

'ถาวร' แฉปมทุจริตTHAI ส่งผลสอบถึงมือ'ตุ'วันนี้

"ถาวร" ส่งผลสอบทุจริต THAI ถึงมือ "ประยุทธ์" วันนี้ แฉเหตุเจ๊ง! มาจากจุดเริ่มต้นจัดซื้อเครื่องบิน A340 รวม 10 ลำ ตั้งแต่ปี 48 มูลค่ากว่า 5.3 หมื่นล้านบาท บินตรง 3 ปี ขาดทุนหลัก 1.2 หมื่นล้านบาท กระทบกระแสเงินสดต้องออกหุ้น กู้กลบบัญชีไม่ให้ขาดทุน

อ่านต่อ
หน้า 28

'ถาวร'

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า เมื่อวันที่ 28 สิงหาคมที่ผ่านมา นายถาวร เสนเนียม รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม นำคณะทำงานตรวจสอบข้อเท็จจริงในการบริหารกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) หรือ THAI ที่มีพล.ต.ท.ชาญเทพ เสสะเวช อดีตผู้บัญชาการตำรวจนครบาล เป็นหัวหน้าคณะทำงานฯ แฉผลการตรวจสอบการทุจริตภายใน THAI ที่ส่งผลกระทบต่อการค้าเงินงาน THAI โดยนายถาวร เปิดเผยมว่าทางคณะทำงานฯ มีเวลาตรวจสอบ 43 วัน ก่อนที่ THAI จะพ้นจากสภาพการเป็นรัฐวิสาหกิจหลังจากกระทรวงการคลังขายหุ้นเมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2563 โดยมีผู้เข้าให้ข้อมูล ซึ่งเป็นผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและพนักงาน THAI รวมกว่า 100 คน

ทั้งนี้ คณะทำงานได้จัดทำรายละเอียดผลการตรวจสอบรวม 10 แฟ้ม โดยจะมีเอกสาร หลักฐาน และรายชื่อผู้เกี่ยวข้องทั้งหมด นำส่งไปยังกระทรวงการคลัง / คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) และนายกรัฐมนตรี ในวันที่ (31 ส.ค. 2563) เนื่องจากกระทรวงคมนาคมไม่มีอำนาจตรวจสอบหรือเอาผิด THAI แล้ว เพราะพ้นจากสภาพรัฐวิสาหกิจ จึงต้องให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นผู้รับไปดำเนินการต่อไป

"ยืนยันว่าข้อมูลที่เราจะส่งให้ดังกล่าวมีหลักฐานชัดเจน เอาผิดได้ แม้ปัจจุบัน THAI จะเป็นเอกชนไปแล้ว แต่ก่อนวันที่ 22 พ.ค.

2563 THAI ยังคงเป็นรัฐวิสาหกิจอยู่ ซึ่งสามารถเอาผิดย้อนหลังได้ ยี่ห้อถาวรไม่เคยมีของปลอม" นายถาวร กล่าว

นายถาวร กล่าวต่อว่า จากการตรวจสอบพบว่าปัญหาทุจริต THAI เริ่มต้นช่วงปี 2547-2548 ที่มีการจัดซื้อเครื่องบินตามแผนวิสาหกิจในช่วงปี 2546-2548 โดยจัดซื้อเครื่องบินแอร์บัส A340-500 และ A340-600 พิสัยไกลพิเศษ จำนวน 10 ลำ มูลค่าตามบัญชี 53,043.04 ล้านบาท โดยมีข้อมูลว่าการขายสินบนไม่ต่ำกว่า 5% หรือประมาณ 2,652 ล้านบาท ผ่านนายหน้าคนกลางให้กับนักการเมือง เจ้าหน้าที่ และพนักงาน THAI แลกการจัดซื้อเครื่องบินรุ่นนี้ด้วย ซึ่งเครื่องบินได้เข้าประจำการฝูงบินเดือนกรกฎาคม

2548 ทำการบินตรงกรุงเทพฯ-นิวยอร์ก และกรุงเทพฯ-ลอสแอนเจลิส ๔ บริการประมาณ 3 ปีก็ต้องหยุดบิน เพราะขาดทุนทุกเที่ยวบินรวม 12,496.55 ล้านบาท

จากนั้น THAI ได้ปรับมาให้บริการในเส้นทางอื่นรวม 51 เส้นทาง เช่น มอสโคว์ มิลาน สิงคโปร์ เชียงไฮ้ เชียงราย ภูเก็ต เชียงใหม่ ซึ่งขาดทุนทุกเส้นทางเช่นกัน ทำให้ THAI ขาดทุนจากการดำเนินงานไม่น้อยกว่า 39,859.52 ล้านบาท และต้องทยอยปลดระวางเครื่องบินก่อนกำหนดจนครบ 10 ลำ ในปี 2556 โดยใช้ดำเนินงานไปแค่ 6-10 ปีเท่านั้น จากปกติเครื่องบินจะมีอายุการใช้งานที่ 20 ปี

