

“การบินไทย”.....
ยื่นคำร้องขอทำ “แผนฟื้นฟูกิจการ” ต่อ
ศาลล้มละลายกลางเรียบร้อยแล้ว เมื่อวาน
(๒๖ พ.ค.๖๓)

วันนี้ ๒๗ พ.ค.

ศาลฯ นัดฟังคำสั่ง!

การเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการตามขั้นตอนกฎ
หมายล้มละลาย มีหลายขั้นตอน ชุ่มๆ พุด จะสับสนกัน
ฉะนั้น ค่อยๆ ทำความเข้าใจกันไปตามลำดับ ผม
เองใช้ว่าจะรู้ เพียงหยิบฉวยจากท่านผู้รู้มาปะติด-ปะต่อ
เท่านั้น

ฉะนั้น วันนี้

ที่นัดฟังคำสั่ง เป็นปฐมบทแห่งการสั่ง เพียงว่าศาลฯ
จะ “รับหรือไม่รับ” คำร้องขอไว้พิจารณาหรือไม่ เท่านั้น
คือ ต้องเข้าใจให้ชัด ขั้นตอนนี้ แค่ “คำร้องขอฟื้นฟู”
จะไม่มี “แผนฟื้นฟู” อยู่ในคำร้องนั้น ซึ่งมันต้องไป
อีกขั้นตอนหนึ่ง

สรุป วันนี้ ศาลฯ เพียงจะบอกว่า “รับ-ไม่รับ” คำร้อง
สมมุติ ศาลฯ มีคำสั่ง “รับคำร้องขอฟื้นฟู” ไว้
พิจารณา อาณัติประเสริฐแรกที่การบินไทยจะได้รับ คือ...
หนังสือ “การบินไทย” ทั้งหมดสู่โหมด “พักชำระหนี้”
มี-ไม่หนี้ แต่ไม่จ่าย เพราะกฎหมายคุ้มครอง เจ้า
หนี้รายใดจะทวงถาม-ฟ้องร้องก็ไม่ได้

ทั้งการบินไทย จะไปจ่ายหนี้-จ่ายสินให้ใคร ด้วย
พิศواسเสนาหา หรือด้วยเหตุผลกลใด ก็ไม่ได้ด้วย!

เมื่อศาลฯ รับไว้พิจารณาแล้ว

ศาลฯ ก็จะประกาศ “คำสั่งรับคำร้องขอ” นั้น ใน
หนังสือพิมพ์รายวัน ไม่น้อยกว่า ๒ ครั้ง

ลงติดกันก็ไม่ได้ แต่ละครั้ง ต้องให้ห่างกันไม่เกิน ๓
วัน ในแต่ละครั้ง ก็ใช้เวลาครึ่งเดือนแล้ว

ที่ทำเช่นนี้ เพื่ออะไร?

เพื่อส่งสำเนาคำร้องแก่เจ้าหนี้ทั้งหลายและนาย
ทะเบียนหุ้นส่วนบริษัท หรือนายทะเบียนนิติบุคคลที่เกี่ยวข้อง
เพื่อให้เขาจะได้จัดแจ้งคำสั่งศาลฯ ไว้ในทะเบียน

และให้ส่ง “ก่อนวันไต่สวน” ไม่น้อยกว่า ๗ วัน

แล้วจะไต่สวนตอนไหน?

เท่าที่ปรากฏ เมื่อศาลฯ รับคำร้องขอแล้ว ราวๆ ๑-๒
เดือน ศาลฯ จะนัดไต่สวน ทั้งนี้ เพื่อให้เวลากับบรรดาเจ้า
หนี้ทั้งหลาย ในความหมายว่า ได้รับสำเนาคำร้องกันครบ



ผู้ชายคนหนึ่งชื่อ 'ประยุทธ์'

ถ้วนแล้ว

ศาลฯ จะนัดไต่สวนประมาณ ๑-๒ เดือน นับแต่วันรับ

คำร้องขอ

จากนั้นจึงจะไปถึงขั้นตอนศาลฯ จะมีคำสั่งว่าจะให้หรือ
ไม่ให้ฟื้นฟูกิจการ?

สมมุติว่า ศาลฯ สั่งให้ฟื้นฟูกิจการ

ศาลฯ สั่งวันไหน อำนาจหน้าที่บริหารจัดการกิจการและ
ทรัพย์สินการบินไทย คือบอร์ดบริหาร ก็จะมีสิ้นสุดลงวันนั้น
อำนาจทั้งหมดในการบินไทย.....

