

กระบวนการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในการฟื้นฟู
กิจการ ภายใต้บริบทการเมืองไทย ในช่วงปี พ.ศ. 2562 - 2566

**Thai Airways International Public Company Limited's
process in rehabilitating its business under the context of
Thai politics during the year 2019 - 2023**

กรัณยพร ปลั่งดี¹

Karunyaporn Plangdee¹

karunyaporn@gmail.com

Received: 29/4/67 Revised:11/6/67 Accepted: 11/6/67

บทคัดย่อ

การวิจัยเรื่อง กระบวนการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในการฟื้นฟูกิจการ ภายใต้บริบทการเมืองไทย ในช่วงปี พ.ศ. 2562 - 2566 มีวัตถุประสงค์การวิจัยเพื่อศึกษา (1) ตัวตนของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่มีความสำคัญต่อรัฐบาลและเศรษฐกิจไทย (2) ที่มาของหนี้และความพยายามฟื้นฟูกิจการก่อนเข้าสู่แผนฟื้นฟูกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และ (3) แผนฟื้นฟูกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) โดยใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ ข้อมูลจากเอกสาร และข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึกบุคคลที่เกี่ยวข้อง จำนวน 8 คน ผลการวิจัยพบว่า

¹ นักศึกษาหลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต (การเมือง) คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

¹ Student, Ph.D. Program in Politics, Faculty of Political Science, Ramkhamhaeng University

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นสายการบินแห่งชาติของไทย มีการถือหุ้นของกระทรวงการคลังและการกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม ภายใต้โครงสร้างการเมืองในช่วงปี พ.ศ. 2562 นำโดยรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา ซึ่งบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้เข้าสู่กระบวนการขอฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลาง เนื่องจากมีหนี้สินล้นพ้นตัว มีภาระหนี้สินมากกว่าทรัพย์สิน ส่งผลให้ไม่สามารถที่จะชำระหนี้ได้ตามกำหนด แม้ว่าสถานการณ์ทางการเมืองจะเข้าสู่ภาวะปกติ แต่ประสบกับปัญหาการแพร่ระบาดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 รัฐบาลจึงไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้เท่าที่ควร

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้จัดทำแผนฟื้นฟูกิจการ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ปรับโครงสร้างหนี้ (2) ปรับรูปแบบการดำเนินธุรกิจ โครงสร้างองค์กรและหน่วยงาน โดยศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 14 กันยายน พ.ศ. 2563

จากข้อมูลการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลชี้ให้เห็นว่าบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จะสามารถฟื้นฟูกิจการได้ ด้วยศักยภาพของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และนโยบายหลักของรัฐบาล นำโดยนายเศรษฐา ทวีสิน ที่กระตุ้นเศรษฐกิจด้านการท่องเที่ยวและการยกเลิกวีซ่านักท่องเที่ยว และสถานการณ์ทางการเมืองเข้าสู่ความเป็นประชาธิปไตยมากขึ้น ธุรกิจสายการบินเริ่มกลับมามีแนวโน้มที่ดีขึ้น

คำสำคัญ: การบินไทย; การฟื้นฟูกิจการ; การเมืองไทย

Abstract

In this dissertation, the researcher examines (1) the identity of the Thai Airways International Public Company Limited (THAI), the significance of the impact on the government and the Thai economy under the political structure from 2019 to 2023; investigates (2) the sources of the debts and the efforts to rehabilitate the business prior to the business rehabilitation plan of THAI under the Thai political context from 2019 to 2023; and studies (3) the business rehabilitation plan of THAI under the Thai political context from 2019 to 2023. The qualitative research approach was conducted with the techniques of documentary research and in-depth interview with eight involved subjects.

THAI is considered a national airline. The Ministry of Finance is the shareholder and the Ministry of Transport oversees it under the political structure leading to the election in 2019. Under the government of General Prayut Chan-o-cha, THAI was in the process of making a request for business rehabilitation with the Central Bankruptcy Court. It was under the situation of insolvency with a greater burden of debts than assets. This resulted in the company being unable to pay debts due in the form of current liabilities. Although political situations were normal, the problem of the COVID-19 epidemic remained. Therefore, the government could not solve the problems as it should have done.

THAI organized a business rehabilitation plan to file for a request for business rehabilitation with the following objectives: (1) debt restructuring; (2) adjustment of business operations, organizational structure and agencies. The Central Bankruptcy Court issued the order for the business rehabilitation of THAI on September 14, 2020.

The interviews with key informants showed that THAI would be able to rehabilitate its business in accordance with its business rehabilitation plan with its own potential. The government's major policy led by Settha Thaweessin stimulates the economy in tourism as well as the visa-free policy. And political situations have been in a more democracy mode. The airline business has a tendency to become better.

Keywords: THAI; business rehabilitation; Thai politics

บทนำ

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เริ่มก่อตั้งขึ้นโดยการทำสัญญาร่วมทุนระหว่างบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด กับสายการบินสแกนดิเนเวียน แอร์ไลน์ ซิสเต็ม เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม พ.ศ. 2502 มีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินธุรกิจการบินระหว่างประเทศและได้จดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัด เมื่อวันที่ 29 มีนาคม พ.ศ. 2503 ด้วยทุนจดทะเบียน 2 ล้านบาท โดย บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ถือหุ้นร้อยละ 70 และสายการบินสแกนดิเนเวียน แอร์ไลน์ ซิสเต็ม ถือหุ้นร้อยละ 30 ของทุนจดทะเบียน

(กระทรวงคมนาคม, ม.ป.ป.) ต่อมาเมื่อวันที่ 30 มีนาคม พ.ศ. 2520 สัญญาร่วมทุนฯ ได้ครบกำหนดระยะเวลา สายการบินสแกนดิเนเวียน แอร์ไลน์ ซิสเต็ม จึงได้โอนหุ้นที่มีอยู่ทั้งหมดคืนให้แก่ บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ส่งผลให้ต้องเข้าควบรวมกิจการกับบริษัท การบินไทย จำกัด ตามมติคณะรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจเพื่อให้เป็นสายการบินแห่งชาติในวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2531 (บีบีซีนิวส์, 2563ก) และได้เข้าจดทะเบียนเป็นบริษัทมหาชนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม พ.ศ. 2534 โดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ร้อยละ 47.86% ให้บริการธุรกิจสายการบินแบบเต็มรูปแบบ (Full Service Carrier) ด้านการขนส่งผู้โดยสาร สินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ มีเครือข่ายเส้นทางการบินครอบคลุมถึง 30 ประเทศทั่วโลก มุ่งเน้นให้บริการที่มีมาตรฐานด้านความปลอดภัย ความสะดวกสบาย การบริการที่มีคุณภาพด้วยเอกลักษณ์ความเป็นไทย รวมทั้งการเสริมสร้างความประทับใจและความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้าเรื่อยมา จนทำให้บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีชื่อเสียงด้านการบินและได้รับการยกย่องให้เป็นหนึ่งในสายการบินยอดเยี่ยมของโลกในระดับนานาชาติ

การบริหารงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในอดีตสร้างกำไรมาตลอดระยะเวลา 50 ปี และสามารถทำรายได้เข้าสู่ประเทศปีหนึ่งนับแสนล้านบาท แต่ในช่วง 10 ปีหลังพบว่า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ขาดทุนหลังจากมีการจัดซื้อเครื่องบิน A340-500 และ A340-600 รวม 10 ลำ ซึ่งอยู่ในช่วงการบริหารงานของรัฐบาล พันตำรวจโท ทักษิณ ชินวัตร ที่มีมติเห็นชอบให้ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จัดซื้อเครื่องบินเพื่อนำมาใช้บินระหว่างประเทศไทยและสหรัฐอเมริกา 2 เส้นทาง คือ กรุงเทพมหานคร - ลอสแอนเจลิส

