

บางกอกทูเดย์

Bangkok Today
Circulation: 150,000
Ad Rate: 1,000

Section: First Section/หน้าแรก

วันที่: ศุกร์ 8 - พุธสัปดาห์ 14 พฤษภาคม 2563

ปีที่: 18

ฉบับที่: 3188

หน้า: 1(เต็มหน้า), 2, 3

Col.Inch: 252.97 Ad Value: 252,970

PRValue (x3): 758,910

คลิป: สีสี่

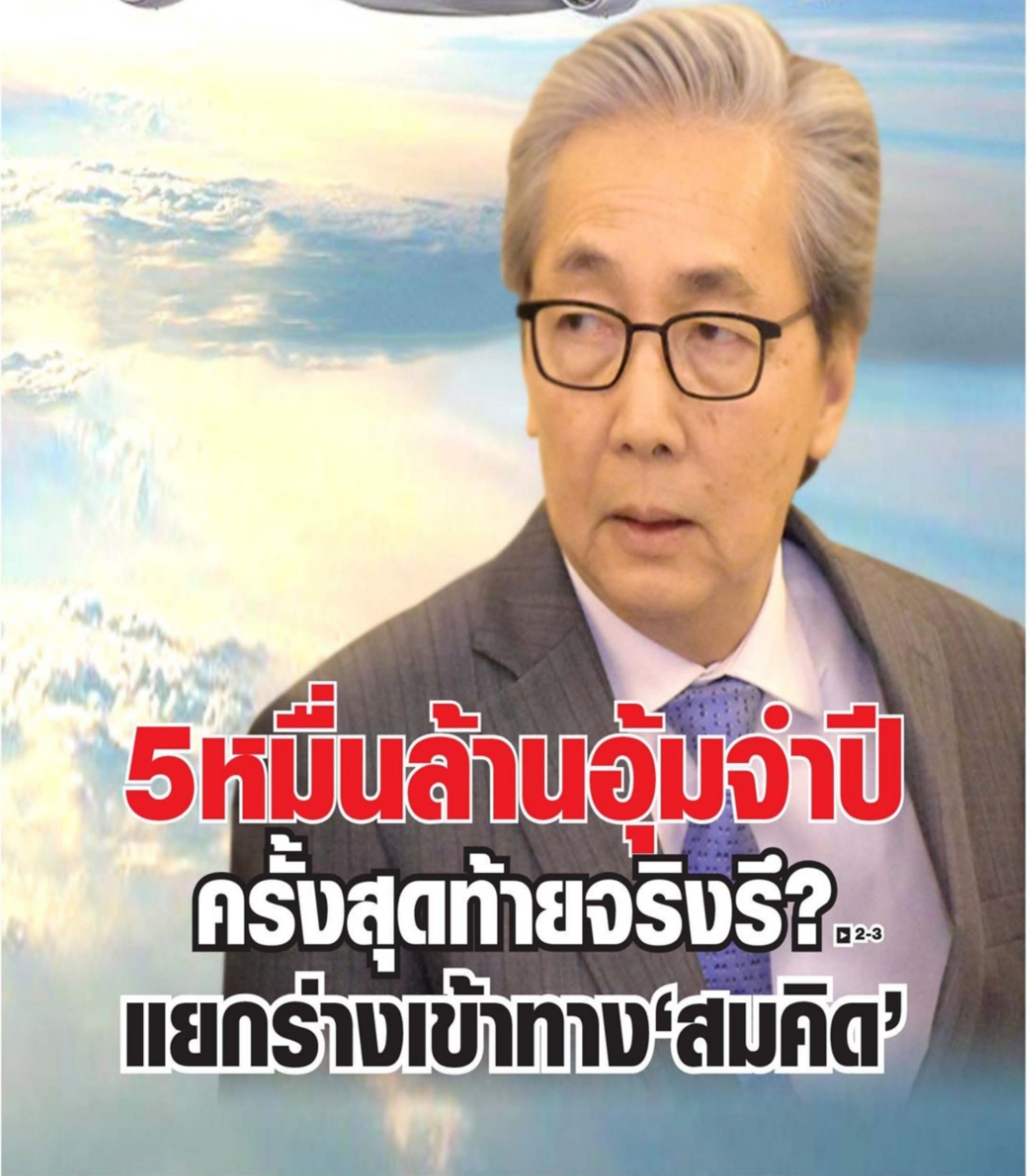
หัวข้อข่าว: 5 หมื่นล้าน อุ่มจำปีครั้งสุดท้ายจริงรึ? แยกร่างเข้าทาง'สมคิด'

