

ฟันฟู-ล้มละลาย'การบินไทย'

วัดใจ กรม.บักตุ๋ จบหรือไม่จบ

แบทต่อ'สายการบินแห่งชาติ'



มหากพี่ยเรื่องหนึ่งที่ตั้งรกรงตั้งกันมายาวนาน ที่ได้รับความสนใจจากประชาชนทั้งชาวไทยและต่างชาติเป็นอย่างมาก ว่าจะมีจุดจบอย่างไร สำหรับการพุงและรักษาสถานะของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) สายการบินแห่งชาติ ไม่รู้กี่ครั้งต่อกี่ครั้งต้องมานั่งลุ้นกันตัวโก่งว่ารัฐบาลยุคนั้นสมัยนั้นจะแก้เกมด้วยวิธีใด!!!

●โควิด-19ทำรายได้การบินไทยวัด

ย้อนหลังไปดูสถานการณ์ของบริษัท การบินไทย พบเริ่มส่อเค้าร่องแรกให้เห็นมาตั้งแต่ปี 2562 สะท้อนจากผลประกอบการขาดทุนกว่า 12,017 ล้านบาท ขณะที่มียาได้ 184,046 ล้านบาท แต่ต่ำกว่าปีก่อนหน้า 15,454 ล้านบาท หรือหดหาย 7.7% เพราะในปีนั้นอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวการบิน ต้องเผชิญกับปัจจัยลบเป็นจำนวนมาก เจอเหมือนกันหมด ตั้งแต่ปัญหาสงครามการค้าระหว่างจีนกับสหรัฐ (เทรดวอร์) ค่าเงินบาทแข็งค่า การแข่งขันที่รุนแรง จนถึงปลายปีเกิดการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 หรือโควิด-19 จากจีน ลุกลามรุนแรงไปทั่วโลก ทุกประเทศหยุดเดินทาง แน่นนอนอุตสาหกรรมนี้จอดสนิท แน่นนอนกระทบต่อผลประกอบการปี 2563 หนักขึ้น เจอภาวะขาดทุนแน่นอน ก็อยู่ที่ตัวเลขขาดทุนจะมากน้อยแค่ไหน

เดือนกุมภาพันธ์ สายเอเชีย อาทิ จีน เกาหลีใต้ และญี่ปุ่น ซึ่งเป็นตลาดสำคัญของไทยจำนวนคนหายไปกว่า 30% โดยเฉพาะคนจีนหลักล้านคน

ทันที ยุโรปลดลง 5% หนักสุดเป็นคอนิตาลี จนการบินไทยปรับลดเที่ยวบินในภาพรวม 10-12% เข้าเดือนมีนาคม เตรียมลดเที่ยวบินอีก 20% แต่ยังไม่ได้ดำเนินการเต็มขั้น ก็ต้องพับแผนที่เตรียมไว้ก่อน เนื่องจากการระบาดของโควิด-19 ถึงขีดแดงสุด ทำให้รัฐต้องประกาศหยุดบิน ตั้งแต่วันที่ 25 มีนาคม 2563 ยาวถึง 31 พฤษภาคม 2563 ก็ลุ้นว่าอีก 2 สัปดาห์จากนี้จะขยายเวลาอีกไหม หรือเปิดแค่บางเส้นทาง

เรื่องนี้ **สุเมธ ดำรงชัยธรรม** เมื่อครั้งนั่งเป็นกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ประกาศให้ความมั่นใจว่าสถานการณ์การบินไทย หากไม่เผชิญกับการแพร่ระบาดของโควิด-19 การบินไทยจะกลับมาฟื้นตัวแน่นอน ตั้งแต่ไตรมาส 3/2563 หรืออย่างช้าไตรมาส 4/2563 ซึ่งตอนนั้น สุเมธ เตรียมแผนเพื่อให้บริษัทอยู่รอดในสถานการณ์วิกฤต อาทิ ปรับลดเงินเดือนผู้บริหารระดับสูงลง 15-25% รวมถึงปรับค่าพาหนะลง 20-30% และปรับค่าใช้จ่ายในการจ้างแรงงานภายนอก เป็นต้น รวมถึงการประสานปัญหาค้างค้ำอีกเยอะ

●ดีดีลาออกองค์กรสั้นคลอน

แต่ทุกอย่างต้องหยุดชั่วคราว เมื่อสุเมธประกาศขอลาออกเมื่อ 12 มีนาคม และมีผล 11 เมษายน 2563 ช่วงนั้นก็ยังมีข้อสงสัยและตั้งคำถามมากมาย ว่าอะไรคือเหตุแท้จริงของการลาออก ทั้งที่ยังไม่ครบกำหนดสัญญา หรือไม่ต้อง

