



บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
89 อาคารดิเรกวิทย์ แขวงจวนพล เขตดุสิต กทม. 10900
โทรศัพท์ : 66 (0) 2545-1000, 66 (0) 2695-1000

ที่ กบ 01/242

1 กรกฎาคม 2565

เรื่อง รายงานความคืบหน้าในการยื่นคำร้องขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
เรียน กรรมการและผู้จัดการ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
สิ่งที่ส่งมาด้วย สื่อประชาสัมพันธ์ของฝ่ายสื่อสารองค์กร บนเว็บไซต์ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
เลขที่ TG047/010765

ตามที่ศาลล้มละลายกลาง ("ศาล") ได้มีคำสั่งให้บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ("บริษัทฯ" หรือ "การบินไทย") ฟื้นฟูกิจการและแต่งตั้งผู้ทำแผนเมื่อวันที่ 14 กันยายน 2563 และต่อมา เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 ศาลได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการและแผนที่มีการแก้ไขตามมติของที่ประชุมเจ้าหนี้ แผนฟื้นฟูกิจการได้กำหนดให้นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ นายพรชัย สุริยะเวช นายไกรสร บารมีอวยชัย นายศิริ จิระพงษ์พันธ์ และนายชาญศิลป์ ตรีนุชกร เป็นผู้บริหารแผน ("ผู้บริหารแผน") โดยในการลงนามในเอกสารใด ๆ เพื่อทำธุรกรรมหรือเพื่อให้มีผลผูกพันบริษัทฯ ให้ผู้บริหารแผน 2 คนมีอำนาจลงนามร่วมกันเพื่อผูกพันบริษัทฯ นั้น คณะผู้บริหารแผน ในการประชุมครั้งที่ 25/2565 วันพฤหัสบดีที่ 30 มิถุนายน 2565 ได้มีมติอนุมัติให้แก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการ และนำส่งเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ในวันศุกร์ที่ 1 กรกฎาคม 2565

บริษัทฯ ขอเรียนว่า เมื่อวันศุกร์ที่ 1 กรกฎาคม 2565 ผู้บริหารแผนยื่นคำร้องขอแก้ไขแผนต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ กองฟื้นฟูกิจการของลูกหนี้ กรมบังคับคดี โดยเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์จะกำหนดและแจ้งวันนัดประชุมให้แก่เจ้าหนี้ผู้มีสิทธิออกเสียงเพื่อพิจารณาข้อเสนอขอแก้ไขแผนต่อไป ทั้งนี้ สารระสำคัญของการแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ ปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย โดยบริษัทฯ จะแจ้งให้ทุกท่านทราบถึงความคืบหน้าในการฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ เป็นระยะ ๆ ตามที่เหมาะสมต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(นายสุวรรธนะ สีบุญเรือง)

รักษาการแทนประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

ผู้รับมอบอำนาจจากผู้บริหารแผน

ฝ่ายกำกับการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์องค์กร

โทรศัพท์ : 02-545-4392

จิณดา



TG047/010765

ฟื้นฟูรุดหน้า การบินไทยรุกยื่นขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการสร้างความเชื่อมั่นรับธุรกิจการบินฟื้นตัว รายได้เติบโตแบบก้าวกระโดด ส่งผลสภาพคล่องสูงสุดในรอบ 24 เดือน

