

## สรุปผลการตรวจสอบคณะทำงานตรวจสอบข้อเท็จจริงในการบริหารกิจการของบริษัทและปัญหาการทุจริต บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ประกอบการแถลงข่าว วันที่ 28 สิงหาคม 2563

ภายใต้แผนแม่บทยุทธศาสตร์ชาติ ว่าด้วยการต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบของรัฐบาล นายถาวร เสนเนียม รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ในฐานะผู้กำกับดูแล บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้แต่งตั้งคณะทำงานตรวจสอบข้อเท็จจริงในการบริหารกิจการของบริษัท และปัญหาการทุจริตบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่ทำให้ประสิทธิภาพขาดทุนขึ้น ตามคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 179/2563 ลว 10 เม.ย. 2563 และที่ 302/2563 ลว 7 พ.ค. 2563 โดยมี พล.ต.ท.ชาญเทพ เสสะเวช อดีตผู้บัญชาการตำรวจนครบาล เป็นหัวหน้าคณะทำงานตรวจสอบข้อเท็จจริงฯ

มีการแต่งตั้งคณะทำงานชุดย่อย 6 คณะ เพื่อตรวจสอบเรื่อง การเงินและบัญชี การขายตั๋วโดยสาร ฝ่ายช่าง คลังสินค้า ครัวการบินไทย และการบริหารกิจการของบริษัท มีการประชุมไปแล้ว 3 ครั้ง มีผู้มาให้ข้อมูล ทั้งโดยเปิดเผยและไม่เปิดเผยไม่น้อยกว่า 100 คน มีการตรวจสอบรายงานการประชุมคณะต่างๆ ย้อนหลัง 3 ปี คือ ปี 2560-2562 จนกระทั่งการบินไทยพ้นสภาพการเป็นรัฐวิสาหกิจเมื่อ 22 พฤษภาคม 2563 และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ได้มีความเห็นเรื่องเสร็จที่ 1035/2563 เดือนสิงหาคม 2563 เรื่อง อำนาจของคณะกรรมการและคณะทำงานตรวจสอบข้อเท็จจริง กรณีบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ภายหลังจากการพ้นสภาพการเป็นรัฐวิสาหกิจ เห็นว่า เมื่อคณะทำงานตามคำสั่งที่ 302/2563 ลว. 7 พ.ค. 63 ได้ดำเนินการตรวจสอบข้อเท็จจริงการดำเนินงานของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) แล้ว คณะทำงานดังกล่าวจึงไม่มีอำนาจดำเนินการตามกฎหมายได้ต่อไป

อย่างไรก็ตาม รายงานผลการตรวจสอบข้อเท็จจริงฯ ฉบับนี้ จะรวบรวมรายละเอียดทั้งหมดส่งต่อไปให้กับกระทรวงการคลัง ในฐานะผู้ถือหุ้นรายใหญ่และมีอำนาจควบคุมการบินไทย สำนักงานป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ปปช.) และกรรพ.เรียนนายกรัฐมนตรี เพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหาต่อไป คณะทำงานฯ จึงขอสรุปข้อมูลที่ตรวจพบ ดังนี้

### 1. จุดเริ่มต้นหรือปฐมบทการขาดทุนของการบินไทย

การบินไทย ก่อตั้งบริษัทเมื่อปี 2503 ปีนี้ครบ 60 ปี ตลอดระยะเวลาของการประกอบธุรกิจสายการบิน 50 ปี บริษัทไม่เคยขาดทุน จนมาถึงปี 2551 เป็นปีแรกที่บริษัทมีผลการขาดทุนมากที่สุดถึง 21,450 ล้านบาท

อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการจัดซื้อเครื่องบิน A340-500 และ A340-600 จำนวน 10 ลำ พิสัยไกลพิเศษ ขนาด 4 เครื่องยนต์ มูลค่าตามบัญชี 53,043.04 ล้านบาท ภายใต้แผนรัฐวิสาหกิจและโครงการจัดหาเครื่องบินตามแผนวิสาหกิจ ช่วงปี 2546-2547

เครื่องบินรุ่นดังกล่าวเข้าประจำการตั้งแต่เดือน กรกฎาคม 2548 โดยทำการบินเส้นทางบินตรง กรุงเทพ-นิวยอร์ก และเพิ่มเส้นทางบินตรง กรุงเทพ-ลอสแอนเจลิส โดยใช้เวลาทำการบินเพียง 3 ปีเศษก็ต้องหยุดบิน เพราะขาดทุนทุกเที่ยวบินถึง 12,496.55 ล้านบาท และบริษัทได้ปรับเปลี่ยนเส้นทางบินไปยังเส้นทางอื่นรวมแล้ว 51 เส้นทาง เช่น มอสโกว์ มิถาน สิงคโปร์ เชียงไฮ้ เชียงราย ภูเก็ต เชียงใหม่ ซึ่งประสบปัญหาขาดทุนทุกเส้นทางที่ทำการบินเช่นกัน ทำให้บริษัทขาดทุนจากการดำเนินงานไม่น้อยกว่า 39,859.52 ล้านบาท และต้องปลดระวางเครื่องบินก่อนกำหนด ลำสุดท้ายปลดระวางในปี 2556 โดยใช้เวลาในการเข้าประจำฝูงบิน เพียง 6-10 ปี (การใช้งานของเครื่องบินโดยทั่วไปกำหนดไว้ 20 ปี)

ระหว่างจอตอการจำหน่าย/ขาย บริษัทต้องประสบปัญหาขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินไม่ต่ำกว่า 22,943.97 ล้านบาท รวมทั้งบริษัทประสบปัญหาการขาดทุนจากผลการดำเนินงานและการด้อยค่าของเครื่องบินรุ่น A340 จำนวน 10 ลำทั้งสิ้นไม่ต่ำกว่า 62,803.49 ล้านบาท

จากปัญหาการขาดทุนหลายหมื่นล้านบาทนั้น ทำให้ผลประกอบการในภาพรวมของบริษัทต่ำกว่าที่ประมาณการไว้ตามโครงการจัดหาเครื่องบินตามแผนวิสาหกิจค่อนข้างมาก เช่น รายได้จากการดำเนินงาน 966,448 ล้านบาท ต่ำกว่าแผนฯ 166,798 ล้านบาท

อีกทั้งบริษัทยังไม่ได้มีการประเมินอัตราผลตอบแทนการลงทุนไว้ ทั้งที่บริษัททำประมาณการเอาไว้ ทำให้ไม่สามารถวิเคราะห์เปรียบเทียบความคุ้มค่าของการลงทุนได้ ประกอบกับเครื่องบินรุ่น A340 ได้จำนวน ที่นั่งจริงบนเครื่องบินต่ำกว่าคาดการณ์ไว้ คือ A340-500 คาดการณ์จำนวน 223 ที่นั่ง แต่ได้จำนวนที่นั่งจริง 215 ที่นั่ง และ A340-600 คาดการณ์จำนวน 315 ที่นั่ง แต่ได้จำนวนที่นั่งจริง 270 ที่นั่ง

