

จับ
“ไทยสมายล์”
ควบรวบ
“บินไทย”
ลดต้นทุน
เพิ่มกำไร 13

รวบไทยสมายล์ควบTHAI

● ลดภาระต้นทุนเพิ่มเที่ยวบิน-สิ้นปี 67 พลิกกำไร

ประธานบอร์ดฟื้นฟูการบินไทย ประกาศเดินหน้านโยบาย “ไทยสมายล์” ภายในสิ้นปีนี้ นำมารวมสายการบินไทย หลังประสบผลขาดทุนต่อเนื่อง ล่าสุดปี 65 เจริญอีก 4,400 ล้านบาท ขาดทุนสะสมพุ่ง 20,000 ล้านบาท พร้อมโอน A320 กว่า 20 ลำให้บินไทยเสริมเส้นทางระยะใกล้ มั่นใจปี 67 พลิกกลับมาทำกำไร ส่วนแผนเพิ่มทุนรอบต้นปี 67 หลัง EBITDA เกิน 20,000 ล้านบาท

นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ ประธานคณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) หรือ THAI เปิดเผยถึงแผนการยุติบริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด บริษัทย่อยที่ THAI ถือหุ้น 100% ว่าตามแผนฟื้นฟูกิจการฯ THAI จะมีการปรับโครงสร้างกลุ่มการบินของ THAI ซึ่งในท้ายที่สุดจะเหลือเพียงแบรนด์เดียว คือ แอร์ไลน์การบินไทย ด้วยการยุบบริษัท ไทยสมายล์ฯ เข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของ THAI ทั้งบุคลากรและทรัพย์สิน ทั้งนี้การดำเนินการดังกล่าวจะเกิดผลดี คือ ลดภาระค่าใช้จ่ายมากเกินจำเป็นจากการที่มี 2 บริษัท มีความคล่องตัวในการทำงาน และสามารถบริหารจัดการเครื่องบินเพื่อสร้างรายได้ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

จากปัจจุบันที่ไทยสมายล์มีเครื่องบิน A320 จำนวน 20 ลำ และมีอัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย 9 ชั่วโมง (ชม.) ต่อลำต่อวัน

โดยส่วนใหญ่จะพักใช้เครื่องบินช่วงกลางคืน เพราะไม่มีเที่ยวบิน หากมารวมกับ THAI อัตราการใช้เครื่องบินเฉลี่ยจะเพิ่มเป็น 12 ชม.ต่อวัน หรือเพิ่มขึ้นอีก 3 ชม. เพราะ THAI สามารถนำเครื่องบินของไทยสมายล์มาบินเสริมในเส้นทางระยะใกล้ เช่น สิงคโปร์ ในช่วงเวลากลางคืนเพิ่มเติมได้อีก และจะทำให้ค่าใช้จ่ายลดลงประมาณ 30%

ขณะเดียวกัน จะทำให้ผลประโยชน์การ THAI ดีขึ้นด้วย จากเดิมที่ไทยสมายล์มีผลประโยชน์ขาดทุนทุกปี โดยล่าสุดปี 2565 ขาดทุน 4,448 ล้านบาท และมีขาดทุนสะสมอยู่ 20,000 ล้านบาท ซึ่งส่งผลกระทบต่อเงินรวมของ THAI กับบริษัทย่อย แม้ขนาดการให้บริการของไทยสมายล์จะไม่ถึง 10% ของ THAI ก็ตาม หากการยุบรวมเสร็จสิ้นในปี 2567 THAI ก็จะมีกำไรแน่นอน