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เปิดเผยว่าจากความสำเร็จในการบริหารจัดการวิกฤติสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ของประเทศไทยที่ดำเนินมาตรการต่างๆ ได้อย่างชัดเจนเป็นรูปธรรมและมีประสิทธิภาพมาโดยลำดับ ตั้งแต่การนำมาตรการ Test and Go มาใช้ในการคัดกรองผู้โดยสารที่เดินทางเข้าประเทศ การทยอยผ่อนคลายนโยบายมาตรการควบคุมการเดินทางต่างๆ เรื่อยมาจนมาถึงการเปิดประเทศอย่างเต็มรูปแบบในวันนี้ (1 กรกฎาคม 2565) ประกอบกับภาพรวมของสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ทั่วโลกที่เริ่มคลี่คลาย ส่งผลให้ประเทศต่างๆ ทยอยผ่อนคลายนโยบายมาตรการควบคุมการเดินทางมาตั้งแต่ปลายปี 2564 เช่นเดียวกัน บริษัทจึงได้เพิ่มจำนวนเที่ยวบินและเส้นทางบินที่ให้บริการเพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้มีการเติบโตด้านรายได้ อย่างมีนัยสำคัญมาตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2564 เป็นต้นมา โดยในช่วงวันที่ 1 - 27 มิถุนายน 2565 จำนวนผู้โดยสารรวมเฉลี่ยในแต่ละวันของบริษัทและสายการบินไทยสมายล์ปรับตัวเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ 12,568 และ 12,257 คนต่อวัน จาก 269 และ 4,929 คนต่อวันในช่วงเดือนเมษายน - เดือนตุลาคม 2564 อัตราการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) ในส่วนของการบินไทย ช่วงดังกล่าวปรับตัวเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ร้อยละ 75 และมีอัตราการสำรองที่นั่งล่วงหน้าในช่วงไตรมาสที่ 3 ของปี 2565 ที่เติบโตขึ้นอย่างมีนัยสำคัญเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน โดยในช่วงไตรมาสที่ 1 และ 2 ปี 2565 บริษัทได้เพิ่มจุดบินและความถี่เพื่อรองรับการฟื้นตัวของปริมาณการเดินทาง ได้แก่ เดลี มุมไบ เจนไน เบงกอลูร์ ละเอียดร์ การาจี อิสลามาบัต ฮานอย โฮจิมินห์ พนมเปญ เมลเบิร์น ลอนดอน จาการ์ตา ธากา แฟรงก์เฟิร์ต ไทเป สิงคโปร์ โคเปนเฮเกน มิวนิค ซูริก ฯลฯ และช่วงไตรมาสที่ 3 มีแผนเพิ่มความถี่เที่ยวบิน ได้แก่ จาการ์ตา ไทเป สิงคโปร์ โคเปนเฮเกน มิวนิค ซูริก โซล และเปิดให้บริการเส้นทางบินเพิ่มเติมเพื่อให้ครอบคลุมเส้นทางหลักไปยังจุดหมายปลายทางในภูมิภาคต่างๆ ที่สำคัญ ได้แก่ โตเกียว (สนามบินฮานาเดะ) บรัสเซลส์ เจดดาห์ ขณะที่รายได้จากการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ของบริษัท ทั้งในส่วนของการขนส่งในเที่ยวบินโดยสารตามตารางบินและเที่ยวบินเช่าเหมาลำขนส่งสินค้ารวมในเดือนพฤษภาคม 2565 ที่ผ่านมา มีจำนวน 2,104 ล้านบาท สูงกว่าช่วงเวลาเดียวกันในปี 2562 คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 41