และ กรุงเทพมหานคร - นิวยอร์ก ประกอบกับในช่วงปี พ.ศ. 2560 ถึง พ.ศ. 2562 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ขาดทุนรวมไม่ต่ำกว่า 25,659 ล้านบาท จากการตรวจสอบ พบว่า มีค่าใช้จ่ายบางรายการสูงขึ้นจากเดิมผิดปกติ เช่น ค่า OT ฝ่ายช่าง สูงถึง 2,022 ล้านบาท เท่ากับพนักงาน 1 คน ทำ OT สูงสุด ได้ถึง 3,354 ชั่วโมง หรือ มีวันทำ OT ถึง 419 วันทำการ แต่ความจริง 1 ปี มีเพียง 365 วันเท่านั้น (ไทยรัฐวันนี้, 2564) นอกจากนี้ จากงบการเงินของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) แจ้งต่อตลาดหลักทรัพย์ยังพบว่ารายจ่ายหลัก 5 อันดับแรกของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) คือ อันดับที่ 1 ค่าน้ำมันจำนวน 54,675 ล้านบาท อันดับที่ 2 ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ของพนักงาน จำนวน 31,171 ล้านบาท อันดับที่ 3 ค่าบริการการบิน จำนวน 21,058 ล้านบาท อันดับที่ 4 ค่าซ่อมและค่าบำรุงรักษา จำนวน 19,321 ล้านบาท และอันดับที่ 5 ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ จำนวน 15,892 ล้านบาท (เวย์ แมกกาซีน, 2563)

จากงบการเงินของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จะเห็นได้ว่าการบริหารงานภายใต้รัฐวิสาหกิจมีความผันผวนของกำไร – ขาดทุน อย่างเห็นได้ชัด ผนวกกับในห้วงเวลาของรัฐบาล นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร (โพสท์ทูเดย์, 2557) เกิดสภาวะไร้เสถียรภาพทางการเมือง อันเนื่องมาจากพระราชบัญญัตินิรโทษกรรมที่นำไปสู่การก่อตัวชุมนุมประท้วงใหญ่ตั้งแต่วันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2556 นำโดยกลุ่มสมาชิกของสภาผู้แทนราษฎรพรรคประชาธิปัตย์และคณะกรรมการประชาชนเพื่อการเปลี่ยนแปลงปฏิรูปประเทศไทยให้เป็นประชาธิปไตยที่สมบูรณ์อันมีพระมหากษัตริย์เป็นประมุข (กปปส.) จนนำไปสู่การประกาศยุบสภาของรัฐบาล น.ส.ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ความขัดแย้งทางการเมืองพุ่งสูงขึ้นเรื่อยๆ จนใน

ที่สุดนำไปสู่เหตุการณ์สำคัญอีก 1 เหตุการณ์ คือ การยึดอำนาจการปกครอง เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม พ.ศ. 2557 โดยคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) นำโดย พล.อ. ประยุทธ์ จันทร์โอชา ก่อรัฐประหารยึดอำนาจรัฐบาลรักษาการของนายนิวัฒน์ ชำรง บุญทรงไพศาล ซึ่งรักษาการแทนรัฐบาล นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ที่ถูก ศาลรัฐธรรมนูญวินิจฉัยให้พ้นตำแหน่งนายกรัฐมนตรี (เดอะสแตนด์ดาร์ด, 2566) สภาวะไร้เสถียรภาพทางการเมืองนี้ยังส่งผลต่อการเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย ซึ่งจากรายงานของเอเอฟพีกล่าวว่าหลายประเทศได้ออกคำเตือนถึงการเดินทางเข้ามายังประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรุงเทพมหานครที่มีเส้นทางเชื่อมต่อจากการประท้วงต่อต้านรัฐบาลของนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร โดยแนะนำให้ประชาชนของตนใช้ความระมัดระวังเมื่อเดินทางไปในบริเวณใกล้เคียงกับแหล่งที่ชุมนุม สอดคล้องกับการให้สัมภาษณ์ของนายยุทธชัย สุนทรรัตนเวช นายกสมาคมการท่องเที่ยวภายในประเทศ เปิดเผยว่า สถานการณ์การเมืองไทยในขณะนี้ส่งผลให้ยอดนักท่องเที่ยวต่างชาติในช่วงหนึ่งเดือนจนถึงกลางเดือน ธันวาคมลดลงประมาณ 300,000 คน หรือ 8% เมื่อเทียบกับจำนวนนักท่องเที่ยวที่คาดว่าจะเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยและยังชี้ให้เห็นถึงการขาดความเชื่อมั่นด้านความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวซึ่งส่งผลกระทบต่อตรงกับรายได้ที่การบินไทยจะได้รับจากการซื้อตั๋วเครื่องบินเพื่อเดินทางเข้ามาในประเทศไทย (ผู้จัดการออนไลน์, 2556) และสอดคล้องกับรายงานงบการเงินของการบินไทย พ.ศ. 2556 ขาดทุนสูงถึง 11,999.94 ล้านบาท พ.ศ. 2557 ขาดทุนสูงถึง 15,572.55 ล้านบาท และ พ.ศ. 2558 ขาดทุนสูงถึง 13,046.93 ล้านบาท (วอยซ์ออนไลน์, 2563)

ต่อมาปลายปี พ.ศ. 2562 เกิดโรคระบาด COVID-19 ที่แพร่กระจายอย่างรวดเร็ว จนในที่สุดองค์การอนามัยโลกได้ประกาศให้เป็นโรคระบาดที่ต้องเฝ้าระวังในวันที่ 11 มีนาคม พ.ศ. 2563 (ปริดี บุญเชื้อ, 2564) ส่งผลให้นายอนุทิน ชาญวีรกูล รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข ออกประกาศการควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศ พ.ศ. 2562 โดยกำหนดให้ด่านพรมแดนและท่าอากาศยาน 68 แห่ง เป็นพื้นที่เฝ้าระวังโรคระบาด มีผลวันที่ 28 มกราคม พ.ศ. 2563 (พีทีวี36เอชดี, 2563) ห่วงโซ่ภาวะฉุกเฉินการเฝ้าระวังโรคระบาด COVID-19 และสภาวะไร้เสถียรภาพทางการเมืองดังกล่าวส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของประเทศไทยเป็นอย่างมาก จนในที่สุด GDP ของประเทศไทยมีตัวเลขอยู่ที่ติดลบ - 5% (กรุงศรีเฟลิมเฟลิม, ม.ป.ป.)

