

# 'นกแอร์' ลุยแผนฟื้นฟูวิกฤติ จ่อรื้อสัญญาเช่าเครื่องบินเก่า

● **พรไพลิน จุลพันธ์**

กรุงเทพธุรกิจ



ชัดเจนแล้ว! สำหรับกรณี“นกแอร์” ที่ขอเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ โดยวานนี้ (4 พ.ย.) ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) และแต่งตั้งบริษัท แกรนท์ ธอนตัน สเปเชียลิสต์ แอ็ดไวซอรี เซอร์วิส เซส จำกัด ร่วมกับปัญญา วิศวกรรม และชวลิต อรรถศาสตร์ เป็นผู้ทำแผน เนื่องจากนกแอร์ได้ยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการต่อศาลฯ เพราะมีหนี้สิน 2.6 หมื่นล้านบาท มากกว่าทรัพย์สินที่มีอยู่ 2.3 หมื่นล้านบาท โดยหนี้สินส่วนใหญ่เป็นค่าเช่าเครื่องบิน มีเจ้าหนี้ในต่างประเทศกว่า 10 ราย ส่งผลให้นกแอร์เป็นสายการบินที่ 2 ของไทยที่เดินสู่แผนฟื้นฟูกิจการ ตามรอยการบินไทย!

เกษมสันต์ วีระกุล กรรมการสายการบินนกแอร์เล่าว่า บริษัทฯจะยื่นแผนฟื้นฟูกิจการให้เร็วที่สุดภายในเดือน ม.ค.2564 ตามกำหนด 3 เดือนนับตั้งแต่วันที่ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่ง หากยังไม่แล้วเสร็จสามารถขยายเวลาได้อีก 2 ครั้ง ครั้งละ 1 เดือน เพื่อมุ่งแก้ปัญหาของนกแอร์ซึ่งได้รับผลกระทบอย่างหนักจากวิกฤติโควิด-19 เพราะตลอดระยะเวลา 1 ปีที่วุฒิชัย จุฬารังกร เข้ามาบริหารงานในตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (ซีอีโอ) ได้ช่วยให้ธุรกิจกลับมา มีผลการดำเนินงานดีขึ้นและขาดทุนสะสมลดลง แต่พอเกิดวิกฤติโควิดจนเครื่องบินต้อง



จอดนิ่งหมดเกิดภาวะค่าเช่าเครื่องบินเดินแต่รายได้ไม่เดิน โดยค่าเช่าเครื่องบินและค่าซ่อมบำรุงครองสัดส่วนใหญ่ที่สุด 40% ของต้นทุนประกอบกับนกแอร์มีต้นทุนค่าเช่าเครื่องบินสูงกว่าภาพรวมของอุตสาหกรรม ซึ่งเป็นจุดหลักที่นกแอร์เสียเปรียบ! ทางวุฒิชัยเองได้ติดต่อขอเจรจากับผู้ให้เช่าเครื่องบินมาโดยตลอดก่อนเกิดวิกฤติโควิด “โควิด ทำให้นกแอร์ตกอยู่ในสภาวะถอยก็ไม่ได้ เดินต่อไปก็ไม่ได้ ทางออกเดียวที่จะช่วยได้คือการอาศัยอำนาจศาลฯขอเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ”

โดยนับตั้งแต่ศาลล้มละลายกลางรับคำร้องขอฟื้นฟูกิจการเมื่อวันที่ 30 ก.ค.ที่ผ่านมา และให้พักชำระหนี้อัตโนมัติ นกแอร์ได้ติดต่อขอเจรจากับผู้ให้เช่าเครื่องบินทันที บางรายรับทราบที่นกแอร์เช่าในราคาที่แพงมาก จึงเจรจากันใหม่ ทุกรายยอมปรับลดค่าเช่า

