



## ชำแหละ "จุดอ่อน" แผนฟื้นฟู "การบินไทย" ชี้ชะตา "สายการบินแห่งชาติ"

### ลุ้น "การบินไทย" ไปต่อ-รอดล้มละลาย 12 พ.ค. นี้

สถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ หรือโควิด-19 ในรอบที่ 3 นี้ ทำให้ความหวังการฟื้นตัวของระบบเศรษฐกิจประเทศและการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นเครื่องยนต์เดียวที่จะขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยไปข้างหน้าได้ สูญสลายหายวับไปกับตา

นอกจากนั้น ในความพยายามจะยับยั้งการแพร่ระบาดของเจ้าไวรัสตัวนี้ ทำให้รัฐบาลต้องใช้งบประมาณ และทรัพยากรของชาติจำนวนมากเพื่อจำกัดการเคลื่อนที่ของคนและล็อกจุดเสี่ยงทั้งหมด ที่กระจายไปทั่วประเทศถึง 70 จังหวัดให้ได้

โดยไม่ต้องประกาศมาตรการล็อกดาวน์ประเทศที่ทำให้เศรษฐกิจเกิดความเสียหายหนักหนาสาหัสสากรรจ์เช่นที่ผ่านมาอีก

ขณะเดียวกัน ต้องกดตัวเลขผู้ติดเชื้อรายวันให้ต่ำที่สุดจากการประเมินระดับเลวร้ายสูงสุดที่ว่า หลังสงกรานต์จะมีคนไทยติดเชื้อสูงถึงวันละกว่า 1,000 คน ไปจนถึงกว่า 10,000 คน ให้เหลือเพียงวันละ 300 กว่าคน

ฉะนั้น ถ้าจะถามถึงกิจกรรมทางเศรษฐกิจในสาขาอื่นๆ เช่น ความคืบหน้าการแก้ปัญหาและฟื้นฟูกิจการของบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งแม้จะจัดเป็นเรื่องใหญ่อีกเรื่องที่รอไม่ได้แต่ก็คงไม่มีใครในรัฐบาลไม่ว่าจะเป็นนายก-

รัฐมนตรี รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังหรือรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม อยากจะตอบคำถามเรื่องนี้

ที่สำคัญก็คือ การต้องระดมเงินงบประมาณและทรัพยากรจำนวนมาก ถ้าโถมเข้าแก้ปัญหาการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 รอบนี้ย่อมกระทบถึงความต้องการขอเพิ่มทุนอีก 50,000 ล้านบาทของผู้บริหาร และคณะกรรมการฟื้นฟูกิจการ การบินไทยอย่างไม่ต้องสงสัย

คำพังการแพร่ระบาดรอบแรกและรอบที่ 2 ก็ทำให้ภาครัฐต้องใช้เงินงบประมาณและเงินกู้เพื่อเยียวยาผลกระทบแก่ประชาชนมากถึง 2 ล้านล้านบาทแล้ว

ดังนั้น คงไม่มีเงินเหลือไปเติมสภาพคล่อง หรืออุดหนุนไว้ให้กับการบินไทยได้อีก ในขณะที่ผู้บริหารระดับสูงของภาคเอกชน และสื่อมวลชนจำนวนมาก มองไม่เห็นอนาคตของการบินไทยว่าจะอยู่รอดได้อย่างไรในสภาพการบริหารจัดการแบบเก่า เมื่อโลกอนาคตเปลี่ยนทุกสิ่งทุกอย่างไปหมด

#### ● ปุ่มหลังก่อนถึงวันขอล้มละลาย

ทีมเศรษฐกิจ ขอรวบยอดตัดตอนเรื่องราวการบริหารการบินไทยในอดีตตั้งแต่เปิดให้บริการ พ.ศ.2503 และเป็นสาย

การบินแห่งชาติที่ทำรายได้เข้าประเทศปีหนึ่งๆนับแสนล้านบาท สร้างความภาคภูมิใจไม่น้อยให้แก่คนไทย

