



รายงานพิเศษ

มงคล วัชรวงค์กุล

ส่องแอร์บัส เอ 340 ลำสุดท้ายของโลก ก่อนขุดคดี Air Bus A 340 การบินไทย

คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) ลงมติแต่งตั้งองค์คณะไต่สวนชุดใหญ่ในคดีที่ทักษิณ ชินวัตร ในขณะที่เป็นนายกรัฐมนตรี ถูกกล่าวหาพร้อมพวกรวม 5 ราย ในการอนุมัติจัดซื้อเครื่องบิน Air Bus A 340-500 จำนวน 4 ลำ และ A 340-600 จำนวน 6 ลำ รวม 10 ลำ ระหว่างปี 2545-2547 (2002-2004) มูลค่าทางบัญชี ณ วันส่งมอบ 53,043.04 ล้านบาท

เครื่องบินแอร์บัสทั้ง 2 รุ่น เริ่มทำการบินตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2548 ถึง 7 มีนาคม 2556 (ปี 2005-2013) ในเส้นทางบินตรง (Non Stop) กรุงเทพฯ-นิวยอร์ก (JFK), กรุงเทพฯ-ลอสแอนเจลิส (LAX) และเส้นทางอื่นๆ รวม 51 เส้นทาง

แต่ประสบปัญหาขาดทุนในทุกเส้นทางที่ทำการบินไม่น้อยกว่า 39,859.52 ล้านบาท

โดยเฉพาะเส้นทางบินตรงกรุงเทพฯ-นิวยอร์ก และกรุงเทพฯ-ลอสแอนเจลิส ขาดทุนรวมเป็นเงินถึง 12,496 ล้านบาท ทั้งนี้เนื่องจากเครื่องบิน Air Bus A 340-500 และ A 340-600 เป็นเครื่องบินแบบพิสัยไกลพิเศษ ใช้เครื่องยนต์ 4 เครื่องยนต์ ทำให้สิ้นเปลืองพลังงานสูง

การจัดซื้อเครื่องบินชุดนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อแข่งขันทางการตลาดกับ Singapore Airlines ที่บินตรง SIN-EWR (New Jersey) อยู่ก่อนแล้ว

ต่อมาการบินไทยไม่คุ้มค่า Singapore Airlines ยกเลิกเส้นทางบิน Non Stop สิงคโปร์-นิวยอร์ก หันไปบินสิงคโปร์-แฟรงก์เฟิร์ต-นิวยอร์ก ไปก่อนหน้า แล้วการบินไทยยกเลิกตาม

The Wall Street Journal รายงานว่า The Thai Airways International



บินเที่ยวบิน Non Stop 17 ชม. กรุงเทพฯ-นิวยอร์ก เที่ยวบินสุดท้ายวันที่ 1 กรกฎาคม 2008 แล้วขายเครื่อง A340-500 4 ลำออกไป

แต่ในหลายปีหลังก่อนหน้าโควิด-19 ระบุว่า Singapore Airlines กลับมาบินตรง SIN-EWR (Newark) อีกครั้ง ส่วน TG หายไปจากสนามบินนิวยอร์ก

แล้วจอดทิ้ง Air Bus A 340 ทั้ง 10 ลำ ขายให้กองทัพอากาศไทยได้ 1 ลำ

เป็นการใช้งานฝูงบินที่ไม่คุ้มค่า โดยใช้งานได้เพียง 6-10 ปี ซึ่งต่ำกว่าอายุการใช้งานเครื่องบินโดยทั่วไปที่กำหนดไว้ 20 ปี

คณะทำงานสรุปว่า เมื่อนำผลขาดทุนจากการจัดซื้อและบริหารจัดการเครื่องบินแอร์บัส A

340-500 และ A 340-600 จำนวน 10 ลำ มารวมกัน ทำให้การบินไทยประสบภาวะขาดทุนรวมทั้งสิ้นไม่ต่ำกว่า 62,803.49 ล้านบาท (ไม่รู้ว่ามีจำนวนจากอะไรบ้าง)

