

ประชาชาติ ธุรกิจ

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

Section: First Section/พรีอเพอร์ตี

วันที่: จันทร์ 17 - พุธ 19 พฤษภาคม 2564

ปีที่: 43

ฉบับที่: 5358

หน้า: 6(ล่าง), 7

Col.Inch: 95.80

Ad Value: 129,330

PRValue (x3): 387,990

คลิป: สี่สี่

หัวข้อข่าว: อนาคตสายการบินแห่งชาติ ใต้เงาคิด 'ศักดิ์สยาม ชิดชอบ'

อนาคตสายการบินแห่งชาติ

ใต้เงาคิด 'ศักดิ์สยาม ชิดชอบ'

Business Model ข้อเสนอ

การจัดตั้งสายการบินใหม่ 18 เมษายน 2564

โครงสร้างองค์กร 5 BU	Airline (ธุรกิจการบิน) Air Cargo (ธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศ) Ground Service (ธุรกิจบริการภาคพื้นดิน) MRO (ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน) Catering (บริการอาหาร - เครื่องดื่ม)
ข้อดี	บริษัทตั้งใหม่ ไม่มีภาระหนี้
ทุนเริ่มต้น	50,000 ล้านบาท
ไซขององค์กร	ออกแบบให้มีขนาดเล็ก
ผู้บังคับ	เข้ากำกับจากรัฐ
รูปแบบลงทุน	เปิดกว้าง รัฐลงทุนเอง, ภาครัฐร่วมลงทุน
HR	Recruit คนที่มี License เข้าปฏิบัติงานได้ทันที

ที่มา: กระทรวงคมนาคม ประชาชาติกราฟิก



ศักดิ์สยาม ชิดชอบ

เหมือนจะดับ แต่สุดท้ายก็ย้ายอยู่กับที่สำหรับภารกิจปลูกชีพ บมจ. การบินไทย สายการบินแห่งชาติอายุ 61 ปีของคนไทย

ล่าสุด คณะเจ้าหน้าที่ 13,133 ราย มูลหนี้ปรับโครงสร้าง 410,140.78 ล้านบาท ขอไม่ไหวตแผนฟื้นฟูตามที่กำหนดเงื่อนไขแล้ว เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2564 ที่ผ่านมา โดยให้เหตุผลว่าเจ้าหน้าที่กว่า 20 ราย ได้รับเอกสารแก้ไขแผน 15 ฉบับกะทันหัน จึงเสนอขอให้เลื่อนไหวตแผนออกไปเป็นวันที่ 19 พฤษภาคม 2564 แทนเท่ากับซื้อเวลาไปอีก 1 สัปดาห์

1 ปีไร้สถานภาพรัฐวิสาหกิจ

ประเด็นที่กลายเป็นโจทย์หลักพลิกซ้ำในท่วงทำนองสูงสุดคืนสู่สามัญ จากความตั้งใจแรกที่ต้องการพลิกวิกฤตโควิด

ให้เป็นโอกาสแก้ปัญหาการบินไทย ด้วยการเซตโรหรือล้างไฟแนวทางแก้ปัญหาหนี้สินส่วนตัว ขั้นตอนแรกสุดที่มีการขับเคลื่อนออกมาก็คือ ให้กระทรวงการคลังลดสัดส่วนถือหุ้นต่ำกว่า 50% เพื่อให้การบินไทย "พ้นสภาพการเป็นรัฐวิสาหกิจ" เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2563

ไม่น่าเชื่อว่าการบินไทยไร้สถานภาพรัฐวิสาหกิจเกือบ 1 ขวบปี โดยจะครบกำหนด 1 ปี ในวันที่ 23 พฤษภาคม 2564 ปัจจุบันเหมือนหนังคนละม้วน เมื่อมีข้อเสนอแบบทวนเข็มนาฬิกา เสนอให้การบินไทยกลับไปมี "สถานภาพการเป็นรัฐวิสาหกิจ" อีกครั้ง

ทั้งนี้ทั้งนั้น ในระหว่างทางที่การบินไทยไม่ใช่รัฐวิสาหกิจ แต่เป็นบริษัทมหาชนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ความ