www.bangkok-today.com

ปีที่ 18 ฉบับที่ 3188 วันศุกร์ที่ 8 - วันพฤหัสบดีที่ 14 พฤษภาคม พ.ศ. 2563

บางกอก ทูเดย์

สุดสัปดาห์



5 หมื่นล้าน อุ่มจำปี ครั้งสุดท้ายจริงรึ? ▶ 2-3 แยกร่างเข้าทาง'สมคิด'

รหัสข่าว: C-200508017022 (8 พ.ค. 63/05:23)

หน้า: 1/5



5 หมื่นล้าน อุ่มจำปี ครั้งสุดท้ายจริงรึ? แยกร่างเข้าทาง'สมคิด'

ในการประชุมคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) ในช่วงเช้าวันที่ 29 เม.ย. ที่ผ่านมาก โดยมี พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม เป็นประธาน เพื่อพิจารณาแผนฟื้นฟูบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อหาแนวทางเพิ่มสภาพคล่องเป็นการเร่งด่วน

ปรากฏว่า คนร. มีมติเห็นชอบในหลักการให้การบินไทยกู้เงิน เพื่อเสริมสภาพคล่องขององค์กร โดยให้กระทรวงการคลังค้าประกันเงินกู้

ซึ่งขั้นตอนต่อไป ก็คือจะต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณาเห็นชอบและผ่อนปรนเงื่อนไขการกู้เงิน ก่อหนี้ สำหรับรัฐวิสาหกิจที่มีผลขาดทุนติดต่อกันเกิน 3 ปีให้สามารถกู้เงินได้

อินไซด์หรือไม่ว่า สำหรับรัฐบาลยุคนี้เป็นเรื่องที่ยากจะบอก เพราะปรากฏว่าราคาหุ้นการบินไทย THAI ในวันที่ 29 เม.ย. มีแรงซื้อเก็งกำไรเข้ามาตั้งแต่เปิดการซื้อขายช่วงเช้ากันเลยทีเดียว ส่งผลให้ราคาหุ้น THAI ปรับตัวเพิ่มขึ้นไปแตะราคา

สูงสุดที่ 7.85 บาท ต่ำสุดที่ 7.05 บาท ก่อนจะปิดการซื้อขายที่ 7.35 บาท เพิ่มขึ้นจากวันก่อน 0.40 บาท หรือคิดเป็น 5.76% โดยมีมูลค่าการซื้อขายกว่า 574.77 ล้านบาท

มองกันว่า มติ คนร. เป็นข่าวดีสำหรับการบินไทย แต่การที่จะให้การบินไทยสามารถก่อหนี้เพิ่มได้โดยให้กระทรวงการคลังค้าประกัน จะเป็นข่าวดีสำหรับคนไทยที่ต้องทำงานจ่ายภาษีให้กับกระทรวงการคลังเพื่อนำเงินไปอุ่มการบินไทยหรือไม่ เป็นเรื่องที่น่าคิด

แต่ที่แน่ๆ มติให้อุ่มการบินไทยให้สามารถก่อหนี้เพิ่มได้ ทั้งๆที่ขาดทุนบักโกรมกายมานาน ทำให้การบินไทยมีการเรียกประชุมคณะกรรมการการบินไทย ในทันทีของบ่ายวันที่ 29 เม.ย.เลย เพราะจะไข่มติของที่ประชุม คนร. ไปวางแผนกู้เงินเสริมสภาพคล่ององค์กรอย่างเร่งด่วนนั่นเอง

นายประภาศ คงเอียด ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เปิดเผยว่า แผนการแก้ไขปัญหา

