

3 อำนาจระหว่างบรรทัด



เปลี่ยนผ่านการบินไทย
อย่าปล่อยให้ผ่านคนโกง

เปลี่ยนผ่านการบินไทย อย่าปล่อยให้ผ่านคนโกง



อยากบอกว่า เอาใจช่วยการบินไทย และคนการบินไทยมาตลอด

แม้ปัจจุบันจะไม่ใช้รัฐวิสาหกิจ และหนี้สินล้นพ้น ยังอยู่ในกระบวนการทำแผนฟื้นฟู แต่ประชาชนคนไทยก็ยังมีส่วนได้เสียผ่านกระทรวงการคลังที่ยังถือหุ้นใหญ่สุด

1. คุณชาญศิลป์ ศรีอุษกร รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ หรือ ดีดี การบินไทย เปิดเผยว่า อยู่ระหว่างเตรียมส่งมอบแผนฟื้นฟูให้ศาลล้มละลายกลางพิจารณาในวันที่ 2 ก.พ.2564 ซึ่งหากได้รับการอนุมัติตามกระบวนการทั้งหมด คาดว่าการบินไทยจะเริ่มดำเนินการตามแผนฟื้นฟูระบุไว้ในช่วงเดือน เม.ย. - พ.ค.ปีหน้า ใช้เวลาไม่เกิน 7 ปี เพื่อหลุดจากองค์กรฟื้นฟูกิจการ

2. แน่นนอนว่า การบินไทยจะฟื้นกลับมาได้ จะต้องเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ ทั้งเพื่อการหารายได้เพิ่ม การทำการตลาด การลดค่าใช้จ่าย การปรับกระบวนการบริหารจัดการภายในองค์กร การปรับปรุงการทำงาน ฯลฯ

ปี 2564 ธุรกิจการบินระหว่างประเทศอาจยังไม่ฟื้นตัวดี การบินไทยก็คงต้องหารายได้จากอย่างอื่นเข้ามาแทน

เห็นคนการบินไทยช่วยกันหารายได้จากด้านต่างๆ ที่ดังสุด ก็เห็นจะเป็นปาท่องโก๋ ก็ชื่นชมในความกระตือรือร้น และเห็นหลายคนตัดสินใจลาจากการบินไทยทั้งน้ำตา ก็ยิ่งเห็นออกเห็นใจ อยากจะส่งแรงใจไปให้ทุกคนที่ลาจาก และคนที่ยังอยู่ให้สู้ต่อไป

3. ขณะนี้ แผนธุรกิจ โครงสร้างองค์กรแบบใหม่ของการบินไทย (อันจะรวมถึงทิศทางของบริษัทในเครือ เช่น ไทยสมายล์ ฯลฯ) ยังไม่เป็นที่ยุติว่าจะเดินไปในทางไหน **ซึ่งต้องยอมรับว่า งานนี้มีผู้เกี่ยวข้องหลายฝ่าย มันไม่ใช่การตัดสินใจของผู้บริหารเท่านั้น แต่ยังคงเป็นที่ยอมรับของ “เจ้าหนี้” รายใหญ่ๆ ด้วย**

ประการสำคัญ... สิ่งที่ไม่ควรให้ผ่านเลย หายไปเฉยๆ นั่นคือปัญหาที่เคยถูกชุกไว้ เสมือนขยะที่อยู่ใต้พรม

ถ้ากรณีใด เคยมีคนแสวงหาผลประโยชน์ ทำให้การบินไทยเสียหาย เกิดภาระกตทัບอย่างไม่เป็นธรรม ผู้เกี่ยวข้องก็สมควรจะต้องเร่งสะสาง ไม่ปล่อยให้ผ่านไปเฉยๆ

