

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: การตลาด/ท่องเที่ยว

วันที่: พุธที่ 12 - อาทิตย์ 15 พฤศจิกายน 2563

ปีที่: 43

ฉบับที่: 5305

หน้า: 1(ขวา), 13, 17

Col.Inch: 112.55

Ad Value: 151,942.50

PRValue (x3): 455,827.50

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: จุดเปลี่ยน 'การบินไทย' และผู้ทำแผน 'ยุบทิ้ง' ไทยสมายล์

17 จุดเปลี่ยน
"การบินไทย"

และผู้ที่ทำแผน "ยุบทิ้ง"
ไทยสมายล์



จุดเปลี่ยน
"การบินไทย"

และผู้ที่ทำแผน
"ยุบทิ้ง" ไทยสมายล์

จุดเปลี่ยน 'การบินไทย' และผู้ที่ทำแผน 'ยุบทิ้ง' ไทยสมายล์



เหลือเวลาอีกเพียงแค่ประมาณ

1 เดือนเท่านั้นที่คณะกรรมการฟื้นฟูกิจการ ต้องเสนอแผนฟื้นฟูของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ต่อศาลล้มละลายกลางตามคำสั่งเมื่อ 14 กันยายน 2563 ที่ผ่านมา ช่วงนี้จึงเป็นช่วงเวลาหัวเลี้ยวหัวต่อสำคัญของการบินแห่งชาติของไทยไม่น้อย เพราะแผนฟื้นฟูที่จะออกมาจะต้องมีความชัดเจนว่า "การบินไทย" จะต้องเดินต่อไปได้ และที่สำคัญต้องลุ้นให้บรรดา "เจ้านี่" ทั้งหลายเห็นชอบด้วย

โดยที่ผ่านมาผู้จัดทำแผนฟื้นฟูกิจการ ซึ่งประกอบด้วยบริษัท อีวาย คอร์ปอเรชั่น แอ็ดไวซอรี เซอร์วิส จำกัด และคณะกรรมการบริหาร (บอร์ด) การบินไทยอีก 6 คนคือ พล.อ.อ.ชัยพฤกษ์ ดิษยะศริน, จักรกฤษฏ์ พาราพันธกุล, พีระพันธุ์ สาลีรัฐวิภาค, บุญทักษ์ หวังเจริญ, ปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ และชาญศิลป์

ตรีนุชกร ได้เดินหน้าทำแผนกันมาเป็นระยะ

เร่งเดินหน้าหา "รายได้" เพิ่ม

ก่อนหน้านี้ "ชาญศิลป์ ตรีนุชกร" ได้ให้สัมภาษณ์ว่า รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (ดีดี) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บอกกับ "ประชาชาติธุรกิจ" ว่า ในช่วงระหว่างรอการจัดทำแผนฟื้นฟูนี้ บริษัทมีความจำเป็นอย่างมากต้องปรับโครงสร้างองค์กร โครงสร้างรายได้ เร่งหารายได้จากกิจการอื่น ๆ จากทุกกลุ่มธุรกิจในเครือเข้ามาเพื่อเพิ่มกระแสเงินสดที่มีอยู่ให้สามารถอยู่ได้ถึงเดือนเมษายน 2564 เนื่องจากสถานะปัจจุบันของการบินไทยนั้นต้องบริหารจัดการธุรกิจด้วยเงินสดเท่านั้น

ไม่ว่าจะเป็นธุรกิจครัวการบิน ด้วยการให้บริการอาหารบนภาคพื้น, ให้บริการเที่ยวบินเหมาลำรับ-ส่งผู้โดยสารระหว่าง

ประเทศ (ร่วมกับกระทรวงการต่างประเทศ), จำหน่ายสินค้าที่ระลึก รวมถึงจัดคอร์สให้คนทั่วไปได้เข้ามาร่วมสร้างประสบการณ์ทางด้านธุรกิจการบิน เช่น โครงการ THAI Flying Experience & Beyond ให้เข้าชมและฝึกบินด้วยเครื่อง simulator, ร่วมกับไทยไฟลท์เทรนนิ่ง อะคาเดมี่ จัดโครงการ We miss you ชวนคนทั่วไปร่วมสัมผัสประสบการณ์ใหม่ไปกับการบินไทย ฯลฯ

รวมทั้งเร่งเปิดให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศ ผ่านการให้บริการของ "ไทยสมายล์" และความพยายามในการลดต้นทุนด้วยการเปิดโครงการ "จากกันด้วยดี" เพื่อให้พนักงานสมัครใจออกและหยุดงาน 6 เดือนโดยรับค่าตอบแทน 20% และล่าสุด "การบินไทย" ได้ประกาศขายเครื่องบินผ่านเว็บไซต์ออกไปจำนวน 34 ลำ

