



บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

การจัดประชุมเพื่อให้ข้อมูลแก่ผู้ถือหุ้น ผู้ลงทุน
และผู้ที่เกี่ยวข้อง (Public Presentation)

8 มิถุนายน 2563

ลำดับเหตุการณ์โดยสังเขป

การบินไทยยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการต่อศาล

26 พ.ค. 2563

27 พ.ค. 2563

ศาลนัดไต่สวนคำร้องขอฟื้นฟูกิจการ

17 ส.ค. 2563

ศาลมีคำสั่งรับคำร้องขอฟื้นฟูกิจการ



หุ้น THAI ถูกขึ้นเครื่องหมาย C
แต่ยังสามารถซื้อขายได้ตามปกติ
ด้วยบัญชี Cash Balance

หมายเหตุ: จะปลดจากเครื่องหมาย C เมื่อสิ้นสุดกระบวนการฟื้นฟูกิจการ
หรือศาลยกคำร้องขอฟื้นฟูกิจการ หรือมีการถอนคำร้องขอฟื้นฟูกิจการ

การบินไทยมีหนี้สินเป็นจำนวนมาก และไม่สามารถชำระหนี้ที่ถึงกำหนดและที่กำลังจะถึงกำหนดได้

ปัญหาจากสภาพการแข่งขัน

- ❖ สภาพการแข่งขันในธุรกิจสายการบินปรับเปลี่ยน และทวีความรุนแรงขึ้นอย่างรวดเร็ว
 - ทั้งภาคอุตสาหกรรมการบินระหว่างประเทศ และ
 - ภาคอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศ
 - การเปิดน่านฟ้าเสรี

ปัญหาจาก COVID-19

- ❖ ต้องยกเลิกเที่ยวบินอย่างกระทันหัน
 - ธุรกิจที่เกี่ยวข้องและสนับสนุนการบินต้องหยุดให้บริการ
 - ผู้โดยสารขอคืนเงิน
- ❖ เป็นสถานการณ์ที่สุดิวสัยอันไม่อาจคาดหมายได้ล่วงหน้า

ปัญหาจากความไม่คล่องตัวในการดำเนินธุรกิจ

- ❖ การมีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจทำให้ขาดความคล่องตัวในการแข่งขันในอุตสาหกรรมที่มีการแข่งขันสูงและต้องปรับเปลี่ยนอย่างรวดเร็ว