เมื่อไม่นานมานี้ คุณถาวร เสนเนียม รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม แถลงข่าวพร้อมคณะทำงานตรวจสอบข้อเท็จจริงในการบริหารจัดการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ชุดที่มี พล.ต.ท.ชาญเทพ เสสะเวช อดีตผู้บัญชาการตำรวจนครบาล เป็นหัวหน้าคณะทำงาน ได้เปิดเผยข้อเท็จจริงเชิงลึกและปมปัญหาการรั่วไหลของการบินไทยอย่างชัดเจน

แต่จนถึงวันนี้ ยังไม่ปรากฏว่า ผู้บริหารการบินไทย รวมถึงกระทรวงการคลังในฐานะผู้ถือหุ้นใหญ่ ได้ดำเนินการอย่างไรในแต่ละกรณี

ข้อเท็จจริงที่พบในการตรวจสอบโดยคณะทำงานดังกล่าว อาทิ

(1) ปฐมบทของการขาดทุนมหาศาล

คณะทำงานตรวจสอบฯ ระบุว่า ปี 2551 เป็นปีแรกที่บริษัทมีผลการขาดทุนมากที่สุดถึง 21,450 ล้านบาท เป็นผลสืบเนื่องมาจากการจัดซื้อเครื่องบิน A340-500 และ A340-600 จำนวน 10 ลำ พิสัยไกลพิเศษ ขนาด 4 เครื่องยนต์ มูลค่าตามบัญชี 53,043.04 ล้านบาท ภายใต้แผนรัฐวิสาหกิจและโครงการจัดหาเครื่องบินตามแผนวิสาหกิจ ช่วงปี 2546-2547

แนวกหน้า

Naew Na
Circulation: 900,000
Ad Rate: 1,250

Section: First Section/วิเคราะห์

วันที่: จันทร์ 28 ธันวาคม 2563

ปีที่: 41

ฉบับที่: 14489

หน้า: 1(ซ้าย), 3

Col.Inch: 164.32 Ad Value: 205,400

PRValue (x3): 616,200

คลิป: สีสี่

คอลัมน์: อำนาจระหว่างบรรทัด: เปลี่ยนผ่านการบินไทยอย่าปล่อยให้ผ่านคนโกง

เครื่องบินรุ่นดังกล่าวเข้าประจำการตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2548 โดยทำการบินเส้นทางบินตรง กรุงเทพฯ-นิวยอร์ก และ กรุงเทพฯ-ลอสแอนเจลิส โดยใช้เวลาทำการบินเพียง 3 ปีเศษก็ ต้องหยุดบิน เพราะขาดทุนทุกเที่ยวบินถึง 12,496.55 ล้านบาท และบริษัทได้ปรับเปลี่ยนเส้นทางบินไปยังเส้นทางอื่นรวมแล้ว 51 เส้นทาง เช่น มอสโก มิลาน สิงคโปร์ เชียงไฮ้ เชียงราย ภูเก็ต เชียงใหม่ ซึ่งประสบปัญหาขาดทุนทุกเส้นทางที่ทำการบินเช่นกัน ทำให้บริษัทขาดทุนจากการดำเนินงานไม่น้อยกว่า 39,859.52 ล้านบาท และต้องปลดระวางเครื่องบินก่อนกำหนด ลำสุดท้ายปลดระวางในปี 2556 โดยใช้เวลาในการเข้าประจำฝูงบิน เพียง 6-10 ปี (การใช้งานของเครื่องบินโดยทั่วไปกำหนดไว้ 20 ปี)

ระหว่างจอดรอการจำหน่าย/ขาย บริษัทต้องประสบปัญหาขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินไม่ต่ำกว่า 22,943.97 ล้านบาท รวมทั้งบริษัทประสบปัญหาการขาดทุนจากผลการดำเนินงาน และการด้อยค่าของเครื่องบินรุ่น A340 จำนวน 10 ลำ ทั้งสิ้น ไม่ต่ำกว่า 62,803.49 ล้านบาท

ผลสืบเนื่องของโครงการจัดหาเครื่องบินตามแผนวิสาหกิจ ในช่วงปี 2546-2548 บริษัทต้องออกหุ้นกู้เป็นครั้งแรก เพื่อนำเงินมาใช้ในการจัดซื้อเครื่องบินและปัญหาสถานะทางการเงินของบริษัทสูงถึง 59,290 ล้านบาท