ปัญหาการขาดทุนอย่างต่อเนื่องหลายปีของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จึงถือเป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่สำคัญที่ทำให้ปัญหาหนี้สินของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เพิ่มสูงขึ้น โดยในปี พ.ศ. 2562 พบว่า บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) มีหนี้สินสูงถึง 147,352 ล้านบาท (ผู้จัดการออนไลน์, 2566) และ พ.ศ. 2563 มีหนี้สินเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ 352,494,285,416 ล้านบาท แบ่งออกเป็นประเภท ได้ดังนี้

1. หนี้สินหมุนเวียน รวมทั้งสิ้นจำนวน 104,669,460,227 บาท
2. หนี้สินไม่หมุนเวียน (หนี้ระยะยาว) รวมทั้งสิ้นจำนวน 247,824,825,189 บาท

ภาวะหนี้สินล้นพ้นตัวดังกล่าวข้างต้น เริ่มต้นตั้งแต่ พ.ศ. 2551 ที่ขาดทุนสูงถึง 21,314.38 ล้านบาท จากวิกฤตการณ์ราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้น ระบบเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัวและเหตุการณ์การชุมนุมทางการเมืองของกลุ่มพันธมิตรประชาชนเพื่อประชาธิปไตยที่ส่งผลให้จำนวนการเดินทางของผู้โดยสารลดลงเพราะกังวลด้านความปลอดภัย พ.ศ. 2554 ขาดทุนสูงถึง 10,162.11 ล้านบาท จากความผันผวนตามปัจจัยต้นทุนของน้ำมันโลกและปัญหาน้ำมันที่ท่วมในสนามบินดอนเมืองจนทำให้สนามบินต้องหยุดการบินชั่วคราว พ.ศ. 2556 ขาดทุนถึง 11,999.94 ล้านบาท จากการแข่งขันของอุตสาหกรรมการบินที่สูงขึ้น และเหตุการณ์การชุมนุมทางการเมืองต่อต้านการผลักดันร่างพระราชบัญญัติพระราชบัญญัตินิรโทษกรรมของรัฐบาล น.ส.ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ซึ่งความวุ่นวายทางการเมืองดังกล่าวส่งผลต่อความเชื่อมั่นด้านความปลอดภัยต่อการเดินทางของผู้โดยสาร พ.ศ. 2557 ขาดทุนถึง 15,572.55 ล้านบาท เพราะการขาดความเชื่อมั่นด้านความปลอดภัยจากเหตุการณ์รัฐประหารยึดอำนาจจากคณะรักษาความสงบแห่งชาติ นำโดย พล.อ. ประยุทธ์ จันทร์โอชา พ.ศ. 2558 ขาดทุนถึง 13,046.93 ล้านบาท จากการปรับลดซึ่งเป็นเงินก้อนใหญ่ที่มอบให้พนักงานที่ลาออก (เทโรเอ็นเตอร์เทนเมนท์, ม.ป.ป.) พ.ศ. 2561 ขาดทุนถึง 11,569.13 ล้านบาท จากวิกฤตการณ์ราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้น ค่าซ่อมบำรุงอากาศยาน ค่าเช่าเครื่องบิน และค่าซ่อมแซมส่วนอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นจากการเสื่อมสภาพจากการใช้งาน พ.ศ. 2562 ขาดทุนถึง 12,016.47 ล้านบาท จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ที่ส่งผลให้นานาชาติต่างปิดพรมแดน เพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 และ พ.ศ. 2563 ขาดทุนถึง 141,180 ล้าน

บาท จากรายได้การขนส่งผู้โดยสาร สินค้าและรายได้จากการบริการอื่นๆ ลดลง (ผู้จัดการออนไลน์, 2556) และยังมีภาระหนี้สินที่ไม่สามารถชำระหนี้ที่ถึงกำหนดชำระได้ ณ วันที่ 21 พฤษภาคม 2563 รวมเป็นจำนวน 10,248,209,821.50 ล้านบาท การขาดทุนต่อเนื่องในระยะยาวของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ทำให้การบินไทยต้องประสบปัญหาสภาพะไร้เสถียรภาพทางการเงินและไม่สามารถชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้ได้ ประกอบกับการบริหารงานในรูปแบบของรัฐวิสาหกิจที่ขาดความคล่องตัวในการบริหารจัดการ จนในที่สุด พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา จึงจัดประชุมเพื่อหาแนวทางช่วยเหลือการบินไทยที่หนี้สินมากกว่าทุนสูงถึงเกือบ 21 เท่า ออกเป็น 2 แนวทาง ได้แก่ ให้กระทรวงการคลังจัดหาเงินกู้หรือค้ำประกันเงินกู้ให้การบินไทยในวงเงิน 5 หมื่นล้านบาท เพื่อดำเนินกิจการต่อไปได้หรือให้ปรับโครงสร้างการถือหุ้นภาครัฐของการบินไทย เพื่อเข้าสู่การฟื้นฟูกิจการตามกระบวนการของศาลล้มละลายกลาง โดยข้อดีของการยื่นขอฟื้นฟูกิจการภายใต้กฎหมายล้มละลายต่อศาลล้มละลายกลาง จะทำให้การบินไทยสามารถหยุดพักชำระหนี้ได้ชั่วคราวและดำเนินการได้ต่อเนื่อง (บีบีซีนิวส์, 2563ข)

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จึงตัดสินใจดำเนินการเข้าสู่กระบวนการของศาลล้มละลายกลาง เพื่อฟื้นฟูกิจการตามบทบัญญัติของกฎหมายว่าด้วยการฟื้นฟูกิจการและปรับเปลี่ยนรูปแบบจากรัฐวิสาหกิจให้เป็นเอกชน โดยลดสัดส่วนการถือหุ้นของภาครัฐให้ต่ำกว่า 50% เพื่อเป็นการรักษากิจการให้ยังคงสามารถดำเนินกิจการได้ตามปกติและเมื่อศาลรับคำร้องจะมีการพักชำระหนี้โดยอัตโนมัติ จะทำให้ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีช่องทาง

ในการพัฒนาเพื่อการฟื้นฟูกิจการได้อย่างเป็นอิสระจากภาครัฐผ่านรูปแบบการปรับโครงสร้างหนี้ การปรับปรุงโครงสร้างองค์กรกระบวนการทำงาน การทำแผนธุรกิจและสามารถเชิญผู้บริหารจากภายนอกเข้ามาร่วมบริหารงานในการบินไทยได้ ซึ่งถือเป็นการเปิดโอกาสให้กิจการสามารถกลับมาตั้งตัวและหาแนวทางชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้ได้ โดยที่กิจการยังดำเนินต่อไปได้และเป็นกระบวนการพิทักษ์ทรัพย์สินให้แก่เจ้าหนี้ที่เข้ามารวมทรัพย์สินของลูกหนี้ เพื่อไปชดใช้หนี้ให้แก่เจ้าหนี้ผ่านการยึดหรืออายัดทรัพย์สินนั้น

จากที่กล่าวมาข้างต้น ผู้วิจัยจึงได้ศึกษา “กระบวนการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในการฟื้นฟูกิจการ ภายใต้บริบทการเมืองไทย ในช่วงปี พ.ศ. 2562 - 2566” โดยกำหนดวัตถุประสงค์ในการศึกษา ดังต่อไปนี้

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาตัวตนบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ความสำคัญต่อรัฐบาลและเศรษฐกิจไทย ภายใต้บริบทการเมืองไทย ในช่วงปี พ.ศ. 2562 - 2566
2. เพื่อศึกษาที่มาของหนี้และความพยายามฟื้นฟูกิจการก่อนเข้าสู่แผนฟื้นฟูกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
3. เพื่อศึกษาแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

วิธีดำเนินการวิจัย

ในการศึกษาเรื่อง กระบวนการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในการฟื้นฟูกิจการ ภายใต้บริบทการเมืองไทย ในช่วงปี พ.ศ. 2562 – 2566 ใช้วิธีการวิจัยเชิงอธิบาย เพื่อศึกษาปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นว่ามีที่มาอย่างไร ทำไม

ถึงเป็นเช่นนั้น ด้วยข้อมูลเชิงคุณภาพ เพื่อทำความเข้าใจอย่างลึกซึ้ง ในประเด็นที่สนใจบทบาทเฉพาะองค์กร โดยจัดวางทัศนคติและพฤติกรรมของผู้ให้ข้อมูลสำคัญในบริบทการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ การเมือง และสังคม สำหรับข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาจะมีที่มาจากหลายแหล่งทั้งข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิ เพื่อนำมาวิเคราะห์เนื้อหา และสังเกตการณ์การดำเนินงานขององค์กรการบริการทางสายการบิน ตลอดจนการสัมภาษณ์เชิงลึกต่อไป

