



THAIขอAOTยกเลิกหรือลดหนี้

● แคมเปญสัญญาเดิมทั้งหมดที่มีต่อกันจนครบดิล

“การบินไทย” ขอ AOT ยกเลิกหรือลดหนี้ แคมเปญหน่วยงานคมนาคม ช่วยคงสัญญาเดิมสมัยเป็นรัฐวิสาหกิจไว้ก่อน จนกว่าจะครบดิล “ปลดคมนาอม” เผยพร้อมช่วยเท่าที่ทำได้ แต่ต้องถูกกฎหมาย และยึดหลักไม่เลือกปฏิบัติของ ICAO ยอมรับ AOT ก็แย่จาก COVID-19 คงเว้นหนี้ให้ THAI ไม่ไหว! ฟาก “กพท.” จ่อชง “กปร.” ปรับปรุงแผนแม่บททางอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ

นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ปลัดกระทรวงคมนาคม เปิดเผยถึงความคืบหน้าการฟื้นฟูกิจการบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) หรือ THAI ว่า ในฐานะที่ตนเป็นหนึ่งในคณะทำงานชุดนายวิษณุ เครืองาม รองนายกรัฐมนตรีฝ่ายกฎหมาย ที่คณะรัฐมนตรี (ครม.) เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2563 มีมติตั้งขึ้นเพื่อทำหน้าที่กลั่นกรองเรื่อง THAI ให้กับนายกรัฐมนตรีนั้น ล่าสุดนายวิษณุได้มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม ซึ่งเคยกำกับดูแล THAI ไปพิจารณาเรื่องการช่วยเหลือ THAI เท่าที่ทำได้ แม้ THAI จะเปลี่ยนสภาพเป็นองค์กรเอกชนมีใช้รัฐวิสาหกิจแล้ว แต่ก็ยังมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ และซื้อการบินไทย ยังคงเป็นสัญลักษณ์ของสายการบินแห่งชาติอยู่

ทั้งนี้เบื้องต้น THAI ได้ร้องขอความช่วยเหลือใน 3 ประเด็น คือ 1.ขอให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่เกี่ยวข้องช่วยยกหนี้ให้กับ THAI เช่น บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ AOT / กรมท่าอากาศยาน (ทย.) / บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) 2. หากไม่สามารถยกหนี้ได้ ก็ขอให้ลดภาระหนี้

ลง และ 3. ขอให้คงสัญญาที่มีกับ THAI ต่อไปจนกว่าจะแต่ละสัญญาจะหมดอายุลง

นายชัยวัฒน์ กล่าวต่อว่า ได้มอบหมายให้ AOT / ทย. และบวท.ไปพิจารณาคำร้องขอดังกล่าวจาก THAI ว่าจะให้การช่วยเหลือได้มากน้อยเพียงใด โดยให้นโยบายว่าการช่วยเหลือ ต้องอยู่บนหลักการที่ต้องตามกฎหมาย เนื่องจาก THAI มีรัฐวิสาหกิจแล้ว ดังนั้นสัญญาบางงานที่เคยดำเนินการร่วมกัน ในฐานะรัฐวิสาหกิจอาจต้องปรับมาใช้กฎหมายการร่วมทุนระหว่างรัฐกับเอกชน (PPP) และการช่วยเหลือ THAI จะต้องคำนึงถึงการไม่เลือกปฏิบัติตามหลักการขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ด้วย

อย่างไรก็ตามยังไม่สามารถระบุได้ว่าการพิจารณาเรื่องดังกล่าวทั้งหมดจะแล้วเสร็จก่อนกำหนดที่ศาลนัดไต่สวนคำร้องขอฟื้นฟูกิจการ THAI ในวันที่ 17 สิงหาคมนี้หรือไม่ เนื่องจากสัญญามีจำนวนมาก อีกทั้งบางเรื่องเช่นการพิจารณายกหรือลดหนี้ให้กับ THAI นั้น ทาง AOT ก็ต้องเสนอคณะกรรมการ (บอร์ด) ก่อน จึงจะนำส่งเรื่องมายังกระทรวงคมนาคม

นายชัยวัฒน์ กล่าวเพิ่มเติมว่า วาน

นี้ (8 ก.ค. 63) ตนในฐานะประธานคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้เรียกประชุมคณะกรรมการกำกับ กพท.เพื่อพิจารณากลับกรองเรื่องก่อนเสนอที่ประชุมคณะกรรมการการบินพลเรือน (กปร.) ที่มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในวันที่ 20 กรกฎาคมนี้ โดยจะเสนอการปรับปรุงแผนแม่บททางอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ ซึ่งปกติจะมีการทบทวนทุก 3 ปี เพื่อให้เท่าทันกับสถานการณ์ปัจจุบัน แต่ครั้งนี้ต้องการทบทวนแผนเร็วขึ้น เพราะมีปัจจัยเรื่องการแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 เข้ามาเกี่ยวข้อง