แม้บริษัทจะออกหุ้นกู้มาช่วยเสริมสภาพคล่องของบริษัทแล้ว แต่ปัญหาการขาดทุนทุกเส้นทางบินของเครื่องบินรุ่น A340 ที่สะสมมาตั้งแต่เริ่มบินปี 2548 ก็ทำให้บริษัทประสบปัญหาขาดทุนมากที่สุดในปี 2551 ถึง 21,450 ล้านบาท



กรณีจัดซื้อเครื่องบินฝูงนี้ ยังไม่เคยมีการสะสางกันอย่างจริงจัง จังๆ เลย จนถึงบัดนี้

ทั้งๆ ที่ ในรายงานการตรวจสอบระบุชัดเจนว่า “...การจัดซื้อเครื่องบิน A340 - 500 และ A340 - 600 จำนวน 10 ลำ ซึ่งบริษัท การบินไทยฯ ไม่ปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี โดยเคร่งครัด โดยไม่นำความเห็นและข้อสังเกตของ สศช. และ กระทรวงการคลังไปพิจารณา...”

(2) สาเหตุการขาดทุนระยะหลัง 9 ประการ

คณะทำงานตรวจสอบฯ ยังระบุด้วยว่า จากปฐมบทของการขาดทุนข้างต้น ทำให้การบินไทยต้องออกหุ้นกู้ตั้งแต่ปี 2546 ถึงปัจจุบันไปแล้วรวม 5 ครั้ง กว่า 158,778 ล้านบาท มีการจัดซื้อและทำสัญญาซ่อมบำรุงเครื่องยนต์แบบเหมาจ่าย (Total Care Agreement:TCA) ของเครื่องยนต์โรลส์-รอยซ์ (RR) มาโดยตลอด ซึ่งมีลักษณะผูกขาดและมีค่าใช้จ่ายที่สูงมาก และยังเป็นผลสืบเนื่องให้ช่วง 3 ปี คือปี 2560 ถึง 2562 ยังพบว่า การบินไทยประสบปัญหาขาดทุนต่อเนื่อง รวมทั้งสิ้นไม่ต่ำกว่า 25,659 ล้านบาท พบสาเหตุของปัญหาการขาดทุนที่สำคัญ ดังนี้

สาเหตุที่ 1 การจัดหาเครื่องบินรุ่น B787-800 จำนวน 6 ลำ (มีมูลค่ารวม 28,266.9 ล้านบาท) และ B787-900 จำนวน 2 ลำ แบบเช่าดำเนินงาน โดยพบว่า เครื่องบินรุ่น B787-800 แต่ละลำที่เช่าดำเนินงานมีราคาไม่เท่ากัน เริ่มต้นที่ 4,475.3 - 5,064 ล้านบาท มีส่วนต่างของราคาต่างกันอยู่ถึง 589 ล้านบาท โดยทั้ง 8 ลำ มีสัญญาซ่อมบำรุงเครื่องยนต์แบบเหมาจ่าย (TCA) เครื่องยนต์โรลส์-รอยซ์ จำนวน 19 เครื่องยนต์ เป็นเงินกว่า 14,342 ล้านบาท และค่าเครื่องยนต์อะไหล่จำนวน 3 เครื่องยนต์ จัดหาด้วยวิธีการเช่า มีค่าใช้จ่ายอีก 1,920.51 ล้านบาท ต่อมา เมื่อเครื่องบินรุ่นดังกล่าวใช้งานไปได้ประมาณ 5 ปี ผู้ให้เช่าแจ้งเปลี่ยนเครื่องยนต์ทำให้บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นอีก 386.67 ล้านบาท ประกอบกับในเครื่องบินรุ่น B787-800 ทั้ง 6 ลำ ไม่มีการวางแผนติดตั้งที่นอนของลูกเรือและนักบิน (Crew Rest) ทำให้บริษัทฯ ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นอีก 1,652 ล้านบาท เมื่อนำค่าใช้จ่ายเครื่องบินทั้ง 8 ลำ มาคิดค่าเฉลี่ยที่บริษัทต้องจ่ายเป็นรายวัน เท่ากับบริษัทต้องจ่ายวันละประมาณ 13 ล้านบาท ปัจจุบันบริษัทฯ ได้รับความเสียหายจากเครื่องบินรุ่น B787 วงเงินไม่ต่ำกว่า 1,300 ล้านบาท ในสัญญา TCA ของเครื่องยนต์ RR ที่ชำรุด บกพร่อง และไม่มีเครื่องยนต์เปลี่ยน ทำให้เครื่องบินจอดซ่อมเป็นเวลานาน