สัมพันธ์กับกระทรวงคมนาคมดูเหมือนจะถูกตัดขาดลงโดยนิตินัย แต่ทุกครั้งที่จะมีการเปลี่ยนสัญญาชื้อการบินไทย

ประชาชาติ ธุรกิจ

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

Section: First Section/พรีออเพอร์ตี

วันที่: จันทร์ 17 - พุธ 19 พฤษภาคม 2564

ปีที่: 43

ฉบับที่: 5358

หน้า: 6(ล่าง), 7

Col.Inch: 95.80

Ad Value: 129,330

PRValue (x3): 387,990

ศิลปิน: สีสี่

หัวข้อข่าว: อนาคตสายการบินแห่งชาติ ใต้เงาคัด 'ศักดิ์สยาม ชิดชอบ'

ไม่ว่าจะเดินซ้ายหรือขวา รัฐบาลก็ยังคงมีการสอบถามข้อคิดเห็นจากกระทรวงคมนาคม ในฐานะกระทรวงที่เคยกำกับดูแลการบินไทยมาก่อน

และในระหว่างทางที่กินเวลาเกือบ 1 ปี กระทรวงคมนาคมในยุค "ศักดิ์สยาม ชิดชอบ" มีความพยายามที่จะผ่าทางตันนโยบายสายการบินแห่งชาติ ด้วยการจัดทำ "แผนสำรอง" ขึ้นมาหนึ่งชุด ส่วนจะได้นำมาใช้หรือเก็บเข้ากรุก็ไม่เป็นไร

ความน่าสนใจอยู่ที่แผนสำรองดังกล่าวเป็นข้อเสนอนำไปสู่การจัดตั้งสายการบินแห่งชาติบริษัทที่ 2 ขึ้นมา เรียกชื่อเล่นในแผนยุทธศาสตร์นี้ว่า "บริษัท Reborn"

ดังนั้น เมื่อมีแผนสำรองดังกล่าว จึงเป็นเรื่องเข้าใจได้ไม่ยากว่า comment ในการดึงการบินไทยกลับมาสู่สถานะรัฐวิสาหกิจประเภท 3 (รัฐวิสาหกิจประเภทหารายได้) รวม.คมนาคมย่อมคัดค้านเป็นธรรมดา

Reborn การบินแห่งชาติ

แหล่งข่าวจากกระทรวงคมนาคมเปิดเผย "ประชาชาติธุรกิจ" ว่า ทางกระทรวงได้ทำการศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกที่เป็นไปได้ เพื่อเป็นชุดข้อมูลเสนอต่อรัฐบาลประกอบการพิจารณาแก้ปัญหาสายการบินแห่งชาติ โดยยอมรับว่า 1 ในทางเลือกที่มีความเป็นไปได้มากที่สุดก็คือ การตั้งองค์กรที่จะเป็นสายการบินแห่งชาติขึ้นมาใหม่ในอนาคต

โดยเป็นข้อเสนอคู่ขนานไปกับรัฐบาลเปิดให้การบินไทยคงสถานะบริษัทเอกชน และดำเนินการตามกระบวนการฟื้นฟูกิจการต่อไป

วิเคราะห์ตามแนวทางนี้ เท่ากับเป็นนโยบายเซตซีโร่สุดขั้วแก้ปัญหาภาระหนี้สินของการบินไทยในฐานะสายการบินแห่งชาติของไทย ...ในเมื่อของเดิมเกินจะเยียวยา ก็ขอไปเกิดใหม่ก็แล้วกัน

เปิดแผน "งาน-เงิน-คน"

เปเปอร์การศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้ง บริษัท Reborn สายการบินแห่งชาติบริษัทใหม่ ณ เดือนเมษายน 2564 มีความพยายามพูดถึงข้อดีนานาประการผ่าน "แผนงาน-แผนเงิน-แผนคน" ดังนี้

1.ข้อดีที่สุดของบริษัทตั้งใหม่ คือ ไม่มีภาระหนี้สิน ในทางปฏิบัติรัฐบาลก็ไม่ต้อง

นำภาษีประชาชนมาชดเชยพอร์ต 2.เสนอให้เริ่มต้นจัดตั้งจากการเป็นบริษัทขนาดเล็ก จากนั้นค่อยขยายเป็นองค์กรขนาดใหญ่ในภายหลัง 3.การเริ่มต้นด้วยไซซ์องค์กรขนาดเล็กทำให้การลงทุนไม่สูงมาก ประเมินทุนประเดิมไว้ที่ 50,000 ล้านบาท