เสียค่าปรับให้การบินไทย เป็นต้น ซึ่งยังเป็นเรื่องปริศนาคาใจ!! สอดรับกับการออกมาให้สัมภาษณ์หลังลาออกว่า เป้าหมายเพื่อการบินไทยอยู่รอดได้ จึงเป็นการกิจสำคัญยังไม่สำเร็จ

มุมมองต่อการลาออก บางฝ่ายชี้ชนวนลาออกอาจจะมาจากเหตุการไหลลงของรายได้ไม่ได้ เมื่อไล่เรียงปี 2557 สมัยที่คณะรักษาความสงบแห่งชาติ ออกมาทำการยึดอำนาจ รัฐประหาร ในนามคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) การบินไทยขาดทุน 1.5 หมื่นล้านบาท ปี 2558 ขาดทุน 1.3 หมื่นล้านบาท ปี 2559 พลิกกลับมากำไร 15 ล้านบาท จากนั้นปี 2560 ขาดทุนอีก 2 พันล้านบาท ปี 2561 ขาดทุน 1.1 หมื่นล้านบาท และปี 2562 ขาดทุน 1.2 หมื่นล้านบาท ทำให้สถานะการเงินการบินไทยวิกฤตรุนแรง เริ่มปรับ เมื่อดูด้านสินทรัพย์เหลือ 2.5 แสนล้านบาท ส่วนหนี้สินมี 2.4 แสนล้านบาท ขาดทุนสะสมอีก 1.9 หมื่นล้านบาท ทำให้ส่วนทุนเหลือเพียง 1.1 หมื่นล้านบาทใกล้ติดลบ

นอกจากนี้ ยังมีข่าวการทุจริตภายในค้างคาอีกหลายประเด็นต้องเข้าขบวนการตรวจสอบข้อเท็จจริง อาทิ การจำหน่ายตั๋วโดยสารผ่านตัวแทนจำหน่าย (เอเจนต์) ที่การบินไทยได้รับเงินไม่เต็มเม็ดเต็มหน่วย ที่สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการบินไทย ระบุว่าสร้างความสูญเสียรายได้กว่า 1 หมื่นล้านบาทต่อปี รวมถึงปัญหาการจัดซื้อเครื่องบิน ซึ่งเริ่มมาตั้งแต่ปี 2554 สมัย **อภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ** เป็นนายกรัฐมนตรี คณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติแผนจัดหาเครื่องบิน 75 ลำ แบ่งเป็น 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 จำนวน 37 ลำ วงเงินกว่า 2 แสนล้านบาท ซึ่งจัดซื้อเสร็จไปแล้ว คงเหลือระยะ 2 อีก 38 ลำ ยังไม่ได้จัดซื้อจนถึงขณะนี้ โดยก่อนจัดซื้อเครื่องบินระยะแรกการบินไทยมีหนี้ 1 แสนล้านบาท แต่หลังจัดซื้อจนถึงปัจจุบันหนี้สินสะสมพุ่งเป็น 2.45 แสนล้านบาท

● คมนาคมวางแผนฟื้นฟูบินไทย

เมื่อรายได้หดหาย หนี้สินเพิ่มทุกวัน ปล่อยไว้ก็ไม่ได้ จึงเป็นตัวแปรเร่งที่จะได้ข้อสรุปแผนฟื้นฟูการบินไทย ดังนั้นหน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้องต้องเร่งมือด้วย อย่างกระทรวงคมนาคม **ศักดิ์สยาม ชิดชอบ** รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และ **ถาวร เสนเนียม** รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ได้มีการพิจารณาร่วมกันพิจารณาที่เกี่ยวข้อง 23 ความเสี่ยง ระบุว่า แผนแต่ละข้อไม่ชัดเจน ไม่มีรายละเอียด และไม่เชื่อว่า จะดำเนินการได้จริง

ดังนั้น การบินไทยที่มีผู้ถือหุ้นเป็นเอกชนไทย และต่างชาติสัดส่วน 31% การที่รัฐบาลจะค้าประกันเงินกู้ตามที่การบินไทยเสนอมา 54,000 ล้านบาท และอีก 83,000 ล้านบาท เท่ากับรัฐโดยกระทรวงการคลังต้องค้าประกันให้เอกชนที่เป็นใครก็ไม่รู้ อาจสื่อเป็นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ

ทั้งมองว่าวิธีการฟื้นฟูบินไทยทางเลือกที่ 1 การพิจารณา 23 ความเสี่ยง ที่อยู่ในแผนฟื้นฟู ซึ่งไม่ได้แบ่งเป็นข้อที่ชัดเจน เพียงแบ่งตามความเสี่ยงที่มีดอกเบี้ยเงินกู้ อากาศ เครื่องบินแอร์บัส A340-500 จำนวน 3 ลำ และแอร์บัส A340-600 จำนวน 6 ลำ เริ่มต้นเดือนพฤษภาคม-พฤศจิกายน 2563 ส่งมอบ มกราคม 2564 ระยะ 7 เดือน คมนาคมยกความเห็นเห็นว่าแผนข้อนี้ไม่น่าเชื่อถือ เพราะปัจจุบันไม่แค่ผลกระทบจากโควิด-19 เท่านั้น เครื่องบินมีราคาตามมูลค่าทางบัญชีสูงประมาณ 1 แสนล้านบาท แต่ราคาจริงเหลือไม่ถึง 10% ไม่มีใครกล้าเช่าขายและไม่มีคนซื้อแน่นอน ย้อนดูการใช้เงินเส้นทางนิวยอร์ก พบว่าขาดทุนทุกเดือน จนต้องหยุดบินและจอดเครื่องบินไว้เฉยๆ และเหลืออีก 9 ลำ รอการขายมานาน 10 ปีแล้ว ที่ยังต้องเสียค่าดูแลรักษา

พิจารณาแผนปรับปรุงของฝ่ายช่างที่เสนอในแผนฟื้นฟู ระบุว่า เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ทรัพย์สิน รองรับการผลิตเครื่องบินของไทย และต่างชาติ เพื่อเพิ่มรายได้ 50% คำถามคือลูกค้าจากไหนบ้าง ส่วนกับที่มีแผนลดค่าใช้จ่ายในการซ่อมอากาศยาน 11,000 ล้านบาท ทำได้จริงแค่ไหน เพราะข้อมูลฝ่ายช่างชี้แจง ระบุว่าการบินไทยใช้พื้นที่สนามบินดอนเมืองแสนตารางเมตร ซึ่งบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท.คิดค่าเช่า

และเพิ่มค่าเช่าอีก 7 เท่าในอนาคต แผนเพิ่มรายได้ลดรายจ่ายของฝ่ายช่าง เป็นไปได้ยาก เป็นต้น

สำหรับแนวทางการฟื้นฟูทางเลือกที่ 2 ที่คมนาคมหยิบมาพูดถึง คือ ใช้พระราชบัญญัติ (พ.ร.บ.) ล้มละลาย เพื่อรักษามูลค่าขององค์กรไว้เป็นหนึ่งเดียว แทนที่จะถูกแยกจำหน่ายเป็นส่วนๆ ซึ่งจะส่งผลต่อมูลค่าของกิจการลดลง และเพื่อให้เจ้าหน้าที่ได้รับชำระหนี้ยุติธรรมและเสมอภาค โดยที่ลูกหนี้ยังสามารถดำเนินธุรกิจต่อไป และรักษาสภาพการจ้างงานไว้ เป็นต้น ยกตัวอย่างสายการบินเจแปนแอร์ไลน์ เข้ากระบวนการล้มละลาย มีการเจรจากับเจ้าหน้าที่ ขอลดหนี้ ชะลอจ่ายหนี้ หรือเปลี่ยนเป็นหุ้น เพื่อให้ธุรกิจเดินต่อไปได้ น่าจะดีกว่าใช้ภาษีประชาชนมาช่วยฟื้นฟู

"ธุรกิจการบินไทยมีมูลค่า 2 แสนล้านบาท โดยเป็นเงินเดือน 4-5 หมื่นล้านบาท นอกจากนั้น เป็นการจัดซื้อ เป็นค่าใช้จ่ายอื่นๆ ซึ่งล้วนมีช่องโหว่ทำให้เกิดการรั่วไหลทั้งสิ้น ประกอบกับการบริหารไม่มีประสิทธิภาพ ทำให้ตั้งคณะกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริงในการบริหารกิจการของบริษัท และปัญหาการทุจริต ที่มี พล.ต.ท.ชาญเทพ เสสะเวช เป็นหัวหน้าคณะทำงาน ซึ่งมีการเปิดรับข้อมูล 3 ช่องทาง ทั้งทางอีเมล บัตรสนเท่ห์ หรือจะเข้ามาพบ และให้ข้อมูลด้วยตัวเองก็ได้" ถาวรกล่าว