จากกรณีดังกล่าว เป็นตัวอย่างการจัดการจัดหาเครื่องบินเพียงแค่วินิจฉัย และมีจำนวนเครื่องบินเพียง 8 ลำ มีค่าใช้จ่ายที่สูงมาก และไม่มีการวางแผนการบินที่มีประสิทธิภาพ อีกทั้ง การทำสัญญาแบบเช่าดำเนินงาน ก็มีความหละหลวมทำให้บริษัทฯ ได้รับความเสียหายรวมทั้งสิ้นไม่ต่ำกว่า 3,927.67 ล้านบาท และไม่มีการรายงานการตรวจสอบข้อเท็จจริง หรือผลการสอบสวนหาผู้กระทำผิดให้บริษัทฯ ได้รับความเสียหายแต่อย่างใด

สาเหตุที่ 2 : การทำสัญญาซ่อมบำรุงเครื่องยนต์แบบเหมาจ่ายในช่วงปี 2560 - 2562 คณะทำงาน พบความเสียหาย

แนวกหน้า

Naew Na
Circulation: 900,000
Ad Rate: 1,250

Section: First Section/วิเคราะห์

วันที่: จันทร์ 28 ธันวาคม 2563

ปีที่: 41

ฉบับที่: 14489

หน้า: 1(ซ้าย), 3

Col.Inch: 164.32 Ad Value: 205,400

PRValue (x3): 616,200

คลิป: สีสี่

คอลัมน์: อำนระหว่างบรรทัด: เปลี่ยนผ่านการบินไทยอย่าปล่อยให้ผ่านคนโกง



ทั้งสัญญาที่ทำไปแล้ว การส่งซ่อม และการต่อสัญญาซ่อมบำรุงแบบ
เหมาจ่าย ทำให้บริษัทเสียหายไม่ต่ำกว่า 12,792 ล้านบาท

สาเหตุที่ 3 : การบริหารแผนการจัดหาเครื่องบิน พบว่า
หากจัดหาเครื่องบินด้วยวิธีการเช่าดำเนินงานจะมีค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย
สูงกว่าวิธีเช่าซื้อถึง 5% นั่นหมายถึงหากกู้เงิน 100,000 ล้านบาท
บริษัทจะมีภาระดอกเบี้ยสูงถึงปีละ 5,000 ล้านบาท

สาเหตุที่ 4 : การจ่ายค่าชดเชยการคืนสภาพเครื่องบิน
แบบเช่าดำเนินงานรุ่น A330-300 จำนวน 2 ลำ มีค่าใช้จ่ายถึง
1,458.96 ล้านบาท ซึ่งหากพิจารณาจากข้อมูลปี 2562 บริษัท
มีภาระผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน 42 ลำ ช่วงปี
2563 - 2573 จำนวนเงินกว่า 108,818.64 ล้านบาท จะมีค่าใช้จ่าย
จ่ายในการชดเชยการคืนสภาพเครื่องบินช่วง 10 ปี สูงถึงประมาณ
30,638.16 ล้านบาท