นอกจากความสำเร็จและคืบหน้าในการฟื้นฟูกิจการส่วนอื่นๆ ไม่ว่าจะเป็นการปรับโครงสร้างและขนาดองค์กรให้มีความเหมาะสมต่อสภาวะการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบิน การยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันเพื่อรองรับการเติบโตอย่างยั่งยืน ไม่ว่าจะเป็นการหาประโยชน์จากทรัพย์สินคงเหลือที่ไม่ได้อยู่ในแผนดำเนินธุรกิจทั้งจากการจำหน่ายและให้เช่าที่สร้างกระแสเงินสดให้แก่บริษัทรวมเป็นเงินโดยประมาณกว่า 9,000 ล้านบาทที่นำมาใช้ในการดำรงกิจการในช่วง 2 ปีที่ผ่านมาโดยไม่สร้างภาระแก่ผู้ถือหุ้นและเจ้าหนี้ การปรับลดต้นทุนค่าใช้จ่ายในด้านต่างๆ อาทิ ต้นทุนอากาศยาน การซ่อมบำรุงอากาศยานและเครื่องยนต์อากาศยาน การเพิ่มประสิทธิภาพการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในการปฏิบัติการบิน บุคลากรและสิทธิประโยชน์บุคลากร การบริหารช่องทางการจัดจำหน่าย รวมถึงการเพิ่มประสิทธิภาพและโอกาสในการหารายได้ ได้แก่ การปรับปรุงกระบวนการทำงานด้านการพาณิชย์ การปฏิรูปด้านดิจิทัล การสร้างรายได้ใหม่จากหน่วยธุรกิจการบิน อาทิ การจัดทำความร่วมมือทางธุรกิจกับคู่ค้าที่มีศักยภาพในการขยายช่องทางการจัดจำหน่ายสินค้า การพัฒนาสินค้าและผลิตภัณฑ์ใหม่ออกสู่ตลาด อาทิ ปาท่องโก๋การบินไทย และการเปิดให้บริการภัตตาคาร “อโรยล้นฟ้า” ของหน่วยธุรกิจครัวการบิน การให้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำสำหรับบริการขนส่งสินค้าของฝ่ายพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ การพัฒนา

ศักยภาพการให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานและเครื่องยนต์อากาศยาน ทำให้บริษัทมีระดับกระแสเงินสดในการดำเนินกิจการที่เปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดีขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ส่งผลให้ระดับความต้องการสินเชื่อใหม่ลดลงจากเดิม

คณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการจึงได้ยื่นคำร้องขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ในวันนี้

(1 กรกฎาคม 2565) โดยมีรายละเอียดสาระสำคัญในการแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการในประเด็นต่างๆ ดังนี้

1. จัดหาสินเชื่อใหม่แบบสินเชื่อระยะยาว (Term Loan) ไม่เกิน 6 ปี และ/หรือตราสารหนี้ที่มีอายุการไถ่ถอนไม่น้อยกว่า 6 ปี เป็นจำนวนไม่เกิน 12,500 ล้านบาท นอกจากนั้น บริษัทยังได้เตรียมการจัดหาสินเชื่อหมุนเวียน (Revolving Facility) ในวงเงินไม่เกิน 12,500 ล้านบาทเพื่อไว้อีกด้วย
2. ดำเนินการเพิ่มทุนจดทะเบียนจำนวนประมาณ 31,500 ล้านบาท โดยมีเป้าหมายในการทำให้ส่วนทุนเป็นบวกเพื่อให้โครงสร้างทางการเงินของบริษัทมีความมั่นคงและเพื่อให้หลักทรัพย์ของบริษัทสามารถกลับไปซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ได้อีกครั้ง ด้วยแนวทางต่อไปนี้
 - (ก) ให้สิทธิผู้สนับสนุนสินเชื่อใหม่มีสิทธิซื้อหุ้นเพิ่มทุนในจำนวนเดียวกับจำนวนหนี้สินเชื่อใหม่ที่บริษัทเบิกใช้จริง (Drawdown Amount) เป็นจำนวนเงินประมาณ 12,500 ล้านบาท
 - (ข) จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนเพื่อชำระหนี้เดิมของเจ้าหนี้ทางการเงินตามแผนด้วยหุ้นสามัญเพิ่มทุน โดยกระทรวงการคลังซึ่งเป็นทั้งเจ้าหนี้ทางการเงินและผู้ถือหุ้นหลักเดิมจะได้รับชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้เงินต้นทั้งจำนวนเป็นทุน ในขณะที่เจ้าหนี้ทางการเงินกลุ่มอื่น ๆ และเจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นก็จะได้รับชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้เงินต้นจำนวน ร้อยละ 24.5 เป็นทุน โดยหนี้เงินต้นส่วนที่เหลือในอัตราร้อยละ 75.5 จะได้รับชำระหนี้จากกระแสเงินสดของการบินไทยตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในแผนเดิม ซึ่งการแปลงหนี้เป็นทุนนี้จะทำให้การบินไทยสามารถมีส่วนทุนเพิ่มเติมและลดภาระหนี้ตามแผนลงได้ประมาณ 37,800 ล้านบาท
 - (ค) จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนเพื่อรองรับการใช้สิทธิแปลงหนี้ดอกเบี้ยตั้งพักตามแผนเป็นทุน ที่ราคา 2.5452 บาทต่อหุ้น ซึ่งทำให้การบินไทยอาจสามารถลดภาระการชำระหนี้ดอกเบี้ยตั้งพักไปได้ประมาณ 4,845 ล้านบาท
 - (ง) จัดสรรและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนโดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนใหม่ ในราคาที่ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการเห็นสมควรและไม่ต่ำกว่า 2.5452 บาทต่อหุ้น เพื่อเสนอขายให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้นเดิม และในกรณีที่ไม่มีผู้ถือหุ้นเดิมใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุน หรือผู้ถือหุ้นเดิมใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนไม่เต็มจำนวน ให้นำหุ้นส่วนที่เสนอขายให้แก่พนักงานบริษัท และหรือ
 - (ง) บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) ซึ่งคาดว่าจะสามารถระดมทุนให้แก่การบินไทยเพิ่มเติมได้อีกประมาณ 25,000 ล้านบาท

