



ไฟเขียวฟื้นฟู 'การบินไทย' ฝ่าตัดใหญ่! สายการบินแห่งชาติ



กรอง สถานการณ์

การประชุมคณะรัฐมนตรีอังคารนี้ 19 พ.ค. หากไม่มีอะไรพลิกโผแบบแตกโค้ง ยังไงเสียที่ประชุม ครม. ก็คงเห็นชอบให้ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) สายการบินแห่งชาติ ที่คนไทยเรียกกันว่า เจ้าจำปี และมีสโลแกนที่ทุกคนจดจำกันได้ดีก็คือ รักคุณเท่าฟ้า ต้องเข้า

สู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ ตาม พ.ร.บ.ล้มละลาย หลังที่ประชุมคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) เมื่อวันจันทร์ที่ 18 พ.ค. ที่มีพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน เห็นชอบให้ บมจ.การบินไทยเข้าสู่การฟื้นฟูกิจการ ซึ่งมั่นใจได้ว่าที่ประชุม ครม.ที่พลเอกประยุทธ์จะนั่งหัวโต๊ะคุมการประชุม ต้องเห็นชอบด้วยกับแนวทาง "ฝ่าตัดใหญ่ บมจ.การบินไทย" ผ่านกระบวนการฟื้นฟูกิจการตามมติ คนร. ที่แสดงให้เห็นว่า รัฐบาลกำลังเข้าสะสางปัญหา บมจ.การบินไทยอย่างเร่งด่วน เหมือนกับต้องการทำให้ บมจ.การบินไทย มีความพร้อมมากที่สุด ก่อนที่ทั่วโลกจะเริ่มกลับมาเปิดน่านฟ้า ให้มีการเดินทางระหว่างประเทศ

ทางอากาศได้อีกครั้ง หลังวิกฤติโควิดเริ่มคลี่คลายลง

อนึ่ง ก่อนหน้านี้ที่ประชุม คนร.ที่พลเอกประยุทธ์เป็นประธานการประชุมเมื่อ 29 เม.ย. เคยเห็นชอบเบื้องต้นให้กระทรวงคมนาคม-บมจ.การบินไทย ทำพิมพ์เขียวแผนฟื้นฟูทั้งระยะสั้นและระยะยาวมาให้ ครม.พิจารณา โดยเบื้องต้นมีการเสนอแนวทางต่างๆ เช่น ให้กระทรวงการคลังค้ำประกันเงินกู้ให้การบินไทย 54,000 ล้านบาท แต่ปรากฏว่าสุดท้ายจบกระแสสังคมได้ว่า เสียงที่ดังก็คือเสียงไม่เห็นด้วยกับแนวทางนี้ เพราะมองว่าเป็นการแก้ปัญหาเฉพาะหน้าที่ไม่สะเด็ดน้ำ ต้องตามล้างตามเช็ดไปเรื่อยๆ ยิ่งการบินไทยมีปัญหาสะสมมากมาย ทั้งหนี้สินรวม 2 แสน 5 หมื่นล้านบาท หรือผลประกอบการแต่ละปีที่ขาดทุนต่อเนื่องปีละเป็นหมื่นล้านบาท อีกทั้งจากผลกระทบโควิดที่ทำให้ธุรกิจสายการบินทั่วโลกอยู่ในสภาพปักโกรก กว่าธุรกิจการบินจะกลับมาฟื้นตัวได้ต้องใช้เวลาอีกพอสมควร ขณะที่ บมจ.การบินไทย ก็ถูกมองว่าเป็นองค์กรรัฐวิสาหกิจที่ปรับตัวช้าขนาดองค์กรใหญ่เกินไป ไม่มีความคล่องตัวในการบริหาร

ด้วยเหตุนี้ฝ่ายการเมืองที่อยู่ในสายงานกระทรวงคมนาคม ทั้งอนุทิน ชาญวีรกูล รองนายกฯ กำกับดูแลกระทรวงคมนาคม, ศักดิ์สยาม ขีดชอบ รมว.คมนาคม, ถาวร เสนเนียม รมช.คมนาคม จากประชาธิปไตยที่กำกับดูแล บมจ.การบินไทย จึงเดินทางเต็มสูบผลักดันให้ บมจ.การบินไทยเข้าสู่ขั้นตอนการยื่นแผนฟื้นฟูกิจการ มากกว่าที่จะอุ้มกระเตงด้วยวิธีการแก้ปัญหาแบบเฉพาะหน้า ใส่เงินเพิ่มสภาพคล่อง ปรับโครงสร้างองค์กร ที่เป็นสูตรสำเร็จของการแก้ปัญหาองค์กร ที่อาจไม่เหมาะกับลักษณะทางธุรกิจของ บมจ.การบินไทย

สุดท้าย การใช้วิธีการให้ บมจ.การบินไทยเข้าสู่การผ่าตัดใหญ่เพื่อฟื้นฟูกิจการ จึงเป็นทางออกที่ พลเอกประยุทธ์, อนุทิน, ศักดิ์สยาม และถาวรเอาด้วยกับแนวทางนี้ ขณะที่สมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกฯ และอุตตม สาวนายน จากพลังประชารัฐ จากเดิมที่ไม่เอาด้วยกับการให้ บมจ.การบินไทยเข้าสู่ขั้นตอนการฟื้นฟูกิจการ แต่เมื่อกระแสเสียงคนในสังคมและรัฐมนตรีจากพรรคร่วมรัฐบาล **ภูมิใจไทย-ประชาธิปัตย์** โดยเฉพาะพลเอกประยุทธ์เอง ก็ส่งสัญญาณว่า การฟื้นฟูกิจการคือทางออกที่ลงตัวกว่าเลยทำให้ทั้งสมคิดและอุตตมจึงไม่สามารถทัดทานได้

สำหรับรายละเอียด การที่รัฐบาลจะผลักดันให้ บมจ.การบินไทยเข้าสู่ขั้นตอนการฟื้นฟูกิจการจะดำเนินไปอย่างไร ต้องรอคำแถลงอย่างเป็นทางการหลังการประชุม ครม.อังคารที่ 19 พ.ค.

