



# ภารกิจฟื้นฟู'บินไทย' บทพิสูจน์ฝีมือ'ชาญศิลป์'

วันที่ 17 ส.ค.นี้ ศาลล้มละลายกลางจะนัดไต่สวนคำร้องขอฟื้นฟูกิจการของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) สายการบินแห่งชาติที่ยื่นขอฟื้นฟูกิจการตามกฎหมายล้มละลาย เนื่องจากมีหนี้สินล้นพ้นตัวกว่า 3.52 แสนล้านบาท ในขณะที่สินทรัพย์รวมมีเพียง 3.49 แสนล้านบาท “การบินไทย” จึงกลายเป็นบริษัทที่มี “หนี้สิน” มากกว่า “สินทรัพย์” และยังคงอยู่ในสภาพที่ไม่สามารถดำเนินกิจการต่อไปได้ ดังนั้นในวันที่ 17 ส.ค.นี้ คงต้องรอดูว่าศาลล้มละลายกลาง จะมีคำวินิจฉัยต่อกรณีนี้อย่างไร หากการบินไทยไม่สามารถเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการได้ ก็ต้องเลิกกิจการ นำสินทรัพย์ออกขายเพื่อชำระหนี้ ซึ่งก็คงส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจในวงกว้าง

อย่างไรก็ตามการเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการของการบินไทยจำเป็นต้องได้รับการ “ยอมรับ” และ “ความเชื่อถือ” จากทุกภาคส่วน ไม่ว่าจะเป็นลูกค้า คู่ค้า เจ้าหนี้ หรือแม้แต่พันธมิตรทางธุรกิจ โดยปัจจุบันการบินไทยภายใต้การนำของ “ชาญศิลป์ ตรีนุชกร” กรรมการและรักษาการแทนกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ อยู่ระหว่างเร่งจัดทำแผนฟื้นฟู เพื่อหวัง “รีสตาร์ท” การบินไทยให้กลับมาบินได้อย่างสง่างามอีกครั้ง ผ่านการวางกลยุทธ์ใน 4 ด้านหลัก

ด้านแรก “ปรับโครงสร้างหนี้” โดยมุ่งเจรจาเจ้าหนี้ต่างๆ

เพื่อขยายเวลาชำระหนี้ออกไป พร้อมกับลดเงินต้นและดอกเบี้ยลง เพื่อให้การบินไทย “ตัวเบา” มากที่สุด ...ด้านที่สอง เร่งปรับโครงสร้างการบริหารองค์กร เพื่อให้เกิดความคล่องตัว ด้วยการ “ลดต้นทุน” ที่ไม่จำเป็นลง เช่น ปรับเส้นทางการบิน โดยยกเลิกบินในเส้นทางที่ไม่มีกำไร พร้อมกับปรับหน่วยธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการบินใหม่เพื่อเพิ่มศักยภาพให้กับหน่วยธุรกิจเหล่านี้ โดยมีเป้าหมาย คือ ต้องพึ่งพาตัวเองได้

ส่วน ด้านที่สาม คือการปรับกลยุทธ์ด้านการพาณิชย์และความสามารถในการหารายได้ โดยอาจปรับปรุงช่องทางการขายบัตรโดยสาร เพิ่มช่องทางอินเทอร์เน็ต ปรับโครงสร้างค่าตอบแทน เงื่อนไข และการประเมินผลงานตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสาร และด้านสุดท้าย คือ การปรับโครงสร้างองค์กรให้กระชับ ลดกระบวนการซ้ำซ้อนที่ไม่จำเป็นลง ซึ่งข้อนี้จำเป็นต้องปรับจำนวนพนักงานให้สอดคล้องกับจำนวนฝูงบิน เพื่อให้กำลังคนสอดคล้องกับความสามารถในการบริหารจัดการต้นทุนและค่าใช้จ่าย

ที่กล่าวมาข้างต้นเป็นเพียง “แนวทาง” การปรับโครงสร้างหนี้ และการปรับปรุงการบริหารจัดการองค์กรในเมืองต้น เพื่อให้ “การบินไทย” กลับมาเข้มแข็งเพราะในสถานการณ์ที่เป็นจริงแผนฟื้นฟูยังต้องปรับเปลี่ยนไปตามสภาพแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นในระยะข้างหน้า ไม่ว่าจะเป็น ภาวะเศรษฐกิจ แนวโน้มอุตสาหกรรม นโยบายภาครัฐ ตลอดจนความเห็นของเจ้าหนี้ต่างๆ ที่มีต่อแผนฟื้นฟูกิจการ ดังนั้นหนทางการ “ฟื้นฟูกิจการ” ของ “การบินไทย” ยังมีเส้นทางอีกยาวไกล ซึ่งเส้นทางนี้ถือเป็น “บทพิสูจน์ฝีมือ” ของ “ชาญศิลป์ ตรีนุชกร” อีกครั้งว่า จะสามารถ “ชุบชีวิต” การบินไทยได้เหมือนกับ “ไออาร์พีซี” หรือไม่!!?