แต่ด้วยเหตุผลหลายประการ ทำให้การดำเนินธุรกิจของการบินไทยในปีที่ 60 เกิดการขาดทุนมหาศาล กลายเป็นปัญหาหนักอกของรัฐบาล กระทรวงการคลัง และสาธารณชนคนไทย ในฐานะผู้ถือหุ้น THAI จนรัฐบาล นายกรัฐมนตรี พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา ต้องตัดสินใจนำการบินไทยเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟู ภายใต้คำสั่งศาลล้มละลายเมื่อวันที่ 27 พ.ค.2563 ที่ผ่านมา

เราขอโฟกัสไปที่การตรวจสอบข้อเท็จจริงอันเป็นเหตุให้การบินไทยขาดทุนของ นายถาวร เสนเนียม รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ที่ได้ดำเนินการไว้วางใจเสร็จสิ้น ก่อนเขาจะถูกศาลมีคำสั่งให้หยุดปฏิบัติหน้าที่

นายถาวร กล่าวว่า เขาและคณะทำงาน ต้องการตอบข้อสงสัยของสังคมเกี่ยวกับการขาดทุนของการบินไทยที่เป็นปัญหาเรื้อรังมาตั้งแต่ปี 2551 จากสาเหตุสำคัญในการจัดซื้อเครื่องบิน A340-500 และ A340-600 รวม 10 ลำ

เพราะเมื่อนำมาทำการบิน ก็เกิดปัญหาขาดทุนในทุกเส้นทาง ตั้งแต่เที่ยวบินปฐมฤกษ์กรุงเทพฯ-นิวยอร์กในเดือน ก.ค.2548 กระทั่งปลดระวางลำสุดท้ายในปี 2556 และยังเป็นภาระดูแลจนถึงปัจจุบัน รวมค่าใช้จ่ายอื่นๆ อีกมหาศาล ซึ่งเป็นการใช้เงินไม่สมเหตุผล เสียเงินแบบไม่น่าเสียและส่อไปในทางทุจริต

นายถาวร แลกกับสื่อมวลชนเมื่อวันที่ 28 ส.ค.2563 ว่า เขาได้ตั้งคณะทำงานเพื่อการนี้ 6 ชุดเพื่อตรวจสอบอย่างละเอียด และย้อนหลังไป 10 ปี เพื่อหาข้อเท็จจริงในฝ่ายการเงิน และบัญชี, ฝ่ายครีวการบินไทย, ฝ่ายการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์, ฝ่ายกำกับการณ์พาณิชย์ และฝ่ายการบริหารกิจการของบริษัท โดยใช้ข้อมูลของปี 2560-2561-2562 เป็นฐาน

## ● ตรวจสอบทุกเม็ดเหตุขาดทุน

หัวหน้าคณะทำงาน พล.ต.ท.ชาญเทพเสสะเวช เปิดเผยมุมเริ่มต้นของการขาดทุนจากเที่ยวบิน A340 ที่เริ่มทำการบินในเส้นทางไปอเมริกาเหนือ ส่งผลให้การบินไทยขาดทุนเป็นครั้งแรกในประวัติศาสตร์การก่อตั้งบริษัท และต้องแก้ปัญหาด้วยการออกหุ้นกู้เป็นครั้งแรก โดยคณะทำงาน พบว่า ปัญหาการขาดทุนที่มีมูลค่าไม่ต่ำกว่า 62,803.49 ล้านบาท มาจากการจัดซื้อเครื่องบินรุ่นดังกล่าว

ขณะที่ผู้บริหารไม่ได้ให้ความสำคัญต่อข้อทักท้วงของคณะรัฐมนตรีและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ชำยังมีปัญหาการจ่ายสินบนของบริษัทผลิตเครื่องบินรายใหญ่จากอังกฤษผ่านนายหน้า