ซึ่งตามหลักเกณฑ์ต่างๆ ไปของการยื่นขอฟื้นฟูกิจการตาม พ.ร.บ.ล้มละลาย ฝ่ายผู้ยื่นคำร้อง (รัฐบาล-กระทรวงการคลัง) จะต้องมีการแจ้งถึงเหตุผลอันสมควร

ที่รัฐบาลจะขอให้ บมจ.การบินไทยเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ โดยรัฐบาลและกระทรวงการคลังในฐานะผู้ถือหุ้น บมจ.การบินไทยไว้ที่ 1,113,931,061 หุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 51.03 จะต้องแจ้งเหตุอันสมควร และช่องทางที่จะฟื้นฟูกิจการออกมา เช่น การอ้างอิงว่าการบินไทยมีภาระต้องชดใช้หนี้สินจำนวนมากและต้องการให้กิจการยังดำเนินต่อไป จึงยื่นขอฟื้นฟูกิจการเพื่อให้ บมจ.การบินไทยสามารถกลับเข้าสู่สภาวะทางการเงินที่เป็นปกติ เช่น ปรับโครงสร้างหนี้ หรือปรับลักษณะของธุรกิจให้เหมาะสมกับสภาวะเศรษฐกิจ เป็นต้น

และพอศาลล้มละลายกลางได้รับคำร้องขอฟื้นฟูกิจการของ บมจ.การบินไทยแล้ว ก็จะมีการไต่สวนคำร้องเป็นการด่วนต่อไป เพื่อจะได้มีคำสั่งออกมาว่าจะรับคำร้องหรือไม่รับคำร้องขอฟื้นฟูกิจการ บมจ.การบินไทย?

ที่หากศาลรับคำร้องไว้พิจารณา ก็เกิดสภาวะการพักชำระหนี้ระหว่าง บมจ.การบินไทยกับเจ้าหนี้ เช่น สถาบันการเงิน, ธนาคารพาณิชย์ต่างๆ เพื่อให้ บมจ.การบินไทยมีช่วงระยะเวลาในการปรับโครงสร้างหรือหาวิธีในการชำระหนี้ต่อไป ขณะเดียวกันกระบวนการฟื้นฟูกิจการก็เดินทางไปตามกฎหมาย ที่แน่นอนว่ากระบวนการฟื้นฟูกิจการต้องใช้เวลาพอสมควร เพราะระหว่างที่กระบวนการฟื้นฟูดำเนินไป ในบางสแต็ปก็อาจเกิดการต่อรอง หรือการมีความเห็นที่ไม่ตรงกันระหว่างฝ่ายกระทรวงการคลัง-รัฐบาลกับเจ้าหนี้ทั้งหลายของการบินไทย โดยเฉพาะขั้นตอนสำคัญคือ การเลือกผู้ทำแผนฟื้นฟูกิจการและการเห็นชอบแผนฟื้นฟูกิจการ เพราะหากฝ่ายเจ้าหนี้หรือผู้ถือหุ้นรายย่อยๆ ของ บมจ.การบินไทย เห็นว่าฝ่ายตัวเองคุมสภาพไม่ได้ แผนฟื้นฟูที่จะออกมาทำให้ฝ่ายตัวเองเสียเปรียบ ก็อาจมีการจัดข้อต่อรองกันขึ้นมา

ขั้นตอนข้างต้นหลายคนก็มองว่า ถือเป็นข้อต่อรองของกระบวนการฟื้นฟูที่ใช้เวลานานและคุมสภาพได้ยาก แต่ก็มองได้ว่าอย่างไรเสียก็ต้องมีการประนีประนอมระหว่างกันอยู่ดี เพราะหากมัวแต่ต่อรอง เกิดการโต้แย้งระหว่างเจ้าหนี้การบินไทยกับตัว บมจ.การบินไทย จนไม่สามารถเดินทางออกให้ บมจ.การบินไทย จนไม่สามารถหาผู้ทำแผนฟื้นฟูกิจการได้ ตามกฎหมายก็มีการเปิดช่องให้ศาลมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการได้ ที่จะยิ่งทำให้เสียเวลามากขึ้นไปอีกในการหาทางออกให้ บมจ.การบินไทย

การหาทางออกให้ บมจ.การบินไทย จะเป็นทางออกที่นำไปสู่การผ่าทางตันเพื่อทำให้ทุกอย่างดีขึ้น หรือจะเป็นการเสียเวลาแก้ปัญหาแบบมาผิดทาง คงต้องดูทีละสเต็ป ลำดับแรกดูก่อนว่าวงประชุม ครม. 19 พ.ค.นี้ จะมีท่าทีอย่างไรในเรื่องนี้ ที่ก็คงไม่พลิกโผกับการเห็นชอบให้ผ่าตัดใหญ่ บมจ.การบินไทย.