นอกจากนี้ พบว่าจำนวนที่นั่งบนเครื่องบินต่ำกว่าที่คาดการณ์ไว้ โดย A340-500 คาดการณ์ 223 ที่นั่ง แต่มีที่นั่งจริง 215 ที่

นั่ง ส่วน A340-600 คาดการณ์ 315 ที่นั่ง แต่มีที่นั่งจริง 270 ที่นั่ง ซึ่งผลสืบเนื่องจากการจัดซื้อเครื่องบินดังกล่าวทำให้ THAI ต้องออกหุ้นกู้เป็นครั้งแรก เพื่อนำเงินมาใช้ในการจัดซื้อเครื่องบินและเสริมสภาพคล่องบริษัท โดยเป็นการกลบเกลื่อนบัญชีมิให้ขาดทุนในช่วงการจัดซื้อ แต่เมื่อนำเครื่องบินมาให้บริการ 3 ปีผ่านไป สุดท้าย THAI ก็ประสบภาวะขาดทุนเป็นครั้งแรกในประวัติศาสตร์การก่อตั้งบริษัทมา 60 ปี ในปี 2561 จำนวน 21,450 ล้านบาท

การจัดซื้อเครื่องบินดังกล่าวยังทำให้เกิดปัญหาการจ่ายสินบนของบริษัท โรลส์-รอยซ์ ผ่านนายหน้าคนกลางให้เจ้าหน้าที่รัฐและพนักงาน THAI กว่า 254 ล้านบาท เพื่อให้มีการจัดซื้อเครื่องยนต์อะไหล่ 7 เครื่อง และ

การซ่อมบำรุงแบบเหมาจ่าย (Total Care Agreement : TCA) มูลค่า 1,129.6 ล้านบาท ซึ่งมีลักษณะผูกขาดและมีค่าใช้จ่ายสูงมากเหมือนสัญญาเช่า ปัจจุบัน THAI ได้จำหน่ายเครื่องบิน A340-500 จำนวน 1 ลำ ให้กับกองทัพอากาศไทย ส่วนที่เหลือ A340-500 จำนวน 3 ลำ A340-600 จำนวน 6 ลำ และเครื่องยนต์อะไหล่แบบ Trent 500 จำนวน 6 เครื่อง มีการประกาศขายเครื่องบินแล้ว 8 ครั้ง ตั้งแต่ปี 2556-2560 แต่ไม่มีแนวโน้มจะจำหน่ายได้แต่อย่างใด ขณะที่มูลค่าซ่อมบำรุงรักษาสภาพของเครื่องบินและค่าจอดเครื่องบินปีรวม 9 ลำปีละ 27 ล้านบาท

THAI ยังมีการศึกษาว่า หากนำเครื่องบินกลับมาใช้งานใหม่ จะมีค่าใช้จ่ายเบื้องต้น 29,452 ล้านบาท (A340-500 จำนวน 3 ลำ ประมาณ 9,789.1 ล้านบาท A340-600 จำนวน 6 ลำ ประมาณ 19,663.3 ล้านบาท) และเครื่องบินรุ่นนี้ก็หยุดสายการผลิตไปตั้งแต่ปี 2553 แล้ว

จากปัญหาการจัดซื้อเครื่องบิน A340 ทำให้ THAI ต้องออกหุ้นกู้ตั้งแต่ปี 2546 ถึงปัจจุบันรวม 5 ครั้งกว่า 158,778 ล้านบาท มีการจัดซื้อและทำสัญญาซ่อมบำรุงเครื่องยนต์แบบ TCA ของโรลส์-รอยซ์มาโดยตลอด ซึ่งมีลักษณะผูกขาดมีค่าใช้จ่ายที่สูงมาก และเป็นผลสืบเนื่องให้ช่วง 3 ปี (2560-2562 THAI ต้องประสบภาวะขาดทุนต่อเนื่องรวม 25,659 ล้านบาท

ขณะเดียวกัน ยังพบปัญหาการจัดหาเครื่องบินโบอิง B787-800 จำนวน 6 ลำ

อ่านต่อหน้า 29

'ถาวร'

(ต่อจากหน้า 28)

มูลค่า 28,266.9 ล้านบาท และ B787-900 จำนวน 2 ลำ แบบเช่าดำเนินงาน โดยเครื่องบินรุ่น B787-800 แต่ละลำที่เช่าดำเนินงานมีราคาไม่เท่ากัน ทั้งที่คุณสมบัติทุกอย่างเหมือนกัน เริ่มต้นที่ 4,475.3-5,064 ล้านบาท มีส่วนต่างของราคาถึง 589 ล้านบาท และทั้ง 8 ลำ มีสัญญาซ่อมบำรุงเครื่องยนต์โรลล์-รอยซ์แบบ TCA 19 เครื่องยนต์ เป็นเงิน 14,342 ล้านบาท และค่าเครื่องยนต์อะไหล่ 3 เครื่องยนต์ ซึ่งจัดหาด้วยวิธีการเช่า มีค่าใช้จ่ายอีก 1,920.51 ล้านบาท ต่อมาเมื่อเครื่องบินรุ่นนี้ใช้งานไปประมาณ 5 ปี ผู้ให้เช่าจึงเปลี่ยนเครื่องยนต์ ทำให้ THAI มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นอีก 386.67 ล้านบาท