คนกลางให้เจ้าหน้าที่ของรัฐและพนักงานการบินไทย วงเงินกว่า 254 ล้านบาทเพื่อเอื้อประโยชน์ให้จัดซื้อเครื่องบินรุ่น A340 และการซ่อมบำรุงแบบเหมาจ่าย Total Care Agreement ขณะทำงานยังพบข้อมูลการจ่ายเงินสินบนอีกไม่ต่ำกว่า 5% หรือ 2,652 ล้านบาท ผ่านนายหน้าคนกลางให้กับนักการเมือง เจ้าหน้าที่และพนักงานการบินไทย แลกกับการจัดซื้อเครื่องบินรุ่น A340 จำนวน 10 ลำด้วย

## ● ค่า OT โดด-เช่าเครื่องบินมีส่วนต่าง

ช่วงปี 2560-2562 ซึ่งการบินไทยขาดทุนรวมไม่ต่ำกว่า 25,659 ล้านบาทนั้น พบว่า มีค่าใช้จ่ายบางรายการโหดสูงจนผิดปกติ เช่น ค่า OT ฝ่ายช่าง ที่สูงถึง 2,022 ล้านบาท เท่ากับพนักงาน 1 คน ทำ OT สูงสุด ได้ถึง 3,354 ชั่วโมง หรือมีวันทำ OT ถึง 419 วันทำการ แต่ความจริง 1 ปี มีเพียง 365 วันเท่านั้น

ส่วนการจัดหาเครื่องบินเช่ารุ่น B787-800 จำนวน 6 ลำ พบว่า แต่ละลำมีราคาไม่เท่ากัน และมีส่วนต่างของราคาสูงถึง 589 ล้านบาท ทั้งที่เป็นเครื่องบินรุ่นเดียวกัน ขณะเดียวกัน มีการจ่ายค่าชดเชยการกักสภาพเครื่องบินแบบเช่ารุ่น A330-300 จำนวน 2 ลำ สูงถึง 1,458 ล้านบาท

มีผู้รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (ดีดี) ได้รับเงินค่าตอบแทนพิเศษเดือนละ 200,000 บาทผ่านไป 9 เดือนเพิ่มเป็น 600,000 บาท โดยอ้างว่าเป็นแนวปฏิบัติที่เคยทำมาและยังมีอีกมากในหลายแผนก ทั้งการขายตั๋ว การโฆษณา การจัดซื้ออุปกรณ์บนเครื่อง ครีวการบินไทยและน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นต้น

## ● รายรับ-รายจ่ายไม่สมดุล

นอกจากนี้ รายได้กับรายจ่ายของการบินไทยในช่วง 3 ปี ฐานคือปี 2560-2561-2562 ไม่สมดุลกัน โดยรายได้ในปี 2560 อยู่ที่ 190,535 ล้านบาท แต่มีรายจ่ายอยู่ที่ 193,430 ล้านบาท ปี 2561 รายได้อยู่ที่ 200,586 ล้านบาท แต่มีรายจ่าย 212,192 ล้านบาท ส่วนปี 2562 รายได้ลดลงเหลือ 188,954 ล้านบาท และรายจ่ายลดลงเหลือที่ระดับ 199,989 ล้านบาท

ผลการดำเนินงานในปี 2560 จึงขาดทุนสุทธิ 2,072 ล้านบาท ปี 2561 ขาดทุนสุทธิ 11,569 ล้านบาท และปี 2562 ขาดทุนสุทธิ 12,017 ล้านบาท

ช่วงเวลาดังกล่าวเป็นที่ชัดเจนว่าการบินไทยจำเป็นต้องปรับปรุงโครงสร้างการบริหารงานในองค์กรกันใหม่และดำเนินการตามแผนปรับลดต้นทุนองค์กรให้กลับมาเป็นสายการบินแห่งชาติ ที่แข็งแกร่ง สู้กับคู่แข่งชั้นในธุรกิจการบินได้อีกครั้ง แต่การไม่ปฏิบัติตามคำสั่งคณะรัฐมนตรี กระทรวงการคลัง