และผลสืบเนื่องของโครงการจัดหาเครื่องบินตามแผนวิสาหกิจ ในช่วงปี 2546-2548 บริษัทต้องออกหุ้นกู้เป็นครั้งแรกเพื่อนำเงินมาใช้ในการจัดซื้อเครื่องบินและปัญหาสถานะทางการเงินของบริษัทสูงถึง 59,290 ล้านบาท แม้บริษัทจะออกหุ้นกูมาช่วยเสริมสภาพคล่องของบริษัทแล้ว แต่ปัญหาการขาดทุนทุกเส้นทางบินของเครื่องบินรุ่น A340 ที่สะสมมาตั้งแต่เริ่มบินปี 2548 ก็ทำให้บริษัทประสบปัญหาขาดทุนมากที่สุดในปี 2551 ถึง 21,450 ล้านบาท นับตั้งแต่ก่อตั้งบริษัทมาและยังตรวจพบอีกว่าปัญหาการขาดทุนของบริษัทที่มีหลายหมื่นล้านบาทนั้น เป็นผลมาจากปัจจัยที่สำคัญ 3 ประการ คือ

- 1) บริษัทไม่ให้ความสำคัญต่อการดำเนินการตามมติ ครม.อย่างเคร่งครัด จริงจัง และไม่นำความเห็นของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และกระทรวงการคลังไปประกอบการจัดซื้อเครื่องบินรุ่น A340 จำนวน 10 ลำนี้
- 2) ปัญหาการจ่ายเงินสินบนของบริษัท โรลส์-รอยซ์ ผ่านนายหน้าคนกลางให้กับเจ้าหน้าที่ของรัฐและพนักงานการบินไทย วงเงิน จำนวน 7.2 ล้านเหรียญสหรัฐ หรือประมาณ 254 ล้านบาท ในการจัดซื้อเครื่องบินต่ออะไหล่รุ่น Trent-500 จำนวน 7 เครื่องยนต์ วงเงินรวมประมาณ 3,523.17 ล้านบาท รวมถึงการทำข้อตกลงในการดูแลซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ (Total Care Agreement : TCA) มูลค่าประมาณ 1,129.60 ล้านบาท
- 3) ข้อมูลการจ่ายเงินสินบนที่มีมากกว่าปกติไม่ต่ำกว่า 5% หรือประมาณ 2,652 ล้านบาทของวงเงิน รวม 53,043.04 ล้านบาท ผ่านนายหน้าคนกลางให้กับนักการเมือง เจ้าหน้าที่ และพนักงานการบินไทย แลกกับการจัดซื้อเครื่องบินรุ่น A340 จำนวน 10 ลำ ซึ่งการจัดซื้อเครื่องบินต่ออะไหล่รุ่น Trent-500 จำนวน 7 เครื่องยนต์ วงเงินรวมประมาณ 3,523.17 ล้านบาท บริษัทก็ไม่เคยนำอะไหล่เครื่องยนต์รุ่นนี้มาใช้เลยแม้แต่ครั้งเดียว

ปัจจุบัน บริษัทได้จำหน่ายเครื่องบิน A340-500 จำนวน 1 ลำให้กับกองทัพอากาศไทย ส่วนที่เหลือ A340-500 จำนวน 3 ลำ A340-600 จำนวน 6 ลำ และเครื่องยนต์อะไหล่แบบ Trent 500 จำนวน 6 เครื่อง มีการประกาศขายเครื่องบินมาแล้ว 8 ครั้ง ตั้งแต่ปี 2556-2560 มีค่าซ่อมบำรุงรักษาสภาพของเครื่องบินรวม 9 ลำปีละ 520,568 USD และค่าจอตอเครื่องบินปีละ 314,270 USD หรือรวมปีละไม่ต่ำกว่า 27 ล้านบาท และ ไม่มีแนวโน้มจะขาย/จำหน่ายได้ แต่อย่างใด

บริษัทมีการศึกษาว่า หากนำเครื่องบินกลับมาใช้งานใหม่ บริษัทประมาณการค่าใช้จ่ายเบื้องต้นขั้นต่ำ ยังไม่รวม Spare Engines, Operating Cost ต่างๆ เป็นเงิน 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 และในระหว่างการจอดรอการจำหน่าย/ขาย ก็พบปัญหาการละลาย ไม่รอบคอบ ไม่ใส่ใจของผู้ดูแลบำรุงรักษาเครื่องบิน จนทำให้เครื่องบินแบบ A340-500 ทะเบียน 775/HS-TLD ได้รับความเสียหายทั้ง 4 เครื่องยนต์ ซึ่งบริษัท Rolls Royce ให้ซ่อมทั้ง 4 เครื่องยนต์โดยคิดค่าซ่อมรวม 20 ล้านดอลลาร์ (เครื่องยนต์ละประมาณ 5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) หรือไม่ต่ำกว่า 600 ล้านบาทและยังไม่ปรากฏว่าบริษัทได้ตั้งคณะกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริง หาผู้รับผิดชอบทั้งทางแพ่ง อาญา และวินัย แต่อย่างไรและมีข้อมูล ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ในปี 2561 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและบัญชี (DE) ชี้แจงว่า “การด้อยค่าเครื่องบินที่ส่งผลกระทบต่อผลประกอบการบริษัทมาจากเครื่องบินรุ่น A340 เพียงรุ่นเดียว ส่วนเครื่องบินรุ่นอื่นที่ปลดระวางแล้ว การคิดด้อยค่าเครื่องบินไม่ได้มีผลกระทบต่ออย่างรุนแรงเท่าใดนัก ซึ่งเครื่องบินรุ่น A340 ที่บริษัทฯ ซื้อเข้ามาในช่วงปี 2547-2548 ในราคาที่แพงมาก”

**2. จากปฐมบทของการขาดทุนในครั้งนี้ 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 โดยพบสาเหตุของปัญหาการขาดทุนที่สำคัญ 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 ผู้ให้เช่าแจ้งเปลี่ยนเครื่องยนต์ ทำให้บริษัทฯ 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 เป็นตัวอย่างการจัดการหาเครื่องบินเพียงแค่อุ่นเดียว และมีจำนวนเครื่องบินเพียง 8 ลำ มีค่าใช้จ่ายที่สูงมาก และไม่มีการวางแผนการบินที่มีประสิทธิภาพ อีกทั้ง การทำสัญญาแบบเช่าดำเนินงาน ก็มีความหละหลวมทำให้บริษัทฯ ได้รับความเสียหายรวมทั้งสิ้นไม่ต่ำกว่า 3,927.67 ล้านบาท และไม่มีการรายงานการตรวจสอบข้อเท็จจริง หรือผลการสอบสวนหาผู้กระทำผิดให้บริษัทฯ ได้รับความเสียหายแต่อย่างใด

