แนวหน้า
Naew Na
Circulation: 900,000
Ad Rate: 1,600
Section: First Section/วิเคราะห์
วันที่: จันทร์ 13 กุมภาพันธ์ 2566
ปีที่: 43 ฉบับที่: 15263 หน้า: 1(กลาง), 3
Col.Inch: 143.65 Ad Value: 229,840 PRValue (x3): 689,520 คลิป: สี่สี
คอลัมน์: อ่านระหว่างบรรทัด: คดีจัดซื้อฝูงบินมรณะการบินไทย

คดีจัดซื้อฝูงบินมรณะการบินไทย

คดีจัดซื้อฝูงบินมรณะการบินไทย

กรณีการบินไทยจัดซื้อเครื่องบินแอร์บัส A340-500 และ A340-600 จำนวน 10 ลำ ในช่วงปี 2546-2547 ยังผลให้เกิดความเสียหายร้ายแรงแก่การบินไทย

ต่อมา ป.ป.ช. ได้ดำเนินการไต่สวน และแจ้งข้อกล่าวหาแก่นักการเมืองและผู้ดำรงตำแหน่งสำคัญในการบินไทย

1. ก่อนหน้านี้ คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) มีมติแต่งตั้งองค์คณะไต่สวนชุดใหญ่ในคดีที่เกี่ยวกับการอนุมัติสั่งซื้อเครื่องบิน ของบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ไต่สวนนายทักษิณกับพวก รวม 5 ราย

ประกอบด้วย *นายทักษิณ อดีตนายกฯ นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ อดีตรมว.คมนาคม นายพิเชษฐ สถิรชวาล อดีต รมช.คมนาคม นายทนง พิทยะ อดีตประธานกรรมการบริษัทการบินไทย และนายกนก อภิรดี อดีตกรรมการผู้อำนวยการใหญ่การบินไทย*

2. ล่าสุด สำนักข่าวอิศรารายงานว่า ป.ป.ช. มีมติให้แจ้งข้อกล่าวหาแก่บุคคล ดังนี้

นายทักษิณ ชินวัตร อดีตนายกฯ

นายพิเชษฐ สถิรชวาล อดีต รมช.คมนาคม

นายทนง พิทยะ อดีตประธานกรรมการ บมจ.การบินไทย

และนายกนก อภิรดี อดีตกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บมจ.การบินไทย

ในความผิดฐานร่วมกันปฏิบัติหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ กรณีการจัดซื้อเครื่องบินแอร์บัสแบบ A340-500 และแบบ A340-600 จำนวน 10 ลำ ในช่วงปี 2546-2547 ทำให้ บมจ.การบินไทย ได้รับความเสียหาย

เท่ากับว่า นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ อดีต รมว.คมนาคม ซึ่งเป็นหนึ่งผู้ถูกไต่สวนนั้น คณะกรรมการ ป.ป.ช. มีมติให้ข้อกล่าวหาตกไป

เนื่องจากในขณะที่มีการอนุมัติให้มีการจัดซื้อเครื่องบินแอร์บัส A340-500 และ A340-600 จำนวน 10 ลำ ดังกล่าวนั้นนายสุริยะรมว.ขณะนั้นไม่ได้เป็นผู้รับผิดชอบและกำกับดูแล บมจ.การบินไทย แต่เป็นนายพิเชษฐ ในฐานะ รมช.คมนาคม ที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการกำกับดูแล บมจ.การบินไทย

3. น่าสังเกตว่า เหตุใดไม่มีระดับผู้บริหารของการบินไทย ถูกแจ้งข้อกล่าวหาด้วยเลย?

ประการต่อมา ในการนำเสนอเรื่องต่อที่ประชุม ครม.นั้น โดยปกติ รัฐมนตรีว่าการฯจะเป็นผู้นำเสนอ ตลอดจนแถลงข้อมูลชี้แจงรายละเอียด เพื่อให้ที่ประชุม ครม.ได้พิจารณาแนวทางข้อเสนอในเรื่องนั้นๆ

การขอให้ ครม.อนุมัติให้รัฐวิสาหกิจ(ขณะนั้น) การบินไทยจัดซื้อเครื่องบิน ซึ่งแต่ละลำมีราคากว่า 5 พันล้านบาท และจะมีผลได้เสียต่อผลประกอบการของรัฐวิสาหกิจโดยตรง ย่อมเป็นเรื่องสำคัญ คนระดับรัฐมนตรีว่าการจะต้องกำกับดูแลรับผิดชอบ หรือไม่ ?