และหน่วยงานเกี่ยวข้อง ทั้งยังคงการบริหารองค์กรในรูปแบบเดิมๆ ยิ่งทำให้ภาพลักษณ์ ตลอดจนจนถึงการให้บริการต่างๆ ตั้งแต่การขายตั๋วโดยสาร การปรับปรุงที่นั่งผู้โดยสารอาหาร ไปจนถึงบริการอื่นๆ ตกต่ำลง

ในทางตรงกันข้าม ความตกต่ำลงตามลำดับนี้ กลับทำให้การบินไทยมีรายจ่ายสูงขึ้นและมีเครื่องบินเพิ่มขึ้นอีก 3 ลำ เป็น 103 ลำ ในช่วงเวลาดังกล่าว

ส่วนจำนวนพนักงานที่ตั้งเป้าหมายว่า จะต้องลดจำนวนลงให้เหลือเพียงครึ่งเดียวจาก 22,370 คน ในปี 2561 เอาเข้าจริงลดลงไปเพียง 316 คน เหลือ 22,054 คน ส่วนปี 2562 มีพนักงาน 21,367 คน ทั้งหมดนี้ นัยว่า ยังไม่รวมพนักงานที่จ้างมาเป็นระยะเวลาสั้นๆ อีกราว 10,000 คน

## ● งบดุลแสดงผลดำเนินงานไม่ชัด

การบริหารงานที่ไม่โปร่งใส ไม่มีธรรมาภิบาล และส่อไปในทางทุจริต ทำให้ทรัพย์สินของการบินไทยด้อยค่าลงตามลำดับ นับจากปี 2560 ที่มีทรัพย์สินอยู่ 280,775 ล้านบาท ต่อมาในปี 2562 มูลค่าทรัพย์สินลดลงเหลือ 255,665 ล้านบาท ขณะที่หนี้สิน 244,899 ล้านบาท

คณะทำงานยังตั้งข้อสังเกตด้วยว่า การบินไทยมีอัตราการบรรทุกผู้โดยสารในช่วง 3 ปีเฉลี่ยปีละประมาณ 77.6-79.2% และมีจำนวนผู้โดยสารใช้บริการเฉลี่ยปีละ 24.5 ล้านคน แต่การจัดเก็บรายได้จากค่าโดยสาร ต่ำกว่าความเป็นจริง

เพราะมีการเอื้อประโยชน์ให้กับตัวแทนจำหน่ายตั๋ว

อีกทั้งยังมีการยกมติดัชนีรัฐมนตรีและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ทักท้วงเรื่องการบริหารจัดการตลาดการบินของการบินไทยในช่วงปี 2546-2547 เพื่อให้เห็นถึงปมหลังของที่มาการขาดทุนด้วย โดยเฉพาะการจัดทำงบดุลบัญชีที่ไม่ได้ดำเนินการอย่างเป็นสากล

## ● คลัง-สภาพพัฒนาจิตใจ

รายงานของคณะทำงานชุดนายถาวร ระบุถึงมติดัชนีรัฐมนตรีวันที่ 5 ส.ค.2546 ที่เห็นชอบให้การบินไทยจัดหาเครื่องบินเพิ่มเติมจำนวน 15 ลำ ประกอบด้วย B747-400 3 ลำแล้วของสายการบินยูไนเต็ดแอร์ไลน์จำนวน 7 ลำ A340-500 จำนวน 3 ลำ และ A340-600 จำนวน 5 ลำ

แต่ทั้งนี้ ให้นำความเห็นและข้อสังเกตของกระทรวงการคลัง กับสภาพพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สภาพัฒน์) ประกอบการพิจารณาด้วย ส่วนแหล่งเงิน ให้หารือกับกระทรวงการคลัง เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด

สำหรับมติดัชนีรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 23 พ.ย.2547 ซึ่งแนบ