และยืดหยุ่นให้ เช่นจากเดิมคิดค่าเช่ารายเดือน เปลี่ยนมาเป็นคิดรายชั่วโมงแทน

เรียกได้ว่าการเจรจากับผู้ให้เช่าเครื่องบินรายเก่าเป็นไปอย่างมีมิตรจิตมิตรใจต่อกัน โดยหลังจากนี้ต้องเจรจากับผู้ให้เช่าเครื่องบินทุกรายเพื่อแก้ไขสัญญาใหม่ ประกอบกับขณะนี้ตลาดเป็นของผู้ให้เช่าเครื่องบิน หลังอุตสาหกรรมการบินทั่วโลกได้รับผลกระทบจากวิกฤติโควิด มีหลายสายการบินจึงมากมาย อย่างไรก็ตามนกแอร์ก็ต้องเลือกทางที่ดีที่สุดสำหรับนกแอร์ด้วย

“การเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูเป็นไปได้ด้วยดีกว่าที่เราคาด ตอนนี้นกแอร์มีโอกาสเหมือนได้ทำสายการบินใหม่ จะบินเส้นทางไหนจะใช้เครื่องบินแบบไหน จะขยายธุรกิจอย่างไรก็เป็นโอกาสของนกแอร์ซึ่งขึ้นกับคณะผู้ทำแผนฟื้นฟูที่กำลังศึกษากันอย่างเต็มที่ ทำการบ้านให้ถูกตามโจทย์”

# กรุงเทพธุรกิจ

Krungthep Turakij  
Circulation: 160,000  
Ad Rate: 1,600

Section: การเงิน-ลงทุน/-

วันที่: พุธที่ 5 พฤศจิกายน 2563

ปีที่: 34

ฉบับที่: 11722

หน้า: 20(กลาง)

Col.Inch: 64.14

Ad Value: 102,624

PRValue (x3): 307,872

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: 'นกอแอร์' ลุยแผนฟื้นฟูวิกฤติ จ่อรื้อสัญญาเช่าเครื่องบินแก๊ส

เกษมสันต์ เล่าเพิ่มเติมว่า สำหรับแนวทางการฟื้นฟูกิจการ นอกเหนือจากการแก้ไขข้อเสียเปรียบเรื่องต้นทุนค่าเช่าและค่าซ่อมบำรุงซึ่งจบไปแล้วก็ก้าวต่อไปคือการวางแผนการบินเพื่อสร้างกำไรให้ดีที่สุด เลือกให้บริการเส้นทางที่เป็นประโยชน์ พร้อมมองการขยายเส้นทางบินข้ามภูมิภาคใหม่ๆ เช่น เล็งเพิ่มเส้นทางเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน

นอกจากนี้ นกอแอร์ยังได้ศึกษาแผนการบินระหว่างประเทศในเส้นทางระยะไกลขึ้น สูภูมิภาคตะวันออกกลาง รวมถึงภายในเอเชีย เช่น ญี่ปุ่น และภายในอาเซียน เช่น ฟิลิปปินส์ ขณะเดียวกันต้องเร่งขยายฐานลูกค้ากลุ่มใหม่ๆ และฝึกพันธมิตรใหม่เพื่อเพิ่มคุณค่าแก่บริการ โดยที่ผ่านมาได้จับมือกับซี-เอ็ดให้ผู้โดยสารนกอแอร์อ่านอี-บุ๊กได้ฟรี

ขณะที่การลดต้นทุน ต้องปรับโครงสร้างองค์กรให้เหมาะสมกับฝูงบิน โดยเรื่องจำนวนพนักงานก็ต้องปรับให้เหมาะกับโครงสร้าง อาจจะต้องเพิ่มพนักงานมากขึ้นก็ได้ ทั้งนี้ยังต้องรอผลสรุปชัดอีกที โดยปัจจุบันนกอแอร์มีพนักงาน 1,500 คน ไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงในเชิงจำนวนมากนักหลังเจอวิกฤติโควิด เพราะนกอแอร์พยายามรักษาพนักงานเอาไว้มากกว่า 50% เป็นพนักงานที่มีอายุงานเกิน 10 ปี โดยในช่วงวิกฤติโควิดบริษัทฯ ได้ขอความร่วมมือในการลดเงินเดือนและขอให้พนักงานลาหยุดแบบไม่ได้รับค่าจ้าง (Leave without Pay) เพื่อลดต้นทุน

“ยืนยันว่าตอนนี้ นกอแอร์ ไม่มีปัญหาเรื่องกระแสเงินสด ที่ยังมีอยู่ในหลักพันล้าน”  
เกษมสันต์ ปิดท้าย