1. การเก็บรวบรวมข้อมูลเอกสาร ใช้ในการวิเคราะห์เนื้อหา มีรายละเอียดดังนี้

1.1 เอกสารชั้นต้นจากแหล่งต่างๆ เช่น มติคณะรัฐมนตรี แผนฟื้นฟูปฏิบัติการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) รายงานสรุปผลการดำเนินงานประจำปีของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) งบการเงินประจำปีของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นต้น

1.2 บทความจากเอกสารการประชุม สัมมนาและอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

1.3 บทความจากหนังสือพิมพ์ นิตยสาร วารสารต่างๆ ในรูปแบบออนไลน์และรูปแบบจัดพิมพ์ที่เสนอเนื้อหาเกี่ยวกับการเข้าสู่การฟื้นฟูกิจการ การเปลี่ยนโครงสร้างผู้ถือหุ้น และการเปลี่ยนผ่านฐานะรัฐวิสาหกิจเป็นเอกชนของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

1.4 ข้อมูลออนไลน์บนหน้าเว็บไซต์บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

1.5 หนังสือ/ตำรา/บทวิเคราะห์/บทความวิจัย/บทความวิชาการ/งานวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

2. การเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มผู้ให้ข้อมูล เพื่อให้ทราบข้อเท็จจริง โดยผู้วิจัยใช้วิธีการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึกอย่างละเอียด ใช้เทปบันทึกเสียง และนำข้อมูลที่ได้นำมาประกอบยืนยันและวิเคราะห์ด้วยการตีความให้ถูกต้อง โดยกำหนดคำถามปลายเปิด แบ่งออกเป็น 3 ประเด็นหลัก ดังนี้

2.1 ตัวตนของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่มีความสำคัญต่อรัฐบาลและเศรษฐกิจไทย ภายใต้บริบทการเมืองไทย ในช่วงปี พ.ศ. 2562 – 2566 เป็นอย่างไร โครงสร้าง/สถาบันทางการเมืองกับบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นอย่างไร ความเป็นบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นอย่างไร ตัวแสดงที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน เป็นอย่างไร

2.2 ที่มาของหนี้และความพยายามฟื้นฟูกิจการก่อนแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ภายใต้บริบทการเมืองไทย ในช่วงปี พ.ศ. 2562 – 2566 เป็นอย่างไรบ้าง การประกอบการในยุครุ่งเรืองก่อนเกิดหนี้ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นอย่างไร จุดเริ่มต้นหรือที่มาของหนี้เป็นอย่างไร ความเชื่อมโยงระหว่างบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) กับโครงสร้างทางการเมือง (รัฐบาล) เป็นอย่างไร

2.3 การจัดทำแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ภายใต้บริบทการเมืองไทย ในช่วงปี พ.ศ. 2562 – 2566 เป็นอย่างไรบ้าง ความพยายามในการฟื้นฟูกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นอย่างไร การจัดทำแผนฟื้นฟูกิจการ เหตุผลการฟื้นฟูกิจการ การยื่นคำร้อง

และการประกาศแผนฟื้นฟูกิจการ พ.ศ. 2564 เป็นอย่างไร การปรับโครงสร้าง และการดำเนินงานหลังประกาศแผนฟื้นฟูกิจการเป็นอย่างไร

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพที่เก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร และการสัมภาษณ์ โดยผู้วิจัยจะเป็นผู้ตีความถ้อยคำจากผู้ให้ข้อมูลของแต่ละกลุ่ม มาวิเคราะห์เนื้อหา (content analysis) และจัดประเภทข้อมูล (typological analysis)

ผลการวิจัย

การศึกษาเรื่อง กระบวนการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในการฟื้นฟูกิจการภายใต้บริบทการเมืองไทย ในช่วงปี พ.ศ. 2562-2566 แบ่งออกเป็น 3 ประเด็นการศึกษา ดังต่อไปนี้

1. ตัวตนของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่มีความสำคัญต่อรัฐบาลและเศรษฐกิจของไทย ภายใต้บริบทการเมืองไทย ในช่วงปี พ.ศ. 2562 – 2566

ผลการวิจัยพบว่า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีโครงสร้างการถือหุ้นในช่วงก่อนการเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ ในปี พ.ศ. 2562 ของกระทรวงการคลังและธนาคารออมสินที่มีสัดส่วนผู้ถือหุ้นรวมถึง 55.29% และปรับลดการถือครองหุ้นของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในปี พ.ศ. 2563 ลดลงเหลือสัดส่วนผู้ถือหุ้นรวมเพียง 49.989% การปรับลดการถือครองหุ้นครั้งนี้

เพื่อมิให้บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจและสามารถเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการตามพระราชบัญญัติล้มละลาย พ.ศ. 2483 ของศาลล้มละลายกลางได้ อีกทั้งโครงสร้างผู้ถือหุ้นยังชี้ให้เห็นว่าถึงแม้จะมีการปรับลดการถือครองหุ้น แต่บริบททางการเมืองก็เข้ามามีบทบาทผ่านการถือหุ้นของกระทรวงการคลังและธนาคารออมสิน เนื่องจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ยังคงเป็นของรัฐ ส่งผลให้รัฐยังคงมีอำนาจควบคุมมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้เกือบทั้งหมด เช่น การแต่งตั้งกรรมการ การขอมติในเรื่องอื่นที่ต้องใช้เสียงส่วนใหญ่ของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ยกเว้นเรื่องที่กฎหมายหรือข้อบังคับบริษัทที่กำหนดให้ต้องได้รับเสียง 3 ใน 4 ของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ดังนั้น ผู้ถือหุ้นรายอื่นจึงอาจไม่สามารถรวบรวมคะแนนเสียงเพื่อตรวจสอบและถ่วงดุลเรื่องของผู้ถือหุ้นใหญ่เสนอได้

บทบาทของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ก่อนการเข้าสู่แผนฟื้นฟูกิจการในปี พ.ศ. 2562 เกิดหนี้สินล้นพ้นตัวที่ไม่สามารถชำระหนี้กู้ยืมที่ถึงกำหนดชำระสูงถึง 62,820 ล้านบาท ส่งผลให้บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ขาดสภาพคล่องทางการเงินและหากบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ยังคงไม่สามารถชำระหนี้กู้ยืมจะเสี่ยงต่อการล้มละลาย เนื่องจากถูกควบคุมโดยรัฐและการบริหารงานในรูปแบบรัฐวิสาหกิจ จึงไม่สามารถเข้าสู่กระบวนการแผนฟื้นฟูกิจการได้ ดังนั้น บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จะต้องปรับลดการถือครองหุ้นของรัฐให้น้อยกว่า 50% โดยลดสัดส่วนผู้ถือหุ้นของกระทรวงการคลังและธนาคารออมสินเหลือ 49.989% เพื่อมิให้มีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจ ในปี พ.ศ. 2563

บทบาทของกระทรวงการคลังก่อนเข้าสู่กระบวนการแผนฟื้นฟูกิจการมีบทบาทในการกำหนดวัตถุประสงค์ เป้าหมาย กลยุทธ์ นโยบาย แผนธุรกิจ

งบประมาณ ตลอดจนกำกับดูแลให้กรรมการและผู้บริหารปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบให้เป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับ มติที่ประชุมผู้ถือหุ้น ซึ่งภายหลังเข้าสู่กระบวนการแผนฟื้นฟูกิจการแล้ว ยังคงมีอำนาจควบคุมมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้เกือบทั้งหมด เช่น การแต่งตั้งกรรมการ การขอมติ การกำหนดทิศทางยกเว้นเรื่องที่กฎหมายหรือข้อบังคับบริษัท กำหนดให้ต้องได้รับเสียง 3 ใน 4 ของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ดังนั้น ผู้ถือหุ้นรายอื่นจึงอาจไม่สามารถรวบรวมคะแนนเสียงเพื่อตรวจสอบและถ่วงดุลเรื่องของผู้ถือหุ้นใหญ่เสนอได้

