



เป็นประเด็นที่ได้รับความสนใจและต้องติดตามต่อเนื่อง สำหรับแผนฟันฟูกิจการการบินไทยที่ล่าสุดเตรียมเข้าสู่ขั้นตอนการประชุมเจ้าหน้าที่เพื่อวางแผนฟันฟูในวันที่ 12 พฤษภาคมนี้ ซึ่งไม่สามารถคาดเดาได้แน่ชัดว่าเจ้าหน้าที่จะโหวตไปในทิศทางใด และอีกประเด็นที่ฮอตไม่แพ้กัน คือกรณีกระทรวงการคลังหิบบกการผลักดันการบินไทยกลับเข้าเป็นรัฐวิสาหกิจอีกครั้ง แม้นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง จะแบ่งรับแบ่งสู้ว่ายังไม่มีข้อสรุปใดๆ ในเรื่องนี้ เพราะยังอยู่ระหว่างการพิจารณาแผนฟันฟูกิจการ และอยู่ที่การพิจารณาของเจ้าหน้าที่ด้วย

ขณะที่ **ชาญศิลป์ ตรีนุชกร** รักษาการแทนกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (ดีดี) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ออกมายืนยันว่า การบินไทยไม่เคยหารือเรื่องขอกลับเข้าเป็นรัฐวิสาหกิจ ที่ผ่านมาคณะผู้ทำแผนฟันฟูทำงานตามหน้าที่คือจัดทำแผนฟันฟู ซึ่งขณะนี้ดำเนินการเสร็จและเสนอให้ศาลล้มละลายกลางไปแล้ว และจะมีการจัดประชุมให้เจ้าหน้าที่โหวตแผนวันที่ 12 พฤษภาคมนี้ และศาลจะทำการตัดสินว่ารับหรือไม่รับแผนฟันฟูในวันที่ 28 พฤษภาคม ต่อไป

รักษาการดีดีการบินไทยอธิบายถึงขั้นตอนการทำงานว่า ตามกระบวนการคณะผู้ทำแผนมีหน้าที่ทำแผนฟันฟูและเสนอต่อเจ้าหน้าที่และศาลเท่านั้น แผนจะผ่านหรือ

ฟันฟู'การบินไทย' หวนคืนรัฐวิสาหกิจ ไปต่อหรือชะลอ



ไม่ผ่านขึ้นอยู่กับเจ้าหนี้ว่าจะโหวตรับหรือไม่ หากเจ้าหนี้รับก็ตั้งผู้บริหารแผนเดินหน้า ฟันฟุต่อไป แต่หากเจ้าหนี้ไม่รับแผน เจ้าหนี้ก็สามารถเสนอศาลขอทำแผนฟันฟุเองได้ จะทำแผนแบบใดมีการปรับโครงสร้างแบบใดก็ขึ้นกับเจ้าหนี้

สำหรับแวดวงธุรกิจการบินมองว่า การที่การบินไทยจะกลับเข้ามาเป็นรัฐวิสาหกิจต้องพิจารณาอย่างรอบด้านและชั่งน้ำหนักถึงข้อดีข้อเสีย ซึ่งข้อดีของการเป็นรัฐวิสาหกิจจะมีเรื่องของสิทธิประโยชน์การบินระหว่างประเทศ ซึ่งภาคเอกชนไม่สามารถดำเนินการเองได้ รวมทั้งประเภทของรัฐวิสาหกิจที่จะกลับเข้าไปจะต้องมีความชัดเจน เพราะรัฐวิสาหกิจมีหลายประเภทและมีหลายนิยาม อาจไม่จำเป็นต้องกลับไปเป็นรัฐวิสาหกิจประเภทเดิมก็ได้

นอกจากนี้ จะต้องมีความชัดเจนเรื่องสถานะของรัฐวิสาหกิจที่จะกลับเข้าไป หากจะกลับไปเพื่อรักษาผลประโยชน์ของคนบางกลุ่ม ก็จะไม่เกิดประโยชน์ทั้งการบินไทยเองและส่วนรวม แต่ถ้ากลับไปเป็นรัฐวิสาหกิจเพื่อรักษาสถิติประโยชน์ของการบินไทยระหว่างประเทศก็คงเป็นเรื่องพอเข้าใจได้

