับสถาบันการเงินเอกชนในสัปดาห์นี้ ซึ่งมีผู้สนใจที่จะให้กู้แล้วแต่ยังไม่ได้ตกลงในเงื่อนไขทั้งหมด ซึ่งหากตกลงได้ เงินจะสามารถเข้ามาในช่วงต้นเดือน ม.ค.-ก.พ.2565

ผู้บริหารแผนระบุว่า ส่วนการปรับแผนฟื้นฟูการบินไทยนั้น ในกรอบใหญ่ไม่ได้มีการปรับแผนฟื้นฟู แต่หากจะมีการปรับ จะเป็นการปรับรายละเอียดของแผน เช่น แผนการตลาด แผนธุรกิจ แผนการบินและแผนการเงินเพื่อรองรับนโยบายการเปิดประเทศของรัฐบาล จากเดิมในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 การบินไทยจะมีรายได้มาจากการขนส่งสินค้า (คาร์โก้) เป็นหลัก แต่เมื่อมีการเปิดประเทศ การบินไทยได้ปรับเที่ยวบิน ตารางบิน ให้สอดคล้องกับปริมาณของผู้โดยสารที่จะเดินทางเข้า-ออกประเทศไทย

ซึ่งในขณะนี้ แม้ว่าจะปรับเพิ่มเที่ยวบิน ปริมาณผู้โดยสารจะไม่มีมาก อัตราการบรรทุกผู้โดยสารต่อลำเพียง 30-40% แต่ก็มีแนวโน้มทิศทางที่ดีขึ้น ซึ่งการบินไทยก็ได้ทยอยเปิดเส้นทางบินที่เคยทำการบินต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม มั่นใจว่าเมื่อการระบาดของโควิดลดลง คนในประเทศฉีดวัคซีนเพิ่มขึ้น การบินไทยกลับมาทำการบินมีรายได้ สภาพคล่องก็จะดีขึ้น และเมื่อถึงสถานการณ์ปกติก็มั่นใจว่าการบินไทยจะกลับมาเป็นสายการบินที่ขนส่งผู้โดยสาร นักท่องเที่ยวเข้าประเทศได้กว่า 95% หรือกว่า 15 ล้านคน/ปี เช่นเดิม

## ● โอกาสสุดท้าย “รอด หรือ ล้มเหลว”

ทั้งนี้แม้ว่าการปรับ “แผนฟื้นฟูกิจการในรายละเอียด” และการกู้เงินจากสถาบันการเงินเอกชน 25,000 ล้านบาท จะถือเป็น “ทางออก” หรือโอกาสรอดของการบินไทยในระยะต่อไปตามที่ผู้บริหารแผนในขณะนี้ให้ความเห็น แต่สุดท้ายจะ “รอด หรือ ล้มเหลว” นั้น

คำถามนี้ยังคงขึ้นอยู่กับคำตอบของรัฐบาลว่าจะยอมเพิ่มทุนให้กับการบินไทยหรือไม่ โดยเฉพาะเมื่อในขณะนี้การบริหารแผนฟื้นฟูไม่ได้เป็นไปตามแผนที่เขียนไว้ ชำการดำเนินการต่างๆ ที่ผ่านมายังไม่ได้ผลเป็นที่น่าพอใจ ตามที่ได้ให้คำมั่นสัญญาไว้กับศาล

โดยเรื่องที่สำคัญที่สุดในการฟื้นฟูกิจการตามแผนให้สำเร็จก็คือ 1.ปรับลดต้นทุนลง 2.แฮร์กัณฑ์ตัดหนี้สูญ 3.ลดทุน ก่อนที่จะเพิ่มทุน แต่การปรับลดต้นทุนที่สร้างภาระให้การบินไทยจำนวนมากใน

ขณะนี้ ยังไม่เพียงพอที่จะทำให้สถานะขาดสภาพคล่องทางการเงินดีขึ้น แม้ได้ทยอยขายทรัพย์สินต่างๆออกไปแล้ว ในช่วง 4 เดือนที่ผ่านมา ฐานะการบินไทยกลับย่ำแย่ลงและมีสภาพคล่องเหลือเพียงพันกว่าล้านบาท