อย่างไรก็ตาม การยุบบริษัท ไทยสมายล์ฯ

เพื่อมารวมเป็นบริษัทเดียวคือ THAI นั้น ยังมีขั้นตอนทางกฎหมายหลายขั้นตอน โดยหลังจากนี้ THAI จะทำการศึกษาเรื่องดังกล่าวใช้เวลาประมาณ 2 เดือนแล้วเสร็จช่วงเดือนพฤษภาคม 2566 และจัดทำแผนแก้ไขแผนธุรกิจทั้งของ THAI และไทยสมายล์ จากนั้นจะเสนอที่ประชุมคณะกรรมการเจ้าหน้าที่พิจารณาเห็นชอบ นำส่งไปยังกระทรวงคมนาคมเพื่อให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมพิจารณาในฐานะเป็นประธานคณะกรรมการการบินพลเรือน (กปร.) หากได้รับความเห็นชอบ ก็จะนำส่งแผนไปยังสำนักงานการบินพลเรือน (กพท.) เพื่อดำเนินการเรื่องขออนุญาตนำอากาศยานเข้าผู้บิน (จากไทยสมายล์มายัง THAI) การขอใบรับรองอากาศยาน เพราะมีการเปลี่ยนผู้ครอบครอง เป็นต้น ซึ่งประเมินว่าขั้นตอนทั้งหมดดังกล่าวจะเสร็จสิ้นภายในปลายปี 2566

นายปิยสวัสดิ์ กล่าวต่อการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการฯ ปัจจุบันผลประโยชน์การของ THAI ดีขึ้นต่อเนื่อง หากพิจารณาผลประโยชน์การย้อนหลัง 12 เดือนล่าสุดโดยนับแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2565-มกราคม 2566 พบว่า THAI มีกำไรก่อนหักภาษีและ

ค่าเสื่อม (EBITDA) หลังหักค่าเช่าเครื่องบินเกิน 20,000 ล้านบาทแล้ว แต่ยังไม่สามารถยื่นศาลขอพิจารณาออกจากแผนฟื้นฟูได้ เนื่องจากส่วนทุนยังติดลบที่ 71,024 ล้านบาท (ผลประกอบการปี 2565) ซึ่ง THAI ต้องทำการแปลงหนี้เป็นทุนและเพิ่มทุน โดยจะดำเนินการในปี 2567 ตามที่ระบุในแผนฟื้นฟูกิจการ

นายชาย เอี่ยมศิริ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร THAI เปิดเผยว่า เงื่อนไขการแปลงหนี้เป็นทุนและการเพิ่มทุนที่ชัดเจนนั้นยังไม่สามารถระบุได้ แต่จะดำเนินการในปี 2567 แน่นนอน เพราะ THAI ต้องพิจารณาอย่างรอบคอบในหลายด้าน เช่น ความต้องการสินเชื่อ 12,500 ล้านบาทว่ายังจำเป็นหรือไม่ และการแปลงหนี้เป็นทุนที่จะทำให้เจ้าหนี้กลายเป็นผู้ถือหุ้น ซึ่งจะทำให้ไม่ได้รับดอกเบี้ย หากดำเนินการแปลงหนี้เป็นทุนก่อนที่จะกลับเข้าซื้อ-ขายหลักทรัพย์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลท.) ล่วงหน้ามากเกินไป คณะกรรมการเจ้าหนี้ก็อาจไม่อนุมัติ แต่จากการพิจารณาผลประกอบการขณะนี้ ขอย้ำว่า THAI จะกลับเข้ามาซื้อ-ขายหลักทรัพย์ใน ตลท.ได้ก่อนกำหนดที่ THAI ระบุไว้ในแผนว่า จะสามารถออกจากแผนฟื้นฟูปลายปี 2567 และกลับเข้าซื้อ-ขายใน ตลท.ได้ช่วงต้นปี 2568 แน่นนอน

อย่างไรก็ตาม ในปี 2566 THAI จะมีรายได้ประมาณ 130,000-140,000 ล้านบาท มีผู้โดยสารประมาณ 12 ล้านคน และมี cabin factor เฉลี่ย 80% มีฝูงบินให้บริการที่ 71 ลำ จากปี 2565 อยู่ที่ 64 ลำ (THAI 44 ลำ ไทยสมายล์ 20 ลำ) ■