



ก้าวใหม่ของการบินไทย



การบินไทย เดินมาถึงจุดที่ต้องเลือก 2 ทาง
หนึ่ง ปฏิรูประดับผ่าโครงสร้างองค์กร
สอง ตาย ขาดสภาพคล่อง ไม่มีเงินจ่ายเงินเดือนพนักงาน
ฯลฯ

สุดท้าย การบินไทยก็เลือกที่จะไม่ตาย แต่ต้อง
เปลี่ยนแปลงขนานใหญ่

1. เมื่อวานนี้ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เป็นประธานการประชุมคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) พิจารณาแผนฟื้นฟูบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)

รายงานจากข่าวจากที่ประชุมเปิดเผยว่า คนร. มีมติเห็นชอบในหลักการ สำหรับแผนการแก้ไขปัญหาของการบินไทย ซึ่งได้ผ่านการพิจารณาของกระทรวงคมนาคมและกระทรวงการคลังมาแล้ว

คนร. เห็นว่า แผนดังกล่าวที่จะช่วยแก้ไขปัญหาระยะสั้นและระยะยาวของการบินไทย ภายใต้สถานการณ์ปัจจุบัน เพื่อให้การบินไทยสนับสนุนยุทธศาสตร์ การท่องเที่ยว การค้า และการลงทุนของประเทศได้อย่างยั่งยืน และได้มอบให้กระทรวง

คมนาคมนำเสนอ กรม.ต่อไป

รายงานข่าวระบุว่า เรื่องด่วนที่สุด คือ เปิดทางให้การ
บินไทยกู้เงินเพื่อเสริมสภาพคล่องขององค์กร โดยให้
กระทรวงการคลังค้ำประกันเงินกู้ ซึ่งขั้นตอนต่อไปจะเสนอ
ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาเห็นชอบและผ่อนปรนเงื่อนไขการ
กู้ที่รัฐวิสาหกิจซึ่งมีผลขาดทุนติดต่อกันเกิน 3 ปี กู้เงินได้
เพื่อให้การบินไทยสามารถดำเนินการกู้เงินได้

2. สำหรับแผนฟื้นฟูการบินไทย ที่ คนร.เห็นด้วยใน
หลักการนั้น ยังไม่มีการเปิดเผยอย่างเป็นทางการ

แต่เมื่อวานนี้ หุ้นการบินไทยในตลาดหลักทรัพย์ก็บวก
ขึ้นไปเกือบ 10%

ขานรับข่าวดีที่ได้เสริมสภาพคล่อง และแผนฟื้นฟูด้วย
หรือไม่

3. มีการแย้มพราย หรือคาดการณ์ว่า แผนฟื้นฟู
การบินไทยหนนี้ จะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงขนานใหญ่ของ
การบินไทย เพื่อให้สามารถแข่งขันในธุรกิจสายการบินและธุรกิจ
ที่เกี่ยวข้องได้

ทิศทางสำคัญ คือ จะมีการผ่าอาณาจักรการบินไทย แยก
ย่อยออกเป็นบริษัทตามหน่วยธุรกิจ

คาดกันว่า อาจมีการเสนอแนวทาง ดังนี้

3.1 อาจลดสัดส่วนการถือหุ้นของกระทรวงการคลังใน
การบินไทย

จากปัจจุบัน คลังถืออยู่ 51.03% อาจขายหุ้นออกประมาณ
3% ให้กับกองทุนวายุภักษ์

จะทำให้คลังถือหุ้นเหลือ 48% การบินไทยก็จะไม่เป็น
รัฐวิสาหกิจอีกต่อไป แล้วบริษัทย่อยที่การบินไทยถือหุ้นอยู่ก็ไม่
เป็นรัฐวิสาหกิจด้วย คล่องตัวขึ้น

3.2 อาจแยกหน่วยธุรกิจ หรือ Business unit ออกไป
ตั้งเป็น“บริษัทลูก”ขึ้นมา

ประกอบด้วย

บริษัท ฝ่ายครัวการบิน (Catering Department)

บริษัท บริการภาคพื้น (Ground Service)

บริษัท คลังสินค้า (CARGO)

บริษัท ฝ่ายช่าง (Technical)

บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด (Thai Smile)

ส่วนการบินไทย บทบาทจะกลายเป็น “โสดดิ่ง”

3.3 บริษัท ไทยสมายล์ฯ อาจรับกิจการให้บริการผู้โดยสาร และขนส่งสินค้า โดยเข้าไปทำการบินแทนการบินไทยเดิม ซึ่งก็จะจ้างพนักงานเดิมของการบินไทยบางส่วน

พูดง่ายๆ ว่า กิจการการบินเปลี่ยนจากการบินไทย มาเป็นไทยสมายล์ฯ เป็นผู้ดำเนินการ

3.4 บริษัทที่ตั้งขึ้นใหม่จากแต่ละหน่วยธุรกิจ อาจหาพันธมิตรหรือผู้ร่วมทุนเข้ามา

การบินไทยยังเป็นผู้ถือหุ้น

แต่จะถือหุ้นเท่าไร ขึ้นอยู่กับความเหมาะสม และแผนธุรกิจ ตลอดจนการเจรจากับพันธมิตรใหม่

พนักงานการบินไทยเดิม ก็จะเข้าไปสังกัดบริษัทใหม่ที่ตั้งขึ้นมา ไม่ได้สังกัดการบินไทยอีกต่อไป

น่าสนใจติดตามต่อไปว่า พันธมิตร หรือผู้ถือหุ้นร่วมของการบินไทยในแต่ละบริษัทที่จะแยกออกไปนั้น จะมีเอกชนรายใดบ้าง? จะเกิดการเปลี่ยนแปลงในการทำธุรกิจแค่ไหน? จะมีปมปัญหาผลประโยชน์ทับซ้อนหรือไม่?

3.5 น่าสนใจว่า สภาพแรงงานการบินไทยฯ จะมีทำที่อย่างไรต่อแนวทางนี้?

น่าจะคิดว่า พนักงานการบินไทยกว่า 20,000 คน พร้อมสำหรับการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ และก้าวใหม่ของการบินไทยครั้งนี้แค่ไหน อย่่างไร?

4. ทั้งหมด ที่เป็นการเปลี่ยนแปลงระดับผ้าโครงสร้าง อาจไม่ได้ดำเนินการฉับพลันทันที

แต่นั้นคือแนวทางที่จะต้องเดินไป อย่างมีธรรมาภิบาลและความโปร่งใส

แตกต่างการที่จะได้การเสริมเติมสภาพคล่อง ต่อลมหายใจ และจะต้องกลับมาลุกขึ้นเดิน และออกวิ่งแข่งขันในธุรกิจสายการบินต่อไปในระยะยาว

สารส้ม