อย่างไรก็ตาม คดีนี้ ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการแจ้งข้อกล่าวหา ป.ป.ช.ยังไม่ได้สรุปผลชี้มูลความผิดเป็นทางการแต่อย่างใด ผู้ถูกแจ้งข้อกล่าวหา ทุกรายยังถือว่าเป็นผู้บริสุทธิ์อยู่

อีกทั้ง ป.ป.ช.ยังไม่ได้ชี้แจงแถลงรายละเอียดในเรื่องนี้ ขอเรียกร้องให้ ป.ป.ช.ชี้แจงเหตุผล ข้อเท็จจริง เกี่ยวกับเรื่องนี้โดยเร็ว เพื่อความโปร่งใสและเป็นธรรมแก่ทุกฝ่าย

4. กรณีนี้ นายพิเชษฐ สถิรชวาล ให้เปิดเผยกับสำนักข่าวอิศรา ว่า จะเดินทางเข้าไปที่ ป.ป.ช. เพื่อรับทราบข้อกล่าวหาในช่วงบ่ายวันที่ 13 ก.พ. 2566 นี้

นอกจากนี้ ยังกล่าวถึงกรณีที่นายสุริยะ ในฐานะรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ไม่ถูกแจ้งข้อกล่าวหาว่า

"...เฮ้ย! จริงหรือเปล่าเป็นไปได้อย่างไร จริงๆ ตามหลักการความต้องการที่เสนอมาทั้งหมดอยู่ที่คณะกรรมการของการบินไทย อยู่ๆ คุณจะซื้อเครื่องบิน คุณต้องมีความต้องการ

....เมื่อบอร์ด (การบินไทย) เสนอมาที่กระทรวงคมนาคม คนที่จะนำเรื่องนี้เข้าที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) คือตัวรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในขณะนั้น คือ นายสุริยะ รัฐมนตรีช่วยว่าการฯ ไม่มีอำนาจเสนอให้ที่ประชุม ครม.พิจารณาเองได้ เว้นแต่จะได้รับมอบอำนาจจากรัฐมนตรีว่าการฯ เท่านั้น

NewsClip app.iqnewsclip.com
Dataxet Limited | 888/178 Ploenchit Road, 17th Floor, Mahatun Plaza Building, Lumpini, Patumwan, Bangkok 10330, THAILAND
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com

แนวหน้า
Naew Na
Circulation: 900,000
Ad Rate: 1,600
Section: First Section/วิเคราะห์
วันที่: จันทร์ 13 กุมภาพันธ์ 2566
ปีที่: 43 ฉบับที่: 15263 หน้า: 1(กลาง), 3
Col.Inch: 143.65 Ad Value: 229,840 PRValue (x3): 689,520 คลิป: สี่สี
คอลัมน์: อ่านระหว่างบรรทัด: คดีจัดซื้อฝูงบินมรณะการบินไทย

อีกทั้งประเด็นการจัดซื้อเครื่องบินนี้ก็ทราบมาว่าทาง ป.ป.ช.ก็ได้ชี้มูลความผิดนายทนง พิทยะ ในฐานะประธานบอร์ดไปแล้วด้วย ซึ่งเอาจริงๆ เรื่องนี้ไม่เกี่ยวกับผมเลย...” - นายพิเชษฐกล่าว

- 11 -

กระทรวงคมนาคม จึงเห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้ บกท. ดำเนินการตามที่ บกท. เสนอ ดังนี้

1) ดำเนินโครงการจัดหาเครื่องบินตามแผนวิสาหกิจ ปี 2548/49 - 2552/53 ของ บกท. เพื่อจัดหาเครื่องบินจำนวน 14 ลำ วงเงินลงทุน 96,355 ล้านบาท โดยจะลงทุนในปี 2547/2548 จำนวน 7,818 ล้านบาท

2) ดำเนินงานตามแผนการเงินและแผนเงินกู้ตามที่ บกท. เสนอ

3) ได้รับยกเว้นการปฏิบัติตามระเบียบการก่อหนี้ของประเทศ พ.ศ. 2528

จึงเรียนมาเพื่อโปรดดำเนินการต่อไปด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

สุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ

(นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

5. สำนักข่าวอิศรา ได้ตรวจสอบมติคณะรัฐมนตรี (ครม.) พบว่า ในช่วงปี 2546-47 ครม.มีมติเห็นชอบโครงการจัดหาเครื่องบินของบริษัท การบินไทย จำนวน 2 ลอตใหญ่ จัดซื้อในรัฐบาล **ทักษิณ ชินวัตร**

โดยมีนาย**สุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ** รมว.คมนาคมในขณะนั้น เป็นผู้ลงนามเสนอเรื่องเข้าสู่ที่ประชุม ครม.

ลอตแรก_เมื่อวันที่ 5 ส.ค.2546 ครม.เห็นชอบโครงการจัดหาเครื่องบินตามแผนวิสาหกิจปี 2545/46-2549/50 ตามที่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) หรือ บกท. และนายสุริยะเสนอ โดยให้บริษัทได้ยกเลิกการจัดหาเครื่องบินพิสัยกลาง 1 ลำ ตามโครงการจัดหาเครื่องบินตามแผนวิสาหกิจ ปี 2543/44-2547/48 และให้บริษัทจัดหาเครื่องบินเพิ่มเติม จำนวน 15 ลำ รวมถึง**แบบ A340-500 จำนวน 3 ลำ และเครื่องบินแบบ A340-600 จำนวน 5 ลำ**

สำหรับเครื่องบินแบบ A340-500 จำนวน 3 ลำ และเครื่องบินแบบ A340-600 จำนวน 5 ลำนั้น บกท. ทยอยรับมอบเครื่องบินแรกในเดือนมิ.ย.2548 และส่งมอบเครื่องสุดท้ายในเดือน ต.ค.2548 คิดเป็นเงินลงทุนทั้งสิ้น 41,609 ล้านบาท โดยมีราคาเครื่องละ 4,898-5,098 ล้านบาท

ลอตที่สอง เมื่อวันที่ 23 พ.ย.2547 ครม.มีมติอนุมัติในหลักการให้บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินโครงการจัดหาเครื่องบินตามแผนวิสาหกิจปี 2548/49-2552/53 จำนวน 14 ลำ วงเงินลงทุน 96,355 ล้านบาท ในจำนวนนี้เป็นเครื่องบินแอร์บัส A340-500 จำนวน 1 ลำ และแบบ A340-600 จำนวน 1 ลำ

โดยเสนอให้ดำเนินโครงการจัดหาเครื่องบินตามแผนวิสาหกิจ ปี 2548/49-2552/53 ของ บกท.จำนวน 14 ลำ ประกอบด้วย *เครื่องบินพิสัยไกลขนาดใหญ่มาก แบบ A380 จำนวน 6 ลำ เครื่องบินพิสัยไกลพิเศษ แบบ A340-500 จำนวน 1 ลำ เครื่องบินพิสัยไกลขนาดกลาง แบบ A340-600 จำนวน 1 ลำ และเครื่องบินพิสัยไกลขนาดกลาง แบบ B777-200 ER จำนวน 6 ลำ ในวงเงินลงทุนทั้งสิ้น 96,355 ล้านบาท*

โดยจะลงทุนในปี 2547-2548 จำนวน 7,818 ถ้านบาท

ระบุด้วยว่า *การรับมอบเครื่องบินพิสัยไกพิเศษแบบ A340-500 จำนวน 1 ลำ เงินลงทุน 5,748 ล้านบาท จะมีขึ้นในเดือนต.ค.2550 และการรับมอบเครื่องบินพิสัยไกลขนาดกลาง แบบ A340-600 จำนวน 1 ลำ เงินลงทุน 6,179 ล้านบาท จะมีขึ้นในเดือนต.ค.2551*

น่าสงสัยว่า ข้อเท็จจริงข้างต้น ป.ป.ช.นำไปพิจารณาอย่างไร ใครควรถูกแจ้งข้อกล่าวหา – ใครควรรอด?