ท้ายมาด้วยระบุว่าอนุมัติในหลักการให้การบินไทยจัดหาเครื่องบินตามแผนรัฐวิสาหกิจปี 2548/2552/2553 จำนวน 15 ลำ และดำเนินการตามแผนการเงิน และแผนเงินกู้ โดยได้รับความเห็น และข้อสังเกตของส่วนราชการที่เกี่ยวข้องไปพิจารณาด้วย

จากบันทึกของกระทรวงการคลังเห็นว่าการบินไทยควรเตรียมแผนรองรับในกรณีเหตุการณ์ไม่คาดคิด เช่น การปรับแผนฝูงบินในอนาคต โดยคงสิทธิยกเลิกการซื้อเครื่องบินจากผู้ขาย และเลื่อนระยะเวลาการชำระเงิน-การส่งมอบ

## ● ชีบินตรงนวิยอร์กขาดทุน

ด้านสภาพัฒน์ให้ความเห็นว่าความเสี่ยงด้านการเปิดเสรีการบินโดยเส้นทางการบินในอเมริกาเหนือเป็นเส้นทางการบินที่มีความเสี่ยงสูง หากไม่ประสบความสำเร็จ การบินไทยอาจขาดทุนในเส้นทางบินดังกล่าวได้

การทำการบินในเส้นทางดังกล่าว มีความเสี่ยงสูงที่อาจไม่ประสบผลสำเร็จ ทั้งด้านผลประกอบการ และด้านการตลาด หากจะนำเครื่องบินไปบินในเส้นทางอื่น จะมีข้อจำกัดอยู่มาก เนื่องจากเครื่องบินได้ถูกออกแบบเป็นพิเศษเพื่อรองรับเส้นทางการบินดังกล่าวเท่านั้น

สภาพัฒน์จึงได้เสนอความเห็นให้การบินไทยทบทวนการจัดซื้อเครื่องบิน A340-500 เพราะการบินแบบบินตรงมีชั่วโมงทำการบินยาว 17-18 ชั่วโมง จำเป็นต้องมีอาหารให้ผู้โดยสารถึง 2 มื้อ เปรียบเหมือนเครื่องบินได้ ทำให้จำนวนที่นั่งเหลือ 215 ที่นั่ง

หากจะทำการบินให้คุ้มทุน จะต้องขายบัตรโดยสารไปกลับในราคา 1,800 เหรียญสหรัฐฯ ในสัดส่วนที่มีผู้โดยสารเต็มทุกที่นั่ง ไม่ใช่แค่ 70-84% ตามรายงานของบริษัท จึงจะมีกำไรจากการทำการบินในเส้นทางดังกล่าว

☆ มีต่อหน้า 9

☆ ต่อจากหน้า 8

## ● ขอรัฐเพิ่มทุน 5 หมื่นล้าน

ความพยายามที่มีแต่คำพูดไม่มีการกระทำจริง และเด็ดขาด ขณะที่การบริหารบุคคลล้มเหลว ไม่มีประสิทธิภาพ ส่อเอื้อประโยชน์แก่ตน และพวกพ้องตลอดช่วงเวลาที่ผ่านไปผ่านมา ทำให้การบินไทยกลายเป็นองค์กรที่นอกจากจะขาดทุนมหาศาลแล้วยังมีความไม่โปร่งใสเป็นองค์กรที่เสมือนเป็นที่ทำมาหากินของคนเพียงกลุ่มเดียว แม้จะอยู่ในตลาดหลักทรัพย์ แต่ก็ไม่สามารถตรวจสอบความจริงในทุกๆด้านได้

นั้นจึงส่งผลให้คณะรัฐมนตรีของ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์-โอชา นายกรัฐมนตรี ตัดสินใจแก้ปัญหาด้วยการส่งการบินไทยเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูภายใต้คำสั่งศาลล้มละลายกลางดังที่กล่าวข้างต้น

แต่ในช่วงระหว่างการดำเนินงานตามแผนฟื้นฟูที่จะต้องโปร่งใส และตรวจสอบทรัพย์สิน หนี้สิน ตัวเลขการขาดทุนที่เป็นจริง เพื่อขอให้ศาลมีคำสั่งรับแผนฟื้นฟูนั้น