บทบาทของกระทรวงคมนาคมมีหน้าที่เกี่ยวกับกิจการเดินอากาศ โดยรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคมสามารถที่จะกำหนดเงื่อนไขในการอนุญาตให้ประกอบกิจการและค้าขายในการเดินอากาศอันเป็นสาธารณูปโภค ส่งผลให้การดำเนินธุรกิจทางอากาศของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ยังคงต้องอยู่ภายใต้การควบคุมของกระทรวงคมนาคม ไม่ว่าจะอยู่ในฐานะรัฐวิสาหกิจหรือไม่

บทบาทของคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) เป็นส่วนราชการระดับกรมในสังกัดกระทรวงการคลัง มีหน้าที่เป็นกลไกในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและการลงทุนของประเทศและมีหน้าที่กำกับดูแลเอกชนที่เข้าร่วมทุนในกิจการของรัฐ

บทบาทของกลุ่มเจ้าหนี้ภาครัฐและภาคเอกชนก่อนการเข้าสู่กระบวนการแผนฟื้นฟูกิจการในปี พ.ศ. 2562 เกิดหนี้สินล้นพ้นตัวที่ไม่สามารถชำระได้สูงถึง 62,820 ล้านบาท ส่งผลให้กลุ่มเจ้าหนี้มีหนังสือมายังบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อทวงถามการชำระหนี้หุ้นกู้และขอให้บริษัทชำระหนี้เงินต้นและดอกเบี้ยภายใต้หุ้นกู้ที่เกี่ยวข้องทั้งหมดโดยพลัน ซึ่งภายหลังการเข้า

สู่กระบวนการแผนฟื้นฟูกิจการในปี พ.ศ. 2566 กลุ่มเจ้าหน้าที่มีบทบาทในการออกเสียงยอมรับหรือไม่ยอมรับแผนฟื้นฟูกิจการที่ผู้ทำแผนยื่นต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ตามพระราชบัญญัติล้มละลาย พ.ศ. 2483

2. ที่มาของหนี้และความพยายามฟื้นฟูกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ภายใต้บริบทการเมืองไทย ในช่วงปี พ.ศ. 2562 – 2566

ผลการวิจัยพบว่า ภายใต้บริบทการบริหารของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในรูปแบบรัฐวิสาหกิจที่มีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือครองหุ้นรายใหญ่และถูกกำกับดูแลด้วยกระทรวงคมนาคม โดยมีคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) เป็นช่องทางในการส่งผ่านนโยบายของรัฐไปยังรัฐวิสาหกิจเพื่อกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจให้เป็นไปตามเป้าหมายและนโยบายจากภาครัฐ จนประสบความสำเร็จและได้เป็นสายการบินแห่งชาติที่ให้บริการธุรกิจสายการบินแบบเต็มรูปแบบ มุ่งเน้นให้บริการที่มีมาตรฐานจนได้รับการยกย่องให้เป็นหนึ่งในสายการบินยอดเยี่ยมของโลกในระดับนานาชาติที่มีคุณภาพสูงและการันตีด้วยรางวัลมากมาย ซึ่งนอกจากความสำเร็จข้างต้นแล้ว บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ยังสามารถทำรายได้เข้าสู่ประเทศปีหนึ่งนับแสนล้านบาทและสร้างกำไรให้กับบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ตลอดระยะเวลา 50 ปี ที่ผ่านมา ต่อมาระหว่างปี พ.ศ. 2545-2547 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้มีการจัดซื้อเครื่องบินรวม 10 ลำ เพื่อทำการบิน 2 เส้นทาง คือ กรุงเทพมหานคร - ลอสแอนเจลิส และ กรุงเทพมหานคร - นิวยอร์ก แต่ไม่เป็นที่เป้าหมายที่วางไว้เพราะการเส้นทางบิน 2 เส้นทางนี้ ประสบปัญหาขาดทุนประกอบกับในปี พ.ศ.

2563 เกิดวิกฤติไวรัสโคโรนา 2019 ที่ทำให้ประเทศทั่วโลกต้องปิดเมืองห้ามเดินทางเข้าออกเพื่อป้องกันการแพร่ระบาด ส่งผลให้บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ขาดสภาพคล่องอย่างหนัก ไม่มีรายได้จากธุรกิจการบิน นักท่องเที่ยวไม่เดินทางท่องเที่ยว รายจ่ายมากกว่ารายรับ รายจ่ายค่าตอบแทนตัวแทนภาครัฐที่เข้ามาทำหน้าที่เป็นกรรมการบริษัทและประธานกรรมการ โดยมีค่าเบี้ยประชุมที่สูง และการบริหารงานที่ขาดทุนเรื่อยมาเป็นระยะเวลา 10 ปี ทำให้บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีหนี้สินล้นพ้นตัวและไม่มีความสามารถในการชำระหนี้มากกว่า 3.52 แสนล้านบาท แบ่งออกเป็นหนี้สินหมุนเวียนที่มีมูลค่าสูงถึง 1.04 แสนล้านบาท และหนี้สินไม่หมุนเวียนรวม 2.48 แสนล้านบาท

3. แผนฟื้นฟูกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ภายใต้บริบทการเมืองไทย ในช่วงปี พ.ศ. 2562 - 2566

ผลการวิจัยพบว่า ภายใต้บริบทการเมืองไทยในช่วงปี 2562-2566 ถือได้ว่าอยู่ในช่วงของรัฐบาลที่มาจากการเลือกตั้ง เมื่อกล่าวถึงประเด็นการศึกษาครั้งนี้จะมีความสัมพันธ์เชิงการเมืองกับธุรกิจ “บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)” ในฐานะตัวแทนภาคเอกชนที่เป็นธุรกิจระดับชาติ ในบทนี้จะพยายามอธิบายถึงกระบวนการในการจัดการฟื้นฟูกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินไปไม่เพียงแต่ปัญหาภายในองค์กรเท่านั้น หากแต่ภายใต้โครงสร้างทางการเมืองของประเทศไทยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

ความพยายามฟื้นฟูกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในช่วงบริบทการเมืองเข้าสู่การเลือกตั้งทั่วไป ซึ่งแต่ละพรรคการเมืองชูนโยบายในการพัฒนาหรือขับเคลื่อนเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ถ้ารัฐบาลมีการกระตุ้น

การท่องเที่ยวจะส่งผลให้เกิดการไหลเวียนของนักท่องเที่ยวมากขึ้น บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในฐานะสายการบินแห่งชาติ ก็อาจจะปฏิเสธไม่ได้ว่าธุรกิจการบินจะได้รับผลกระทบจากตัวนโยบายของรัฐบาลและนักท่องเที่ยว แต่นั่นคือความคาดหวังที่จะเกิดขึ้นหลังการมีรัฐบาลมาจากการเลือกตั้ง ทุกประเทศทั่วโลกจะเข้าสู่สถานการณ์การปิดประเทศที่ได้รับผลกระทบจากการระบาดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ที่ใช้ระยะเวลายาวนานที่แต่ละประเทศจะกลับมาเปิดรับนักท่องเที่ยว ความพยายามของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่จะฟื้นฟูกิจการต้องตัดสินใจเข้าสู่การฟื้นฟูกิจการ ความพยายามฟื้นฟูกิจการของการบินก่อนแผนฟื้นฟูกิจการ ยังไม่เกิดเป็นรูปธรรมเท่าที่ควร ไม่ว่าจะเป็นปัจจุบัน สภาพแวดล้อมภายนอก และภายใน เช่น การแพร่ระบาดของเชื้อโรคอุบัติใหม่นโยบายการแข่งขันและปัญหาการบริหารจัดการที่เก็บไว้นาน โครงสร้างของรัฐวิสาหกิจที่ไม่เอื้อต่อการพัฒนาองค์กร