ของการบินไทย ได้ผ่านการพิจารณาของกระทรวงคมนาคมและกระทรวงการคลังมาแล้ว ทาง คณร. จึงเห็นด้วยในหลักการของแผนดังกล่าวที่จะช่วยแก้ไขปัญหาระยะสั้นและระยะยาวของการบินไทย ภายใต้สถานการณ์ปัจจุบัน เพื่อให้การบินไทย สามารถสนับสนุนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยว การค้า และการลงทุนของประเทศได้อย่างยั่งยืน และได้มอบให้กระทรวงคมนาคมนำเสนอ กรม. พิจารณาต่อไป

นอกจากนี้ ที่ประชุมคณร. ยังได้พิจารณาแต่งตั้งคณะกรรมการ 2 ชุด เพื่อผลักดันงานเร่งด่วนของ คณร. ได้แก่ คณะอนุกรรมการจัดทำแผนพัฒนาวิสาหกิจ โดยมีนายเทวินทร์ วงศ์วานิช เป็นประธานอนุกรรมการเพื่อจัดทำร่างแผนพัฒนาวิสาหกิจ และคณะอนุกรรมการกำหนดหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานวิสาหกิจ โดยมีปลัดกระทรวงการคลังเป็นประธานอนุกรรมการ เพื่อจัดทำร่างหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานวิสาหกิจ

แต่ในความจริงก็คือ การกู้เงินโดยมีกระทรวงการคลังค้ำประกันเพื่อเพิ่มสภาพคล่องให้การบินไทย เป็นเพียงแค่แก้ปัญหาในระยะสั้นเท่านั้น ขณะที่ปัญหาหมักหมมมานานทั้งเรื่องประสิทธิภาพการทำงาน ประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน และเรื่องใหญ่คือ ปัญหาทุจริตคอร์รัปชันโกงกิน การเล่นพรรคเล่นพวก การมีคณาการเมือง คนที่มีอิทธิพลบารมีเข้ามาแทรกแซงการแต่งตั้งคนขึ้นมาดำรงตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงของการบินไทย

ทั้งหมดคือ รากเหง้าปัญหา ที่ทำให้การบินไทยถูกเรียกขานเป็นหนึ่งในวิสาหกิจแดนสนธยาของประเทศไทย และปัญหาเหล่านั้นไม่เคยมีการสะสางได้อย่างจริงจัง

เรื่องปัญหาในการบินไทยนั้น นายบรรยง พงษ์พานิช อดีตกรรมการการบินไทย ในช่วงปี 2552-2554 และเคยได้รับเชิญเข้าไปเป็นซูเปอร์บอร์ดให้กับ คสช.มาแล้วด้วย แต่อาจจะเพราะเป็นคนตรงไปตรงมา ทำให้สุดท้ายก็ต้องเดินออกมา เพราะหลายๆ เรื่องที่เสนอไม่ได้รับการนำไปปฏิบัติ หรือนำไปใช้แก้ไข้ปัญหา

นายบรรยง ถือเป็นคนที่โพสต์เกี่ยวกับปัญหาการบินไทยอย่างต่อเนื่องมาตลอด ว่าการบินไทยที่ย่ำแย่เพราะปัญหาหมักหมมอย่างเมื่อปีที่ผ่านมาก็มีการโพสต์ข้อความในเฟซบุ๊ก ตั้งคำถามถึงการทำงานของ บอร์ดการบินไทย และนายสุเมธ ดำรงชัยธรรม ดีดี. ในขณะนั้น ที่คิดจะซื้อเครื่องบินอีกถึง 38 ลำ ทั้งๆ ที่ผลประกอบการย่ำแย่

นายบรรยง โพสต์ระบุว่า “การบินไทย...หนี้สินท่วมฟ้า...”

โดยหยิบยกผลประกอบการในช่วง 6 เดือนแรกของการบินไทยคือในช่วงระหว่างเดือนมกราคม 2562 ถึงมิถุนายน 2562 ที่ขาดทุนสุทธิกว่า 6,400 ล้านบาท ทำให้ส่วนของทุนหดเหลือ 16,853 ล้าน ขณะที่หนี้สินรวม 245,133 ล้านบาท ทำให้อัตราหนี้สินต่อทุน (Debt to Equity) สูงถึง 14.55 เท่า หนี้สินต่อกระแสเงินสด (Debt to EBITDA) 86.43 เท่าตัว ในขณะที่อัตราส่วนความ

