

มติชน สุดสัปดาห์

Matchon Weekend
Circulation: 500,000
Ad Rate: 480

Section: First Section/-

วันที่: ศุกร์ 28 พฤษภาคม - พุธสัปดาห์ 3 มิถุนายน 2564

ปีที่: 41

ฉบับที่: 2128

หน้า: 20(กลาง)

Col.Inch: 94.87

Ad Value: 45,537.60

PRValue (x3): 136,612.80

คลิ๊ป: สีสี่

คอลัมน์: หลักศิลา กลางน้ำเขียว: ถ้าพื้นฟูการบินไทย ไปเป็นรัฐวิสาหกิจ เหมือนสับโลहितชาว...

ถ้าพื้นฟูการบินไทย ไปเป็นรัฐวิสาหกิจ เหมือนสับโลहितชาวบ้านไปเลี้ยง



หลักศิลา กลางน้ำเขียว

มุกดา สุวรรณชาติ

การบริหารบ้านเมือง ถ้าใช้แนวทางระบบอุปถัมภ์ก็จะได้คนมีความสามารถมาทำงาน ผลประโยชน์ไม่ตกอยู่กับประชาชน แต่จะไหลไปสู่ผู้มีอำนาจมีเส้นสาย จะพังทั้งแผ่นดิน

ตัวอย่างคือการบริหารการบินไทย

การบริหารบริษัทที่ต้องแข่งขันกับคนอื่น จะมาใช้ระบบอุปถัมภ์ไม่ได้เด็ดขาด ยุคผูกขาดจบไปหลายปีแล้ว การบริหารประเทศวันนั้นก็คล้ายกัน ต้องแข่งทั้งในประเทศและระดับโลก ถ้าแพ้ก็ต้องพัง แต่ถ้าแพ้แล้วขอเงินชาวบ้านไปใช้เรื่อยๆ แบบนี้ไม่เรียกว่าบริหาร แต่เป็นการผลาญ

ยุคที่การท่องเที่ยวเริ่มขยายตัวมากขึ้น มีการตั้งเป้าหมายให้มีนักท่องเที่ยวจำนวน 10 ล้านคนต่อปี สิ่งที่เกี่ยวข้องนอกจากสนามบินสุวรรณภูมิ คือเปิดเสรีการบิน ค่าเครื่องบินถูกลงจนทำให้คนชั้นกลาง ชั้นล่างได้มีโอกาสนั่ง

เครื่องบินแทนรถยนต์ จำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นมากจน สุดท้ายก่อนโควิด-19 มียอดเกือบ 40 ล้านคน

แต่ผลประกอบการการบินไทย 5 ปีหลัง 2558-2562 ขาดทุนรวม 38,000 ล้านบาท ไม่ต้องโทษ Covid-19

ปี 2563 มีโควิด การบินไทยเปิดเผยผลประกอบการ ขาดทุนสุทธิ 141,180 ล้านบาท ในปี 2563 ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 129,163 ล้านบาท

2 มีนาคม 2564 - การบินไทยยื่นแผนฟื้นฟูกิจการต่อกรมบังคับคดีและเจ้าหน้าที่พิทักษ์ทรัพย์

บทเรียนการฟื้นฟู JAL ญี่ปุ่น

องค์กรความร่วมมือเพื่อพลิกฟื้นกิจการของญี่ปุ่น หรือ ETIC ตัดสินใจให้ JAL เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการตามกฎหมายล้มละลายของญี่ปุ่น โดยทาง ETIC จะให้เงินทุนเพิ่มกับ JAL 350,000 ล้านบาท แลกกับสิทธิ์ในหุ้นทั้ง 100% ของ JAL

นั่นเท่ากับว่าหุ้นเดิมทั้งหมดของ JAL ได้มีมูลค่ากลายเป็น 0 ทั้งหมด โดยเหตุผลก็เพราะ

กฎหมายล้มละลายของญี่ปุ่นเชื่อว่าผู้ถือหุ้นจะต้องร่วมรับผิดชอบด้วยในกรณีที่บริษัทมีปัญหา ดังนั้น ผู้ถือหุ้นเดิมของ JAL กว่า 380,000 คนในขณะนั้น มูลค่าหุ้นที่มีเป็น 0 ทันที ในส่วนของเจ้าหนี้ ก็ต้องยอมยกหนี้ให้ JAL ประมาณ 155,000 ล้านบาท คิดเป็นกว่า 87.5% ของหนี้ทั้งหมดที่ JAL มีอยู่