อย่างไรนั้น บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ตัดสินใจยื่นฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลาง เนื่องจากเชื่อว่า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีพื้นฐานธุรกิจที่ดี แต่ในอดีตที่ผ่านมา มีปัจจัยหลายประการ ประกอบกับการที่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) อยู่ในสถานะหนี้สินล้นพ้นตัว มีภาระหนี้สินมากกว่าทรัพย์สิน ไม่สามารถที่จะชำระหนี้ตามกำหนดได้ ทำให้บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ต้องปรับปรุงโครงสร้างหนี้และเสนอเงื่อนไขการชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้ ปรับโครงสร้างองค์กร โครงสร้างธุรกิจ เพิ่มโอกาสในการหาแหล่งเงินทุนใหม่และพันธมิตรในการประกอบธุรกิจ

ดังนั้น เพื่อให้บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ยังคงสภาพเป็นสายการบินแห่งชาติ รัฐบาลจึงได้ประชุมหาข้อสรุปการแก้ไขปัญหาการบินไทย กระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม พ.ศ. 2563 แต่ปรากฏว่ากระทรวงการคลังไม่เข้าประชุมตามนัด ส่งผลให้กระทรวงคมนาคมจึงตัดสินใจยืนยันแนวทางเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ และในวันเดียวกัน นายอนุทิน ชาญวีรกูล ในฐานะรองนายกรัฐมนตรีที่กำกับดูแลกระทรวงคมนาคมได้นำรัฐมนตรีว่าการและรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมเข้าพบพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เพื่อรายงานแนวทางของกระทรวงคมนาคมที่มีต่อ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ให้ทราบ ซึ่งพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา มีความเห็นชอบในแนวทางตามแผนฟื้นฟูกิจการ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จึงได้ดำเนินการตามกระบวนการภายใต้บริบทการเมืองที่เป็นรัฐบาลผสม

อภิปรายผล

จากผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ข้อ 1 อภิปรายผลได้ว่าในช่วงที่เป็นรัฐวิสาหกิจอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นตัวแสดงหลักในการกำกับดูแลบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) โดยการส่งผ่านตัวแทนภาครัฐที่เข้ามาบริหารงานและมีบทบาทในการกำหนดวัตถุประสงค์ เป้าหมาย กลยุทธ์ นโยบาย แผนธุรกิจ งบประมาณ ตลอดจนกำกับดูแลให้กรรมการและผู้บริหารปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับ และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นให้เป็นไปตามรูปแบบของรัฐวิสาหกิจผ่านคณะกรรมการนโยบาย

รัฐวิสาหกิจ (คนร.) ที่เปรียบเสมือนผู้นำนโยบายภาครัฐไปปฏิบัติ ทำหน้าที่ในการกำกับดูแลการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน รวมทั้งกำหนดบทบาท หน้าที่ ความรับผิดชอบของผู้กำหนดนโยบาย กำกับดูแลรัฐวิสาหกิจ ผู้ถือหุ้นในรัฐวิสาหกิจ และรัฐวิสาหกิจให้เป็นไปตามเป้าหมาย ตลอดจนมีหน้าที่ส่งผ่านนโยบายของรัฐไปยังรัฐวิสาหกิจ อีกทั้ง บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขการอนุญาตกิจการเดินอากาศของกระทรวงคมนาคม เพื่อประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ จึงกล่าวได้ว่าในช่วงที่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริหารงานในรูปแบบรัฐวิสาหกิจจะถูกควบคุมอำนาจโดยภาครัฐถึง 2 หน่วยงานใหญ่ ได้แก่ กระทรวงการคลังและกระทรวงคมนาคมภายใต้เงื่อนไขของการประกอบกิจการเดินอากาศและโครงสร้างรัฐวิสาหกิจผ่านคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจที่มีความซับซ้อนทำให้การบริหารงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ไม่มีอิสระและถูกกำหนดกฎเกณฑ์ตามเงื่อนไขของรัฐวิสาหกิจ การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้มีความคล้ายกับงานวิจัยเรื่องการศึกษาโครงสร้างสถาบันและองค์กรในการบริหารจัดการอาสาสมัครด้านภัยพิบัติในระดับท้องถิ่นของประเทศญี่ปุ่น: กรณีศึกษาภูมิภาค Tohoku ของชินอิจิ จันทรา (2563) พบว่า โครงสร้างที่ถูกจัดตั้งขึ้นมาจากพื้นฐานเชิงสถาบันมีบทบาทหน้าที่สำคัญในการดำเนินการและจะถูกควบคุมด้วยกฎเกณฑ์ที่กำหนดขึ้น เพื่อควบคุมความสัมพันธ์ระหว่างผู้คนที่มียุทธศาสตร์ที่แตกต่างกันไปภายใต้ชุดกติกาสังคมในองค์กรหรือข้อจำกัดที่มนุษย์สร้าง เพื่อควบคุมการปฏิสัมพันธ์ระหว่างกันของมนุษย์ด้วยโครงสร้างที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการ การควบคุม กฎเกณฑ์ และธรรมเนียมปฏิบัติที่ฝังอยู่ในโครงสร้าง

องค์กร และงานวิจัยเรื่องโครงสร้างและประสิทธิผลองค์กร: กรณีศึกษา บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ของกิตติยา เหล็กมัน (2561) พบว่า โครงสร้าง องค์กรที่มุ่งเน้นลำดับชั้นสายบังคับบัญชาจะมีความซับซ้อนและการจัดการ อำนาจส่วนใหญ่อยู่ที่ผู้บริหารระดับสูง ต่อมาเมื่อบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ต้องประสบปัญหาขาดทุนในช่วง 10 ปีหลัง มีรายได้น้อยกว่ารายจ่าย ขาดสภาพคล่องทางการเงิน ไม่มีความสามารถทำในชำระหนี้หุ้นกู้และมีหนี้สิน มากกว่าสิบล้านและประสบปัญหาการเกิดโรคระบาด การบินไทยจึงตัดสินใจเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการเพื่อให้กิจการสามารถดำรงอยู่ ยืดเวลาการชำระหนี้ หุ้นกู้และหลีกเลี่ยงการโดนพิทักษ์ทรัพย์จากศาลล้มละลายกลาง บริษัท การบิน ไทย จำกัด (มหาชน) จึงต้องปรับลดการถือครองหุ้นของกระทรวงการคลังและ ธนาคารออมสินเหลือสัดส่วนผู้ถือครองหุ้นเพียง 49.989% เพื่อให้สอดคล้องและ เป็นไปตามพระราชบัญญัติล้มละลาย พ.ศ. 2483 และเพื่อให้บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้บริหารงานในรูปแบบเอกชนที่มีความเป็นอิสระและคล่องตัว มากขึ้น สอดคล้องกับงานวิจัยเรื่องปัญหาการเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการเพื่อ ประวิงการชำระหนี้ ศึกษากรณีลูกหนี้ของธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้า แห่งประเทศไทยของวรุณกมล ประเสริฐศรี (2564) พบว่า การฟื้นฟูกิจการตาม เงื่อนไข หลักเกณฑ์ ตามพระราชบัญญัติล้มละลาย พ.ศ. 2483 โดยอาศัย ประโยชน์จากสภาวะพักชำระหนี้ในการเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ เพื่อให้ได้รับ ความคุ้มครองตามกฎหมาย และพบว่า ลูกหนี้บางรายมีเจตนาประวิงเวลาโดย อาศัยประโยชน์จากสภาวะพักชำระหนี้ (Automatic Stay) แต่ถึงแม้จะมีการปรับ ลดการถือครองหุ้นของกระทรวงการคลังและธนาคารออมสินให้น้อยกว่า 50%