สามารถชำระภาระผูกพัน (Debt Service Coverage Ratio) ลดต่ำลงเหลือแค่ 0.62 เท่า

“อูแม่เจ้า...ไม่น่าเชื่อว่าเจ้าหนี้ยังไม่ call default” บรรยง ระบุ เนื่องจากความสามารถชำระภาระผูกพัน เหลือแค่ 0.62 เท่า นั้นแปลว่าเอาเงินที่ได้ทั้งหมดไปจ่ายคืนภาระหนี้ที่สัญญาว่าจะคืนในแต่ละงวดแล้วยังขาดอยู่เกือบ 40%...แปลว่า ต้องกู้เพิ่มหรือไม่ก็ผิดหนี้ไปก่อน

นายบรรยง สรุปรวมเอาไว้ว่า “บอกตรงๆ ว่าสถานะการเงินอย่างนี้ต้องเรียกว่า ใกล้เคียงละลายเต็มแก่”

นั่นคือสาเหตุที่นายบรรยง ห่วงเรื่องการบินไทย คิดจะจัดหาเครื่องบินใหม่ด้วยเม็ดเงิน 156,000 ล้านบาท ซึ่งนอกจากจะทำให้หนี้สินของการบินไทยขยับสูงขึ้นไปอีก แต่ยังคงจะทำให้การบินไทยเป็นสายการบินที่มีหนี้มากที่สุดในโลก

“ขอบอกเป็นครั้งที่สิบนะครับ ว่าปัญหาสำคัญที่สุดของท่านคือ ความมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะเรื่องต้นทุน ถ้าลดต้นทุนไม่ได้ก็ไม่มีทางที่จะแข่งขันได้หรอกครับ ขึ้นทำไปอย่างนี้ ไม่นานคงต้องใช้วิธีปล่อยให้ล้มละลายเสียก่อนเหมือน Japan Airline เหมือน UNNITED แหละครับ...ผมยังรักคุณเท่าฟ้าอยู่นะ การบินไทย” นายบรรยง ระบุ

สุดท้ายนายสุเมธ ดำรงชัยธรรม ดีดี. ผู้ซึ่งเข้ามารับตำแหน่งเมื่อ 1 กันยายน 2561 และได้ประกาศเอาไว้อย่างอหังการว่า ในอีก 2 ปีหลังจากนี้ ก็คือปี 2020 การบินไทยจะไม่ขาดทุนอีกต่อไป และในอีก 4 ปีจากนี้ หรือปี 2022 การบินไทยจะพลิกกลับมาทำกำไรได้อย่างแน่นอนนั้น

ปรากฏว่าเมื่อวันที่ 12 มีนาคม 2563 นายสุเมธ ได้ยื่นใบลาออกจากการเป็น ดีดี. การบินไทย ปิดฉากการเสนอตัวเข้ามาแก้ไข้ปัญหาการบินไทยด้วยระยะเวลาเพียง 1 ปี 6 เดือนเศษ

ซึ่งมีการระบุในภายหลังว่า ออกเพราะโดนคนมีอำนาจบอก ว่าหมดเวลาในการทำภารกิจแล้ว ทำให้รู้สึกผิดหวังและเสียใจที่ภารกิจยังไม่สำเร็จ

วันนี้เมื่อกร่อนในการฟื้นฟูการบินไทย จึงตกไปอยู่ในมือของ คณร. และกระทรวงคมนาคม โดยมีกระทรวงการคลังในฐานะผู้ถือหุ้นใหญ่ที่ต้องตกบันไดพลอยโจนไปด้วย

แผนการแก้ไข้ปัญหาการบินไทยที่ คณร. เห็นชอบให้กระทรวงการคลังเข้าไปช่วยค้ำประกันเงินกู้ให้การบินไทย วงเงิน 50,000 ล้านบาท เพื่อช่วยเสริมสภาพคล่องระยะสั้นให้กับบริษัทจนถึงสิ้นปีนี้ ด้วยเหตุผลว่าต่ำกว่าแผนเดิมที่ทางการบินไทยเสนอมาที่ 70,000 ล้านบาท เพราะจะให้การบินไทยไปเร่งเจรจาปรับโครงสร้างหนี้กับเจ้าหนี้ในประเทศ เช่น ธนาคารกรุงไทย ธนาคารออมสิน และเจ้าหนี้ต่างประเทศ รวมถึงให้การบินไทยทำแผนปรับลดค่าใช้จ่ายลง น่าจะช่วยให้เงิน 50,000 ล้านบาทใช้ได้เพียงพอ โดยตั้งธงจะเริ่มกู้ภายในเดือน พ.ค. นี้เลย เมื่อได้รับ

การอนุมัติจาก ครม.