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: การตลาด/ท่องเที่ยว

วันที่: พุธที่ 12 - อาทิตย์ 15 พฤศจิกายน 2563

ปีที่: 43

ฉบับที่: 5305

หน้า: 1(ขวา), 13, 17

Col.Inch: 112.55 Ad Value: 151,942.50

PRValue (x3): 455,827.50

ศิลปิน: สีสี่

หัวข้อข่าว: จุดเปลี่ยน 'การบินไทย' และผู้ทำแผน 'ยุบทิ้ง' ไทยสมายล์

การบริหารไม่สอดคล้องแผนฟื้นฟู

แหล่งข่าวระดับสูงในบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ให้ข้อมูลกับ "ประชาชาติธุรกิจ" ว่า เข้าใจว่าองค์กรการบินไทย กำลังอยู่ในช่วงของการทำแผนฟื้นฟู ต้องเร่งหารายได้ และลดค่าใช้จ่าย แต่ตลอดเวลาที่ผ่านมานโยบายฝ่ายบริหาร กลับไม่มีความชัดเจน ไม่สอดคล้องกับทิศทางที่ควรจะเป็น รวมทั้งไม่ยอมรับความผิดพลาดที่เกิดขึ้นและแก้ไข

ยกตัวอย่างเช่น นโยบายการปรับลดขนาดองค์กรด้วยการลดจำนวนบุคลากร ภายใต้โครงการ "จากกันด้วยดี" ที่ดำเนินการไปแล้วนั้นก็ไม่ได้ตอบโจทย์ หรือแก้ไขปัญหาเรื่องของประสิทธิภาพของการบริหารอย่างที่ควรจะเป็น

"แม้ว่าโครงการจากกันด้วยดีจะมีพนักงานที่เข้าร่วมโครงการเกือบ 5,000 คน จากประมาณ 20,000 คน ถามว่าเป็นไปตามความต้องการของฝ่ายบริหารหรือไม่ คงต้องถามกลับไปว่าวัตถุประสงค์จริง ๆ คืออะไร เพราะบริษัทขนาดใหญ่ทั่วไป วัตถุประสงค์ในการออกมาตรการลักษณะนี้มักจะเอาบุคลากรที่ไม่มีความจำเป็นต่อการดำเนินธุรกิจออก เพื่อลดค่าใช้จ่ายและทำให้บริษัทอยู่รอดต่อไปได้"

สำหรับ "การบินไทย" นั้น ยังเป็นที่กังขาว่ามาตรการดังกล่าวเป็นไปตามที่ควรจะเป็นหรือไม่ เพราะทุกครั้งที่ออกมาตรการลักษณะนี้ ผลที่ได้รับกลับกลายเป็นว่าคนที่บริษัทอยากให้ออก หรือส่วนที่เรียกว่าเป็นไขมันของบริษัท กลับไม่สมัครใจเข้าร่วมโครงการในลักษณะนี้แต่อย่างใด

พร้อมระบุว่า ก่อนหน้าที่จะมีโครงการนี้ ผู้บริหารได้ขอความร่วมมือให้พนักงานทุกคนร่วมแรงร่วมใจ เสียสละลดรายได้ของตนเองรวมถึง

2 ครั้ง แต่พนักงานจำนวนมากก็ไม่ได้สมัครใจยอมลดรายได้ของตนเอง ซึ่งทางฝ่ายบริหารก็ไม่ได้มีมาตรการอะไรออกมา เหมือนกับที่สายการบินอื่น ๆ ทำ ที่สำคัญบริษัทยังจ่ายค่าตอบแทนให้กับพนักงานส่วนที่ไม่ได้เสียสละเพื่อบริษัทเท่าเดิม พอมีปัญหาเรื่องกระแสเงินสดหมุนเวียนพนักงานทุกคนไม่ว่าจะเป็นคนที่เสียสละหรือไม่เคยเสียสละมาก่อนก็ได้สิทธิเท่าเทียมกัน

