

ทำไมถึงควรสนับสนุนการฟื้นฟูการบินไทย

ในอีก 2-3 วันนี้ก็ถึงวันประชุมเจ้าหน้าที่การบินไทย คือ ในวันที่ 12 พ.ค.64 จะเป็นวันชี้ชะตาว่าการบินไทยจะมีทางรอดหรือไม่ หลังจากวันที่ 19 พ.ค.63 ซึ่ง ครม.ได้มีมติให้การ

บินไทยพ้นสภาพรัฐวิสาหกิจ และให้เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟู ซึ่งเรื่องนี้ นางวรวรรณ ชาราภูมิ ประธานกรรมการบริหาร บริษัท หลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม (บลจ.) บัวหลวง จำกัด ได้เขียนในเฟซบุ๊กตอนหนึ่งว่า สายการบินแห่งชาติเป็นเรื่องที่จำเป็นอย่างยิ่งต่อเศรษฐกิจของประเทศ และการดำรงอยู่ของสายการบินแห่งชาติเป็นเรื่องที่จำเป็นอย่างยิ่งต่อเศรษฐกิจของประเทศ เนื่องจากการท่องเที่ยวเป็นหนึ่งในรายได้หลักของประเทศไทย โดยมีรายได้จากการท่องเที่ยวคิดเป็นประมาณ 20% ของ GDP และการบินไทยก็เป็นหนึ่งในตัวขับเคลื่อนสำคัญที่จะนำนักท่องเที่ยวเข้ามาในประเทศ หากเจ้าหน้าที่ไม่ยอมรับแผนฟื้นฟูในวันที่ 12 พ.ค.นี้ การบินไทยก็จะไม่สามารถดำรงอยู่ต่อไป และสิ่งที่จะเกิดขึ้นอย่างแรกภายหลังธุรกิจการบินกลับมาเป็นปกติคือ ประเทศไทยจะไม่มีสายการบินแห่งชาติไว้รองรับความต้องการของผู้โดยสาร ซึ่งหากพิจารณาจากจำนวนผู้โดยสารของการบินไทยในปี 2562 จะพบว่าสูงกว่า 24 ล้านคน

มีความจำเป็นอะไรที่แก้ไขไม่ได้เลยหรือ ถึงจะทำให้เราต้องยอมสูญเสียผู้โดยสารเหล่านี้ให้แก่สายการบินอื่นๆ อีกทั้งผู้โดยสารชาวไทยก็ต้องไปอาศัยสายการบินอื่นๆ ในการเดินทาง เช่น สิงคโปร์แอร์ไลน์ เวียดนามแอร์ หรือไทยไลอ้อนแอร์ ฯลฯ

หากปัญหาเกิดจากข้าราชการหรือนักการเมืองฉ้อฉลในการบินไทย หากเกิดจากบอร์ดหรือผู้บริหารและพนักงานการบินไทยไม่ได้คุณภาพ ก็จัดการเขาสั่ง ทำให้ต้องถึงกับเลิกสายการบินแห่งชาติที่เป็นของคนไทยทั้งมวล แล้วนำของดีไปขายให้คนอื่นยามนี้ในราคาถูกแสนถูก เช่น ลดราคาไปตั้ง 70%-80% ด้วย

ขณะที่สายการบินแห่งชาติของประเทศอื่นๆ ที่ต่างประสบปัญหาเช่นเดียวกัน เขายังได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลที่มองเห็นความสำคัญของสายการบินต่อเศรษฐกิจ การจ้างงานในประเทศ และการฟื้นตัวหลังวิกฤติ ดูข้อมูลสายการบินแห่งชาติที่รัฐบาลประเทศต่างๆ สนับสนุนให้ประกอบตัวในช่วงนี้เพื่อรอโอกาสฟื้นขึ้นมาใหม่ได้ที่ <https://www.thansettakij.com/content/business/478849?as=>

นอกจากนี้ยังระบุอีกว่า ข้าพเจ้าหวังจริงๆ ว่าหากเจ้าหน้าที่ไม่ผ่านแผนฟื้นฟูในวันที่ 12 พ.ค.นี้ แล้วทำให้การบินไทยถูกกระชากสินทรัพย์ดีๆ ไปเร่ขายในราคาถูกแสนถูกเหมือนยุค ปรส. รายได้จากการท่องเที่ยวที่มีผู้โดยสารเดินทางด้วยการบินไทยจะหลุดไปจากประเทศ เพราะการบินไทยมีผู้ถือหุ้นเกือบ 48% เป็นกระทรวงการคลัง กว่า 17% เป็นกองทุนรวมวายุภักษ์หนึ่ง กับอีกกว่า 2% เป็นธนาคารออมสิน ... ผลประโยชน์เหล่านี้จะกลายไปเป็นของสายการบินอื่นทั้งไทยและเทศ ไม่ใช่ของประชาชนโดยผ่านการถือหุ้นของรัฐ

ถ้าการบินไทยต้องเลิกกิจการ แล้วออกจากกระทรวงการคลังไปอยู่ในมือของกระทรวงคมนาคมในยุคนี้ เพื่อนำไปแบ่งส่วนขายเป็นชิ้นๆ ... โอ้โฮ ... ไม่กล้าคิดต่อแล้ว

ยอมไหม?