ขณะที่สำนักบริหารหนี้สาธารณะ ระบุว่าปัญหาสภาพคล่องของการบินไทยอยู่ในกรอบสามารถทำได้ แต่ที่ต้องนำเรื่องเสนอ ครม.พิจารณาอนุมัติแผนฟื้นฟูของการบินไทย เนื่องจากว่ามีเงื่อนไขการแก้ปัญหาของการบินไทย หากรัฐวิสาหกิจประสบปัญหาขาดทุน 3 ปีติดต่อกัน กระทรวงการคลังจะเข้าไปค้ำประกันไม่ได้

แล้วนายบรรยง พงษ์พานิช ก็มีการโพสต์เฟซบุ๊กในสถานการณ์ตัดสินใจครั้งสำคัญว่า **"60ปี การบินไทย ห้าหมื่นล้านจะพอไหม"**

นายบรรยงให้ข้อมูลว่า วันที่ 1 พ.ค.2563 เป็นวันเกิดการบินไทย เนื่องจากการบินไทยเปิดเที่ยวบินปฐมฤกษ์ TG 602 เดินทางออกจากสนามบินดอนเมืองไปฮ่องกง

นายบรรยง โพสต์ว่ามีรายการโทรทัศน์ โทรมาขอสัมภาษณ์พอดี โดยมีคำถามหลักสองคำถาม ว่า **ทำไมการบินไทยที่เคยรุ่งเรื่องจึงตกต่ำได้ถึงเพียงนี้** กับผมมีความเห็นอย่างไรกับการที่รัฐจะตกลงค้ำประกันหนี้ให้การบินไทยห้าหมื่นล้านบาท เพื่อแก้ปัญหาสภาพคล่องเร่งด่วน

ข้อแรก ผมตอบไปว่า ก่อนโควิด การบินไทยก็ไปไม่รอดอยู่แล้วขาดทุนตั้งปีละกว่าหมื่นล้านติดต่อกันมาหลายปี ถึงไม่มีโควิดทุนที่เหลือแค่หมื่นล้าน เทียบกับหนี้เกือบสามแสนล้าน ก็อยู่ได้ไม่กี่ปีอยู่แล้ว พอมาเจอโควิดก็เลยน่าจะจอดสนิททันที...

ทั้งนี้ ยอมรับว่าการบินไทยอยู่ในช่วงการฟื้นฟูและมีปัญหาต่อเนื่องมานาน จึงมีความจำเป็นต้องเข้าไปดูแล แต่การเข้าไปดูแลต้องมีเงื่อนไข เพื่อให้เกิดการปฏิรูปองค์กรของการบินไทยในการเปลี่ยนแปลงที่ดีขึ้น ทั้งด้านการบริหารจัดการผ่านคณะผู้บริหารอย่างมืออาชีพ การปฏิบัติตามแผนฟื้นฟู การบริหารสภาพคล่อง การสร้างความพันธมิตรทุกด้าน รองรับแข่งขันในทุกด้านหลังปัญหาโควิด-19 เพื่อแข่งขันกับสายการบินอื่นได้

สรุปง่ายๆว่านายบรรยงเห็นด้วยกับการเข้าไปอุ่มเพื่อแก้ไขสถานการณ์ในระยะสั้น แต่ต้องยกเครื่องผ่าตัดใหญ่ ไม่งั้นค้ำน้ำพริกไปรยทั้งบนท้องฟ้า

แต่ในโลกของนักวิเคราะห์ ในโลกของธุรกิจมีการตั้งคำถามเกิดขึ้นมากมาย ว่าการอัดฉีดช่วยค้ำประกันเงินกู้ให้ 50,000 ล้านบาทในครั้งนี้ จะสามารถแก้ไขปัญหการบินไทยได้จริงหรือ