**สาเหตุที่ 2** การทำสัญญาซ่อมบำรุงเครื่องยนต์แบบเหมาจ่ายในช่วงปี 2560 – 2562 คณะทำงานฯ พบความเสียหายทั้งสัญญาที่ทำไปแล้ว การส่งซ่อม และการต่อสัญญาซ่อมบำรุงแบบเหมาจ่าย ทำให้บริษัทเสียหายไม่ต่ำกว่า 12,792 ล้านบาท เช่น การทำสัญญาการบินแบบ Stage Length ไม่เป็นไปตามชั่วโมงบิน (สัญญาเฉลี่ย 8 ชั่วโมง บินได้จริง 5.5 ชั่วโมง) การไม่ต่อสัญญาซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ Trent800 ความเสียหายจากการส่งซ่อมเครื่องยนต์ GE90 ที่ประเทศจีน และกรณีเครื่องยนต์ Trent900 และ Trent1000 เกิดชำรุดบกพร่อง ซึ่งอยู่ระหว่างการเรียกร้องความเสียหายกับบริษัท โรลส์ - รอยซ์

**สาเหตุที่ 3** ช่วงปี 2561-2562 บริษัทยังมีแผนการจัดหาเครื่องบินปี 2562-2569 อีกถึง 38 ลำ วงเงิน 156,169 ล้านบาท แต่บริษัทได้ทบทวนใหม่จากการทักท้วงของนายถาวร เสนเนียม รัฐมนตรีฯซึ่งกำกับดูแล ทำให้ต้องทบทวนโครงการใหม่ ประกอบกับการขาดทุนสะสมต่อเนื่องกว่า 28,000 ล้านบาท ทำให้บริษัทประสบปัญหาสถานะทางการเงินอย่างรุนแรง แต่บริษัทยังคงไม่ดำเนินการแก้ไข ประกอบกับช่วงเวลาดังกล่าวการบินไทยได้จัดหาเครื่องบินใหม่แบบเช่าดำเนินงานจำนวน 3 ลำ ส่งมอบปี 2563 วงเงินกว่า 16,604 ล้านบาท ซึ่งหากพิจารณาจากสถานะทางการเงินของบริษัท ปี 2561 บริษัทมีหนี้เพิ่มจากสัญญาเช่าเครื่องบิน A350-900 จำนวน 2 ลำอยู่ถึง 23,302 ล้านบาท ปี 2562 มีภาระผูกพันจากสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน 42 ลำสูงถึง 108,818.64 ล้านบาท มีหนี้หุ้นกู้ถึง 65,023 ล้านบาท มีดอกเบี้ยจ่ายเฉลี่ยอยู่แล้วปีละ 4,555 ล้านบาท และหากจัดหาเครื่องบินด้วยวิธีการเช่าดำเนินงานจะมีค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยสูงกว่าวิธีเช่าซื้อถึง 5% นั้นหมายถึงหากกู้เงิน 100,000 ล้านบาท บริษัทจะมีภาระดอกเบี้ยสูงถึงปีละ 5,000 ล้านบาท

**สาเหตุที่ 4** การจ่ายค่าชดเชยการคืนสภาพเครื่องบินแบบเช่าดำเนินงานรุ่น A330-300 จำนวน 2 ลำ มีค่าใช้จ่ายถึง 1,458.96 ล้านบาท ซึ่งหากพิจารณาจากข้อมูลปี 2562 บริษัทฯ มีภาระผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน 42 ลำ ช่วงปี 2563 – 2573 จำนวนเงินกว่า 108,818.64 ล้านบาท จะมีค่าใช้จ่ายในการชดเชยการคืนสภาพเครื่องบินช่วง 10 ปีสูงถึงประมาณ 30,638.16 ล้านบาท

**สาเหตุที่ 5** ผลประกอบการของบริษัทช่วงปี 2560-2562 ขาดทุนรวมไม่ต่ำกว่า 25,659 ล้านบาท ตลอดช่วง 3 ปีที่ผ่านมา บริษัทมีจำนวนพนักงานลดลง ทั้งฝ่ายช่าง พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน แต่บริษัทมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นในเกือบทุกด้าน เช่น หนี้หุ้นกู้เพิ่มขึ้น 13,173 ล้านบาท ค่าล่วงเวลานักบินและลูกเรือเพิ่มขึ้น 638 ล้านบาท ค่าล่วงเวลาฝ่ายช่างเพิ่มขึ้น 530.66 ล้านบาท แต่มีรายได้จากตั๋วโดยสารเฉลี่ยเพียง 6,361 บาท/ใบ ค่าตอบแทนเฉลี่ยพนักงานที่เป็นตัวเงินต่อคนต่อเดือน 129,134 บาท ทรัพย์สิน ประเภทที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ลดลง 20,985 ล้านบาท มีภาระจ่ายดอกเบี้ยเฉลี่ยปีละ 4,555 ล้านบาท มีการขายหุ้น บมจ.โรงแรมรอยัลล่อคิด (ประเทศไทย) สำนักงานในต่างประเทศ เช่น ซิดนีย์ มาดริด โคเปนเฮเก้นได้เงินรวม 1,434 ล้านบาท โดยอ้างว่าเพื่อลดการขาดทุนของบริษัทและเส้นทางบินที่ขาดทุน โดยขายสำนักงานในต่างประเทศไปแล้วก็จัดหาพื้นที่เช่าใหม่ทดแทน

โดยในปี 2562 ประสบปัญหาขาดทุนสุทธิมากที่สุดถึง 12,017 ล้านบาท แต่มีรายได้จากตั๋วโดยสารเฉลี่ยเพียง 6,081 บาท/ใบ ค่าใช้จ่ายแรงงานภายนอก 2,125 ล้านบาท มีค่าล่วงเวลาฝ่ายช่างสูงถึง 2,022.56 ล้านบาท ซึ่งมีข้อมูลพบว่าค่าล่วงเวลา OT ฝ่ายช่างที่สูงมาก เนื่องจากการส่อทุจริต ทำ OT เกินกว่าจำนวนวันที่มีอยู่จริง โดยมีผู้ทำ OT สูงสุดได้ถึง 3,354 ชั่วโมง เป็นเงินค่า OT ถึงปีละ 2,958,035 บาทหรือเดือนละ 246,503 บาท/เดือน ซึ่งพนักงานคนดังกล่าวมีรายได้ต่อปีเพียง