สาเหตุที่ 5 : ผลประกอบการของบริษัทช่วงปี 2560-
2562 ขาดทุนรวมไม่ต่ำกว่า 25,659 ล้านบาท ตลอดช่วง 3 ปีที่
ผ่านมา บริษัทมีจำนวนพนักงานลดลง ทั้งฝ่ายช่าง พนักงานต้อนรับ
บนเครื่องบิน แต่บริษัทมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นในเกือบทุกด้าน เช่น
หนี้หุ้นกู้เพิ่มขึ้น 13,173 ล้านบาท ค่าล่วงเวลานักบินและลูกเรือเพิ่ม
ขึ้น 638 ล้านบาท ค่าล่วงเวลาฝ่ายช่างเพิ่มขึ้น 530.66 ล้านบาท
แต่มีรายได้จากตั๋วโดยสารเฉลี่ยเพียง 6,361 บาท/ใบ ค่าตอบแทน
เฉลี่ยพนักงานที่เป็นตัวเงินต่อคนต่อเดือน 129,134 บาท

โดยในปี 2562 ประสิทธิภาพขาดทุนสุทธิมากที่สุดถึง
12,017 ล้านบาท แต่มีรายได้จากตั๋วโดยสารเฉลี่ยเพียง 6,081 บาท/ใบ
ค่าใช้จ่ายแรงงานภายนอก 2,125 ล้านบาท มีค่าล่วงเวลาฝ่ายช่าง
สูงถึง 2,022.56 ล้านบาท ซึ่งมีข้อมูลพบว่าค่าล่วงเวลา OT ฝ่าย
ช่างที่สูงมาก เนื่องจากการซ่อมบำรุง ทำ OT เกินกว่าจำนวนวัน
ที่มีอยู่จริง โดยมีผู้ทำ OT สูงสุดได้ถึง 3,354 ชั่วโมง เป็นเงินค่า
OT ถึงปีละ 2,958,035 บาท หรือเดือนละ 246,503 บาท/เดือน

สาเหตุที่ 6 ช่วง 3 ปีคือ 2560 ถึง 2562 สายการบิน
พาณิชย์ไม่มีการจัดทำงบประมาณประมาณการ แต่ใช้วิธีการกำหนด
เปลี่ยนแปลงงบประมาณเอง โดยผ่านคณะกรรมการบริหารนโยบาย
ของบริษัทเท่านั้น และมีการขายตั๋วโดยสารในราคาที่ต่ำมาก

โดยในปี 2562 มีราคาเฉลี่ยใบละ 6,081 บาทเท่านั้น แต่
บริษัท มี Cabin Factor เกือบ 80% และมีผู้โดยสารถึง 24.51
ล้านคน มีรายได้ค่าตั๋วโดยสาร 149,000 ล้านบาท ในปีดังกล่าว
สาเหตุสำคัญที่ได้จากผลการสอบสวน มีการเอื้อประโยชน์ให้กับ
ตัวแทนจำหน่ายตั๋วโดยสาร (Agent) ทั้งในรูปของค่าคอมมิชชั่น
ค่า Tier และค่า Incentive และมีการกำหนดราคา Flash Sale
(ราคาต่ำสุด) ทำให้ Agent เพียง 3 - 4 ราย ได้รับประโยชน์ กอปร
กับผู้บริหารในสายงานพาณิชย์ได้แต่งตั้ง โยกย้ายบุคคลใกล้ชิด
ให้ไปดำรงตำแหน่งผู้จัดการฝ่ายขายทั่วไป (AA) ในต่างประเทศ
และกำหนดเป้าหมายรายได้จากการขายเพื่อให้ได้ค่า Incentive
ตามที่ต้องการ เพื่อให้ AA จัดส่งรายได้ จำนวน 10% ของค่า
Incentive เข้าบัญชีกองทุนของผู้บริหารสายงานพาณิชย์และนำเงิน
ในกองทุนดังกล่าวไปจัดสรรและแบ่งปันกันเอง ซึ่งกองทุนดังกล่าว
ไม่มีระเบียบ ประกาศ หรือกฎหมายของบริษัท รองรับ

