

มติชน

Matichon
Circulation: 950,000
Ad Rate: 1,100

Section: ประชาชน/กระแสรสพ

วันที่: พุธที่ 7 พฤษภาคม 2563

ปีที่: 43

ฉบับที่: 15397

Col.Inch: 42.56

Ad Value: 46,816

หน้า: 15(ซ้าย)

PRValue (x3): 140,448

ศิลปิน: ชาว-ดำ

คอลัมน์: เดลินิวส์: ตำนานพริก ไปรยทิ้งบนฟ้า



เดลินิวส์ ตำนานพริก ไปรยทิ้งบนฟ้า

ที่ประชุม ครม.กำลังพิจารณาอนุมัติแผนฟื้นฟูกิจการการบินไทย ตามที่ประชุมคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) ได้เห็นชอบให้กระทรวงการคลังเข้าไปช่วยค้ำประกันเงินกู้ให้การบินไทยวงเงิน 50,000 ล้านบาท เพื่อช่วยเสริมสภาพคล่องระยะสั้นให้กับบริษัทจนถึงสิ้นปี

การบินไทยในฐานะสายการบินแห่งชาติที่มีกระทรวงการคลังถือหุ้นหลักกว่า 51.03% ซึ่งสังคมต่างต้องคาดหวังว่าจะเป็นรัฐวิสาหกิจที่ให้ผลตอบแทนหรือสร้างกำไรสูงแก่ประเทศ

แต่ผลการดำเนินการกลับขาดทุนต่อเนื่องกัน ปี'62 ขาดทุน 12,017 ล้านบาท ปี'61 ขาดทุน 11,569 ล้านบาท และปี'60 ขาดทุน 2,072 ล้านบาท มีหนี้สะสมนับแสนล้านบาท

หลายคนจึงตั้งคำถามว่า การไปรยเงินอีก 5 หมื่นล้านบาทจะไปเหมือนตำนานพริกละลายแม่น้ำหรือไม่

ผมนั่งอ่านข้อมูลของ บรรยง พงษ์พานิช ประธานกรรมการบริหาร ธนาคารเกียรตินาคิน ที่ลงโพสต์เฟซบุ๊กไว้มีอะไรๆ น่าสนใจยิ่ง

“บรรยง” บอกว่า มีสื่อมาขอสัมภาษณ์โดยมีคำถามหลักสองคำถามว่า ทำไมการบินไทยที่เคยรุ่งเรืองจึงตกต่ำได้ถึงเพียงนี้ กับผมมีความเห็นอย่างไรกับการที่รัฐจะตกลงค้ำประกันหนี้ให้การบินไทยห้าหมื่นล้านบาท เพื่อแก้ปัญหาสภาพคล่องเร่งด่วน

ข้อแรก ผมตอบไปว่า ก่อนโควิด การบินไทยก็ไปไม่รอดอยู่แล้ว ขาดทุนตั้งปีละกว่าหมื่นล้านติดต่อกันมาหลายปี ถึงไม่มีโควิดทุนที่เหลือแค่หมื่นล้าน เทียบกับหนี้เกือบสามแสนล้าน ก็อยู่ได้ไม่เกินปีอยู่แล้ว พอมาเจอโควิดก็เลยน่าจะจอดสนิททันที เพราะขนาดสายการบินดีๆ อย่าง Lufthansa อย่าง Air France รัฐบาลของเขาจะต้องช่วยแห่งละกว่าแสนล้านบาท

ส่วนเหตุผลที่ตกต่ำมาจากคำว่า “การแข่งขัน” เพราะจากปี 2000 มีเครื่องบินพาณิชย์ทั่วโลกแค่ 20,000 ลำ พอมาปัจจุบันมี

เป็น 46,000 ลำ มีการเกิดของ Low Cost Carriers ทุกคนแข่งกันปรับปรุงประสิทธิภาพ ลดต้นทุน ลดราคา เปิดเสรีการแข่งขันกันเต็มที่ ซึ่งตั้งแต่เราเปิดเสรีการบิน ในปี 2004 ทำให้มีนักท่องเที่ยวเพิ่มจาก 12 เป็น 38 ล้านคน คนบินปีละ 18 ล้านเที่ยว เป็น 110 ล้านเที่ยว