<u>การตัดสินใจอนุมัติจัดซื้อ จะเป็นการบกพร่องโดยสุจริต หรือทุจริตเชิงนโยบาย?</u>

6. รายงานการตรวจสอบจากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) เกี่ยวกับการจัดหาเครื่องบินแอร์บัส A340-500 และ A340-600 ระบุว่า

“ผู้บริหารบริษัทการบินไทย ไม่ให้ความสำคัญต่อการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี (ครม.) อย่างเคร่งครัดจริงจัง โดยไม่ได้มีการพิจารณาในการนำความเห็นและข้อสังเกตของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และกระทรวงการคลัง ไปประกอบการดำเนินการจัดซื้อเครื่องบิน”

7. ขอชื่นชม**นายถาวร เสนเนียม** อดีตรมช.คมนาคม ที่ได้ตั้งคณะทำงานตรวจสอบฯ ที่มี **พล.ต.ท.ชาญเทพ เสสะเวช** เป็นประธานคณะทำงานฯ และดำเนินการตรวจสอบปรากฏเป็นรายงาน นำเสนอต่อนายกฯ เปิดเผยต่อสาธารณชน รวมถึงส่งเรื่องให้ ป.ป.ช.ดำเนินการไต่สวนเอาผิดผู้เกี่ยวข้องตามอำนาจหน้าที่

รายงานผลการตรวจสอบข้อเท็จจริงในการบริหารกิจการของบริษัท และปัญหาการทุจริต บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จัดทำโดยคณะทำงานฯ ที่มี **พล.ต.ท.ชาญเทพ เสสะเวช** เป็นประธานฯ ระบุว่า

จุดเริ่มต้นที่ทำให้บริษัท การบินไทย ประสบปัญหาขาดทุน มาจากการจัดซื้อเครื่องบินแบบพิสัยไกลพิเศษรุ่นแอร์บัส A340-500 และ A340-600 จำนวน 10 ลำ มูลค่าตามบัญชี ณ วันส่งมอบ 53,043.04 ล้านบาท

NewsClip app.iqnewsclip.com
Dataxet Limited | 888/178 Ploenchit Road, 17th Floor, Mahatun Plaza Building, Lumpini, Patumwan, Bangkok 10330, THAILAND
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com

แนวหน้า
Naew Na
Circulation: 900,000
Ad Rate: 1,600
Section: First Section/วิเคราะห์
วันที่: จันทร์ 13 กุมภาพันธ์ 2566
ปีที่: 43 ฉบับที่: 15263 หน้า: 1(กลาง), 3
Col.Inch: 143.65 Ad Value: 229,840 PRValue (x3): 689,520 คลิป: สี่สี
คอลัมน์: อ่านระหว่างบรรทัด: คดีจัดซื้อฝูงบินมรณะการบินไทย

ซึ่งอยู่ภายใต้โครงการจัดหาเครื่องบินตามแผนวิสาหกิจในช่วงปี 2546-2547

ระบุรายละเอียดว่า เครื่องบินแอร์บัสทั้ง 2 รุ่นดังกล่าว เริ่มทำการบินตั้งแต่เดือน ก.ค. 2548 ถึง 7 ม.ค. 2556 ในเส้นทางบินตรงกรุงเทพฯ-นิวยอร์ก, กรุงเทพฯ-ลอสแองเจลิส และเส้นทางอื่นๆ รวม 51 เส้นทาง แต่ประสบปัญหาขาดทุนในทุกเส้นทางที่ทำการบินไม่น้อยกว่า 39,859.52 ล้านบาท

เฉพาะเส้นทางบินตรงกรุงเทพฯ-นิวยอร์ก และกรุงเทพฯ-ลอสแองเจลิส ขาดทุนรวมเป็นเงินถึง 12,496.55 ล้านบาท

ทั้งนี้ เนื่องจากเครื่องบินแอร์บัส A340-500 และ A340-600 เป็นเครื่องบินแบบพิสัยไกลพิเศษ ใช้เครื่องยนต์ 4 เครื่องยนต์ ทำให้สิ้นเปลืองพลังงานสูง แต่มีจำนวนที่นั่งน้อย

ขณะเดียวกัน เครื่องบินแอร์บัส A340-500 และ A340-600 ดังกล่าว มีการใช้งานไม่คุ้มค่า โดยใช้งานได้เพียง 6-10 ปี ซึ่งต่ำกว่าอายุการใช้งานเครื่องบินโดยทั่วไปที่กำหนดไว้ 20 ปี ปัจจุบันเครื่องบินดังกล่าวได้ปลดระวางแล้ว อยู่ระหว่างการจอดรอจำหน่าย ทำให้บริษัท การบินไทย ขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินไม่ต่ำกว่า 22,943.97 ล้านบาท