เพราะปรากฏว่าในการประชุม ครม.เมื่อวันที่ 5 พ.ค.ที่คาดกันว่า จะมีการนำเรื่องแผนฟื้นฟูการบินไทย โดยให้กระทรวงการคลังช่วยค้ำประกันเงินกู้จำนวน 50,000 ล้านบาทนั้น กลับไม่ได้ถูกนำเข้าหารือ

ที่สำคัญ พล.อ.ประยุทธ์ คนเดียวกับคนที่ประธาน ครม. ที่เห็นชอบแผนดังกล่าวมาแล้วเมื่อวันที่ 29 เม.ย. ได้แถลงถึงแผนฟื้นฟู การบินไทย ว่า เป็นเรื่องของกระทรวงคมนาคม และ ครม. ที่จะเสนอมารหลังจากใช้เวลามากกว่าหลายปีพอสมควร และครั้งนี้เป็นโอกาสสุดท้ายที่รัฐบาลจะดูแลไม่ให้แย่ไปกว่านี้ เพราะฐานะการบินไทยค่อนข้างยากที่จะมีการปรับทั้งในองค์กร บุคลากร ปรับโครงสร้างต่างๆ

พล.อ.ประยุทธ์ กล่าวว่า แผนฟื้นฟูของการบินไทยมีราว 10 ประการที่จะต้องทำให้ได้ ฉะนั้นการที่จะให้เงินกู้หรืออะไรต่างๆไป ไม่ใช่ให้ไปแล้วใช้จนหมด แล้วทุกอย่างก็ยังเป็นเหมือนเดิม ฉะนั้น ครั้งนี้ต้องปรับโครงสร้างทั้งหมด ซึ่งไม่ได้เอากไปก่าวลวงอำนาจของใครทั้งสิ้น

ซึ่งวันนี้ยังไม่เข้าที่ประชุม ครม. เพราะตนพยายามให้ชี้แจงให้เกิดความชัดเจน แต่สิ่งสำคัญที่สุดคือความร่วมมือ ขอร้องบรรดาลูกจ้าง พนักงานของการบินไทยทุกคนต้องร่วมมือกัน ไม่อย่างนั้นไปไม่ได้แน่นอน และมีเหตุผลความจำเป็นต้องมีการบินไทยอยู่ ทั้งในเรื่องของการขายตั๋ว การตั้งตำแหน่งต่างๆ

การลดรายจ่ายที่เกินความจำเป็น ตรงนี้ต้องนำมาแก้ไขทั้งหมด

"ผมให้เวลาไปแก้ไข 5 ปีแล้วก็ยังไม่สำเร็จ ฉะนั้นครั้งนี้ก็ถือว่าเป็นครั้งสุดท้ายที่รัฐบาลจะต้องดำเนินการให้ได้ตามนั้น ก็ต้องขอความร่วมมือจากบรรดาสภาพต่างๆ ด้วย เพราะนั่นคือความเป็นความตายของท่าน อันนี้ก็ขอฝากไว้ด้วย และขอทำความเข้าใจด้วย"

ด้านนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รมว.คมนาคม เปิดเผยว่า จากกรณีที่แผนฟื้นฟู การบินไทย ยังไม่ได้เข้าสู่การพิจารณาของ ครม. เพราะมติ ครม. ยังไม่ได้มีการจัดตั้งมายังกระทรวงคมนาคม ขณะเดียวกันทางกระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างการพิจารณาการปรับปรุงแผนฟื้นฟูการบินไทย ให้มีความชัดเจนมากขึ้นให้ เป็นลักษณะของแผนปฏิบัติการ (action plan) ที่จะนำไปสู่การปฏิบัติได้จริง โดยได้มอบหมายให้นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ปลัดกระทรวงคมนาคม และนายชยธรรม์ พรหมศร ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง และจราจร (สนข.) ร่วมกันดูในรายละเอียดที่มีการปรับปรุง ก่อนจะมีการนำเสนอให้กระทรวงคมนาคมสรุปผลอย่างเป็นทางการก่อนเข้า ครม.อีกครั้งหนึ่ง