ตัวไม่เคยขึ้นราคามาเลยปีกลับลดด้วยซ้ำ แต่การบินไทยต้นทุนกลับเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ทั้งการจัดซื้อและต้นทุนบุคลากรที่มีตั้ง 28,000 คน (เทียบ Capacity กับคนอื่นน่าจะแค่ 15,000) ยกตัวอย่างไตรมาสสามปีที่แล้ว ยอดขาย 40,000 กว่าล้าน ขาดทุนสี่พันห้าร้อยล้าน ทั้งๆ ที่มี Load Factor ตั้ง 80% ก็แปลได้เลยว่า จะเท่าทุนได้ต้องขายแพงขึ้น 10% (ซึ่งตอนนี้ก็แพงสุดอยู่แล้ว) หรือลดต้นทุนให้ได้ 10% เพราะ Break-even Load Factor 88% ไม่มีใครในโลกทำได้

ถามว่ารัฐจะค้ำห้าหมื่นล้านนั้น ผมเห็นด้วย เพราะถ้าไม่เงินก็คงมีค่าเหลือศูนย์หรือติดลบ (ได้ยินว่าแอมมีค้ำประกันไปบ้างแล้ว) แต่ผมคิดว่าไม่ควรแค่ให้การค้ำประกันเฉยๆ อย่างที่ขอ แต่รัฐควรให้มากกว่าค้ำให้ เพราะสุดท้ายต้องจ่ายเหมือนกัน แต่สถานะของผู้ให้กับผู้ค้ำไม่เหมือนกัน แต่ก่อนที่จะให้รัฐควรจะให้การบินไทยขอเข้าแผนฟื้นฟูตามกระบวนการของกฎหมายล้มละลายก่อน

เพราะภายใต้แผน ผู้ให้รายสุดท้ายสามารถมีอำนาจต่อรองสูงได้ สามารถจะ Hair cut เจ้าหนี้อื่นได้บ้าง สามารถล้มเลิกสิทธิประโยชน์อดีตพนักงานและต่อรองกับสหภาพได้ดีกว่า รวมทั้งสามารถกำหนดเงื่อนไขประเภท Last in-First out (คนไล่ที่หลังได้รับคืนก่อน) หรือ preferable status อื่นๆ ได้ จะได้ผ่าตัดใหญ่ทีเดียวเลย

ผมว่าประเด็นใหญ่ของการบินไทยในวันนี้ คือถึงเวลาต้องผ่าตัดใหญ่กันแล้ว

มีผู้รู้หลายคนเสนอแนวทางไว้อย่างน่าสนใจ อาทิ ฝ่ายการเมืองต้องห้ามแทรกแซงกิจการและการบริหารงานภายใน ต้องปรับลดสัดส่วนการถือหุ้นโดยปล่อยให้ภาคเอกชน และทำการเพิ่มทุนโดยให้ภาคเอกชนที่มีศักยภาพมาบริหารการบินไทยในรูปแบบองค์กรที่สร้างผลกำไรและเพื่อทำให้สายการบินแห่งชาตินี้ได้ไปต่อ

ปรับโครงสร้างผู้บริหารและระบบการให้ผลตอบแทนของการบินไทยใหม่ทั้งหมด ลดขนาดองค์กร Re-skill พนักงาน โดยใช้การบริหารจัดการแบบที่เรียกว่า Flexible Rightsizing เพื่อลดต้นทุนการดำเนินงานและยังสามารถลดภาระหนี้สินได้ในอนาคต

เพราะไม่เช่นนั้นแล้วเงิน 5 หมื่นล้าน ก็คงเหมือน “บรรยง” บอกว่า ถ้าให้แต่เงินเฉยๆ ก็จะยึดได้แค่ห้าเดือนก็น่าจะหมด เป็นการ Throw good money after bad หรือที่คนโบราณเค้าว่า “ตำนานพริก ไปรยทิ้งบนท้องฟ้า”

โกนจา