



การบินไทยบินฝ่าพายุ เติมน้ำมัน แล้วต้องมีจุดหมาย



ข่าวรายงานว่า ครม.จะพิจารณาแนวทางการแก้ปัญหาการบินไทยในสัปดาห์นี้
จะมีทั้งกรณีที่กระทรวงการคลังจะกำกับเงินกู้ 54,000 ล้านบาท
เพื่อเสริมสภาพคล่องให้การบินไทย

และยังมีแผนฟื้นฟูการบินไทย ทั้งระยะสั้น ระยะกลาง อันรวมถึงการ
ผ่าตัดโครงสร้างองค์กรขนาดใหญ่

1. คำถามสำคัญที่คนไทยเจ้าของเงินแผ่นดิน เจ้าของทรัพยากรการบิน
ของชาติ และเจ้าของการบินไทย (ผ่านกระทรวงคลังผู้ถือหุ้นใหญ่) ต้องการได้
หลักประกัน คือ

1) กำกับเงินกู้แล้ว การบินไทยจะแข่งขันในธุรกิจการบินได้
อย่างไร? จะไม่ขาดทุนซ้ำซากเหมือนช่วง 10 ปีหลังสุดได้อย่างไร? แนวทาง
หลังจากนี้จะแตกต่างจากเดิมอย่างไร?

2) แนวทางที่จะดำเนินการนี้ จะมีธรรมาภิบาล โปร่งใส หากจะมีการ
ผ่าตัดโครงสร้างองค์กร จะมีหลักประกันอย่างไรที่จะทำให้เข้มแข็งขึ้นกว่าเดิม
ผลประโยชน์ชาติไม่เสียหาย โดยไม่มีการแยกชิ้นส่วนการบินไทยเชิงลึกลง
ลักษณะเอื้อประโยชน์แก่เอกชนรายหนึ่งรายใดอย่างมีผลประโยชน์ทับซ้อน?

3) กำหนดเวลาเส้นตายที่จะต้องดำเนินการจริงจัง มิใช่กำกับเงินกู้
แล้ว ลูบหน้าปะจมูกกันเหมือนเดิม

2. ลองพิจารณาแนวทางของแผนการฟื้นฟูที่ปรากฏรายงานข่าวผ่านหน้า
สื่อมวลชน

ย้ำ เฉพาะที่ปรากฏผ่านสื่อมวลชนที่อ้างข้อมูลจากแหล่งข่าว ซึ่งแผนจริงคงยังไม่มีเปิดเผย เนื่องจากเข้าใจได้ว่าอาจมีผลกระทบต่อราคาหุ้นในตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงแผนการกู้เงิน การเพิ่มทุน ฯลฯ

หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ ฉบับวันที่ 3 - 6 พฤษภาคม พ.ศ. 2563 รายงานข่าวถึงแนวทางของแผนฟื้นฟูอย่างละเอียด เนื้อหาสาระสำคัญ ใจความโดยสรุป ดังต่อไปนี้

1) ระยะเร่งด่วน คือ เงินกู้ที่กระทรวงการคลังจะกำกับประกัน 5.4 หมื่นล้านบาท

ก่อนแรกจะเริ่มกู้ใน พ.ค.นี้ เพื่อนำมาเติมสภาพคล่องการบินไทยทันที นอกจากนี้ การบินไทยจะไปเร่งเจรจาปรับโครงสร้างหนี้กับเจ้าหนี้ในประเทศ เช่น ธนาคารกรุงไทย ธนาคารออมสิน และเจ้าหนี้ต่างประเทศ ซึ่งในปี 2563 การบินไทยมีแผนปรับปรุงโครงสร้างหนี้กว่า 1.02 หมื่นล้านบาท

2) นอกจากเงินกู้แล้ว ตามแผนการฟื้นฟูการบินไทยเต็มรูปแบบ การบินไทยยังจะต้องเพิ่มทุน 8 หมื่นล้านบาท

ต้องปรับโครงสร้างบริษัทครั้งใหญ่ เพื่อให้การบินไทยกลับมาดำเนินธุรกิจได้อย่างแข็งแกร่ง และเป็นกลไกในการช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว หลังการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 คลี่คลายลง