นายชาวุฒิสลิปป์ ตรีบุษกร รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่การบินไทย (ดีดี) แถลงว่า นอกเหนือจากปัญหาเดิมในองค์กรแล้วการบินไทยประสบปัญหาขาดทุนหนักขาดสภาพคล่องและมีกระแสเงินสดที่น้อย จึงจำเป็นต้องเพิ่มทุน โดยวิธีการกู้เงินอีกประมาณ 50,000 ล้านบาท เพื่อให้สามารถกลับมาทำธุรกิจการบินได้อีก โดยเงินครึ่งหนึ่งอาจมาจากกระทรวงการคลัง อีกครึ่งมาจากการใส่เงินของสถาบันการเงินเจ้าหนี้

ทั้งนี้ตามแผนที่จะเสนอต่อศาลล้มละลายการบินไทยต้องปรับลดขนาดและพนักงานที่มีอยู่ราว 29,000 คน ให้เหลือ 21,000 คน ส่วนปี 2564 จะต้องลดพนักงานลงอีก 6,000-7,000 คน เพื่อให้เหลือพนักงานราว 13,000-15,000 คน ให้เหมาะกับแผนธุรกิจการบินในอนาคต ซึ่งคาดว่าจะกลับมาเปิดเที่ยวบินไปยุโรป ญี่ปุ่น และจีนได้ในไตรมาสที่ 3 ของปีนี้ และจะแก้ไขส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบให้ได้ในปี 2573 หรือในอีก 9 ปีข้างหน้า

## ● กลุ่มเจ้าหนี้ผ่านแผนไม่แฮร์คัท

สำหรับเจ้าหนี้ที่ยื่นขอรับชำระหนี้จำนวนมาก นายชาวุฒิสลิปป์ยืนยันว่าจะไม่มีการไม่จ่ายหนี้ และไม่ตัดลดมูลค่าหนี้คงค้างลง (Haircut) ในทุกราย เว้นแต่จะขอจ่ายเฉพาะเงินต้น ส่วนดอกเบี้ยขอตัดออกไป

ทั้งนี้ แผนการทำธุรกิจจะแยกออกเป็นบริษัทครัวการบินไทยและคลังสินค้าส่วนมูลหนี้การบินไทยทั้งหมดอยู่ที่ราว 410,000 ล้านบาท เป็นการขาดทุนจากพิษโควิดในปี 2563 ประมาณ 135,000 ล้านบาท

ตามแผนการใช้จ่ายเงินเพิ่มทุน 50,000 ล้านบาท จะต้องลดต้นทุนการดำเนินงานในทุกส่วนลง เช่น ค่าบุคลากรที่สูงถึงปีละ 30,000 ล้านบาท ให้เหลือไม่เกินปีละ 12,000 ล้านบาท โดยลดพนักงาน

ลงกว่า 50% ลดเส้นทางบินที่ไม่ทำกำไร โดยเน้นไปที่เส้นทางบินที่มีกำไรก่อน บริการลูกค้ากลุ่มพิเศษ และลดประเภทเครื่องบินจาก 12 แบบ เหลือ 5 แบบ หรือเหลือเพียง 86 ลำจาก 130 ลำ

ในเวลาเดียวกันก็ขอศาลขายทรัพย์สินบางอย่างเช่น ศูนย์ฝึกพนักงาน บริษัทย่อย ที่ดิน เครื่องยนต์ที่ไม่ได้ใช้งาน พร้อมไปกับการหารายได้ทุกช่องทาง เช่น ให้บริการเที่ยวบินพิเศษจำหน่ายอาหาร สินค้าที่ระลึก ปาต่องโก๋ และอื่นๆ เพื่อให้มีกระแสเงินสดประคองบริษัทไว้