สาเหตุที่ 7 : การบริหารงานบุคคลที่ล้มเหลว ไม่มี

ประสิทธิภาพ ส่อเอื้อให้กับตนเองและพวกพ้อง
ซึ่งเป็นเหตุสำคัญทำให้บริษัท ประสบปัญหา
ขาดทุนอย่างต่อเนื่องในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา
ในหลายกรณี (มีการยกตัวอย่างด้วย)

สาเหตุที่ 8 : การบินไทยส่อเอื้อ
ประโยชน์ในการขยายอายุสัญญาให้สิทธิ
เอกชนดำเนินการขายสินค้าปลอดภาษี
บนเครื่องบินให้กับผู้รับสิทธิรายเดิมอีก 9
เดือน แทนการเลือกแข่งขันประมูลแบบ
สัมปทาน 3 ปี อ้างมีระยะเวลากระชั้นชิด
ทำให้การบินไทยเสียหายเป็นเงินกว่า 655
ล้านบาท

สาเหตุที่ 9 : การบริหารจัดการสายการบินไทยสมายล์
บริษัทถือหุ้น 100% นับตั้งแต่เริ่มทำการบินตั้งแต่ เม.ย. 2557 ก็
ขาดทุนมาอย่างต่อเนื่อง ปี 2562 มียอดขาดทุนสะสมไม่ต่ำกว่า
8,000 ล้านบาท และการบินไทย ก็จัดส่งผู้บริหารของบริษัทเข้าไป

บริหารงานในตำแหน่งสำคัญๆ มาโดยตลอด ช่วงปี 2559 ถึงปัจจุบัน บริษัทเริ่ม มีนโยบายซื้อตั๋วโดยสารการบินไทยสมายล์ แบบ Block Seat ในสัดส่วน 90:10 ในปี 2562 ได้ดำเนินการเต็มรูปแบบในทุกสาย ทุกเที่ยวบิน ทำให้สายการบินไทยสมายล์มีภาวะขาดทุนลดลงอย่างมาก แต่มาปรากฏ การขาดทุนอยู่ในงบดุล รายการค่าเช่าเครื่องและอะไหล่ของบริษัทแทน ซึ่งมีตัวเลขถึง 5,357.45 ล้านบาท

นอกจากนี้... ยังมีประเด็นที่คนนอกอาจไม่เคยทราบ และคณะกรรมการตรวจสอบฯ ระบุว่า เป็นสาเหตุส่วนหนึ่งอีกมากมาย หลายประการ อ่านแล้วขนลุกขนชัน อาทิ การจัดซื้อ/จัดหาวัสดุ อุปกรณ์บนเครื่องบินปีละ 4,000-5,000 ล้านบาท ส่อทุจริต ได้สินค้าที่ด้อยคุณภาพ มาตรฐานต่ำ ไม่ตรงตามความต้องการของลูกค้า, ไม่มีรายงานผลการสอบสวนหรือการตรวจสอบข้อเท็จจริง กรณีความเสียหายและความรับผิดชอบของผู้รับผิดชอบการจัดซื้อ/จัดหาเก้าอี้ผู้โดยสารจากบริษัท Koito ซึ่งมีข้อมูลว่าความเสียหายไม่ต่ำกว่า 3,000 ล้านบาท, การแต่งตั้งบุตร เครือญาติ คนใกล้ชิดผู้บริหารบริษัทที่ไม่มีความรู้ ความสามารถเข้าทำงานและดำรงตำแหน่งที่ดีในบริษัท ฯลฯ

ทั้งหมดนี้ ควรต้องจัดการสะสางอย่างจริงจัง
กำจัดขยะที่เคยถูกชุกไว้ได้พรม
อย่าให้การเปลี่ยนผ่านการบินไทยในช่วงนี้ เป็นการปล่อย
ผ่านคนที่เคยโกงการบินไทย

สันติสุข มะโรงศรี