● ยกกรณีศึกษาพ.ร.บ.ล้มละลาย

ขณะที่ **ธนกฤต วรธนัชชากุล** อัยการจังหวัดประจำสำนักงานอัยการสูงสุด ให้ความคิดเห็นด้านข้อกฎหมายเกี่ยวกับกรณีของการบินไทยว่า การฟื้นฟูกิจการของลูกหนี้ตามพระราชบัญญัติล้มละลาย พ.ศ.2483 ในกรณีของบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นบริษัทขนาดใหญ่ จะอยู่ภายใต้บทบัญญัติในหมวด 3/1 ว่าด้วย กระบวนพิจารณาเกี่ยวกับการฟื้นฟูกิจการลูกหนี้

ส่วนกระบวนการพิจารณาเกี่ยวกับการฟื้นฟูกิจการของลูกหนี้ ซึ่งประกอบธุรกิจวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ที่มีทั้งบุคคลธรรมดา คณะบุคคล ห้างหุ้นส่วนสามัญไม่จดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนสามัญ นิติบุคคลห้างหุ้นส่วนจำกัด หรือบริษัทจำกัด และประสบปัญหาขาดสภาพคล่องทางการเงินชั่วคราว จะอยู่ภายใต้หมวด 3/2 ว่าด้วย กระบวนพิจารณาเกี่ยวกับการฟื้นฟูกิจการของลูกหนี้ที่เป็นวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม บทความนี้จึงจะกล่าวถึงเฉพาะกระบวนการฟื้นฟูกิจการภายใต้หมวด 3/1 เท่านั้น

สำหรับหลักเกณฑ์ในการยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการ 1.ลูกหนี้ต้องเป็นบริษัทจำกัด บริษัทมหาชนจำกัด หรือนิติบุคคลอื่นตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง 2.ลูกหนี้มีหนี้สินล้นพ้นตัวหรือไม่สามารถที่จะชำระหนี้ตามกำหนดได้ 3.ลูกหนี้เป็นหนี้เจ้าหนี้คนเดียว หรือหลายคนรวมกันเป็นจำนวนแน่นอนไม่น้อยกว่า 10 ล้านบาท 4.มีเหตุอันสมควรและมีช่องทางที่จะฟื้นฟูกิจการของลูกหนี้ และ 5.ไม่เข้าข้อห้ามตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 90/5

● ย้ำจุดยืนบินไทยเป็นรัฐวิสาหกิจ

พากความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางฟื้นฟูการบินไทย ทางสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการบินไทย ระบุว่า แสดงจุดยืนในการดูแลการบินไทย โดยเน้นในเรื่องของสถานะสภาพความเป็นรัฐวิสาหกิจ และการอยู่ร่วมกันของหน่วยงานทุกหน่วยงานของบริษัทฯ และการคุ้มครองสิทธิประโยชน์รวมถึงสวัสดิการของสมาชิก และพนักงานบริษัททุกท่านตามสภาพการจ้างที่มีอยู่เดิมตามกฎหมายว่าด้วยแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ และกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานรัฐวิสาหกิจ

อย่างไรก็ดี สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการบินไทย เห็นด้วยกับการปรับปรุงแก้ไขเกี่ยวกับโครงสร้างขององค์กร การเพิ่มรายได้ การลดค่าใช้จ่าย การกำจัดอิทธิพลทางการเมือง ต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันทุกรูปแบบ รวมถึงการลดขนาดขององค์กรอย่างถูกต้องตามกฎหมาย และด้วยความ

มติชน

Matichon
Circulation: 950,000
Ad Rate: 1,100

Section: First Section/เศรษฐกิจ

วันที่: จันทร์ 18 พฤษภาคม 2563

ปีที่: 43 ฉบับที่: 15408

Col.Inch: 186.94 Ad Value: 205,634

หน้า: 6(กลาง)

PRValue (x3): 616,902

ศิลปิน: ชาว-ดำ

หัวข้อข่าว: ฟันฟู-ล้มละลาย'การบินไทย' วัตใจ ครม.บิกตู จบหรือไม่จบ แบกต่อ'สายการบินแห่ง...