อย่างไรก็ตาม ก่อนเพิ่มทุนใหม่ จะต้องมีมาตรการลดทุนเพื่อให้ผู้ถือหุ้นเดิมมีส่วนรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้นก่อนหรือไม่

ที่สำคัญ การจะเพิ่มทุน 8 หมื่นล้าน ก็จะต้องดำเนินการปรับโครงสร้างองค์กรตามแผนควบคู่ไปด้วย

เงินส่วนหนึ่ง จะนำมาใช้หนี้เดิม 5.4 หมื่นล้านบาท ที่กู้ไป และอื่นๆ อีกราว 2-3 หมื่นล้านบาท จะนำมาใช้สำหรับการดำเนินธุรกิจในระยะต่อไป

3) แนวทางตามแผน กระทรวงการคลังจะลดสัดส่วนการถือหุ้นของการบินไทยจาก 51.03% ลงเหลือ 49%

โดยกระทรวงการคลังจะขายหุ้นออกไปราว 2% ให้กับกองทุนรวมวายุภักษ์ และให้หน่วยงานรัฐวิสาหกิจที่กระทรวงการคลังสั่งได้เข้ามาซื้อหุ้น เช่น ธนาคารออมสิน, ธนาคารกรุงไทย เพื่อให้การบริหารงานคล่องตัวมากขึ้น

ไม่คิดเงื่อนไขหลาย ๆ อย่าง ที่รัฐวิสาหกิจซึ่งกระทรวงการคลังถือหุ้นโดยตรงเกินครึ่งหนึ่งมีข้อจำกัดอยู่

4) การปรับโครงสร้างองค์กรการบินไทยครั้งใหญ่ ฝ่ายบริหารการบินไทยจะต้องไปทำแอ็กซันแพลนมา

จะมีการแยกบิซิเนส ยูนิต (BU) ออกมาเป็นบริษัทลูก

แต่ยังมี บมจ.การบินไทย ถือหุ้นอยู่ (บมจ.การบินไทยจะปรับบทบาทไปเป็นบริษัทโฮลดิ้ง)

โดย 4 ธุรกิจที่จะแยกออกมาเป็นบริษัทลูก ที่จะตั้งขึ้นมาใหม่ ได้แก่ ลีวายการบิน, บริการภาคพื้น, คลังสินค้า(คาร์โก้), การซ่อมบำรุงอากาศยาน หรือฝ่ายช่าง

บริษัทลูกบางราย จะให้รัฐวิสาหกิจอื่นๆ หรือพันธมิตรเข้ามาร่วมถือหุ้น เช่น ทอท. อาจมาร่วมทุนในบริษัทด้านคลังสินค้าของการบินไทยได้ เพราะทอท.ก็มีแผนพัฒนาธุรกิจคาร์โก้ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอยู่แล้ว

ส่วนสายการบินไทยสมายล์ ซึ่งเป็นบริษัทลูกที่การบินไทยถือหุ้น 100% อยู่เดิม จะถูกเพิ่มบทบาทมากขึ้น โดยจะเข้ามาเป็นบริษัทหลักที่ดำเนินธุรกิจการบิน รับธุรกิจของการบินไทยไปดำเนินการแทน ภายใต้แบรนด์เดียว

โดยไทยสมายล์ ไม่อยู่ในข้อบังคับว่าด้วยคุณสมบัติมาตรฐานรัฐวิสาหกิจ และพ.ร.บ.รัฐวิสาหกิจสัมพันธ์

หลังการแยกบิสิเนสยูนิตต่างๆ มาเป็นบริษัทลูก พนักงานก็ต้องทยอยไปสังกัดบริษัทใหม่

การบินไทยจะเปิดโครงการสมัครใจให้ลาออก ประเมินว่าอาจจะมีการลดจำนวนพนักงานลง 30% จากปัจจุบันที่การบินไทยมีพนักงานทั้งหมดราว 2.1 หมื่นคน