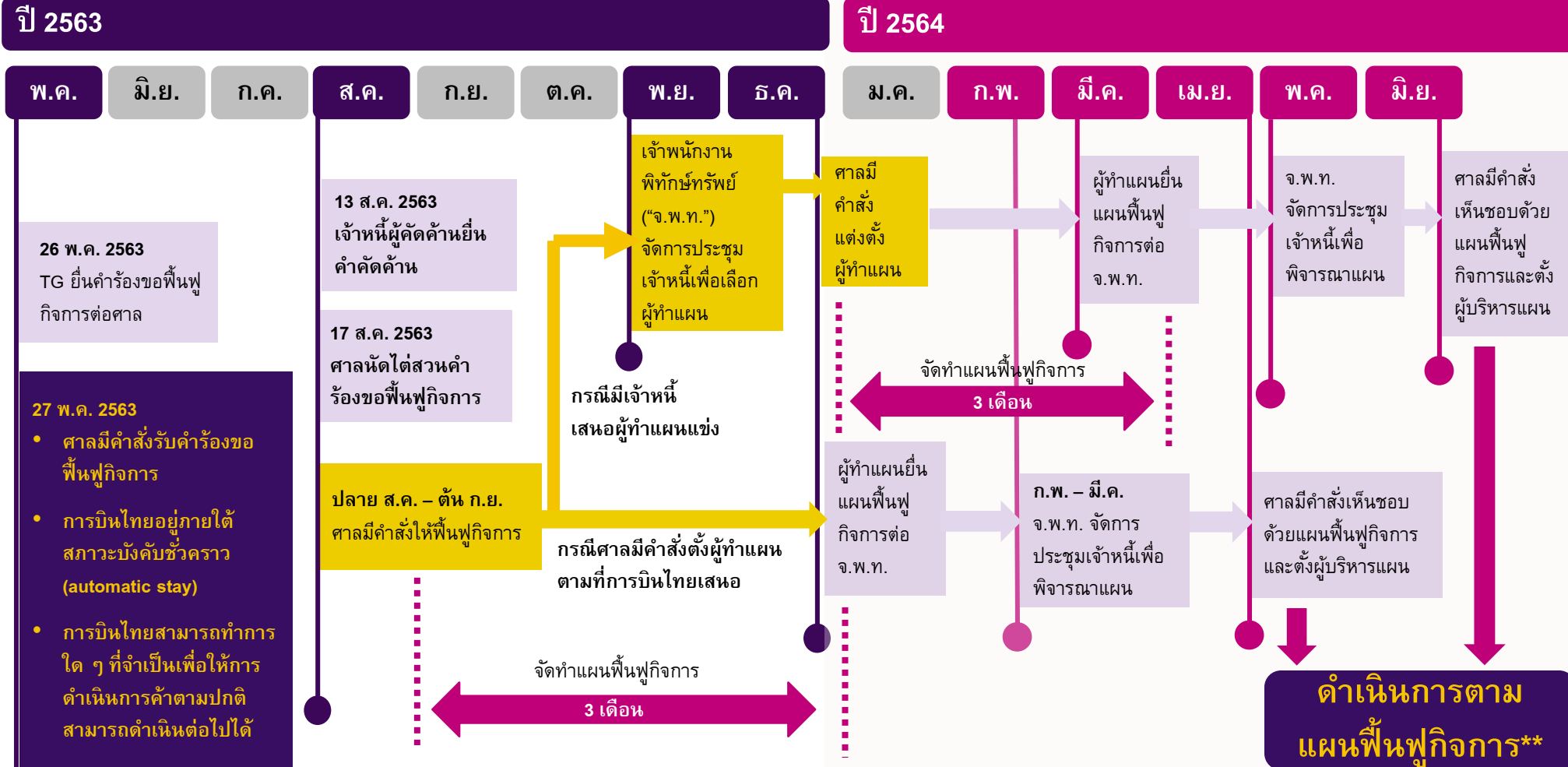
การบินไทยไม่สามารถดำเนินกิจการต่อไปได้

- ❖ อาจถูกบอกลิขสัญญาและสิทธิต่าง ๆ เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจการบิน และต้องถูกฟ้องร้องบังคับให้ชำระหนี้จนล้มละลายในที่สุด

การบินไทยอาจล้มละลายและก่อให้เกิดความเสียหายต่าง ๆ ตามมา

- ❖ ธุรกิจหยุดชะงัก พนักงานว่างงาน และบริษัทที่การบินไทยว่าจ้างอาจประสบปัญหาทางการเงินเช่นกัน
- ❖ หุ่นของการบินไทยในตลาดหลักทรัพย์ฯ ย่อมไม่มีมูลค่า ทำให้นักลงทุน ผู้ถือหุ้น ทั้งหลายได้รับผลกระทบ อีกทั้งยังส่งผลให้นักลงทุนต่างชาติขาดความเชื่อมั่นในการลงทุน
- ❖ ส่งผลกระทบต่อค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) เนื่องจากธุรกิจด้านการท่องเที่ยวถือเป็นภาคอุตสาหกรรมหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของไทย

กรอบระยะเวลาในการดำเนินการฟื้นฟูกิจการ*



*กรอบระยะเวลาการดำเนินการฟื้นฟูกิจการ เป็นเพียงการประมาณการ ซึ่งอาจมีการเปลี่ยนแปลงในภายหลังขึ้นอยู่กับเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต

**ระยะเวลาในการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการขึ้นอยู่กับเงื่อนไขและเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต อย่างไรก็ตาม การดำเนินการตามแผนฯ จะต้องทำให้แล้วเสร็จภายใน 5 ปีนับแต่วันที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฯ (โดยขอขยายกำหนดระยะเวลาได้ไม่เกิน 2 ครั้ง ครั้งละไม่เกิน 1 ปี)

รายชื่อผู้จัดทำแผนฟื้นฟูกิจการที่การบินไทยเสนอต่อศาลล้มละลายกลาง



บริษัท อีวาย คอร์ปอเรท แอดไวซอรี เซอร์วิส เซส จำกัด



กรรมการบริษัทดังต่อไปนี้

- 1) พล.อ.อ. ชัยพฤกษ์ ดิษยะศริน
- 2) นายจักรกฤษฏ์ พาราพันธกุล
- 3) นายพีระพันธุ์ สาลีรัฐวิภาค
- 4) นายบุญทักษ์ หวังเจริญ
- 5) นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์
- 6) นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร

อำนาจหน้าที่และสิทธิดังต่อไปนี้
ตกแก่ผู้ทำแผนนับแต่วันที่ศาล
มีคำสั่งแต่งตั้งผู้ทำแผน

1. อำนาจหน้าที่ในการจัดการ
กิจการและทรัพย์สินของ
การบินไทย
2. บรรดาสิทธิตามกฎหมายของ
ผู้ถือหุ้นของการบินไทยยกเว้น
สิทธิที่จะได้รับเงินปันผล
3. อำนาจจัดทำแผนฟื้นฟูกิจการ
ของการบินไทย

1. การปรับโครงสร้างหนี้

- ❖ เจรจาเจ้าหนี้ประเภทต่าง ๆ โดยให้ภาระการชำระหนี้และระยะเวลาการชำระหนี้สอดคล้องกับกระแสเงินสดจากการดำเนินงานของการบินไทย
- ❖ การหาแหล่งเงินทุนเพิ่มเติมเพื่อเสริมสภาพคล่องระยะสั้นและปรับโครงสร้างเงินทุนในระยะยาว

2. ปรับปรุงเส้นทางการบินและฝูงบิน

- ❖ บริหารจัดการหรือยกเลิกเส้นทางการบินที่ไม่ทำกำไร หรือไม่สามารถปรับปรุงให้สามารถทำกำไรในอนาคตได้
- ❖ ปรับเปลี่ยนการบริหารจัดการเส้นทางการบินให้เหมาะสมมากขึ้น
- ❖ ปรับลดประเภทของเครื่องบินในฝูงบินเพื่อลดต้นทุน

3. ปรับปรุงองค์กรและหน่วยธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการบิน

- ❖ เพิ่มความคล่องตัวในการบริหารจัดการ เช่น การตั้งบริษัทย่อย
- ❖ จัดหาพันธมิตรทางธุรกิจร่วมทุน
- ❖ หาโอกาสทางธุรกิจใหม่ ๆ และเพิ่มศักยภาพในการทำกำไรของหน่วยธุรกิจ

4. ปรับปรุงกลยุทธ์ด้านการพาณิชย์และความสามารถในการหารายได้

- ❖ ปรับปรุงระบบและรูปแบบการจำหน่ายบัตรโดยสาร โดยเป็นการจำหน่ายตรง ผ่านช่องทางต่างๆ อาทิ อินเทอร์เน็ตและแพลตฟอร์มต่าง ๆ ให้มากยิ่งขึ้น
- ❖ พัฒนาขีดความสามารถในการหารายได้
- ❖ ปรับปรุงโครงสร้างการคิดค่าตอบแทน เงื่อนไข และการประเมินผลงานของตัวแทนจำหน่ายให้เหมาะสมและรัดกุมมากยิ่งขึ้น
- ❖ นำเทคโนโลยีมาช่วยในการกำหนดราคาบัตรโดยสารและการปล่อยที่นั่งให้สอดคล้องกับความต้องการในตลาด

5. ปรับปรุงโครงสร้างองค์กร

- ❖ ปรับปรุงองค์กรให้กระชับ ลดงานที่ซ้ำซ้อนและไม่จำเป็น
- ❖ เพิ่มศักยภาพการทำงานในแต่ละหน่วยธุรกิจให้สอดคล้องและเชื่อมโยงกัน
- ❖ พิจารณาปรับจำนวนพนักงานและสิทธิประโยชน์ค่าตอบแทน ให้สอดคล้องกับความสามารถในการบริหารจัดการต้นทุน ค่าใช้จ่าย และกำลังการผลิตของการบินไทย
- ❖ การบินไทยไม่มีการเปลี่ยนแปลงนโยบายเรื่องกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ (Provident Fund) ของพนักงาน
- ❖ สวัสดิการของพนักงานเปลี่ยนไปเข้าระบบประกันสังคมตามหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