จะไปอยู่ที่ “คณะผู้ทำแผนฟื้นฟู” เพราะปกติ เมื่อศาลฯ
มีคำสั่งให้ฟื้นฟู ก็จะมีคำสั่งตั้ง “คณะผู้ทำแผน” ไปด้วย
แต่ถ้ายังไม่ตั้งผู้ทำแผนวันนั้น

ศาลฯ หรือเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ ก็จะต้องตั้งคณะผู้
บริหารการบินไทยชั่วคราว

นี่.....

แค่ขั้นตอนศาลฯ มีคำสั่งให้ฟื้นฟูเท่านั้น ก็ใช้เวลาประมาณ
๒ เดือนแล้ว ยังไม่ถึงขั้นตอน ศาลฯ จะเห็นชอบหรือไม่เห็น
ชอบกับแผนฟื้นฟูนั้นหรือไม่?

นั่นคือ ต่อจากช่วง ๒ เดือนนั้น

สู่ขั้นตอนทำแผนฟื้นฟูเพื่อส่งให้ศาลฯ พิจารณาว่าจะ
เห็นชอบหรือไม่ ก็ต้องใช้เวลาก่อประมาณ ๓ เดือน!

ดังนั้น ตอนนี้ ใครอย่าเพิ่งหยิ่งรื้อยาวไปถึงรายละเอียด
ในเนื้อหาแผนเลยว่าเป็นอย่างนั้น-อย่างนี้ แล้ววิพากษ์-วิจารณ์

เอาแค่ขั้นตอน “สู่ครุฑศาลฯ” ก่อนก็พอ!

ตอนนี้ เห็นตั้ง ๔ เขียน เข้าไปเป็นบอร์ดการบินไทย
บ้าง ตั้ง ๙ ซูเปอร์บอร์ด บ้าง

ก็เข้าใจสับสนปนเป ว่าเป็นคือ อรหันต์ทองคำ ที่รัฐบาล
ส่งเข้าไปฟื้นฟูกิจการการบินไทย

ก็อยากบอกว่า อย่าเพิ่งทักท้วงอะไร ทั้งหมดนี้เป็น

ขั้นตอนประแบ่ง-แต่งหน้า เพื่อเตรียมออกจากรองรำตามบทของแต่ละคนเท่านั้น

๔ เขียน ที่ตั้งเข้าไปเป็นบอร์ดการบินไทย

- นายพีระพันธุ์ สาลีรัฐวิภาค อดีตรัฐมนตรียุติธรรม
- บุญทักษ์ หวังเจริญ อดีตรองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก
- นายไพโรจน์ ชูโชติถาวร อดีตรองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก
- นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ อดีตรองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก

ใช้.....

ตอนนี้เป็นบอร์ดบริการการบินไทย และพูดล่วงหน้าได้ว่ามีความน่าจะเป็นสูง ที่จะร่วมอยู่ในคณะผู้ทำแผนจากการแต่งตั้งของศาลฯ ในอนาคต

นั่นคือ ก็จะเป็นผู้มีอำนาจบริหารจัดการและกิจการทรัพย์สินการบินไทยในฐานะผู้จัดทำแผนและผู้บริหารแผน

ถ้าโลกนี้ มีต้นไม้ที่ กิ่งเป็นทอง-ใบเป็นหยก จริง ตามนิยายปรัม-ปรา

ก็ต้องบอกว่า ๔ เขียนนี้แหละ

“กิ่งทอง-ใบหยก” ในโลกเป็นจริง เพื่อการผ่าตัด-ฟื้นฟูสุขภาพชีวิตใหม่ให้การบินไทยกลับมายิ่งใหญ่ลอยฟ้า

ส่วนซูเปอร์บอร์ด ๙ ท่าน นายฯ ตั้งเมื่อวาน ที่มีรองนายฯ วิษณุ เป็นซูเปอร์แมน นัมเบอร์วัน นั้น

แค่ “ห้องนอกมดลูก” นะ!