คำถามคือ การบินไทยขาดทุนจากฝูงบินแอร์บัส A 340 เพราะอะไร

คำตอบคือ ขาดทุนเพราะการติดตั้งเก้าอี้บนฝูงบินนั้นเน้นเก้าอี้ชั้นธุรกิจเป็นส่วนใหญ่

เนื่องจากซื้อมาเพื่อบิน Non Stop สู่ JFK และ LAX จึงติดตั้งเก้าอี้ชั้นธุรกิจเป็นส่วนใหญ่ เพื่อลดจำนวนผู้โดยสารและสัมภาระ นำน้ำหนักมาเพิ่มการบรรทุกน้ำมันในการบินไกล เก็บค่าโดยสารราคาสูง

ทำให้เมื่อหยุดบิน Non Stop แล้วนำเครื่อง

มติชน สุดสัปดาห์

Matchon Weekend
Circulation: 500,000
Ad Rate: 480

Section: First Section/-

วันที่: ศุกร์ 15 - พุธสัปดาห์ 21 ตุลาคม 2564

ปีที่: 41

ฉบับที่: 2148

หน้า: 27(กลาง)

Col.Inch: 97

Ad Value: 46,560

PRValue (x3): 139,680

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: รายงานพิเศษ: ส่องแอร์บัส เอ 340 ลำสุดท้ายของโลก ก่อนขุดคดี Air Bus A 340...

มาบินเส้นทางอื่น ทาผู้โดยสารชั้นธุรกิจได้ไม่
มากพอ เพราะค่าตัวการบินไทยโดยทั่วไปแพง
กว่าสายการบินอื่นอยู่มากโข จึงเกิดการขาดทุน
ทุกเส้นทาง

ตัวผมเองก็ไม่เคยบินเที่ยว Non Stop ของ
TG จาก JFK-BKK เพราะสู้ราคาตัวไม่ไหว
ช่วงนั้นบินแต่เครื่อง Kuwait Air ที่ให้ราคาดี
ที่สุด แคมบินด้วย Air Bus A 340 เหมือน
กัน บินจาก JFK-HEATHROW-KUWAIT
CITY-BKK

ผมเคยถามเพื่อนนักบินไทยว่า ทำไม
ไม่เปลี่ยนเก้าอี้ Air Bus A 340 ให้เป็นเก้าอี้
ชั้นประหยัดมากขึ้น

คำตอบคือไม่คุ้มค่า

ผมมีคำถามต่อมาว่า ทำไมเมื่อต้องนำเครื่อง
Air Bus A 340 มาบินเส้นทางอื่น จึงไม่เปลี่ยน
นโยบายการตลาด

ลดราคาตัวชั้นธุรกิจลงมาเป็นระดับ
Economic Full Fare คือคิดค่าตัวชั้นธุรกิจ
แค่ในราคาเต็มชั้นประหยัดไม่มีส่วนลด เพื่อ
เพิ่มจำนวนผู้โดยสาร

นโยบายขายตัวชั้นธุรกิจในราคา Economic
Full Fare นี้เป็นนโยบายการตลาดของ EVA
AIR สายการบินสายที่สองของไทยที่ประสบ
ความสำเร็จเป็นที่เลื่องลือในวงการบินโลก

แต่ TG วางตำแหน่งสายการบินของตัวเอง
ไว้ในฐานะสายการบินระดับสูง ขายตัวแพง ไม่
ยอมลดตัวเองลงมาแข่งขันด้านราคา จึงต้องยื่น
แห้งตาย

ยอม Ground ฝูงบิน Air Bus A 340 ดี
กว่าเสียน้ำลดราคาตัว พร้อมกับการกล่าวหาว่า
ฝูงบินนี้ไม่คุ้มค่าเพราะใช้เครื่องยนต์ 4 เครื่องยนต์
กินน้ำมันมาก ทำให้เกิดการขาดทุน

ที่ว่า เครื่อง Air Bus A 340 ของทั้งโลก
ยังให้บริการบินกันอยู่จนถึงลำสุดท้ายในปี
2021

Air Bus A 340 ผลิตจำหน่ายทั้งหมด
374 ลำ รวมทุกขนาดลำตัวเครื่อง
บิน -200, -300, -500, -600 ระหว่างปี
2002-2010