ตัดเส้นทางการบินที่ไม่ทำกำไรออกทั้งหมด ไม่เก็บเส้นทางการบินที่ไม่มีกำไรเอาไว้เพื่อประโยชน์ทางการเมืองเลย แม้เป็นบ้านนายกฯ หรือรัฐมนตรีก็ได้

ลดจำนวนเครื่องบิน ปลดประจำการพนักงานจำนวนกว่า 15,000 คน ลดเงินเดือนลงคนละประมาณ 20% และมีการปรับวิธีคำนวณค่าจ้างใหม่ โดยทั้งนักบินและผู้ให้บริการบนเครื่องบินจะได้เงินเมื่อขึ้นบินเท่านั้น เงินบำนาญหลังเกษียณก็มีการปรับลดลง 50%

จากกระบวนการฟื้นฟูดังกล่าว ทำให้ JAL กลับมามีกำไรได้ภายในเวลาเพียง 1 ปี โดยในปีงบประมาณ 2012 (เมษายน 2011-มีนาคม 2012) บริษัทพลิกกลับมามีกำไรจากการดำเนินการถึง 204,900 ล้านบาท

การฟื้นฟูกิจการที่ประสบความสำเร็จของ

JAL นี้ ทำให้หลังจากเริ่มฟื้นฟูกิจการไม่ถึง 2 ปี JAL ก็ออกจากกระบวนการฟื้นฟูกิจการได้ โดยในวันที่ 19 กันยายน 2012 JAL กลับเข้าสู่ตลาดหลักทรัพย์เป็นอีกครั้ง และระดมทุนได้กว่า 663,000 ล้านบาท

ก่อนมีโควิด ปีงบประมาณ 2019 (เมษายน 2018-มีนาคม 2019) JAL มีกำไรกว่า 46,000 ล้านบาท แต่โควิด-19 ก็สร้างปัญหาใหญ่ให้ JAL เช่นกัน

การแก้ปัญหาการบินไทย ใช้แนวทางกลับมาเป็นรัฐวิสาหกิจ

เมื่อเดือนเมษายนที่ผ่านมา สื่อมวลชนรายงานว่ากระทรวงการคลังได้นำเสนอแนวทางให้การบินไทยกลับมาเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจอีกครั้งหนึ่ง

แต่กระทรวงคมนาคมมองว่า แนวความคิดดังกล่าวจะทำให้เกิดเป็นภาระรายจ่ายของรัฐ อาจจะทำให้เกิดหนี้สาธารณะเพิ่มขึ้นมาราว 3 แสนล้านบาท จากเดิมที่มีอยู่ราว 2 แสนล้านบาท รวมทั้งค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากการเพิ่มทุนปีละ 50,000 ล้านบาท หรือการค้ำประกันเงินกู้ในอนาคต

แผนฟื้นฟูกิจการฉบับนี้ จะทำให้การบินไทยกลับมาเป็นรัฐวิสาหกิจอีกครั้ง และหากเกิดปัญหาขึ้นอีกในอนาคต ภาษีประชาชนจะต้องถูกนำไปอุ้มการบินไทยอีกอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

เหตุผลสำคัญที่เจ้าหน้าที่และผู้เกี่ยวข้องสนับสนุนแผนฟื้นฟูนี้คือความเชื่อที่ว่า หาก "การบินไทย" เกิดปัญหาอีกในอนาคต รัฐบาลจะเข้ามาอุ้มการบินไทยต่อไปเรื่อยๆ

แผนฉบับที่ 4 เป็นคำร้องยื่นโดยการบินไทย ในฐานะ "ลูกหนี้" ซึ่งระบุเงื่อนไขสำคัญที่จะทำให้เจ้าหน้าที่ให้การสนับสนุนแผนฟื้นฟูตลอดจนมีเงินได้คือ

การที่การบินไทยจะยังคงได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐและได้รับสิทธิประโยชน์ในการประกอบธุรกิจการบินและธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนสิทธิประโยชน์อื่นๆ ไม่ด้อยกว่าก่อนเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ

ที่น่ายกย่องคือการแทรกแซงการบริหารจากผู้มีอำนาจทั้งข้าราชการและนักการเมือง เช่น ปี 2553-2562 พบว่าในบอร์ดต้องมีนายทหารอากาศระดับสูงอย่างน้อย 1 คนมานั่งกำกับ

ในช่วงปี 2557-2559 สามปีหลังการทำรัฐประหาร มีการแต่งตั้งคณะบุคคลจากทั้งกองทัพอากาศ กองทัพบก และสำนักงานตำรวจแห่งชาติเข้ามาเป็นกรรมการในบอร์ด

การบินไทยเป็นจำนวนมากที่สุดในรอบ 10 ปีที่ผ่านมา คิดเป็นเกือบครึ่งของจำนวนคณะกรรมการทั้งหมดในขณะนั้น

แผนหมกมุ่นและทวงหนี้...ของเจ้าหน้าที่

การยอมรับแผนนี้คือการที่เจ้าหน้าที่หมกมุ่นไว้ไม่กล้าตัดหนี้บางส่วน ให้ปรากฏผลขาดทุน แบบ JAL ผู้บริหารสถาบันการเงินและสหกรณ์ ไม่กล้าแจ้งการขาดทุนจากการให้การบินไทยกู้ ในบัญชีเจ้าหนี้รายใหญ่ของการบินไทยคือธนาคาร และสหกรณ์ออมทรัพย์ 74 แห่ง ซึ่งเป็นสหกรณ์ออมทรัพย์ของพนักงานรัฐวิสาหกิจและข้าราชการ สหกรณ์มหาวิทยาลัยต่างๆ และสหกรณ์ทหารตำรวจ สหกรณ์หน่วยงานราชการกรมกองต่างๆ ซึ่งเป็นเงินรวมกันถึง 36,000 ล้านบาท เช่น กฟผ. ม.ธรรมศาสตร์ กฟภ. กรมป่าไม้ ปตท. กรมทางหลวง ฯลฯ และการยอมครั้งนี้เจ้าหน้าที่ไม่ยอมเจ็บ บางรายขอเพิ่มดอกเบี้ย แต่ส่วนใหญ่จะขอแปลงหนี้เป็นทุน หลังปีที่ 7

ที่เจ้าหน้าที่กลัว คือการบินไทยจะไม่ยอมใช้หนี้สหกรณ์ และอาจแฮร์รี่ตัดหนี้สูงถึง 70 เปอร์เซ็นต์ โดยส่วนที่เหลือจะขอยืดเวลาการชำระหนี้ออกไป

แต่ความหวังที่จะให้การบินไทยเปลี่ยนจากหนัก กลับไปเป็นปรสิท แล้วจะมาทยอยเอาหนี้คืนก็เป็นไปไม่ได้ เพราะขนาดการท่องเที่ยวบูม ไม่มีโควิด การบินไทยยังขาดทุนตลอด 5 ปีหลัง เรื่องจะทำกำไรใน 10 ปีข้างหน้าใช้หนี้เป็นแค่ความฝัน เพราะโรครบขาดจะไม่ยุติง่าย และการบินคู่แข่งยังมีอีกมากมาย

ความเป็นไปได้จริงคือ ต้องเปลี่ยนโครงสร้างผู้ถือหุ้นและการบริหาร ให้เป็นแบบบริษัทในตลาดหลักทรัพย์ธรรมดาโดยไม่ใช้ระบบอุปถัมภ์ จึงจะพอแข่งขันกับบริษัทอื่นๆ ได้ ไม่ควรเอาเงินภาษีอุดหนุน เพราะกลุ่มที่จะได้รับประโยชน์คือกลุ่มทุนธนาคารและคนเงินเดือนสูงในการบินไทย

การบินไทยเป็นบริษัทมหาชน เวลาเมื่อกำไรก็ได้โบนัส จ่ายปันผลกันเอง เวลาขาดทุนจะเอาเงินภาษีประชาชนมาจ่ายหนี้แทน ไม่มีใครทำกัน

ประชาชนตอนนี้ถ้าไม่ตายด้วยโรคก็กำลังจะอดตาย การบินไทยเป็นนรกธรรมดา ไม่ใช่แร้งกินซากศพ อย่าใช้แผนแปลงเป็นรัฐวิสาหกิจมากินเลือดเนื้อประชาชนอีกเลย●