

>2

ฐานะยี่ห้อ 'ล้มละลาย'

รีสตาร์ท 'การบินไทย' เห็นฟ้า

ฐานะยี่ห้อ 'ล้มละลาย' รีสตาร์ท 'การบินไทย' เห็นฟ้า

กรุงเทพธุรกิจ ● การบินไทยในอดีต แม้จะฝ่ามรสุมคลื่นลมมาแล้วหลายลูก ผ่านการทำแผนฟื้นฟูกิจการมาหลายหน แต่ไม่มีครั้งไหนที่หนักหนาสาหัสเท่าครั้งนี้ หากดูงบการเงินปี 2562 การบินไทยมีรายได้รวมกว่า 1.88 แสนล้านบาท แต่มีผลขาดทุนสุทธิถึง 1.2 หมื่นล้านบาท ทำให้ขาดทุนสะสมเพิ่มเป็น 1.93 หมื่นล้านบาท

นอกจากนี้การบินไทยยังมีหนี้สินรวมกว่า 2.44 แสนล้านบาท เป็นหนี้ที่ต้องชำระภายใน 1 ปีรวมกว่า 2.17 หมื่นล้านบาท ขณะที่กระแสเงินสดมีเพียง 2.16 หมื่นล้านบาท เท่านั้น ปัญหาดังกล่าวสะท้อนถึงสภาพคล่องธุรกิจที่ตึงตัว และที่สำคัญหากดูศักยภาพในการหารายได้ของการบินไทย พบว่า อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์(ROA) ตดลป 2.51% ขณะที่ อัตราผลตอบแทนต่อส่วนผู้ถือหุ้น(ROE) ตดลปถึง 75.29% บ่งชี้ว่าการบินไทยอยู่ในขั้นโคม่า

ยิ่งมาเจอสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ หรือ "โควิด-19" ซึ่งทำให้ธุรกิจการบินทั่วโลกหยุดชะงัก "การบินไทย" ในเวลานี้จึงไม่ต่างจาก "ซอมบี้ คอมพานี" ที่อยู่ได้เพราะเงินสนับสนุนเท่านั้น ด้วยเหตุนี้คนในแวดวงธุรกิจจึงสนับสนุนให้ "การบินไทย" เข้าสู่กระบวนการล้มละลาย เพื่อทำแผนฟื้นฟูกิจการ "รีสตาร์ท" ธุรกิจขึ้นมาใหม่

"บรรยง พงษ์พานิช" ประธานกรรมการบริหารหลักทรัพย์(บล.) ภัทร บอกกับ "กรุงเทพธุรกิจ" ว่า เห็นด้วยที่จะเข้าช่วยเหลือการบินไทยให้พ้นจากภาวะวิกฤติ เพราะเชื่อว่าการบินไทยยังมีคุณค่าทางเศรษฐกิจ หากทิ้งไปเลย อาจสร้างความเสียหายในวงกว้างได้



ไม่ใช่เรื่องน่าอายที่จะเข้าสู่กระบวนการล้มละลาย เพราะแอร์ไลน์ระดับโลกเยอะแยะผ่านกระบวนการนี้มาก่อน

USSYJ พงษ์พานิช



"เวลานี้ต่อให้ตัดสินใจล้มเลิกกิจการและเอาสินทรัพย์ที่มีอยู่ในการบินไทยทั้งหมดไปขายเพื่อชำระหนี้ ก็เชื่อว่าไม่เพียงพอ ดังนั้นความเสียหายก็ยังคงอยู่ จึงเห็นด้วยที่รัฐจะเข้าไปช่วยเหลือ"

อย่างไรก็ตาม การเข้าไปช่วย หรือจะใส่เงินเข้าไปดูแล รัฐไม่ควรเป็นผู้ค้ำประกัน แต่ควรเป็นผู้ปล่อยกู้แทน เพราะการเป็นเจ้าของหนี้ จะมีอำนาจในการต่อรองมากกว่าเป็นผู้ค้ำประกัน แต่ก่อนใส่เงิน ควรเสนอให้การบินไทย เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการภายใต้กฎหมายล้มละลายก่อน เพราะจะทำให้การบินไทยมีอำนาจต่อรองกับเจ้าหนี้รายอื่นๆ สามารถขอแปลงหนี้เป็นทุนได้ รวมทั้งยังสามารถตัดหนี้สูญ และยังคงต่อรองกับสหภาพได้ด้วย