การปรับลดจำนวนพนักงานที่มีอยู่เกือบ 30,000 คน ยังไม่นับรวมพนักงานที่จ้างชั่วคราวอีกจำนวนหนึ่ง กลับปรับลดได้เพียง 21,300 คน และอีกเรื่องหนึ่งที่สำคัญมากในการฟื้นฟูกิจการ คือ การแฮร์กัณฑ์ หากเราย้อนไปในช่วงเกิดวิกฤติต้มยำกุ้ง ไม่มีธุรกิจใดที่พักชำระหนี้โดยไม่แฮร์กัณฑ์ตัดหนี้สูญ

ข้ออ้างที่ว่า เจ้าหนี้สถาบันการเงินจะไม่ยกมือผ่านแผนฟื้นฟูกิจการให้ หากมีการแฮร์กัณฑ์นั้น ในความเป็นจริงต้องพิจารณาด้วยว่า เจ้าหนี้จำนวนกว่า 100 รายเป็นธุรกิจใดบ้าง เช่น ธุรกิจตัวกลางให้เช่าเครื่องบิน ซึ่งแม้สายการบินทั่วโลกรวมทั้งการบินไทยจะหยุดบินในช่วงเกิดโควิดและมีเครื่องบินจอดรอคือนบริษัทผู้ผลิตอยู่จำนวนหนึ่ง แต่การบินไทยยังคงจ่ายค่าเช่าตามปกติใช่หรือไม่

สำหรับการลดทุน 26,900 ล้านบาท ลงเหลือ 21,800 ล้านบาท ด้วยการตัดหุ้นบริษัทที่ยังไม่ได้จัดจำหน่าย 516 ล้านหุ้นออกไป นับเป็นข้ออ้างที่แย่มากที่สุดเท่าที่เคยได้ยินมา

ขณะที่การลดแบบเครื่องบินจาก 8 เหลือ 5 แบบ และแบบเครื่องบินตัวกลาง 9 เหลือ 4 ประเภท พร้อมปลดระวางเครื่องบินอีก 47 ลำ เหลือ 58 ลำ จากเดิมที่มีอยู่ 105 ลำ ไม่ได้สะท้อนให้เห็นความตั้งใจจริงหรือความเป็นมืออาชีพในการฟื้นฟูกิจการ โดยเฉพาะเมื่อเครื่องบินทุกลำต้องจอดไว้เฉยๆ ไม่ได้ทำการบินในช่วงโควิด

และเมื่อพิจารณาโดยรวมกับการไม่มีแผนปรับโครงสร้างการบริหารองค์กร แผนการปรับลดเที่ยวบินที่ยังคงสร้างผลการขาดทุนให้การบินไทย โดยเฉพาะในเส้นทางบินยุโรปแล้ว

ทั้งหมดคงขึ้นอยู่กับการตัดสินใจในช่วงต่อไปว่าจะสามารถปรับเปลี่ยนแก้ไข ทั้งตัวแผนฟื้นฟูและการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูให้สามารถลดต้นทุนได้อย่างแท้จริง หารายได้เพิ่มได้มากขึ้นตามเป้าหมายที่คาดไว้ ลดตัวกลางไม่มีความจำเป็นได้มากกว่าที่ทำมาแล้ว 4 เดือนหรือไม่

รวมทั้งคำถามสำคัญข้างต้น คือ สุดท้ายแล้ว รัฐบาลจะตัดสินใจกับอนาคตของการบินไทยอย่างไร

หากจะเดินต่อไปในลักษณะแบบนี้สายการบินแห่งชาติสายนี้ก็ไม่น่าจะรอด ส่วนที่รอดคือ คนที่ยังคงซื้อเวลาอายุขัยของตนต่อไป จนกว่าการบินไทยจะเหลือแต่กระดูก นั้นเอง!!