878,436 บาทหรือเดือนละ 73,203 บาท แต่ได้รับ OT มากกว่าเงินเดือนถึง 3 เท่ากว่า (หากนำชั่วโมง OT ซึ่งกำหนดไว้วันละไม่เกิน 8 ชั่วโมง หารด้วย 3,354 ชั่วโมงจะได้วันทำ OT ถึง 419 วัน ใน 1 ปี แต่ว่า 1 ปีมีเพียง 365 วัน) โดยเกณฑ์มาตรฐานคนหนึ่งไม่ควรทำ OT เกิน 1,500 ชั่วโมง ในปี 2562 ฝ่ายช่างมีพนักงานทำ OT เกิน 1,500 ชั่วโมง ถึง 567 คน วงเงินค่าใช้จ่ายมากถึง 603.123 ล้านบาท

**สาเหตุที่ 6** ช่วง 3 ปีคือ 2560 ถึง 2562 สายการบินพาณิชย์ไม่มีการจัดทำงบประมาณประมาณการแต่ใช้วิธีการกำหนดเปลี่ยนแปลงงบประมาณเองโดยผ่านคณะกรรมการบริหารนโยบายของบริษัทเท่านั้น และมีการขายตั๋วโดยสารในราคาต่ำมาก โดยในปี 2562 มีราคาเฉลี่ยใบละ 6,081 บาทเท่านั้น แต่บริษัทฯ มี Cabin Factor เกือบ 80% และมีผู้โดยสารถึง 24.51 ล้านคน มีรายได้ค่าตั๋วโดยสารฯ 149,000 ล้านบาท ในปีดังกล่าว สาเหตุสำคัญที่ได้จากผลการสอบสวน มีการเอื้อประโยชน์ให้กับตัวแทนจำหน่ายตั๋วโดยสาร (Agent) ทั้งในรูปของค่าคอมมิชชั่น ค่า Tier และค่า Incentive และมีการกำหนดราคา Flash Sale (ราคาต่ำสุด) ทำให้ Agent เพียง 3 - 4 รายได้รับประโยชน์ กอปรกับผู้บริหารในสายงานพาณิชย์ได้แต่งตั้ง โยภยัยบุคคลใกล้ชิดให้ไปดำรงตำแหน่งผู้จัดการฝ่ายขายทั่วไป (AA) ในต่างประเทศ และกำหนดเป้าหมายรายได้จากการขายเพื่อให้ได้ค่า Incentive ตามที่ต้องการ เพื่อให้ AA จัดส่งรายได้ จำนวน 10% ของค่า Incentive เข้าบัญชีกองทุนของผู้บริหารสายงานพาณิชย์และนำเงินในกองทุนดังกล่าวไปจัดสรรและแบ่งปันกันเอง ซึ่งกองทุนดังกล่าวไม่มีระเบียบ ประกาศ หรือกฎหมายของบริษัทฯ รองรับ

**สาเหตุที่ 7** การบริหารงานบุคคลที่ล้มเหลว ไม่มีประสิทธิภาพ ส่อเอื้อให้กับตนเองและพวกพ้อง ซึ่งเป็นเหตุสำคัญทำให้บริษัทฯ ประสบปัญหาขาดทุนอย่างต่อเนื่องในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา เช่น กรณีผู้รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ได้รับเงินค่าตอบแทนเพิ่มพิเศษในอัตราเดือนละ 200,000 บาท ผ่านไป 9 เดือน เพิ่มเป็น 600,000 บาท โดยอ้างเหตุให้คณะกรรมการบริษัทฯ อนุมัติค่าตอบแทนดังกล่าวตามที่เคยให้อดีตผู้รักษาการตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ในอัตราเดือนละ 150,000 บาท พร้อมรถประจำตำแหน่ง คนขับรถ และ ค่าน้ำมันตามที่จ่ายจริง และเมื่อเกษียณอายุราชการ ยังได้รับการแต่งตั้งให้รับตำแหน่งที่ปรึกษาอาวุโส ระดับ 13 และได้รับสิทธิประโยชน์คงเดิมต่ออีก 6 เดือน ซึ่งการรักษาการในตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ขัดกับ มติคณะรัฐมนตรีและหนังสือจากกระทรวงการคลัง ห้ามพนักงานที่รักษาการให้ได้รับค่าตอบแทนเพิ่มพิเศษจาก ที่ตนเคยได้รับและในช่วงรักษาการฯ ของบุคคลดังกล่าว บริษัทฯ ประสบปัญหาขาดทุนไม่ต่ำกว่า 10,000 ล้านบาท

กอปรกับการสรรหากรรมการผู้อำนวยการใหญ่แบบสัญญาจ้างมีกำหนดเวลา 4 ปี จำนวน 2 ราย ที่มาจากพนักงานบริษัทฯ ซึ่งเข้าข่ายเอื้อประโยชน์ให้พวกพ้อง บุคคลใกล้ชิด และยังกำหนดหลักเกณฑ์ เงื่อนไข การสรรหาเอื้อประโยชน์ให้กับผู้ได้รับการสรรหา เช่น ผู้สมัครสามารถขอเกษียณอายุราชการก่อนกำหนดได้ (Early Retirement) และไม่ต้องพ้นสภาพการเป็นพนักงาน ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริงฯ พบว่า ทั้ง 2 ราย ก่อนได้รับการสรรหาที่รักษาการฯ ในตำแหน่งที่รับการสรรหาอยู่ด้วยแล้ว อีกทั้ง 1 ใน 2 ราย ได้ขอเกษียณอายุราชการก่อนกำหนด ทำให้ได้รับค่าชดเชย (Early Retirement) เพิ่มอีกจำนวน 30 เดือนและได้เข้ารับตำแหน่งรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ในวันถัดมาจากเงินเดือนไม่ถึง 250,000 บาท เพิ่มขึ้นเป็น 600,000 บาท/เดือน และได้รับค่าน้ำมัน ค่าพนักงานขับรถ อีก 75,000 บาท/เดือน และสิทธิประโยชน์เทียบเท่าในระดับเดียวกัน เมื่อสิ้นสุดสัญญาจ้าง ครบ 4 ปี ทั้ง 2 ราย จะได้รับเงินค่าตอบแทนรายเดือนอีกเป็นจำนวน 6 เดือนในวันสิ้นสุดสัญญา (จะได้รับไม่ต่ำกว่า  $6 \times 600,000 = 2.4$  ล้านบาท) และนับตั้งแต่บุคคลทั้ง 2 ราย เข้าดำรงตำแหน่งรองกรรมการ

ผู้อำนวยการใหญ่ บริษัทดำเนินธุรกิจยังประสบปัญหาขาดทุนอย่างต่อเนื่อง โดยมีตัวเลขการขาดทุนไม่ต่ำกว่า 20,000 ล้านบาท