นายถาวร กล่าวต่อว่า จากการตรวจสอบยังพบว่าช่วง 3 ปี (2560-2562) สายการบินพาณิชย์ไม่มีการจัดทำงบประมาณประมาณการแต่ใช้วิธีกำหนดเปลี่ยนแปลงงบประมาณเองโดยผ่านคณะกรรมการบริหารนโยบายของบริษัทเท่านั้น และมีการขายตั๋วโดยสารในราคาที่ต่ำมาก โดยในปี 2562 มีราคาเฉลี่ยใบละ 6,081 บาทเท่านั้น แต่ THAI มีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารต่อเที่ยวบิน (Cabin Factor) เกือบ 80% และมีผู้โดยสารถึง 24.51 ล้านคน แต่มีรายได้ค่าตั๋วโดยสาร 149,000 ล้านบาท เพราะพบว่ามีการเอื้อประโยชน์ให้กับตัวแทนจำหน่ายตั๋วโดยสาร (Agent) เพียง 3-4 รายได้รับประโยชน์

ขณะเดียวกัน ผู้บริหารในสายงานพาณิชย์ได้มีการกำหนดเป้าหมายได้จากการขายของสถานีต่างประเทศให้ได้ค่าแรงจูงใจ (Incentive) ตามที่ต้องการ จากนั้นให้ผู้จัดการฝ่ายขายทั่วไปในต่างประเทศ (AA) จัดส่งรายได้

10% ของค่า Incentive เข้าบัญชีกองทุนของผู้บริหารสายงานพาณิชย์ ซึ่งนำเงินไปแบ่งกันเอง และกองทุนนี้ไม่มีกฎหมายของบริษัทรองรับ

ทั้งนี้ ยังตรวจสอบพบว่าในช่วงปี 2560-2562 มีผู้ดำรงตำแหน่งรักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ได้รับเงินค่าตอบแทนพิเศษเดือนละ 200,000 บาท ผ่านไป 9 เดือน เพิ่มเป็น 600,000 บาท พร้อมรถประจำตำแหน่ง คนขับรถ และค่าน้ำมันตามที่จ่ายจริง และเมื่อเกษียณอายุราชการ ยังได้รับการแต่งตั้งให้รับตำแหน่งที่ปรึกษาอาวุโสระดับ 13 และได้รับสิทธิประโยชน์ต่ออีก 6 เดือน ซึ่งการรักษาการในตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ขัดกับมติคณะรัฐมนตรีและหนังสือจากกระทรวงการคลัง ที่ห้ามพนักงานรักษาการได้รับค่าตอบแทนพิเศษจากที่เคยได้รับ และในช่วงรักษาการฯ ของบุคคลดังกล่าว THAI ประสบปัญหาขาดทุนไม่ต่ำกว่า 10,000 ล้านบาท

โดยในปี 2562 ซึ่ง THAI ประสบปัญหาขาดทุนสุทธิมากที่สุดถึง 12,017 ล้านบาท พบวามค่าล่วงเวลา (OT) ฝ่ายช่างสูงถึง 2,022.56

ล้านบาท เนื่องจากมีการส่อทุจริต ทำ OT เกินกว่าจำนวนวันที่มีอยู่จริง โดยมีผู้ทำ OT สูงสุดถึง 3,354 ชั่วโมง เป็นเงินค่า OT ถึงปีละ 2,958,035 บาท หรือเดือนละ 246,503 บาท ซึ่งพนักงานคนดังกล่าวมีรายได้ต่อปีเพียง 878,436 บาท หรือเดือนละ 73,203 บาท แต่ได้รับ OT มากกว่าเงินเดือนถึง 3 เท่า (หากนำชั่วโมง OT ซึ่งกำหนดไว้วันละไม่เกิน 8 ชั่วโมง ทหารด้วย 3,354 ชั่วโมงจะได้อันทำ OT 419 วัน ใน 1 ปี แต่ว่า 1 ปีมีเพียง 365 วัน) โดยเกณฑ์มาตรฐานคนหนึ่งไม่ควรทำ OT เกิน 1,500 ชั่วโมง แต่ในปี 2562 ฝ่ายช่างมีพนักงานทำ OT เกิน 1,500 ชั่วโมง ถึง 567 คน วงเงินค่าใช้จ่ายมากถึง 603.123 ล้านบาท ■