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ยังคงอยู่ภายใต้บริบทการเมือง เนื่องจากผู้ถือครองหุ้นรายใหญ่ก็ยังคงเป็นกระทรวงการคลังและธนาคารออมสินเพียงแต่การปรับลดการถือหุ้นครั้งนี้จะทำให้บทบาทของภาครัฐและอำนาจการควบคุมมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นลดลงแต่ก็ยังคงควบคุมได้เกือบทั้งหมด เนื่องจากตัวแทนหน่วยงานภาครัฐ ยังมีอำนาจในการแต่งตั้งกรรมการและขอมติในเรื่องอื่นที่ต้องใช้เสียงส่วนใหญ่ของผู้ถือหุ้น ยกเว้นเรื่องที่กฎหมายหรือข้อบังคับบริษัทที่กำหนดให้ต้องได้รับเสียง 3 ใน 4 ของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ดังนั้น ผู้ถือหุ้นรายอื่นจึงอาจไม่สามารถรวบรวมคะแนนเสียงเพื่อตรวจสอบและถ่วงดุลเรื่องของผู้ถือหุ้นใหญ่เสนอได้

จากผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ข้อ 2 อภิปรายผลได้ว่าที่มาของหนี้และความพยายามฟื้นฟูกิจการก่อนแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ภายใต้บริบทการเมืองไทย ในช่วงปี พ.ศ. 2562 – 2566 ในการพยายามในการฟื้นฟูกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อต้องการบริหารจัดการภาระหนี้และเข้าสู่แผนฟื้นฟูกิจการ เพื่อเข้าสู่สภาวะการพักชำระหนี้ และต้องการให้กิจการยังสามารถเปิดดำเนินกิจการต่อไปได้ โดยการเปิดเผยภาระหนี้ที่มีทั้งหมด ซึ่งเป็นอีกวิธีหนึ่งในการปรับปรุงโครงสร้างหนี้และลดภาระหนี้ให้อยู่ในระดับที่สอดคล้องกับความสามารถในการชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้และความสามารถในการดำเนินธุรกิจต่อไปได้ การศึกษาครั้งนี้มีความสอดคล้องกับงานวิจัยเรื่องมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ทำแผนในคดีฟื้นฟูกิจการลูกหนี้ของนิธิ จึงสมาน (2554) ได้อธิบายถึงมาตรการในการช่วยเหลือลูกหนี้ที่ประสบปัญหาการขาดสภาพคล่องทางการเงิน

หรือประสบปัญหาวิกฤตทางการเงินที่ส่งผลกระทบต่อสถานการณ์ทางการเมืองให้สามารถหลุดพ้นจากสภาวะดังกล่าวและสามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้ โดยไม่ต้องล้มละลายหรือเลิกกิจการ ตามพระราชบัญญัติล้มละลาย พ.ศ. 2483 ให้อำนาจผู้ทำแผนดำเนินการฟื้นฟูกิจการในลักษณะกว้าง ไม่มีกฎหมายเฉพาะที่เอื้ออำนาจต่อการควบคุมการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ทำแผนในคดีฟื้นฟูกิจการของลูกหนี้ เพื่อให้การดำเนินการตามกระบวนการที่กฎหมายกำหนด เพื่อมิให้เกิดความได้เปรียบเสียเปรียบแก่กันโดยไม่เป็นธรรม และงานวิจัยเรื่องคำอธิบายกฎหมายล้มละลายของซีพ จุลมนต์ และ กนก จุลมนต์ (2566) พบว่าพระราชบัญญัติล้มละลาย พ.ศ. 2483 และที่แก้ไขเพิ่มเติม จึงเป็นกระบวนการในการชำระหนี้ที่มีสภาพบังคับแก่เจ้าหนี้และลูกหนี้ และเป็นกลไกในการช่วยแก้ไข้ปัญหาในการที่เจ้าหนี้จะแข่งขันหรือแย่งกันบังคับลูกหนี้ชำระหนี้ได้ ส่งผลให้กิจการของลูกหนี้ไม่สามารถดำเนินต่อไปได้ และอาจทำให้เจ้าหนี้บางส่วนไม่ได้รับชำระหนี้ ดังนั้น กระบวนการฟื้นฟูกิจการบังคับให้เจ้าหนี้ทั้งหลายของลูกหนี้นั้น ยื่นคำขอรับชำระหนี้ ถ้าไม่ยื่นตามกำหนดเวลาที่กฎหมายกำหนดจะหมดสิทธิจะได้รับการชำระหนี้ตามแผน

จากผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ข้อ 3 อภิปรายผลได้ว่า ภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ภายใต้บริบทการเมืองไทย ในช่วงปี พ.ศ. 2562 – 2566 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ปรับปรุงโครงสร้างหนี้ เสนอเงื่อนไขการชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้ ปรับโครงสร้างองค์กร โครงสร้างธุรกิจ เพิ่มโอกาสในการหาแหล่งเงินทุนใหม่และพันธมิตรในการประกอบธุรกิจ เพื่อให้มีความเป็นไปได้ในการชำระหนี้ พ้นจากสภาวะการมี

หนี้สินล้นพ้นตัวและสามารถฟื้นฟูกิจการกลับมาเป็นสายการบินแห่งชาติได้อีกครั้ง การศึกษาครั้งนี้มีความสอดคล้องกับงานวิจัยเรื่องการปรับโครงสร้างหนี้และการฟื้นฟูกิจการของธุรกิจไทยของไพโรจน์ วงศ์วิภาณนท์ และณัฐนันท์ วิจิตรอักษร (2549) ได้อธิบายถึงการปรับโครงสร้างหนี้และการฟื้นฟูกิจการของธุรกิจไทยด้วยวิธีการและกระบวนการปรับโครงสร้างหนี้และฟื้นฟูกิจการผ่านศาลล้มละลายกลาง หลังจากประเทศประสบภาวะวิกฤติในปี พ.ศ. 2540 การปรับมาตรการแผนการดำเนินงานเพื่อปรับโครงสร้างหนี้และประนอมหนี้เป็นแนวทางการแก้ปัญหาบริษัทระหว่างเจ้าหนี้และลูกหนี้ การปรับโครงสร้างหนี้ แปรลงหนี้เป็นทุนและควบคุมด้วยกฎหมายที่เกี่ยวกับการฟื้นฟูกิจการถือว่าได้ประสบความสำเร็จพอสมควร

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1.1 กระทรวงการคลังควรปรับลดบทบาทการกำกับดูแลการบริหารงานในรูปแบบรัฐวิสาหกิจ เพื่อให้ภาคเอกชนสามารถรวบรวมเสียงรวมทั้งตรวจสอบและถ่วงดุลเรื่องและผู้ถือหุ้นใหญ่เสนอ

1.2 คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจควรปรับลดข้อกำหนดบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้กำหนดนโยบายและผู้ถือหุ้นในรัฐวิสาหกิจ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นเอกชนมีส่วนร่วมในการนำเสนอแนะนโยบายแทนที่ผู้ถือหุ้นเอกชนจะเป็นฝ่ายรับนโยบายของรัฐไปเพียงอย่างเดียว

1.3 การบริหารงานควรแต่งตั้งตัวแทนที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญ เฉพาะด้านแทนที่จะส่งบุคลากรในกระทรวงเข้าไปบริหารงาน เนื่องจากอาจทำให้เกิดความผิดพลาดและส่งผลเสียต่อองค์กรได้