บรรยง ย้ำว่า ไม่ใช่เรื่องน่าอายที่จะเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ เพราะสายการบินใหญ่ระดับโลก ก็เคยผ่านวิกฤติแบบนี้จนต้องฟื้นฟูกิจการก่อน เชื่อว่าการเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ จะทำให้การบินไทยรีสตาร์ทธุรกิจได้ใหม่อีกครั้ง

แต่หากการบินไทยยังไม่เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการตามกฎหมายล้มละลาย เชื่อว่าต่อให้ได้เงินเข้าไปอีก 5 หมื่นล้าน ก็ไม่เพียงพอ ซึ่งเงินจำนวนนี้คงช่วยให้การบินไทยอยู่ได้ต่ออีกเพียง 5 เดือนเท่านั้น ไม่ต่างจากการตำน้ำพริกละลายแม่น้ำ ไปโปรยบนฟ้า แม้จะมีคนได้ประโยชน์บ้าง เช่น พนักงานที่ได้เงินเดือน แต่เงินจำนวนนี้ไม่สามารถแก้ไขปัญหาระยะยาว และปัญหาที่สะสมมาในอดีตได้

“อยากเสนอให้ การบินไทย ต้องเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟู ภายใต้กฎหมายล้มละลาย ก่อนใส่เงินเข้ามาช่วยเหลือ เพราะการเข้าสู่การฟื้นฟู จะทำให้ ธุรกิจกลับมาสตาร์ทได้ใหม่ ไม่ใช่เรื่องแปลก หรือเป็นเรื่องน่าอายที่จะทำ เพราะมีแอร์ไลน์ระดับโลกตั้งเยอะแยะที่ผ่านกระบวนการนี้มาก่อน”

บรรยง ระบุว่า หากดูผลดำเนินงานของธุรกิจการบินในปี 2562 จะพบว่า การบินไทยเป็นสายการบินเดียวที่ขาดทุน และตอนนี้ก็ขอเลื่อนส่งงบการเงินออกไปเป็นเดือนส.ค. สะท้อนว่าข้อมูลทางบัญชีใช้ไม่ได้ที่ขาดทุนก็มาจากหลายสาเหตุ หนึ่งในนั้นคือเรื่องต้นทุนที่สูง แต่ถึงแม้จะลดต้นทุนได้ ก็เชื่อว่ายังไม่ทำให้การบินไทยกลับมามีกำไร เพราะปัญหาไม่ได้มีเพียงแค่ต้นทุนที่สูงเท่านั้น

อย่างไรก็ตาม นอกจากเสนอให้ การบินไทย เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟู ตามกฎหมายล้มละลายแล้ว ในระยะยาว การบินไทยอาจต้องกลับมาคิดเรื่อง การเลิกเป็นรัฐวิสาหกิจด้วย เพราะจะทำให้การบินไทย คล่องตัวมากขึ้นในด้านต่างๆ

นอกจากนี้ เหนะนำว่า การบินไทย ต้องเปลี่ยนคณะกรรมการ ให้มีมืออาชีพเข้ามาทำหน้าที่ในการฟื้นฟูกิจการของการบินไทย ไม่ใช่คณะกรรมการ ที่มาจากทหาร หรือข้าราชการ เพราะคนเหล่านี้ไม่ได้มีประสบการณ์ในการบริหารวิกฤติลักษณะนี้มาก่อน ควรเลิกจัดโควตารัฐมนตรี มาเป็นคณะกรรมการ การบินไทย หรือตั้งข้าราชการมา นั่งเป็นคณะกรรมการ เพราะการฟื้นฟูการบินไทย ไม่ใช่เรื่องง่าย ต้องอาศัยความรู้ประสบการณ์