ปี 2010 เริ่มผลิต Air Bus A 350 เครื่อง
บินพิสัยบินไกลขนาด 2 เครื่องยนต์ ขึ้นบินครั้งแรกปี
2013 สายการบินแรกที่บิน A 350 คือ
Qatar Airways ปี 2015 A 350 ยังผลิตจนถึง
ปัจจุบัน

ปี 2017 ผมบินด้วย Philippine Airlines
จาก LA กลับเมืองไทย ช่วงที่บินจาก LAX-
MANILA ก็บินด้วย Air Bus A 340

สายการบินที่มีฝูงบิน Air Bus A 340 มาก
ที่สุดในโลกคือ สายการบิน Lufthansa ของ
เยอรมนี มีอยู่ 22 ลำ ข่าวเมื่อเดือนกรกฎาคม
2021 Lufthansa ประกาศขาย A 340-600 16
ลำ เครื่องที่ประกาศขายลำแรกขึ้นบินปี 2003 ลำ
สุดท้ายขึ้นบินปี 2009 ทุกลำจอดเป็นการถาวร
ที่ Teruel สถานฐานเครื่องบินในสเปน เป็น
เครื่องบินที่ใช้การแค่ 11-18 ปี ยังไม่คุ้มค่าการ
ใช้งาน

ตอนนี้ฝูงเครื่อง A 340 ของ Lufthansa
จอดหมดทุกลำ ไม่ใช่ปัญหาจากตัวเครื่องบิน
แต่เป็นเพราะสายการบินประสบวิกฤตจากโค
วิด-19 Lufthansa แถลงว่ามีแผนการจะนำ A
340-600 อย่างน้อย 5 ลำ กลับมาบินใหม่ในฤดู
ร้อน 2022 ปีหน้าที่ฐานบินมิวนิก

Emirates Airlines คือสายการบินที่ใช้เครื่อง
A 340-500 ฝูงใหญ่ที่สุดในโลกในรอบทศวรรษ

ที่ผ่านมา

Airbus A 340-500 เที่ยวบินสุดท้ายของโลก
เป็นเที่ยวบินของ Azerbaijan Airlines
(AZAL) จาก Baku เมืองหลวงของ Azerbaijan
ไป Moscow (Domodedovo Airport) สิ้นสุด
การบินเมื่อเดือนพฤษภาคม 2021

อย่างไรก็ตาม Azerbaijan Airlines ได้
นำเครื่อง A 340-500 กลับมาบินจาก Baku
ไป the liberated Karabakh อีกครั้งเมื่อ
5 กันยายน 2021

จะเห็นได้ว่า เครื่อง Air Bus A 340-500,
A 340-600 ยังคงบินอยู่ในโลกจนถึง
ปีนี้และปีหน้า มีแต่ของการบินไทยที่เลิกบิน
ในปี 2013

ดังนั้น คำกล่าวหาที่ว่า อดีตนายฯ ทักซิณ
ชินวัตร สั่งซื้อเครื่องบินที่ไม่มีคุณภาพ ทำให้
การบินไทยขาดทุนมหาศาลจนล้มละลาย ตามที่
นายถาวร เสนเนียม อดีต รมช.คมนาคม และ
พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา กล่าวหา

จึงเป็นเรื่องที่น่ากังขา

เพราะการสั่งซื้อเครื่องบินที่มีคุณภาพดีที่สุดในโลกในปี พ.ศ.นั้นมาใช้ในสายการบินของ
ประเทศ ไม่ควรจะเป็นความผิดโดยผู้หนึ่งผู้ใด
ทั้งสิ้น

ส่วนจะไปติดตั้งเก้าอี้บนเครื่องอย่างไร จะ
ทำการตลาดวิธีใด เป็นเรื่องการบริหารภายใน
TG ไม่มีอะไรเกี่ยวข้องกับนายกรัฐมนตรีโดย
สิ้นเชิง

**การบินไทยจะแจ้งแค่ไหน ทำไมไม่ไป
ตรวจสอบดูรูรั่วภายในให้กระจ่าง ●**