2. ข้อเสนอแนะในการวิจัย

2.1 ควรมีการศึกษาเพิ่มเติมในกลุ่มนักวิชาการ โดยการสัมภาษณ์ เพื่อให้เห็นถึงมุมมองของนักวิชาการที่มองมายังแผนฟื้นฟูกิจการ ในประเด็น รูปแบบโครงสร้างของแผน วิธีการ และแนวทางการทำฟื้นฟูกิจการที่เป็นไป ในรูปแบบวิเคราะห์แผนจากผู้เชี่ยวชาญที่อาจส่งผลต่อรูปแบบการจัดทำ โครงสร้างแผนฟื้นฟูกิจการ

2.2 ควรมีการศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับปัจจัยเชื่อมโยง เช่น ปัจจัยด้าน เศรษฐกิจ สังคม และการเมืองที่อาจส่งผลต่อกระบวนการจัดทำโครงสร้างแผน ฟื้นฟูกิจการ

2.3 ควรมีการศึกษาเพิ่มเติมในกลุ่มภาครัฐ โดยการสัมภาษณ์เพื่อให้เห็น ถึงมุมมองการบริหารงานแบบรัฐวิสาหกิจในช่วงที่ผ่านมา เพื่อสะท้อนมุมมองการ บริหารงานในรูปแบบภาครัฐว่ามีผลต่อโครงสร้างการดำเนินงานหรือไม่

เอกสารอ้างอิง

กระทรวงคมนาคม. (ม.ป.ป.). *ประวัติ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)*. สืบค้นเมื่อ กันยายน 24, 2566,

จาก <https://www.mot.go.th/about.html?id=19>

กรุงศรีเฟลิ้นเฟลิ้น. (ม.ป.ป.). *ผลกระทบของ Covid-19 ต่อเศรษฐกิจไทย และคนทำธุรกิจ SME*. สืบค้นเมื่อ กันยายน 24, 2566, จาก

<https://shorturl.asia/zwhbD>

กิตติยา เหล็กมัน. (2561). *โครงสร้างและประสิทธิภาพองค์กร: กรณีศึกษา บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)*, วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, คณะรัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.

ชีพ จุลมนต์ และ กนก จุลมนต์. (2566). *คำอธิบายกฎหมายล้มละลาย*. (พิมพ์ครั้งที่ 8). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา.

ไพโรจน์ วงศ์วิมานนท์ และ ฐานันท์ วิจิตรอักษร (2549)การปรับโครงสร้างหนี้ และการฟื้นฟูกิจการของธุรกิจไทย

เดอะสแตนดาร์ด. (2566). 22 พฤษภาคม 2557 – คสช. *ก่อรัฐประหารรัฐบาลเลือกตั้ง*. สืบค้นเมื่อ กันยายน 24, 2566, จาก

<https://thestandard.co/onthisday22052557/>

ไทยรัฐมันนี่. (2564). *ข่าวหเลส "จุดอ่อน" แผนฟื้นฟู "การบินไทย" ชี้ชะตา "สายการบินแห่งชาติ"*. สืบค้นเมื่อ ธันวาคม 4, 2566, จาก

<https://shorturl.asia/JWvtf>

- เทโรเอ็นเตอร์เทนเมนท์. (ม.ป.ป.) ย้อนเส้นทาง 18 ปี การบินไทย กว่าจะ
บั๊กโกรก เทียบชัดรัฐบาลไหนกำไรพุ่ง ขาดทุน. สืบค้นเมื่อ เมษายน 7,
2567, จาก <https://teroasia.com/news/187743>, 2567
- ธนิกุล จันทรา. (2563). การศึกษาโครงสร้างสถาบันและองค์กรในการบริหาร
จัดการอาสาสมัครด้านภัยพิบัติในระดับท้องถิ่นของประเทศญี่ปุ่น:
กรณีศึกษาภูมิภาค Tohoku. สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริม
วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม.
- นิธิ จึงสมาน. (2554). มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมการปฏิบัติหน้าที่
ของผู้ทำแผนในคดีฟื้นฟูกิจการลูกหนี้, วิทยานิพนธ์หลักสูตรนิติศาสตร
มหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์.
- บีบีซีนิวส์. (2563ก). วัชชีรานนท์ ทองเทพ, การบินไทย: สัรวจผลการ
ดำเนินงานรอบ 10 ปี กับจำนวนทหาร-ตำรวจในบอร์ด เกี่ยวพันกัน
อย่างไร. สืบค้นเมื่อ กันยายน 24, 2566,
จาก <https://www.bbc.com/thai/thailand-53004258>
- บีบีซีนิวส์. (2563ข). การบินไทย : เปิดรายละเอียดหนี้สิน 3.5 แสนล้านบาท จาก
ลูกค้าที่ยังไม่ได้เงินคืนถึงบริษัทให้เช่าเครื่องบิน. สืบค้นเมื่อ มีนาคม 9,
2567, จาก <https://www.bbc.com/thai/thailand-53039223>
- ปริดี บุญชื้อ. (2564). ไทยพลับบิก้า. หนึ่งปีที่ไม่มีการเดินทาง โควิด-19 ทำให้
ห่วงโซ่การท่องเที่ยวโลกเสียหายมาก ขนาดไหน. สืบค้นเมื่อ กันยายน
24, 2566, จาก <https://thaipublica.org/2021/03/pridi235/>

ผู้จัดการออนไลน์. (2566). ซีรีส์ท้วงที่ 'ไทย' กระทบ 'ท่องเที่ยว' แต่ผู้เชี่ยวชาญ
เชื่อ 'พื้นฐานดี-ฟื้นไว'. สืบค้นเมื่อ กันยายน 24, 2566, จาก

<https://shorturl.asia/9ebiW>

พีทีวี36เอชดี. (2563). 36ข่าวแห่งปี : เคอร์ฟิว ล็อกดาวน โควิด-19 หยุตโลก
ไทยอยู่ในพ.ร.ก.ฉุกเฉินฯ ต้านวิกฤตก่อเกิดวิกฤต!! สืบค้นเมื่อ

กันยายน 24, 2566, จาก <https://shorturl.asia/BjVgK>

โพสต์ทูเดย์. (2557). สภาวะอสมมาตรของสารสนเทศ. สืบค้นเมื่อ พฤศจิกายน
4, 2566, จาก <https://shorturl.asia/xGouW>

ไฟโรจน์ วงศ์วิภาณนท์ และณัฐนันท์ วิจิตรอักษร. (2549). การปรับโครงสร้างหนี้
และการฟื้นฟูกิจการของธุรกิจไทย, มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์:

ม.ป.ท

วรุณกมล ประเสริฐศรี. (2564). ปัญหาการเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการเพื่อ
ประวิงการชำระหนี้ ศึกษากรณีลูกหนี้ของธนาคารเพื่อการส่งออกและ
นำเข้าแห่งประเทศไทย. รายงานเอกัตศึกษา หลักสูตร
ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย.

วอยซ์ออนไลน์. (2563). ถาวร' รายงานพิเศษ: เบียดขยกำไร-ขาดทุน 7 รบ.ยุค
ใคร'การบินไทย'เจ็สุด-ยุค' ทักฉิน'กำไรพุ่ง. สืบค้นเมื่อ กันยายน 24,
2566, จาก <https://shorturl.asia/NIZVA>

เวย์ แมกกาซีน. (2563). การบินไทยจะเป็น 'สายการบินแห่งชาติ' ได้ด้วยการเปลี่ยนแปลง. สืบค้นเมื่อ ธันวาคม 4, 2566, จาก <https://waymagazine.org/national-airways/>