“อยากเสนอว่า การตั้งบอร์ดขึ้นมา นั่งในการบินไทย ควรเสนอบุคคลที่มีคุณสมบัติ เหมือนกับ นายชุมพล ณ ลำเลียง ซึ่งเป็นผู้ผ่านวิกฤติ และกอบกู้วิกฤติมาหลายธุรกิจ เคยได้รับเชื่อเชิญจากบริษัทใหญ่ระดับโลก ให้ไปแก้ไขวิกฤติ ทั้งการเป็น British Airways Public Company Limited, ประธานกรรมการ บริษัทสิงคโปร์ เทเลคอม มูนีเคชั่น จำกัด ประเทศสิงคโปร์, เคยกอบกู้วิกฤติฟื้นฟูกิจการของ ปูนซิเมนต์ไทย และแก้วิกฤติธนาคารไทยพาณิชย์ ตอนวิกฤติต้มยำกุ้ง จึงควรเชิญบุคคลลักษณะนี้ มาช่วยกันแก้ปัญหาให้กับการบินไทย”

บรรยง บอกด้วยว่า ในสมัยที่เขานั่งเป็น บอร์ดการบินไทย แม้จะทำให้การบินไทยกลับมา มีกำไร 2 หมื่นล้านบาท แต่ก็ยอมรับว่า ยังไม่เก่งพอ และยังไม่สามารถแก้ปัญหา ได้อย่างยั่งยืนก็ถูกเชิญให้ออกก่อน ดังนั้น ก็ต้องให้คนมีความรู้ มีประสบการณ์จริง มาช่วย เพื่อแก้ปัญหาได้อย่างยั่งยืน

“สามารถ ราชพลสิทธิ์” รองหัวหน้า พรรคประชาธิปัตย์ แสดงความเห็นผ่าน “เฟซบุ๊ก” ส่วนตัวว่า หากการบินไทยยื่น คำร้องต่อศาลล้มละลายกลางเพื่อขอฟื้นฟู กิจการจะส่งผลดี ดังนี้ 1.สามารถดำเนิน กิจการต่อไปได้ 2.พักชำระหนี้ได้ เพราะ เจ้าหนี้ไม่สามารถบังคับให้การบินไทยชำระหนี้ ในช่วงเวลาฟื้นฟูกิจการได้ การบินไทยจึงมี เวลาที่จะฟื้นฟูกิจการได้ เช่น ลดฝูงบินปรับ เปลี่ยนเส้นทาง ปรับเปลี่ยนวิธีจำหน่ายตัว ลดจำนวนพนักงาน ลดเงินเดือนและสวัสดิการ เป็นต้น 3.เจรจาให้เจ้าหนี้ลดหนี้ลง ยืดระยะเวลา ชำระหนี้ และแปลงหนี้เป็นทุนได้

อย่างไรก็ตาม การเข้าสู่กระบวนการ ฟื้นฟูกิจการมีข้อเสียต่อการบินไทยและ ภาพรวมของประเทศ ดังนี้ 1.ต้องใช้เวลา ในการฟื้นฟูกิจการนาน 2.สหกรณ์ออมทรัพย์ ที่ซื้อหุ้นกู้จากการบินไทยอาจขาดสภาพคล่อง เนื่องจากไม่ได้รับดอกเบี้ยและเงินต้นคืนจาก การบินไทยในช่วงระยะเวลาหนึ่ง

3.อาจส่งผลกระทบต่อความน่าเชื่อถือ ของตลาดตราสารหนี้ ถ้าการฟื้นฟูกิจการ ไม่ประสบผลสำเร็จ ศาลอาจมีคำสั่งยกเลิก การฟื้นฟูกิจการ และเจ้าหนี้ของการบินไทย อาจร้องขอให้ศาลมีคำสั่งให้การบินไทย ล้มละลายก็ได้ โดยศาลจะตั้งเจ้าพนักงาน พินัยทรัพย์มาจัดการชำระบัญชีรวบรวม ทรัพย์สินทั้งหมดแล้วนำมาเฉลี่ยชำระหนี้ ให้แก่เจ้าหนี้ทุกคน ซึ่งในความเป็นจริง เจ้าหนี้จะได้รับชำระหนี้คืนน้อยกว่าจำนวน หนี้จริงเป็นอย่างมาก แต่วิธีนี้ถือเป็นวิธีการ สุดท้ายที่กฎหมายจะสามารถบังคับเอา กับ การบินไทยได้