สมัครใจของพนักงาน ตามแผนฟื้นฟูการบินไทย ที่จะผ่านความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี และไม่กระทบกับสภาพการจ้างของพนักงานบริษัท ย้ำว่าสภาพฯ ยินดีให้ความร่วมมือกับรัฐบาลในการฟื้นฟูการบินไทยโดย

●นักวิเคราะห์แนะนำลูก/เพิ่มทุน

ส่วนความคิดเห็นจากนักวิเคราะห์เกี่ยวกับทางออกของการบินไทย แนะนำว่า รัฐบาลจะเลือกแก้ปัญหาเฉพาะหน้าของการบินไทยด้วยการให้คงความเป็นรัฐวิสาหกิจต่อไปก่อน จากนั้นใส่เงินเข้าไปฟื้นฟู 5-7 หมื่นล้านบาท และระหว่างทางก็แก้ไขใหญ่ ผ่าตัดองค์กรตัดแบ่งขายกิจการที่ไม่ใช่ธุรกิจหลัก เพื่อให้เหลือธุรกิจที่เป็นธุรกิจหลักจริงๆ จากนั้นถึงจะเริ่มเพิ่มทุน ตอนนี้หากเพิ่มทุนไป 2 แสนล้านบาทก็ขายไม่ได้ยู่ดี ใครจะกล้าเสี่ยงมาลงทุน รัฐบาลโดยกระทรวงการคลังก็คงไม่เลือกเพิ่มทุนจนกว่าจะมีการผ่าตัด และแต่งตั้งใหม่ให้กับการบินไทย นั่นคือตัวธุรกิจหลักที่จะเป็นตัวเพิ่มทุน

●หวั่นเสียดสายการบินแห่งชาติ

ในส่วนของ ศาสตราจารย์วิชา มหาคุณ คณบดีคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรังสิต และอดีตรองอธิการบดีและประธานกรรมการทุจริตแห่งชาติ ให้ความคิดเห็นว่า กระบวนการฟื้นฟูกิจการ เหมาะอย่างยิ่งกับบริษัทมหาชนจำกัด อย่างการบินไทย เพราะถือว่าเป็นองค์กรธุรกิจที่ยังสามารถดำเนินกิจการได้ แต่ขาดสภาพคล่อง ไม่สามารถชำระหนี้ได้

จึงต้องอ้างถึงศักยภาพขององค์กรธุรกิจที่มีชื่อเสียง เคยได้รับความเชื่อถือจากผู้ให้บริการ มีเส้นทางการบินทั้งในและต่างประเทศ มีทรัพย์สินทั้งมีตัวตนและไม่มีตัวตนมีมูลค่ามหาศาล มีกระทรวงการคลังถือหุ้นรายใหญ่จึงมีช่องทางที่จะฟื้นฟูกิจการได้ หากปล่อยให้ล้มละลายย่อมกระทบถึงชื่อเสียงของประเทศเป็นส่วนรวม ตลอดจนกระทบต่อพนักงานและครอบครัว รวมทั้งผู้เกี่ยวข้องอีกมากมาย

การจัดทำแผน ต้องแล้วเสร็จในระยะ 3 เดือน โดยขยายเวลาได้ไม่เกินสองครั้ง ครั้งละไม่เกินหนึ่งเดือน ในแผนมีทั้งข้อเสนอปรับโครงสร้างหนี้ที่ต้องลดหนี้ทั้งเงินต้นและดอกเบี้ย รวมทั้งยึดเวลาชำระหนี้ และการปรับโครงสร้างกิจการ ที่สุดต้องผ่านความเห็นชอบของที่ประชุมเจ้าหน้าที่ และศาลล้มละลายกลาง แล้วจึงบริหารแผนต่อไปโดยผู้บริหารแผนตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในแผนไม่เกิน 5 ปี นี่เป็นบทสรุปย่อๆ

"การบินไทยเป็นสายการบินแห่งชาติ หากต้องดับสูญสิ้นชื่อไป เพราะมีหนี้สินหลายหมื่นล้านบาท อันเกิดจากการล้มเหลวในการบริหารจัดการ และบางส่วนก็มาจากการแสวงหาประโยชน์และการทุจริตของบุคคลทั้งภายในและนอกองค์กร เป็นที่น่าเสียใจ เสียหาย และเศร้าสลดใจ" ศาสตราจารย์วิชากล่าว

●ชง'บิกตู'ชี้ขาดแผนฟื้นฟู

ในสัปดาห์นี้น่าจะมีความชัดเจน จากการที่กระทรวงคมนาคม เตรียมเสนอ 2 ประเด็นในการฟื้นฟูการบินไทย เข้าที่ประชุมคณะกรรมการนโยบาย

