

ก้าวแรก'บินไทย'หลังศาลรับฟื้นฟู
ท่ามกลางธุรกิจการบินขาดง

> 14

ก้าวแรก'บินไทย'หลังศาลรับฟื้นฟู ท่ามกลางธุรกิจการบินขาดง



● สมัยรับกา เริ่มรู้
กรุงเทพธุรกิจ

เรียกได้ว่าแผนฟื้นฟูกิจการ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) หรือ THAI สามารถผ่านเจ้าหนี้และศาลล้มละลายกลาง ไปแบบฉลุย หลังวานนี้ (17ส.ค.) ศาลนัด ใต้สวนรับคำร้องขอฟื้นฟูฯ เท่ากับเริ่มนับ 1 สำหรับการปรับองค์การขององค์กร ขนาดใหญ่

ด้วยหลังจากนี้ตามกระบวนการผ่าน ศาลล้มละลายแล้ว ต้องมีการประกาศลงในราชกิจจานุเบกษา เพื่อให้เจ้าหนี้นับตาม ที่เห็นชอบภายใน 3 เดือน เพื่อยื่น บริหารแผนดังกล่าว ถัดมาจึงเริ่มเห็นการ เปลี่ยนแปลงโครงสร้างผู้ถือหุ้นตามลำดับ ขั้นตอนการฟื้นฟูกิจการ

แม้ว่าจะมีการพิจารณาประเด็นข้อสังเกต มีทั้งเจ้าหนี้รายย่อย 16 รายขอคัดค้าน บริษัท อีวาย คอร์ปอเรท แอดไวซอรี เซอร์วิส จำกัด ในฐานะหนึ่งในผู้จัดทำแผน ฟื้นฟูฯ ว่ามีความสามารถรับมือมูลหนี้ระดับ แสนล้านได้แค่ไหน การจ่ายผลประโยชน์ ตอบแทนที่มีมูลค่าสูง

ขณะที่ในส่วนของเจ้าหนี้ที่อนาคตอาจ จะต้องการกลายเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หากมีการแปลงหนี้เป็นทุนเกิดขึ้นนั้นปรากฏ 70-80 % ล้วนเห็นชอบแผนและคณะผู้



บริหารแผน ส่วนที่เหลือแม้จะมีไม่เห็นด้วย หรือคัดค้านเป็นส่วนน้อยจากมูลหนี้ทั้งหมด ที่เสนอยื่นฟื้นฟูถึง 2.4 แสนล้านบาท

โดยเจ้าหนี้ส่วนใหญ่ ณ สิ้นปี 2562 เป็นกลุ่มผู้ถือหุ้นกู้ 74,108 ล้านบาท มีผู้ถือหุ้นกู้คือสหกรณ์ 84 แห่ง และสถาบันการเงินบางส่วน ผู้ให้เช่าเครื่องบิน 46,456 ล้านบาท เงินกู้ระยะยาวจากสถาบันการเงิน 8,873 ล้านบาท

เงินกู้ระยะสั้นจากภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง 3,500 ล้านบาท เงินกู้จากต่างประเทศ ผ่านกระทรวงการคลัง 11,977 ล้านบาท เงินกู้ภายในประเทศจากสถาบันการเงินต่างๆ 2,000 ล้านบาท และเงินกู้ต่างประเทศ ผ่าน เอ็กซ์ ซิมแบงก์ 437 ล้านบาท

ตามคาดการณ์ของคณะผู้บริหาร แผนวางใหม่ไอร์แลนด์หลังจากนี้ศาลนำมีคำสั่ง ให้บริษัททำแผนในช่วงปลายเดือนส.ค. ถึงต้นก.ย. 2563 เพื่อดำเนินการจัดประชุม เจ้าหนี้เพื่อพิจารณาแผนในช่วงเดือน ก.พ.-

มี.ค. 2564 เพื่อให้ศาลพิจารณาและมี คำสั่งเห็นชอบแผนฟื้นฟูพร้อมแต่งตั้ง ผู้บริหารแผนช่วงปลายเม.ย.-พ.ค. 2564 และดำเนินการตามแผนให้แล้วเสร็จ ภายใน 5 ปี

ภายใต้คณะผู้จัดทำแผนทั้งลูกหม้อเก่า และอดีตผู้บริหาร ดร.ปิยะสวัสดิ์ อัมระนันทน์, จักรกฤตฤกษ์ พาราพันธกุล หรือมือการเงิน ที่ผ่านการฟื้นฟูสถาบันการเงิน อย่าง บุญทักษ์ หวังเจริญ น่าจะทำให้ การบินไทย มีความหวังจะฟื้นตัวกลับมาได้หากสถานการณ์ โควิด -19 คลี่คลายลง

โดยขั้นตอนตามที่มีการจัดทำแผน มีองค์ประกอบ ตั้งแต่การปรับปรุงโครงสร้าง บริษัท ซึ่งในส่วนนี้ได้มีการเปลี่ยนแปลง การถือหุ้นไปแล้วด้วยกระทรวงคลัง ลดการถือครองลงมาเพื่อให้พ้นจากการ เป็นรัฐวิสาหกิจ

ตามมาด้วยการปรับปรุงเส้นทางการบิน เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์จริง ด้วย

บางเส้นทางไม่ได้ทำเงินให้กับการบินไทย หรือการดำเนินการบินเส้นทางในประเทศที่ซ้ำซ้อนกับ "ไทยสไมล์" จนทำให้การบินไทยแข่งไม่คุ้มเสีย

การปรับปรุงระบบบริหารจัดการ ซึ่งถือว่าเป็นจุดอ่อนใหญ่ที่สายการบินแห่งชาติไม่สามารถจัดการได้สักที ทั้งการขายตั๋วผ่านเอเยนต์กลับมีข่าวจ่ายหัวคิวเกิดขึ้น การบริหารต้นทุนให้สอดคล้องกับรายได้ การจัดสรรทรัพยากรบุคคลให้เหมาะสมกับความต้องการที่แท้จริง ซึ่งที่ผ่านมาไม่เคยมีการแก้ไขให้จริงจังจนกลายเป็นรายจ่ายที่กลายเป็นหนี้สินพอกหางหมูทุกปี

และสุดท้ายการจัดทำแผนธุรกิจ ซึ่งในส่วนนี้ต้องยอมรับว่ามีความท้าทายค่อนข้างมาก เพราะมุมมองอุตสาหกรรมการบินจะกลับมาปกติก่อนโควิด-19 เมื่อไรไม่มีใครรู้ ด้านผู้บริหารสนามบินในไทยประเมินว่าตัวเลขผู้โดยสารต่างชาติน่าจะกลับมาเป็นปกติคือ 40 ล้านคนต่อปี ในปี 2565

ล่าสุดสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ หรือ IATA ออกมาคาดการณ์การเดินทางอากาศทั่วโลกจะไม่สามารถฟื้นตัวสู่ระดับที่เทียบเท่าในช่วงก่อนเกิดโควิด-19 ไปจนถึงปี 2567 ซึ่งแย่กว่าที่เคยคาดการณ์ไว้ก่อนหน้านี้ที่จะเห็นการฟื้นฟูเข้าสู่ภาวะปกติในปี 2566

ดังนั้นแทบไม่ต้องเดาน่าจะเห็นภาพชัดเจนว่าธุรกิจสายการบินทั่วโลกและไทยมีการพลิกโฉมตัวเองเพื่อความอยู่รอดมากขึ้น จากรายได้หลักให้บริการการบินอยู่ในทิศทางขาลง