รวมเป็นส่วนทุนที่คาดว่าจะได้รับจากการปรับโครงสร้างหนี้และโครงสร้างทุนตามข้อเสนอขอแก้ไขแผนประมาณ 80,000 ล้านบาทเศษ โดยการบินไทยคาดว่าจะสามารถดำเนินการปรับโครงสร้างทุนข้างต้นให้แล้วเสร็จภายในปี 2567 ซึ่งหากการดำเนินการเป็นไปตามข้อเสนอขอแก้ไขแผน ส่วนของทุนจะกลับมาเป็นบวกในปี 2567 และหลักทรัพย์ของบริษัทน่าจะสามารถกลับมาทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ได้ในปี 2568

3. แก้ไขและเพิ่มเติมรายละเอียดการแผนการชำระหนี้ของเจ้าหนี้บางกลุ่ม เพื่อให้เกิดความชัดเจนต่อการปฏิบัติตาม และให้บริษัทมีความคล่องตัวในการดำเนินกิจการในภาวะที่อุตสาหกรรมการบินตัวอย่างรวดเร็ว โดยที่ไม่ส่งผลกระทบต่อสิทธิและการชำระหนี้ของเจ้าหนี้เดิมตามแผนฟื้นฟูกิจการฉบับปัจจุบัน

4. แก้ไขรายละเอียดในส่วนของผลสำเร็จของแผนฟื้นฟูกิจการส่วนที่ไม่มีความจำเป็นและไม่สอดคล้องกับบริบทและข้อเท็จจริงในปัจจุบัน

ทั้งนี้ ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการมีความมั่นใจว่าการยื่นคำร้องขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการในครั้งนี้จะเป็นการยกระดับความเชื่อมั่นแก่เจ้าหนี้ ผู้ถือหุ้น ผู้โดยสาร ลูกค้า ต่อการฟื้นฟูกิจการของบริษัท และเป็นก้าวที่สำคัญในการวางรากฐานเพื่อการเติบโตและสร้างผลกำไรอย่างยั่งยืนต่อไปในอนาคตเพื่อให้บริษัทเป็นสายการบินแห่งชาติที่คนในชาติภาคภูมิใจ เป็นสายการบินหลักที่นำรายได้เข้าสู่ประเทศ และกำลังสำคัญในการสนับสนุนและขับเคลื่อนการฟื้นตัวเศรษฐกิจของประเทศในระยะเวลาอันใกล้

.....