รัฐวิสาหกิจ (คนร.) ที่มี พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เป็นประธาน วันที่ 18 พฤษภาคม

ประกอบด้วย 1.ลดการถือหุ้นของกระทรวงการคลัง 50% และ 2.นำเรื่องที่จะเสนอให้ คนร.เห็นชอบ เข้าสู่ศาลล้มละลาย ภายหลังการพิจารณาของคณะกรรมการ คนร.จะต้องนำเสนอข้อสรุปในการพิจารณาดังกล่าวเข้าที่ประชุมคนร.วันที่ 19 พฤษภาคม 2563 อีกครั้ง

ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย ชี้ให้เห็นภาพใน 2 วันจากนี้ ว่าเริ่มที่ประชุมคนร.ต้องเห็นชอบการเปลี่ยนแปลงแนวทางการฟื้นฟูที่เคยเสนอไว้หลายเดือนเมษายนที่ผ่านมา หากการฟื้นฟูเข้ากระบวนการของกฎหมายล้มละลาย และ ครม.ต้องเห็นชอบด้วย จากนั้นก็เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูตามกฎหมายล้มละลาย นอกจากยื่นต่อศาลล้มละลายของไทยแล้ว ต้องยื่นล้มละลายต่อศาลสหรัฐ โดยใช้แนวทางของสายการบินอาเวียงกา แอร์ไลน์สายการบินแห่งชาติของโคลอมเบีย ยื่นล้มละลายจากพิษไวรัสโควิด-19 ซึ่งมีการยื่นพิทักษ์ทรัพย์ภายใต้กฎหมายล้มละลายมาตรา 11 ต่อศาลในรัฐนิวยอร์ก เพื่อให้สามารถเลื่อนการชำระหนี้กับเจ้าหนี้ออกไปได้ เพราะเจ้าหนี้ของการบินไทย มีเจ้าหนี้ต่างชาติจำนวนมาก และการบินไทยมีทรัพย์สินอยู่ทั่วโลก หากไม่ยื่นต่อศาลล้มละลายนิวยอร์ก อาจมีปัญหา

สำหรับขั้นตอนทางกฎหมายการเข้าสู่การล้มละลายมี 2 แนวทาง คือ แนวทางแรกกรณีมีหนี้มาก เจ้าหนี้อ้าง เพื่อทำให้ศาลมีคำสั่งพิทักษ์เมื่อศาลมีคำพิพากษาให้ล้มละลายเจ้าหนี้ จะรวบรวมทรัพย์สินต่างๆ มาขาย หรือแบ่งกัน ซึ่งแนวทางดังกล่าวจะไม่มีการจัดทำแผนฟื้นฟูกิจการ

●เกาะติดแนวทาง'ล้มละลาย'

คาดบนทางเลือก 2 แนวทาง คือ จัดทำแนวทางฟื้นฟูตามกฎหมายล้มละลาย โดยลูกหนี้หรือเจ้าหนี้เป็นผู้ร้องต่อศาล เพื่อนำไปสู่แนวทางฟื้นฟูกิจการ จะมีการแต่งตั้งผู้จัดทำแผนฟื้นฟู เข้ามาดูแลการบินไทย ซึ่งการฟื้นฟูนั้นศาล จะยังไม่ได้มีคำสั่งพิทักษ์ทรัพย์เด็ดขาด หรือสั่งยกเลิกการเป็นนิติบุคคล ทำให้เจ้าหนี้ไม่สามารถฟ้องร้องกับการบินไทยได้ และสามารถยืดเวลาชำระหนี้ ปรับโครงสร้างหนี้ สอดคล้องกับสถานะของการบินไทยขณะนี้ที่กำลังขาดสภาพคล่องทางการเงินอย่างหนัก จนไม่สามารถชำระหนี้ได้

ซึ่งไม่ว่าจะออกมาแนวทางใด ที่สุดแล้ว การบินไทย ก็ยังคงเป็น "สายการบินแห่งชาติ" ที่อย่างไรรัฐบาลจะไม่ปล่อยให้ล้มละลายแบบไม่มีการฟื้นฟูได้ แต่อยู่ที่ว่าจะเลือกวิธีการอย่างไร ให้เวลานานแค่ไหน และได้มอดที่ไคมายกเครื่อง รวมถึงถูกขวางน้อยสุด และอธิบายต่อสังคมได้ !!

บทสรุปสุดท้ายจบลงแบบไหน อยู่ที่การชี้ขาดตัดสินใจของกับต้นใหญ่ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา

ทีมข่าวเศรษฐกิจ