5) นอกจากนี้ การบินไทยยังจะมีการลดจำนวนเครื่องบินลงเหลือ 64 ลำ จากปัจจุบัน 82 ลำ ซึ่งจะต้องขายเครื่องบินออกจากฝูงบิน 18 ลำ ลดแบบเครื่องบินลงด้วย ยกเลิกแผนการจัดหาฝูงบินใหม่ 38 ลำ วงเงิน 1.5 แสนล้านบาท

คณะกรรมการบริษัทที่จะทยอยหมดวาระทั้ง 11 คน รวมถึงกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (ดีดี) คนใหม่ ทางสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) จะต้องไปดำเนินการสรรหาใหม่

3. แนวทางในรายละเอียดแผนฟื้นฟูฯ สมควรที่ผู้เกี่ยวข้องจะพิจารณาดำเนินการเพิ่มเติมในส่วนที่น่าจะทำให้การบินไทยมีประสิทธิภาพในการแข่งขันมากขึ้น อาทิ ข้อเสนอแนะของคุณแจ่มศรี สุทธิรัตน์ อดีตประธานสหภาพฯ นำเสนอต่อนายกรัฐมนตรี พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา โดยเฉพาะในส่วนที่ว่า

“1. ขอให้ปรับเปลี่ยนคณะกรรมการบริษัทฯ ชุดปัจจุบันทั้งหมด เพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อผลการดำเนินนโยบายที่ไม่สามารถแก้ปัญหาการขาดทุนต่อเนื่องที่ผ่านมา

2. กำหนดจำนวนคณะกรรมการบริษัทฯ ให้มีไม่เกิน 9 คน โดยกำหนดคุณสมบัติพิเศษ ให้ตรงกับภารกิจ รุกกิจการบิน ของการบินไทย

3. ขอให้ยกเลิกบัญชีรายชื่อผู้ทรงคุณวุฒิของกระทรวงการคลังในส่วนของการบินไทย และให้กำหนด คนที่มีความรู้ความสามารถ ทางด้านธุรกิจการบิน เข้ามาแทน

4. ขอให้ยกเลิกตำแหน่ง EVP ทั้งหมด ขอให้มีตำแหน่ง VP เป็นตำแหน่งสูงสุดในการบริหาร และให้ขึ้นตรงต่อกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

5. ขอให้แยกโครงสร้างของฝ่ายธุรกิจต่างๆ เช่น ฝ่ายครีวการบิน ฝ่ายคลังสินค้า ฝ่ายบริการภาคพื้น และฝ่ายซ่อมบำรุง กำหนดบทบาทหน้าที่ กำลังคน รายรับ-รายจ่าย เพื่อให้สามารถเป็นหน่วยธุรกิจที่มีความคล่องตัวในการสร้างรายได้

6. ปรับปรุงฝูงบิน ลดแบบเครื่องบินและเครื่องยนต์ เพื่อลดงบประมาณด้านบุคลากร จัดการบริหารกำลังพล นักบิน ลูกเรือ และการซ่อมบำรุงให้เหมาะสม ซึ่งจะทำให้ประหยัดค่าใช้จ่าย ลดงบประมาณด้านบุคลากรได้จำนวนมาก

7. ขอให้ยกเลิกการจำหน่ายตั๋วผ่านเอเจนต์อย่างจริงจัง เพราะในแผนฟื้นฟูที่ผ่านมาหลายครั้ง แม้จะได้เคยกำหนดเป็นนโยบาย แต่ในทางปฏิบัติ กลับไม่ดำเนินการ ยังคงจำหน่ายตั๋วผ่านเอเจนต์อยู่เช่นเดิม ทำให้บริษัทฯ สูญเสียรายได้มหาศาล ซึ่งหากการจำหน่ายตั๋วออนไลน์สามารถดำเนินการได้อย่างจริงจัง จะแก้ปัญหาได้

8. ขอให้นำนโยบายองค์กรคุณธรรมมาใช้กับการบริหารจัดการอย่างเข้มงวด การบินไทยจะต้องปราศจากการทุจริตคอร์รัปชันทุกรูปแบบ ตั้งแต่ระดับบน คือ คณะกรรมการบริษัทฯ ถึงพนักงานระดับปฏิบัติงานทุกคน...”

สารส้ม