แนะ "ยุบทิ้ง" ไทยสมายล์

นอกจากนี้ยังระบุว่า ประเด็นที่หลายฝ่ายและบอร์ดบริหารบางคน รวมถึงข้อแนะนำของ "แมคคินซีแอนด์โค" ที่ปรึกษาด้านธุรกิจการบินได้แนะนำให้คณะผู้ทำแผนฟื้นฟูพิจารณามากที่สุดขณะนี้คือ "ยุบทิ้ง" สายการบินไทยสมายล์ ซึ่งเป็นสายการบินลูกที่มีผลประกอบการ "ขาดทุน" มาตลอดตั้งแต่เปิดให้บริการปี 2555 โดยตัวเลข ณ สิ้นปี 2562 ที่ผ่านมามีไทยสมายล์มีตัวเลขขาดทุนสะสมรวมเกือบ 10,000 ล้านบาท

จึงมองว่า เมื่อ "การบินไทย" ต้องเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูก็กก็ไม่สามารถแบกรับภาระหนี้สินของไทยสมายล์ได้อีกต่อไป ซึ่งก็เป็นแนวคิดที่บริษัทที่ปรึกษาเห็นด้วย แต่บอร์ดบริหารของการบินไทยหลายคนกลับไม่เห็นด้วย

"แนวทางที่การบินไทยดำเนินการนั้นไม่เหมือนกับสายการบินอื่นทั่วไป คือการที่จะพยายามรักษารัฐวิสาหกิจอย่างไทยสมายล์ไว้ แต่สายการบินอื่นเขาเลือกยุบบริษัทลูกแทน เช่น คาเธ่ย์ แปซิฟิก ที่ยุบตราคอนแอร์ซึ่งเป็นบริษัทลูก แม้ว่าสายการบินตราคอนแอร์จะไม่ได้สร้างภาระให้กับบริษัทแม่มากมายนัก"

ผลที่เกิดขึ้นคือ พนักงานฝ่ายปฏิบัติการของการบินไทย ไม่ว่าจะเป็นนักบินหรือลูกเรือต้องถูกให้ออกจากงานเป็น

จำนวนมาก แต่พนักงานฝ่ายปฏิบัติการของบริษัทลูกอย่างไทยสมายล์ ไม่ว่าจะเป็นนักบินหรือลูกเรือกลับได้ทำงานต่อไปโดยไม่มีผลกระทบแต่อย่างใด ทั้ง ๆ ที่หากพูดถึงมาตรฐานทางด้านวิชาชีพ

โดยเฉพาะในส่วนของนักบินนั้น นักบินของสายการบินแห่งชาติมีมาตรฐานสูงมาก ทั้งในด้านการสอบคัดเลือกและการฝึกอบรม แต่ในภาวะที่บริษัทจำเป็นต้องลดจำนวนคนลง กลับเลือกที่จะลดจำนวนนักบินของสายการบินแห่งชาติ แทนที่จะเลือกลดจำนวนนักบินของไทยสมายล์

แต่งตั้ง-ย้ายฝ่ายบริหารด่วน

ไม่เพียงเท่านั้น ยังมีประเด็นปัญหาเรื่องการแต่งตั้งโยกย้ายผู้บริหารที่ไม่ควรเกิดขึ้นในยามที่บริษัทกำลังต้องการความร่วมมือร่วมใจจากพนักงาน เช่น กรณีการแต่งตั้งผู้บริหารระดับสูง ที่พนักงานหลาย ๆ ฝ่ายได้แสดงความเห็นว่าไม่เหมาะสม แต่ทางผู้บริหารระดับสูงก็ยังยืนยันที่จะแต่งตั้งพนักงานคนดังกล่าวอยู่เช่นเดิม โดยอ้างว่าตั้งแต่คนนั้นคนเดียวจะมีผลกระทบอะไร โดยไม่คิดว่าถ้าไม่ตั้งคนนี้บริษัทจะเดินต่อไม่ได้หรืออย่างไร

ด้วยเหตุผลดังที่กล่าวข้างต้น เป็นตัวชี้ให้เห็นว่า ธรรมชาติของสายการบินแห่งชาติแห่งนี้ผิดเพี้ยนเกินกว่าที่พนักงานและคนทั่วไปจะเข้าใจ

ประเด็นในขณะนี้จึงอยู่ที่ว่า ภายใต้ภาวะที่ยากลำบากเช่นนี้ "การบินไทย" จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องได้รับความร่วมมือร่วมใจจากทั้งพนักงานและผู้ถือหุ้น แต่ถ้าการบริหารเป็นไปในลักษณะนี้ "การบินไทย" จะฝ่ามรสุมผ่านแผนฟื้นฟู เดินหน้าตามแผนฟื้นฟู และกลับมาผดผสมกับเป็น "สายการบินแห่งชาติ" ได้อีกครั้งได้อย่างไร