แผนเงินที่น่าสนใจปูทางเพื่ออนาคตในเรื่องของการลงทุน 4.เปิดกว้างทุกรูปแบบการลงทุน ไม่ว่าจะเป็นรัฐลงทุนเอง 100%, มีผู้ร่วมลงทุนรายอื่น ๆ รวมทั้งผู้ร่วมลงทุนเอกชน ฯลฯ

จบจากแผนเงินมาดูแผนงาน

5.เสนอโครงสร้างองค์กรมี 5 หน่วย

ธุรกิจ (BU-business unit) แต่ละหน่วยมีความสามารถในการหารายได้ และทำกำไรได้ด้วยตัวเอง ประกอบด้วย Airline-ธุรกิจการบิน, AirCargo-ธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศ, Ground Service-ธุรกิจบริการภาคพื้นดิน, MRO-ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน และ Catering-บริการอาหารและเครื่องดื่ม

หนึ่งในจุดตายของการบินไทยคือแบกฝูงบินจนเกินกำลัง ข้อเสนอแผนงานจึงออกมาเป็น 6.การบริหารจัดการฝูงบินเปลี่ยนจากซื้อเป็นเช่าตามความเป็นจริง

จบยุทธศาสตร์สายการบิน Reborn

ด้วยแผนคน 7.เปลี่ยนวิกฤตโควิดให้เป็นโอกาสในการคัดสรรบุคลากรทางการบิน โดยข้อเสนอมีความมั่นใจว่าสายการบินแห่งชาติบริษัทใหม่จะมีโอกาสในการ recruit พนักงานการบิน โดยเฉพาะกับคนที่มิใช่ใบอนุญาตการบิน นั่นหมายความว่าสามารถปฏิบัติงานได้ทุกเมื่อ และทันที

บริษัทตั้งใหม่จบใน 6 เดือน

ทั้งนี้ หากแนวคิดดังกล่าวได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาล กระบวนการเสนอดังสายการบินแห่งชาติใหม่ คาดว่าใช้เวลาจัดตั้งไม่เกิน 5-6 เดือน โดยมี 5 ขั้นตอนปฏิบัติตามระบบราชการ เริ่มที่เสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) ใช้เวลา 1 เดือน, เสนอรายชื่อกรรมการบริษัทให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เห็นชอบ ใช้เวลา 45 วัน

กรรมการบริษัทร่วมพิจารณา

หนังสือบริคณห์สนธิ ใช้เวลา 1 เดือน, เสนอหนังสือบริคณห์สนธิให้ สคร.

พิจารณาใช้เวลาอีก 45 วัน และ

ดำเนินการจดทะเบียนจัดตั้งบริษัท

งานที่เหลือที่ทำความเข้าใจกันไป

คือการขอใบอนุญาตจัดตั้ง

สายการบินใหม่ (AOL/AOC)

ดำเนินการโดยกระทรวงคมนาคม

และสำนักงานการบินพลเรือน

แห่งประเทศไทย (กพท.) ใช้เวลา

5-6 เดือนเช่นกัน

ทั้งหมดนี้เลยจุดที่กระทรวง

คมนาคมจะถามหรือตอบว่า

"อยากทำ หรือไม่อยากทำ"

สายการบินแห่งชาติบริษัทที่ 2

คำตอบแบบกลาง ๆ ของ

"รมว.ศักดิ์สยาม" ที่ตอบคำถาม

"ประชาชาติธุรกิจ" จึงมีเพียงสั้น ๆ

ว่า "แค่เสนอแนวทางในกรณีที่

การบินไทยฟื้นฟูไม่สำเร็จ"

และอนาคตสายการบินแห่ง

ชาติใหม่ต้อง wait & see เพราะ

"19 พฤษภาคมคือการประชุมเจ้าหน้าที่

รอการบินไทยดำเนินการก่อน"