**สาเหตุที่ 8** การบินไทยส่อเอื้อประโยชน์ในการขยายอายุสัญญาให้สิทธิเอกชนดำเนินการขายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบินให้กับผู้รับสิทธิรายเดิมอีก 9 เดือน แทนการเลือกแข่งขันประมูลแบบสัมปทาน 3 ปี อ้างมีระยะเวลากระชั้นชิด ทำให้การบินไทยเสียหายเป็นเงินกว่า 655 ล้านบาท

**สาเหตุที่ 9** การบริหารจัดการสายการบินไทยสมายล์ บริษัทถือหุ้น 100% นับตั้งแต่เริ่มทำการบินตั้งแต่ เม.ย. 2557 ก็ขาดทุนมาอย่างต่อเนื่อง ปี 2562 มียอดขาดทุนสะสมไม่ต่ำกว่า 8,000 ล้านบาท และการบินไทย ก็จัดส่งผู้บริหารของบริษัทเข้าไปบริหารงานในตำแหน่งสำคัญๆมาโดยตลอด ช่วงปี 2559 ถึงปัจจุบัน บริษัทเริ่ม มีนโยบายซื้อตัวโดยसारสารการบินไทยสมายล์ แบบ Block Seat ในสัดส่วน 90:10 ในปี 2562 ได้ดำเนินการ เต็มรูปแบบในทุกสาย ทุกเที่ยวบิน ทำให้สายการบินไทยสมายล์มีภาวะขาดทุนลดลงอย่างมาก แต่มาปรากฏ การขาดทุนอยู่ในบดุล รายการค่าเช่าเครื่องและอะไหล่ของบริษัท แทน ซึ่งมีตัวเลขถึง 5,357.45 ล้านบาท

### 3. เมื่อคณะกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริงฯ ไม่มีอำนาจดำเนินการตามกฎหมาย จึงมีประเด็นสำคัญที่อาจเป็นเหตุให้การ บินไทยประสบปัญหาขาดทุน ดังนี้

- 1) มีข้อมูลเบื้องต้นว่า ผู้บริหารบางคนของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ส่อร้ายรายผิดปกติ และ บางคนส่อมีบัญชีเงินฝากและทรัพย์สินที่มีราคาสูงในต่างประเทศ
- 2) การจัดซื้อ/จัดหาวัสดุ อุปกรณ์บนเครื่องบินปีละ 4,000-5,000 ล้านบาท ส่อทุจริต ได้สินค้าที่ด้อยคุณภาพ มาตรฐานต่ำ ไม่ตรงตามความต้องการของลูกค้า
- 3) มีการแต่งตั้งบุตร เครือญาติ คนใกล้ชิดผู้บริหารบริษัทที่ไม่มีความรู้ ความสามารถเข้าทำงานและดำรงตำแหน่งที่ดีในบริษัท
- 4) การจัดหาวัตถุดิบของครัวการบินไทย มีมูลค่าปีละ 3,000-4,000 ล้านบาท ผูกขาดเฉพาะผู้ประกอบการไม่กี่ราย ใช้วิธีการประมูลโดยผ่านบริษัทกลางแค่บริษัทเดียว และตรวจพบการขายอาหารให้กับบริษัทการบินไทย มีราคาแพงกว่าสายการบินไทยสมายล์ ซึ่งส่อเป็นประโยชน์ทางบัญชีต่อครัวการบินไทย
- 5) การแต่งตั้ง โยกย้าย และการสรรหาผู้บริหารระดับ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ แบบสัญญาจ้างมีกำหนดเวลา จงใจเอื้อประโยชน์ให้พวกพ้อง ได้สิทธิประโยชน์ที่ไม่ควรจะได้ ส่อใช้อำนาจหน้าที่เอื้อประโยชน์ให้ตนเองทั้งการเข้าถึงข้อมูลและประโยชน์อื่นใดที่ไม่ควรจะได้
- 6) การจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินปีละไม่ต่ำกว่า 50,000 ล้านบาท มีการเอื้อประโยชน์และผูกขาดการบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินโดยผู้ประกอบการไม่กี่ราย และส่อได้รับผลประโยชน์โดยทุจริต

7) การจัดหา/จัดซื้ออะไหล่เครื่องยนต์เครื่องบิน ส่อผูกขาดเพียงไม่กี่ราย มีการจัดหอะไหล่เกินกว่าความจำเป็นที่ควรจะมี จัดหา/จัดซื้อแล้วส่อทุจริต ใช้ประโยชน์ไม่ได้ สูญเปล่า และเป็นภาระต่อบริษัทในการดูแลบำรุงรักษา

8) ค่าล่วงเวลา (OT) ของฝ่ายช่าง มีจำนวนหลายร้อยคนที่พบการทุจริต ทำ OT เกินกว่าเวลาทำงาน 365 วันหรือ 1 ปี โดยอาจทำเป็นขบวนการ กลุ่ม โดยมีผู้บริหารรู้เห็นเป็นใจหรือร่วมทุจริตด้วย และผู้บริหารฝ่ายช่างบางคนส่อร้ายผิดปกติ

9) ไม่มีรายงานผลการสอบสวนหรือการตรวจสอบข้อเท็จจริง กรณี ความเสียหายและความรับผิดชอบของผู้รับผิดชอบการจัดซื้อ/จัดหาเก้าอี้ผู้โดยสารจากบริษัท Koito ซึ่งมีข้อมูลว่าความเสียหายไม่ต่ำกว่า 3,000 ล้านบาท

10) มีการแจ้งข้อมูลการทุจริตของฝ่ายช่างการบินไทย รายบุคคล ระดับผู้อำนวยการใหญ่ และพนักงานอีก 4 คน มีการจัดหาเครื่องมือ อุปกรณ์ของฝ่ายช่างและเล่นการพนันในช่วงทำ OT วงเงินไม่ต่ำกว่า 261 ล้านบาท ดังนี้

(1) ตัวบุคคล ระดับ ผู้อำนวยการใหญ่ และพนักงานอีก 4 คน

(2) มีการเบิกค่าล่วงเวลาเท็จ และเล่นการพนันในช่วงเวลาทำ OT

(3) ข้อมูลการทุจริตในเรื่องการจัดซื้ออุปกรณ์และเครื่องมือที่ใช้ซ่อมชิ้นส่วนอากาศยานดอนเมือง

ก. การจัดซื้อเครื่องตัดท่อโลหะ รวมอุปกรณ์เครื่องตัดท่อ และเครื่องวัดขนาดดิจิทัล  
วงเงิน 50 ล้านบาท ตั้งแต่ซื้อมา ยังไม่เคยมีการใช้งาน

ข. การจัดซื้อเครื่องตัดท่อทางน้ำมัน ราคา 12 ล้านบาท ไม่เคยใช้งานได้เลยตั้งแต่ซื้อมา

ค. การจัดซื้อเครื่องมือทดสอบสายสลิง ราคาเกือบ 6 ล้านบาท ใช้งานไม่ได้เลยตั้งแต่ซื้อมา