แต่มีรายงานว่าแผนฟื้นฟูของการบินไทย พบว่ายังไม่มีความชัดเจนของการสร้างรายได้ การบริหารหนี้ แผนรายจ่าย แดมทุกแผนที่ต้องปฏิบัติก็ยังมีความเสี่ยง ทำให้มีข้อกังวลว่า หากแผนมีการดำเนินการและเกิดความเสี่ยงขึ้น การที่ภาครัฐบาลจะใส่เม็ดเงินเข้าไปช่วยเหลือ ก็จะมีความเสี่ยงไปด้วยเช่นกัน

ด้านนายอุตตม สาวนายน รมว. คลัง เปิดเผยว่า กระทรวงการคลังยังไม่ได้นำแผนฟื้นฟูกิจการของการบินไทยเข้าสู่การพิจารณาของ ครม. เพราะอยู่ระหว่างการดำเนินการของกระทรวงการคลังกับกระทรวงคมนาคม ส่วนวงเงินกู้ที่ต้องการใช้เงินอีก 50,000 ล้านบาทนั้น เป็นความ ต้องการใช้เงินของการบินไทย ไม่ใช่ตัวเลขที่กระทรวงการคลังกำลังพิจารณาอยู่ในขณะนี้

อย่างไรก็ตาม มีกระแสเรื่องวงเงินกู้เพื่อสนับสนุน มีการกำหนดให้ธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) ภายใต้ความร่วมมือของกระทรวงการคลัง และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) เข้าซื้อตราสาร

บางกอกทูเดย์

Bangkok Today
Circulation: 150,000
Ad Rate: 1,000

Section: First Section/หน้าแรก

วันที่: ศุกร์ 8 - พุธสัปดาห์ 14 พฤษภาคม 2563

ปีที่: 18

ฉบับที่: 3188

หน้า: 1(เต็มหน้า), 2, 3

Col.Inch: 252.97 Ad Value: 252,970

PRValue (x3): 758,910

คลิป: สี่สี่

หัวข้อข่าว: 5 หมื่นล้าน อุ่มจำปีครั้งสุดท้ายจริงรึ? แยกร่างเข้าทาง'สมคิด'

หนี้ของการบินไทย ที่ออกมาก่อนหน้านี้ มูลค่า 70,000 ล้านบาท เพื่อให้สามารถไถ่ถอนได้ตามกำหนดระยะเวลาที่ระบุไว้

ขณะที่นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรีมีแผนที่จะแปรรูป บมจ. การบินไทยไปเป็นบริษัทโฮลดิ้งคอมปานี ด้วยการปรับลดสัดส่วนการถือครองหุ้นในส่วนของกระทรวงการคลังลง จากนั้นทำการเพิ่มทุน และหาพันธมิตรในการร่วมทุน (Strategic Partner) ตามขั้นตอน และระยะเวลาที่กำหนด

แล้วจะหันแยกบริษัทย่อยที่สามารถเป็นหน่วยธุรกิจที่สร้างรายได้ให้การบินไทยได้ออกไปเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ อาทิ หันแยกครัวการบินไทย ซึ่งมีทุนจดทะเบียนอยู่ 100 ล้านบาท ปัจจุบันทำอาหารส่งให้แก่สายการบินหลายแห่ง มีกำไรปีละ 2,500 ล้านบาท ถ้าเอาเข้าตลาดหลักทรัพย์ มูลค่าของบริษัทจะอยู่ที่ 25,000 ล้านบาท ขณะเดียวกันธุรกิจฝ่ายช่างและการซ่อมเครื่องบิน ซึ่งรับซ่อมเครื่องบินให้แก่สายการบินหลายสาย ธุรกิจบริการภาคพื้นดิน ธุรกิจคลังสินค้า ธุรกิจคาร์โก ก็สามารถหันแยกเพื่อเข้าตลาดหลักทรัพย์ ได้เช่นกัน

ถือเป็นการแปรสภาพการบินไทยด้วยตลาดหุ้นที่น่าจับตาเป็นอย่างยิ่งว่าจะช่วยให้การบินไทยฟื้นได้จริงๆ หรือกับหนี้สะสมที่มีอยู่มากถึง 245,447 ล้านบาท

และการหันบริษัทออกตามแผนของนายสมคิด นั้นผลประโยชน์หุ้นที่จะเกิดขึ้นในอนาคต จะตกอยู่ในอุ้งมือของกลุ่มใด ■