ทั้งนี้เบื้องต้นได้มอบหมายให้ กพท.ไปพิจารณาปรับปรุงแผนแม่บทฯ ว่าควรจะบริหารทางอากาศอย่างไรในขณะที่ยังปริมาณการจราจรทางอากาศลดลงอย่างมาก โดยได้รับรายงานในช่วงเดือนเมษายน-พฤษภาคมที่ผ่านมาเที่ยวบินระหว่างประเทศลดลงมาก 95-97% ขณะที่เที่ยวบินในประเทศก็ลดลงกว่า 90% เช่นกัน รวมทั้งต้องเตรียมความพร้อมด้วยว่าเมื่อสถานการณ์ไวรัสคลี่คลาย มีการวิจัยค้นคว้าวัคซีนสำเร็จแล้ว และปริมาณการจราจรทางอากาศยานกลับมาปรับตัวสูงขึ้นอย่างรวดเร็วจะรับมืออย่างไร เพื่อให้การนำเสนอ กปร.ครั้งนี้ได้รับการอนุมัติ ไม่ต้องกลับมาปรับแก้แผนแม่บทฯอีก

นอกจากนี้ยังได้มอบหมายให้ กพท.ไปทบทวนแผนแม่บทการพัฒนาสนามบินของ

ข่าวหุ้น Khao Hoon Circulation: 90,000 Ad Rate: 1,100	Section: First Section/บริษัทจดทะเบียน		
	วันที่: พุธที่ 9 กรกฎาคม 2563		
	ปีที่: 26	ฉบับที่: 6495	หน้า: 1 (บนซ้าย), 8
	Col.Inch: 59.38	Ad Value: 65,318	PRValue (x3): 195,954
หวัข้อข่าว: THAIขอAOTยกเลิกหรือลดหนี้ แคมเปญสัญญาเดิมทั้งหมดที่มีต่อกันจนครบดิล			
คลิป: สีสี่			

ประเทศไทย ให้แล้วเสร็จภายใน 2 เดือน
จากนี้ โดยกพท.ต้องนำเรื่องสถานการณ์ไวรัส
COVID-19 มาพิจารณา เพราะเป็นปัจจัย
สำคัญที่ทำให้ปริมาณการจราจรทางอากาศ
เปลี่ยนแปลง มีหลายสายการบินในโลกที่
ต้องปิดกิจการ รวมทั้งศูนย์กลางการบิน
(Hub) ของโลกอาจมีการเปลี่ยนแปลง
ซึ่งขณะนี้ยังประเมินไม่ได้ว่าสถานการณ์
การบินจะกลับสู่ภาวะปกติเมื่อใด ขณะที่
ประเทศไทยเองก็ยังไม่สามารถตอบได้ว่า
จะเปิดเส้นทางบินระหว่างประเทศเมื่อไหร่
เพราะต้องคำนึงถึงเรื่องสาธารณสุขเป็นหลัก
อีกทั้งมีตัวอย่างในต่างประเทศว่า เมื่อเปิด
ประเทศแล้วได้เกิดการระบาดระลอกสอง
จากชาวต่างชาติที่เป็นพาหะนำเชื้อเข้าไป
ระบาดในประเทศอีก

ทั้งนี้จากปัจจัยดังกล่าว เป็นไปได้ว่าอาจ
ไม่ต้องเร่งรัดการพัฒนามาตรฐานบินมากเช่นใน
อดีต โดยกิจกรรมหรือโครงการใดที่สามารถ
ชะลอได้ก็ควรชะลอไว้ก่อน ซึ่ง กพท.ต้อง
รับฟังความเห็นผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งสายการบิน
และผู้บริหารสนามบิน เช่น AOT /ทย. /
บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
หรือ BA และเมื่อ กพท.ทบทวนแผน
แม่บทการพัฒนามาตรฐานบินในภาพรวมแล้ว
ทาง AOT ก็ต้องมีการทบทวนแผนพัฒนา
สนามบินในความรับผิดชอบเช่นกัน อย่าง
กรณีแผนการก่อสร้างอาคารส่วนขยายด้าน
ทิศเหนือท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (North
Expansion) วงเงินลงทุน 42,084.564 ล้าน
บาท ก็อาจต้องชะลอไปโดยปริยาย เพราะ
ขณะนี้แผนดังกล่าวอยู่ระหว่างการพิจารณา
ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและ
สังคมแห่งชาติ หรือ สศช. ที่ระบุแล้วว่า
จะต้องนำปัจจัยเรื่อง COVID-19 เข้ามา
พิจารณาร่วมด้วย ■