ง. การจัดซื้อเครื่องมืออบโลหะ ราคาเกือบ 18 ล้านบาท ซึ่งไม่ได้มาตรฐาน

จ. การใช้งบปรับปรุงอาคารทดสอบเครื่องยนต์ วงเงิน 134 ล้านบาท และมีค่าไฟฟ้า  
อีกเดือนละแสนกว่าบาท

ฉ. การจัดซื้อรถกระเช้าที่ไม่ได้มาตรฐานไว้ใช้ล้างภายนอกลำตัวเครื่องบิน

จำนวน 2 คัน ใช้งานได้ไม่นาน เสียหายกว่า 10 ล้านบาท

ช. การจัดซื้อหน้ากากพ่นสีเครื่องบิน ซึ่งเป็นยุทธภัณฑ์ทางทหารและใช้ได้เฉพาะ

บุคคล จำนวน 50 ชิ้น เสียหายกว่า 1 ล้านบาท

ซ. การปรับปรุงโรงซ่อมเครื่องบินที่อุตะเถา ซึ่งก่อสร้างไม่ได้มาตรฐาน เสียหายกว่า

30 ล้านบาท

(4) ข้อมูลความผิดพลาดไม่สามารถเรียกเก็บเงินจากลูกค้าได้ ทำให้การบินไทยเสียหายกว่า 1,500 ล้านบาท

ก. สายการบินแอร์เอเชีย ช่วงต้นปี 2563-พฤษภาคม 2563 วงเงินประมาณ 150 ล้านบาท

ข. สายการบินไทย ซัมเมอร์ แอร์ไลน์ วงเงินประมาณ 6 ล้านบาท

ค. หน่วยงานของรัฐ นำเครื่องบินมาซ่อมที่ดอนเมือง โดยไม่เรียกเก็บค่าซ่อมตั้งแต่ปี

2557 รวมประมาณ 1,400 ล้านบาท

11) การคัดเลือกพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ตำแหน่งผู้จัดการอาวุโส (Air Purser) ประจำปี 2559 ส่อว่า การคัดเลือกเป็นไปโดยมิชอบ เล่นพรรคเล่นพวก ผู้บริหาร กรรมการคัดเลือกและผู้เกี่ยวข้อง รู้เห็นเป็นใจทำให้เกิดกระบวนการคัดเลือกที่ไม่เป็นธรรม โปร่งใส มีการแก้ไขข้อสอบ เพื่อประโยชน์ของผู้เข้าสอบบางราย และกลั่นแกล้ง ให้ออกโดยไม่เป็นธรรมกับผู้สมัครสอบที่สุจริต

12) กรณีร้องเรียนการไม่นำส่งเอกสารการเรียกเก็บค่าปรับจากบริษัทแรงงานภายนอกสื่อเอื้อประโยชน์ให้บริษัทเอกชน โดยผู้บริหารและพนักงานบริษัทฯ ปฏิบัติหรือละเว้นการปฏิบัติโดยมิชอบทำให้เกิดความเสียหายเป็นเงิน 1.78 ล้านบาท

13) ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นส่อทุจริตปฏิบัติหรือละเว้นปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ โดยเอื้อประโยชน์ให้บริษัทเอกชน กรณีการเช่ารถลากจูงแบบใช้เครื่องยนต์ดีเซลพร้อมบริการซ่อมบำรุง วงเงินกว่า 123.12 ล้านบาท และบริษัทเอกชนเดียวกันนี้ ได้ทำสัญญาซื้อขาย Water Service Truck จำนวน 7 คัน ทำให้เสียหายกว่า 20.16 ล้านบาท

14) ตรวจสอบพบผู้บริหารของบริษัทฯ ในหน่วยธุรกิจบริการการบิน และฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้น เพิกเฉย ละเลย ต่อการร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริตในบริษัทฯ กระทำการฝ่าฝืนหลักธรรมาภิบาล กฎระเบียบ และกฎหมายของบริษัทฯ และผู้บริหารบริษัทฯ มีพฤติกรรมและใช้อำนาจหน้าที่โดยมิชอบ กลั่นแกล้ง ผู้ร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริตในบริษัทฯ โดยวิธีการ แต่งตั้ง โยกย้าย ให้ผู้ถูกร้องเรียนมาดำรงตำแหน่งแทนร้องเรียน

15) การบินไทยประกอบธุรกิจไปอีก 5 บริษัทย่อย และ 10 บริษัทร่วม เช่น บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด ที่ส่อทุจริต ทำให้การบินไทยได้รับความเสียหายปีละไม่ต่ำกว่า 5,000 ล้านบาท

16) การจัดซื้อพัสดุ อุปกรณ์เครื่องบิน (Spare Part) มาเก็บ Stock ที่หน่วยงานฝ่ายช่างสุวรรณภูมิ มากเกินความจำเป็น เช่น การสั่งซื้อเก้าอี้เครื่องบิน และ Spare Part อื่นๆรวมวงเงินไม่ต่ำกว่า 200 ล้านบาท

17) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณาของบริษัท ช่วง 3 ปีที่ตรวจสอบมีมูลค่ารวมถึง 32,695 ล้านบาท อันประกอบด้วยรายจ่ายเกี่ยวกับผลประโยชน์ตอบแทนให้แก่ผู้ขายตัวโดยสาร และการโฆษณาประชาสัมพันธ์ของบริษัท ซึ่งในงบ การโฆษณาและประชาสัมพันธ์หลายร้อยล้านบาทต่อปีนั้น มีข้อมูลว่าการดำเนินการกับดังกล่าวกระทำโดยส่วนกลาง แต่แจ้งทางบัญชี การเงินว่า จัดทำโครงการโฆษณาและประชาสัมพันธ์โดยสำนักงานขายทั่วไปในต่างประเทศ ทำให้มีมูลเชื่อได้ว่า มีพฤติการณ์ส่อทุจริต ประกอบกับ ที่ผ่านมา บริษัทพบการทุจริตของผู้จัดการกองโฆษณาและประชาสัมพันธ์ แต่ไม่ดำเนินการใดๆ ซึ่งมีอยู่ในรายงานตรวจสอบทั่วทั้งของสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน

18) สัญญาการจัดหาเครื่องบินแบบเช่าซื้อ การเปลี่ยนผู้ให้เช่าเครื่องบินทั้งแบบเช่าดำเนินงานและแบบเช่าซื้อ การจัดหาอะไหล่เครื่องยนต์ อะไหล่สำรอง และการทำสัญญาซ่อมบำรุงเครื่องยนต์แบบเหมาจ่ายที่อาจส่อทุจริต แสวงหาประโยชน์โดยมิชอบ ในวงเงินรวมไม่ต่ำกว่า 100,000 ล้านบาท