สำหรับเจ้าหนี้ 13,000 รายของการบินไทย มีการจัดแบ่งทีมไปเคลียร์เจ้าหนี้ 2 กลุ่ม โดยกลุ่มแรกของบรรดาสหกรณ์องค์กรต่างๆที่เอาเงินสมาชิกไปซื้อหุ้นกู้รวม 71,000 ล้านบาท และกลุ่ม 2 เจ้าหนี้กลุ่มธนาคาร อีก 29,000 ล้านบาท จะเจรจาขอให้มีการแปลงหนี้เป็นทุน

นายชาวุฒิสลิปป์กล่าวว่า แผนฟื้นฟูฉบับนี้เป็นแผนฟื้นฟูที่ดีที่สุดสำหรับเจ้าหนี้ เพราะไม่มีการ Haircut ยัดหนี้ไม่เกิน 10-12 ปี สำหรับสหกรณ์ ยัดหนี้ 6 ปี แต่ไม่เกิน 14 ปี ให้แปลงหนี้เป็นทุนได้ 30% และให้สิทธิคืนหนี้ได้เร็วขึ้น ส่วนเจ้าหนี้สถาบันการเงินขอตัดลดดอกเบี้ย ให้ข้อเสนอแปลงหนี้เป็นทุน 50% แต่ขอให้ใส่เงินเข้าไปใหม่ 25,000 ล้านบาท

ทั้งนี้การเจรจาดังกล่าวเป็นไปเพื่อขอรับการยกมือจากเจ้าหนี้เพื่อผ่านแผนฟื้นฟูฉบับนี้ในวันที่ 12 พ.ค.ที่จะถึงถ้ารอบที่ 3 นี้ ศาลและเจ้าหนี้ไม่ยกมือผ่านแผนฟื้นฟู การบินไทยจะต้องล้มละลาย และเจ้าหนี้จะได้เงินคืนเพียง 13% เท่านั้น

\*\*\*\*\*

ตามแผนเพิ่มทุน แปลงหนี้เป็นทุน ปรับลดขนาดองค์กรลดจำนวนพนักงานลงเหลือครึ่งหนึ่ง ลดเที่ยวบินที่ขาดทุนลดเครื่องบินที่มีหลายแบบ ขายทรัพย์สิน-เครื่องบินที่ตัดออกจากฝูงบิน ปรับปรุงสัญญาเช่าเครื่อง ปฏิรูปแผนธุรกิจ เพิ่มประสิทธิภาพผู้นำ และพนักงาน เป็นต้นนั้น

ว่ากันตามจริง เราๆ ท่านๆ ได้ยินเรื่องนี้มานานแล้ว และมากกว่า 10 ปีที่ทุกฝ่ายให้เวลาแก่การบินไทย แก้ไขปรับปรุงตัวเองในทุกๆบริบทแต่การบินไทยไม่เคยทำสำเร็จหรือตั้งใจแก้ปัญหาที่มี

สิ่งที่หลายคนอยากให้ปรับปรุงจริงๆ คือการทุจริตจัด

ซื้อและเช่าเครื่องบิน โดยเฉพาะระบบการจำหน่ายตั๋วโดยสาร  
ที่ยังคงรูปแบบเดิมไว้กับการบริการเก่าๆที่ยังไม่มีใครกล้าแตะ  
คำถามมีอยู่ว่า รัฐบาลที่ดี กระทรวงการคลัง และ  
ผู้เกี่ยวข้องทั้งหลายที่ดี จะเชื่อได้อย่างไรว่า คณะผู้จัดทำ  
แผน ซึ่งเป็นบุคคลที่เคยเกี่ยวข้องกับการบริหารการบินไทย  
ในอดีต จะปฏิบัติตามคำมั่นสัญญาจริงๆ

การบินไทยเป็นของประเทศชาติและคนไทยจริงๆหรือไม่?  
ถ้าที่ผ่านมา มันไม่ใช่และไม่เคยเป็น...จะเก็บไว้เพื่อ  
อะไร???

ทีมเศรษฐกิจ