การบินไทยประกอบธุรกิจหลักประเภทให้บริการขนส่งทางอากาศแบบเต็มรูปแบบ (Full Service) ซึ่งมีความแข็งแกร่งและประกอบธุรกิจมาอย่างยาวนาน มีความพร้อมในการดำเนินธุรกิจ และมีศักยภาพในการฟื้นฟูกิจการ โดย

- เป็นผู้ประกอบธุรกิจการบินที่ได้รับสิทธิการบินและเส้นทางบินไปยังเมืองสำคัญต่าง ๆ ทั่วโลก
- มีเครือข่ายการบินครอบคลุมทั่วโลกและเป็นหนึ่งในผู้ก่อตั้งกลุ่มพันธมิตรสายการบิน Star Alliance
- มีสิทธิในการนำเครื่องบินโดยสารขึ้นลงและจอดรับผู้โดยสารตามเมืองต่าง ๆ ทั่วโลกจำนวนมากที่สุดในประเทศไทย
- ได้รับรางวัลในระดับสากลที่ยืนยันคุณภาพในการให้บริการและความปลอดภัย
- มีฐานลูกค้าที่ใช้บริการอย่างต่อเนื่องหลายกลุ่ม

นอกเหนือจากนี้ การบินไทยยังดำเนินธุรกิจอื่น ๆ ที่มีพื้นฐานดีและมีโอกาสที่จะเติบโตได้ในอนาคต เช่น ธุรกิจการบริการคลังสินค้า ธุรกิจครัวการบิน ธุรกิจการบริการลูกค้าภาคพื้น ธุรกิจการบริการอุปกรณ์ภาคพื้น เป็นต้น

- ❖ **ธุรกิจของการบินไทยเป็นธุรกิจที่มีศักยภาพสูง และมีความจำเป็นต่อระบบการคมนาคมและขนส่งทางอากาศเป็นอย่างมาก**
- ❖ **การบินไทยได้สั่งสมชื่อเสียงและมีประสบการณ์ในการดำเนินธุรกิจมาอย่างยาวนานและเป็นที่ยอมรับทั่วโลก**
- ❖ **การบินไทยมีทรัพยากรในการดำเนินธุรกิจ รวมถึงพนักงานและบุคลากรที่มีความสามารถและความชำนาญ พร้อมทั้งจะพาการบินไทยให้หลุดพ้นจากวิกฤติในครั้งนี้**

ความร่วมมือของเจ้าหนี้

- ❖ การดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการให้สำเร็จตามเป้าหมาย ต้องอาศัยความร่วมมือและการสนับสนุนจากเจ้าหนี้ที่เพียงพอตามข้อกำหนดของกฎหมาย ทั้งในการพิจารณาแต่งตั้งผู้ทำแผน การพิจารณาเห็นชอบด้วยแผน และการพิจารณาแต่งตั้งผู้บริหารแผน

การสนับสนุนของรัฐบาลในการดำเนินการฟื้นฟูกิจการ

- ❖ รัฐบาลได้มีการตั้งคณะกรรมการติดตามการดำเนินการแก้ไขปัญหาฯ เพื่อติดตามและให้คำแนะนำในการดำเนินการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การบินไทยสามารถดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ ได้อย่างประสบความสำเร็จ

ปัจจัยอื่น ๆ (ต่อ)

- ❖ แนวโน้มของอุตสาหกรรมการบินในอนาคต
 - New Normal ในการเดินทาง การจำกัดจำนวนผู้โดยสารและค่าใช้จ่ายแฝงอื่น ๆ
 - การแข่งขันในอุตสาหกรรมการบิน
 - การชะลอตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว
 - Disruptive Technology
- ❖ สภาพเศรษฐกิจโดยรวม
- ❖ นโยบายของรัฐบาลและความมั่นคงทางการเมือง
- ❖ ภัยพิบัติ/การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อ
- ❖ ความสามารถในการจัดหาแหล่งเงินทุน
- ❖ ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา
- ❖ ความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย
- ❖ ข้อกำหนดเกี่ยวกับสิทธิ เส้นทาง และเวลาการบิน
- ❖ การเปลี่ยนแปลงของกฎหมายและระเบียบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- ❖ ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่จำเป็นต่อการประกอบกิจการ
- ❖ ความผันผวนของราคาน้ำมัน
- ❖ จำนวนหนี้ที่ยื่นขอรับชำระหนี้
- ❖ ความร่วมมือจากผู้ที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการตามแผนฯ



Q&A