คณะทำงานตรวจสอบข้อเท็จจริง ยังไม่มีโอกาสตรวจสอบข้อมูล ข้อเท็จจริงของบริษัทย่อย บริษัทร่วมของ การบินไทย อย่างเต็มที่ ซึ่งคณะทำงานมีความเชื่อมั่นว่าผลการดำเนินงานของบริษัทย่อย บริษัทร่วม จะมีผลต่อรายได้ รายจ่าย และผลประกอบการของบริษัท การบินไทย อย่างมีนัยยะสำคัญ และหวังเป็นอย่างยิ่งว่า ผลการตรวจสอบข้อเท็จจริงในครั้งนี้ ผู้มีอำนาจ



หน้าที่ตามกฎหมายจะได้ไปดำเนินการต่อเพื่อให้การบินไทยกลับมาแข็งแกร่ง มีกำไร และให้ผลตอบแทนที่เป็นธรรมต่อพนักงาน เป็นสายการบินแห่งชาติที่คนไทยทุกคนภาคภูมิใจตลอดไป

## เอกสารแนบท้าย

การจัดซื้อเครื่องบิน A340 - 500 และ A340 - 600 จำนวน 10 ลำ ซึ่งบริษัท การบินไทยฯ ไม่ปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี โดยเคร่งครัด โดยไม่นำความเห็นและข้อสังเกตของ สศช. และกระทรวงการคลังไปพิจารณา

1. มติคณะรัฐมนตรี 5 ส.ค. 2546 มีมติเห็นชอบให้บริษัท การบินไทยฯ จัดหาเครื่องบินเพิ่มเติมจำนวน 15 ลำ นอกเหนือจากที่ได้รับอนุมัติแล้ว ประกอบด้วย เครื่องบินแบบ B747-400 ใช้แล้วของสายการบินยูไนเต็ดแอร์ไลน์ จำนวน 7 ลำ เครื่องบินแบบ A340-500 จำนวน 3 ลำ และเครื่องบินแบบ A340-600 จำนวน 5 ลำ ในวงเงินลงทุน 58,324 ล้านบาท ในระหว่างปี 2545/46-2549/50 และให้ดำเนินการตามแผนการเงินและแผนเงินกู้ ตามที่บริษัท การบินไทยฯ เสนอ โดยให้ความเห็นและข้อสังเกตของกระทรวงการคลัง และสำนักงานพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ไปประกอบการพิจารณา ดำเนินการด้วย สำหรับแหล่งเงินให้หรือรายละเอียดกับกระทรวงการคลัง เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับบริษัท การบินไทยฯ

2. มติคณะรัฐมนตรี 23 พ.ย. 2547 อนุมัติให้ บกท. ได้รับการยกเว้นการปฏิบัติตามระเบียบการก่อหนี้ของประเทศ พ.ศ. 2528 และอนุมัติในหลักการให้ บกท. ดำเนินการโครงการจัดหาเครื่องบินตามแผนวิสาหกิจ ปี พ.ศ. 2548/49-2552/53 ของ บกท. จำนวน 14 ลำ วงเงินลงทุน 96,355 ล้านบาท และดำเนินการตามแผนการเงินและแผนเงินกู้ของ บกท. โดยให้ บกท. รับความเห็นและข้อสังเกตของส่วนราชการที่เกี่ยวข้องไปพิจารณาดำเนินการด้วย ทั้งนี้ โดยที่โครงการจัดหาเครื่องบินดังกล่าวมีมูลค่าสูง และส่วนหนึ่งเป็นการจัดหาเครื่องบินจากประเทศฝรั่งเศสซึ่งเป็นประเทศผู้นำในกลุ่มสหภาพยุโรปและอีกส่วนหนึ่งเป็นการจัดหาเครื่องบินจากประเทศสหรัฐอเมริกา จึงให้ บกท. ประสานและขอความร่วมมือจากประเทศผู้ขายเครื่องบินดังกล่าว ในเรื่องการส่งสินค้าไทยไปจำหน่ายยังกลุ่มสหภาพยุโรปและสหรัฐอเมริกาก่อนที่จะลงนามในสัญญาซื้อขายเครื่องบินระหว่างกัน ต่อไป โดยในขั้นนี้ให้ บกท. สามารถออกหนังสือแสดงความจำนงในการจัดหาเครื่องบินดังกล่าวไปก่อนได้ สำหรับการจัดทำข้อตกลงหรือลงนามในการจัดหาเครื่องบินให้ บกท. รายงานความคืบหน้าการดำเนินการดังกล่าว และนำเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนการดำเนินการด้วย

### 3. กระทรวงการคลัง

3.1 บกท. ควรเตรียมแผนรองรับในกรณีเหตุการณ์ไม่คาดคิดที่ส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อกำไรและสภาพคล่องของบริษัทฯ ทำให้ผลประกอบการและสถานะการเงินที่คาดการณ์ไว้เปลี่ยนแปลงไป เช่น การปรับแผนฝูงบินในอนาคตโดยคงสิทธิยกเลิกการซื้อเครื่องบินจากผู้ขายและเลื่อนระยะเวลาการชำระเงินและการส่งมอบ เป็นต้น

3.2 อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 สำหรับเงินกู้ระยะเวลา 12 ปี ตามที่ระบุอยู่ในแผนการเงินของ บกท. เป็นสมมุติฐานที่สูงกว่าความเป็นจริงในช่วงเวลานั้น

### 4. สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

บกท. ควรพิจารณาแนวทางการบริหารความเสี่ยงโดยเฉพาะการพิจารณาทางเลือกต่างๆ ในการจัดหาเครื่องบินในกรณีที่ไม่สามารถเจรจาซื้อเครื่องบิน B747-400 ของ United Airlines ได้ รวมทั้งแนวทางการปรับตัวในตลาดที่มีความเสี่ยง ดังนี้

1) บกท. ต้องมีความชัดเจนในด้านนโยบายและเป้าหมายการพัฒนาตลาดและเครือข่ายการบิน ซึ่งหาก บกท. ยืนยันนโยบายและเป้าหมายการพัฒนาตลาดและเครือข่ายการบินตามแผนที่เสนอ พิจารณาทางเลือกต่างๆในการจัดหาเครื่องบินเพื่อทดแทนเครื่องบิน B747-400 ของ United Airlines สำหรับทางเลือกการจัดหาฝูงบินในเบื้องต้น เช่น การเช่าเครื่องบิน หรือการจัดซื้อเครื่องบินใหม่ เป็นต้น