ไม่เกี่ยวกับกระบวนการฟื้นฟูกิจการที่กำลังทำในศาลฯ เรียกกันไปเอง “ซูเปอร์บอร์ด” ในทำนอง นายฯ ตั้งบอร์ดคุมบอร์ดอะไรทำนองนั้น

ความจริงทางปฏิบัติ ก็แค่ “ลูกมือแม่ครัว” คอยดู-คอยประสานกับ ๔ แม่ครัว

ว่าขาดเหลืออะไร ต้องการอะไร ตัดขาดตรงไหน งานเดินถึงไหน ซูเปอร์บอร์ดเป็นตัวเชื่อม-ตัวสื่อสาร ระหว่างคณะทำงานกับรัฐบาล คือนายฯ

คือช่วยเป็น “นกแล” ให้นายฯ ก็เท่านั้น อย่าจับแพะชนแกะในด้านแบ่งเค้ก-แบ่งโควตาเข้าไปเอี่ยวให้วุ่นวายไป!

“๙ นกแลทองคำ” ก็มี.....

- วิษณุ เครืองาม รองนายกรัฐมนตรี ประธาน
- อภิศักดิ์ ตันติวรวงศ์ อดีตรองรมว.คลัง
- ประสงค์ พูนธเนศ ปลัดกระทรวงการคลัง
- ชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ปลัดกระทรวงคมนาคม
- ชยธรรม์ พรหมศร พอ.สนช.
- วิศิษฐ์ วิศิษฐ์สรอรรถ ปลัดกระทรวงยุติธรรม
- ปกรณ์ นิลประพันธ์ เลขานุการ กฤษฎีกา

- รื่นวดี สุวรรณมงคล เลขานุการ ก.ล.ต.

- นายประภาศ คงเอียด ผอ.สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ เลขาธิการคณะกนแล

ทั้ง ๙ นี้ เข้าไปยุ่งยามในการบินไทยในเขตแดนอำนาจศาลฯ ว่าด้วยกระบวนการ “ทำแผน-บริหารแผน” ไม่ได้! ในคำขอฟื้นฟูการบินไทยยื่นต่อศาลล้มละลายกลางนั้น ก็คงอยากรู้ว่า ในคำขอนั้นมีอะไรบ้าง?

ตรงนี้ไม่ยาก เพราะเป็นไปตามรูปแบบที่ต้องแจกแจงไปในคำร้องขอฟื้นฟู

เช่น หนังสือที่ว่าล้มฟื้นการบินไทยจนไม่สามารถชำระได้นั้น มันมีอะไรบ้าง

ใครบ้างเป็นเจ้าของหนี้ ต้องบอกรายชื่อด้วย และต้องบอกถึงช่องทางที่จะฟื้นฟูด้วย

รวมถึงรายชื่อ “ผู้ทำแผน” และต้องแจ้งคุณสมบัติด้วยว่า คนเหล่านั้นเอดท์คเคะอย่างไร ด้านใด จึงเห็นเหมาะสมในการเป็นผู้ทำแผน

ผู้ทำแผนจะเป็นเจ้าหน้าที่หรือผู้บริหารของลูกหนี้ก็ได้!

นี่ ตรงนี้แหละ ที่ผมบอกว่า ๔ เขียน ที่นายฯ ส่งเข้าไปเป็นบอร์ดวานชีน น่าจะอยู่ในรายชื่อ “ผู้ทำแผน” อยู่ในคำร้องขอฟื้นฟู

เฮลละ.....

คุณนอกรอบนี้ ให้เข้าใจตรงกันว่า ขณะนี้ การบินไทยคลังลดทุนเหลือต่ำกว่า ๕๐% แล้ว พันสภาพเป็นรัฐวิสาหกิจแล้ว

นั่นจึงพ้นจากเป็นกิจการอยู่ในกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคมตามกฎหมาย

ในทางปฏิบัติ คือ รัฐมนตรีคมนาคมไม่มีอำนาจเข้ามาเกี่ยวข้องทางกำกับดูแลแล้ว!

ที่อยากให้มองกันคือ งานฟื้นฟูกิจการการบินไทย ที่สืบหน้ารายชั่วโมง-รายวัน และการคัดสรรคน เช่น ๔ เขียน นั้น ขอบอกว่า “นายฯ ล้วนๆ”!

ตอนนี้ นายฯ บริหารทั้งการเมืองในรัฐบาล การเมืองในพรรครัฐบาล และทั้งการเมือง “เพื่อการบ้าน” ในการบินไทย บนการตัดสินใจ.....

“เพื่อประโยชน์ส่วนรวมชาติ” ด้วยตัวท่านเอง!

ต้องบอกว่า “เหนื่อยทั้งกาย-ทั้งใจ”

ฉะนั้น ไม่มีอะไรที่เรา...ประชาชนจะช่วยท่านได้ดีไปกว่าการ

“ให้กำลังใจ” ท่าน!