คณะทำงานฯสรุปว่า เมื่อนำผลขาดทุนจากการจัดซื้อและการบริหารจัดการเครื่องบินแอร์บัส A340-500 และ A340-600 จำนวน 10 ลำ มารวมกัน ทำให้บริษัท การบินไทย ประสบภาวะการขาดทุนรวมทั้งสิ้นไม่ต่ำกว่า 62,803.49 ล้านบาท

นอกจากนี้ คณะทำงานฯ ยังพบว่าเครื่องยนต์อะไหล่ที่จัดซื้อสำหรับเครื่องบินแอร์บัส A340-500 และ A340-600 คือ เครื่องยนต์อะไหล่รุ่น Trent-500 จำนวน 7 เครื่อง ซึ่งจัดซื้อในปี 2546 เป็นต้นมา และทยอยส่งมอบอะไหล่ตั้งแต่เดือนธ.ค.2557 ถึงเดือนธ.ค.2550 วงเงินรวม 3,523.17 ล้านบาท (อะไหล่เครื่องละ 503.31 ล้านบาท) แต่ยังไม่เคยมีการนำมาใช้งานแต่อย่างใด

อีกทั้งเครื่องบินแอร์บัส A340-500 ทะเบียน 775/HS-TLD ซึ่งเป็นหนึ่งในเครื่องที่ปลดระวางและจอดจำหน่าย พบปัญหาการละเลย ไม่รอบคอบ ไม่ใส่ใจของผู้ดูแลบำรุงรักษา ทำให้เครื่องยนต์ทั้ง 4 เครื่องยนต์เสียหาย และต้องให้บริษัท Rolls Royce ซ่อมแซม โดยมีค่าซ่อมรวม 20 ล้านเหรียญ หรือ 600 ล้านบาท

บริษัท การบินไทย มีภาระค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษาสภาพเครื่องบินทั้ง 2 รุ่น เป็นเงินอีก 1,344.87 ล้านบาท

แบ่งเป็นการเข้าร่วมโครงการ Total Care Agreement (TCA) ของเครื่องยนต์ Trent-500 ที่ติดตั้งกับเครื่องบินแอร์บัส A340-500 และ A340-600 เมื่อวันที่ 9 พ.ค.2550 โดยมีระยะซ่อมบำรุงระหว่างปี 2548-2558 มูลค่า 1,129.60 ล้านบาท และมีค่าใช้จ่ายการซ่อมบำรุงระหว่างปี 2559-2560 (ณ เดือน ม.ค.2560) อีก 215.27 ล้านบาท

"ปัญหาสำคัญอีกกรณีหนึ่งที่ทำให้การดูแลรักษาสภาพเครื่องบิน A340-500 และ A340-600 มีค่าใช้จ่ายสูง เกิดจากเจ้าหน้าที่ขาดความเคร่งครัดในการดูแลรักษาสภาพเครื่องบินตามคู่มือการซ่อมบำรุง และการบินไทยขาดการสอบทานและติดตามการดำเนินการอย่างใกล้ชิด ทำให้เครื่องบินไม่สามารถจำหน่าย/ขายให้ผู้ซื้อได้" รายงานผลการตรวจสอบฯ ระบุ

เท่ากับว่า การจัดซื้อเครื่องบินแอร์บัส A340-500 และ A340-600 จำนวน 10 ลำ การจัดหาอะไหล่ที่ไม่ได้ถูกนำมาใช้ และลงทุนที่เกี่ยวข้องซึ่งอาจไม่คุ้มค่า ตลอดจนข้อบกพร่องในการซ่อมบำรุงเครื่องบิน ทำให้บริษัท การบินไทย เสียหายไม่ต่ำกว่า 68,271.53 ล้านบาท

จนถึงปัจจุบัน ยังไม่สามารถติดตามได้ว่าผู้ที่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายในครั้งนี้เป็นใครบ้าง

สันติสุข มะโรงศรี

NewsClip app.iqnewsclip.com
Dataxet Limited | 888/178 Ploenchit Road, 17th Floor, Mahatun Plaza Building, Lumpini, Patumwan, Bangkok 10330, THAILAND
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com