นเรศ ผึ้งแย้ม ที่ปรึกษาสหภาพแรงงานการบินไทยร่วมใจสัมพันธ์ ให้ความเห็นกรณีดังกล่าวว่า ขณะนี้เสียงของรัฐบาลแตกเป็น 2 ฝั่ง แต่เข้าใจได้ว่าในสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ที่ยังไม่คลี่คลาย และส่งผลต่อเศรษฐกิจเป็นวงกว้าง การจะดึงการบินไทยกลับเข้าเป็นรัฐวิสาหกิจ เพื่อให้รัฐบาลอัดฉีดเงินเข้าไปช่วยฟันฟุกิจการ จึงเป็นเรื่องที่น่ากังวล เพราะอาจทำให้รัฐบาลขาดสภาพคล่องได้ แต่ข้อดีของการกลับเข้าเป็นรัฐวิสาหกิจคือ สิทธิต่างๆ ที่การบินไทยเคยได้รับตอนเป็นรัฐวิสาหกิจ อาทิ เรื่องการเช่าและสิทธิในการเช่าพื้นที่ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. ที่ได้รับการเอื้อประโยชน์มากกว่าสายการบินเอกชน เป็นต้น

สำหรับกลุ่มที่เห็นด้วยกับการให้การบินไทยกลับเข้าเป็นรัฐวิสาหกิจ คือ เจ้าหนี้สหกรณ์ที่ต้องการความชัดเจนและต้องการให้การบินไทยมีหลักประกันว่าจะสามารถคืนเงินให้กับสมาชิกสหกรณ์ได้ เรื่องนี้ส่งผลดีกับการบินไทยแน่นอน แต่ต้องดูว่าประชาชนหรือผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องอื่นๆ เห็นด้วยหรือไม่ และเหตุผลของการที่จะกลับเข้าเป็นรัฐวิสาหกิจเพียงพอหรือไม่ ไม่เช่นนั้นทั้งรัฐบาลและการบินไทยอาจโดนกระแสด้านลบตักกลับได้ อาจส่งผลให้สถานการณ์เลวร้ายกว่าเดิม

ปัจจุบันการบินไทยยังพอประคองตัวอยู่ได้ แต่จากการที่การบินไทยพ้นการเป็นรัฐวิสาหกิจมาเป็นบริษัทเอกชน ส่งผลให้ ทอท. ขอคืนพื้นที่ในท่าอากาศยานแล้ว 4 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดอนเมือง เชียงใหม่ และภูเก็ต ผลกระทบดังกล่าวทำให้โอกาสการฟื้นฟูกิจการของการบินไทยน้อยลงทันที นอกจากนี้ หากการบินไทยแยกแต่ละหน่วยธุรกิจออกให้บริการ น่าจะหารายได้เข้าองค์กรได้มากขึ้น แต่เมื่อไม่ได้เป็นรัฐวิสาหกิจแล้ว สิทธิพิเศษน้อยลง การแข่งขันกับสายการบินอื่นๆ เป็นไปได้อย่างมากขึ้น

อย่างไรก็ตาม มีมุมมองว่าแม้การบินไทยจะไม่ได้กลับเป็นรัฐวิสาหกิจ แต่กระทรวงการคลังในฐานะผู้ถือหุ้นใหญ่ อาจออกกฎหมายพิเศษเพื่อหาช่องทางในการเติมเงินให้กับการบินไทยได้อยู่แล้ว

จึงต้องติดตามต่อไปว่ารัฐบาลจะมีบทสรุปกับเรื่องนี้อย่างไร ทันทก่อนวันประชุมเจ้าหนี้หรือไม่ หรือต้องลุ้นผลโหวตชี้ชะตาจากเจ้าหนี้ในวันที่ 12 พฤษภาคม