นอกจากนี้ การบินไทยเป็นหนึ่งในเพียงจักรสำคัญที่ช่วยขับเคลื่อนภาคธุรกิจท่องเที่ยว ในฐานะสายการบินแห่งชาติ และได้สิทธิการบินและเส้นทางการบินทั้งในประเทศและต่างประเทศ และหากการบินไทยไม่สามารถประกอบกิจการต่อไปได้ การบินไทยต้องเสียสิทธิในการเป็นพันธมิตรสายการบิน Star Alliance ซึ่งเป็นพันธมิตรสายการบินขนาดใหญ่ของโลกที่การบินไทยมีส่วนร่วมในการก่อตั้ง และสมาชิกในกลุ่ม Star Alliance ก็มีการส่งต่อผู้โดยสารระหว่างกันเป็นจำนวนมาก ดังนั้นจำนวนนักท่องเที่ยวและผู้เดินทางผ่านประเทศไทยจะลดลงอย่างมีนัยสำคัญถ้าไม่มีสายการบินแห่งชาตินี้ไปแล้ว

ยังไม่รวมถึงผลกระทบต่อคู่ค้ากว่า 2,000 ราย และผลกระทบต่อลูกจ้างกับเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ อาจกระทบต่อการจ้างงานของประเทศ รวมถึงผลกระทบต่อเจ้าหน้าที่กว่า 13,000 ราย, ผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของนักลงทุน จากการที่การบินไทยเคยเป็นรัฐวิสาหกิจ และจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ และมีการออกหุ้นกู้มูลค่ากว่า 70,000 ล้านบาทขายให้แก่นักลงทุนทั่วไป โดยนักลงทุนซื้อเพราะเชื่อว่าเป็นรัฐวิสาหกิจ (มีชുമานุมสหกรณ์ต่างๆ ซึ่งมีสมาชิกประมาณ 3 ล้านราย และเมื่อรวมกับครอบครัวสมาชิกมีจำนวนไม่น้อยกว่า 12 ล้านราย นำเงินออมมาลงทุนในหุ้นกู้การบินไทยรวมกันกว่า 40,000 ล้านบาท เป็นผู้ถือหุ้นหลัก)

ดังนั้น หากการบินไทยล้มละลายหรือไม่สามารถดำรงอยู่ได้ การบินไทยย่อมไม่สามารถชำระหนี้หุ้นกู้ ทำให้ผู้ถือหุ้นกู้เหล่านี้ได้รับความเสียหายจำนวนมากและในวงกว้าง จนอาจส่งผลกระทบต่อเสถียรภาพทางการเงินของประเทศ และความเชื่อมั่นของนักลงทุนทั้งชาวไทยและต่างชาติสำหรับการลงทุนในตราสารทางการเงินของรัฐวิสาหกิจที่ไม่มีกระทรวงการคลังค้ำประกันในอนาคต

นางวรวรรณยังระบุว่า ปัญหาของการบินไทยใช้ว่าจะแก้ไขไม่ได้ จำนวนเงินที่ขอให้ภาครัฐให้การสนับสนุนเพียง 25,000 ล้านบาท ถือว่าน้อยมากเมื่อเทียบกับที่รัฐบาลประเทศต่างๆ ให้การสนับสนุนสายการบินแห่งชาติของตนเอง

นอกจากนี้ การดำเนินการเพื่อให้สามารถฟื้นฟูกิจการได้นั้น การบินไทยจะต้องได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐและยังคงได้รับสิทธิประโยชน์ในการประกอบธุรกิจการบินและธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนถึงสิทธิประโยชน์จากสัญญาที่มีความเกี่ยวข้องหรือต้องได้รับการอนุญาตจากภาครัฐ ไม่ด้อยกว่าก่อนการเข้าฟื้นฟูกิจการ จึงจะส่งผลดีต่อการฟื้นตัวของการบินไทย

การให้การสนับสนุนของภาครัฐยังส่งผลต่อความเชื่อมั่นให้แก่ประชาชน นักลงทุน และสร้างความภูมิใจให้แก่ประชาชนชาวไทย ที่ยังคงดำรงให้การบินไทยเป็น “สายการบินแห่งชาติ” ต่อไป

ไทยโพสต์ Thai Post Circulation: 950,000 Ad Rate: 750	Section: First Section/เศรษฐกิจ			
	วันที่: อังคาร 11 พฤษภาคม 2564			
	ปีที่: 25	ฉบับที่: 8946	หน้า: 7(ล่างซ้าย)	
	Col.Inch: 57.78	Ad Value: 43,335	PRValue (x3): 130,005	คลิป: ขาว-ดำ
หัวข้อข่าว: ทำให้ถึงควรสนับสนุนการฟื้นฟูการบินไทย				

ได้ ซึ่งที่ผ่านมาการบินไทยในฐานะสายการบินแห่งชาติ ได้ให้ความช่วยเหลือและสนับสนุนภารกิจที่เป็นประโยชน์ต่อประเทศชาติ ประชาชน และสังคมส่วนรวม ทั้งในสถานการณ์วิกฤติและปกติมาโดยตลอด

ดังนั้นยังมีโอกาสฟื้นฟูกิจการซึ่งต้องอาศัยความร่วมมือของทั้งภาครัฐและเอกชน เพราะหากปล่อยให้การบินไทยล้มสลาย ประเทศไทยจะไม่มีสายการบินแห่งชาติอีกต่อไป และการที่จะสร้างสายการบินแห่งชาติขึ้นใหม่ก็ยังคงต้องได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐอยู่ดี อีกทั้งอาจต้องเสียเวลาอีก 60 ปีในการสร้าง Brand Awareness ให้เกิดขึ้นใหม่ ซึ่งอาจจะสายเกินไป และจะทำให้โอกาสที่ประเทศไทยจะพัฒนาเป็น Medical Health Tourism Hub of the Region ตามรัฐบาลตั้งเป้าหมายไว้ก็อาจจะไม่เกิดขึ้น.