2) บกท. ควรนำปัจจัยเสี่ยงด้านการตลาดและการลงทุนในเครื่องบิน A340-500 จำนวน 3 ลำ วงเงิน 15,697 ล้านบาท มาประกอบการพิจารณาด้วย โดยอาจพิจารณาทบทวนแผนการบินในตลาดอเมริกาเหนือในเส้นทางบินตรง กรุงเทพฯ-นิวยอร์ก และเส้นทางบินตรงกรุงเทพฯ-ลอสแอนเจลิส โดยเปรียบเทียบข้อดี-ข้อเสียและความคุ้มค่าในการลงทุน ระหว่างการจัดซื้อเครื่องบิน A340-500 จำนวน 3 ลำ กับทางเลือกอื่น ในการลงทุน เช่น กรณีนำวงเงิน 15,697 ล้านบาท ไปลงทุนจัดซื้อเครื่องบินใหม่เพื่อทดแทน กรณีไม่สามารถเจรจาซื้อเครื่องบิน B747-400 ของ United Airlines ได้ เป็นต้น

3) ในการพิจารณาทางเลือกการจัดหาเครื่องบิน บกท. ควรจัดทำ Scenario Analysis โดยจะต้องมีการปรับแผนการบิน และคำนวณ Route Result รวมทั้งผลตอบแทนโครงการโดยละเอียด โดยต้องคำนึงถึง

- หลักประสิทธิภาพ (Efficiency) และคุณภาพการให้บริการ ภายใต้อัตราค่าบริการที่เหมาะสมเพื่อจูงใจลูกค้า
- การประหยัดจากขนาด (Economy of Scale) จากการมีเครื่องบินแบบเดียวกันจำนวนมากเพียงพอที่จะลดต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ได้แก่ การบำรุงรักษา การซ่อมบำรุง การจัดการเกี่ยวกับบะโหลกและเครื่องยนต์สำรอง
- ความสอดคล้องของฝูงบิน (Fleet Commonality) ฝูงบินต้องมีแบบเครื่องบิน/เครื่องยนต์/นักบินที่เหมาะสม ซึ่งทำให้เกิดความคล่องตัวในการปฏิบัติการบิน การบริหารจัดการนักบินและลูกเรือ ลดต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน
- ความยืดหยุ่น (Flexibility) ของเครื่องบินทั้งในด้านการปฏิบัติ การบิน และการให้บริการในตลาดเส้นทางต่างๆ ซึ่งสามารถเพิ่มการใช้งานของเครื่องบิน
- ชีตความสามารถในการลงทุนของ บกท.

5. ข้อมูลจากคณะกรรมการด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศ (1)(2) ครั้งที่ 4/2550 ลว 21 พ.ค. 50

ข้อมูลเครื่องบิน A340-500 และ A340-600 จำนวน 10 ลำ ดังนี้

5.1 ทำการบินปีแรก A340-500 จำนวน 3 ลำ ขาดทุน 3,000 ล้านบาท และ A340-600 จำนวน 5 ลำ ขาดทุน 2,000 ล้านบาท รวมขาดทุน 5,000 ล้านบาท

## 5.2 ความเห็นของ สศช.

- ปัจจัยเสี่ยงอาจจะมีผลกระทบต่อการจัดซื้อเครื่องบิน A340-500 มีความเสี่ยงด้านการเปิดเสรีการบินที่จะทำการเปิดการบินในเส้นทางการบินใหม่ เช่น เส้นทางการบินในเส้นทางอเมริกาเหนือเป็นเส้นทางการบิน ที่มีความเสี่ยงสูงในด้านการลงทุน หากการทำการตลาดในเส้นทางการบินดังกล่าวไม่ประสบผลความสำเร็จบริษัท การบินไทย อาจจะขาดทุนในเส้นทางการบินดังกล่าวได้

- ผลการศึกษาประมาณการผลประกอบการ 8 ปีของบริษัทฯ บนสมมุติฐานในมุมมองเชิงบวก จากอัตราบรรทุกผู้โดยสารมากถึงร้อยละ 70 จนถึงร้อยละ 84 ซึ่ง สศช. เห็นว่าอาจจะมีความเสี่ยงอย่างมาก

- เครื่องบิน A340-500 ถูกนำมาดัดแปลงเพื่อให้เหมาะสมกับเส้นทางบินที่เน้นรองรับเฉพาะผู้โดยสารที่มีกำลังซื้อสูง และสิ่งที่ไม่ สศช. กังวลมาก หากบริษัทฯ ไม่ประสบผลสำเร็จในการทำการบินเส้นทางดังกล่าว และจะนำเครื่องบินไปทำการบินเส้นทางการบินอื่น อาจจะเป็นไปได้ยากเนื่องจากเครื่องบินได้มีการดัดแปลงสภาพไปจากเดิม เช่น จำนวนที่นั่ง ลักษณะภายในเครื่องบิน จึงได้ทำความเห็นเรื่องดังกล่าวเสนอ ครม. เพื่อพิจารณาด้วย

- การทำการบินในเส้นทางบินดังกล่าวมีความเสี่ยงสูงที่อาจไม่ประสบผลสำเร็จทั้งด้านผลประกอบการและด้านการตลาด และหากจะนำเครื่องบินไปบินเส้นทางอื่นจะมีข้อจำกัดอยู่มากเนื่องจาก เครื่องบินได้ถูกออกแบบเป็นพิเศษเพื่อรองรับเส้นทางการบินดังกล่าวเท่านั้น สศช. จึงได้เสนอในความเห็นให้บริษัท การบินไทยฯ ทบทวนการจัดซื้อเครื่องบิน A340-500

- การบินแบบบินตรง มีชั่วโมงทำการบินยาว 17-18 ชั่วโมง จึงจำเป็นต้องมีอาหารให้ผู้โดยสารถึง 2 มื้อ เปรียบเหมือนเครื่องบินได้ ทำให้จำนวนที่นั่งเหลือ 215 ที่นั่ง หากจะทำการบินให้คุ้มทุนจะต้องขายบัตรโดยสารไปกลับในราคา 1,800 เหรียญสหรัฐ ในสัดส่วนที่มีผู้โดยสารเต็มทุกที่นั่ง ไม่ใช่แค่ร้อยละ 70-84 ตามรายงานของบริษัทฯ ถึงจะมีกำไรจากการทำการบินในเส้นทางบินดังกล่าว

- การจัดฝูงบินเพื่อทำการบินแบบบินตรงไปนิวยอร์กและลอสแอนเจลิส โดยมีการสั่งซื้อเครื่องบิน 8 ลำ แบ่งเป็น A340-500 จำนวน 3 ลำ และ A340-600 จำนวน 5 ลำ เมื่อพิจารณาแล้ว เครื่องบิน A340-500 หากจะทำการบินตรงไปยังนิวยอร์กอย่างน้อยต้องมีเครื่องบินจำนวน 4 ลำ ส่วนเครื่องบิน A340-600 ก็เช่นเดียวกัน

- ข้อมูลที่บริษัท การบินไทยฯ ได้ให้กับ สศช. ผลการศึกษาเส้นทางการบินนั้น บริษัท การบินไทยฯ ได้คำนวณ ในระยะเวลา 5 ปี ในเส้นทางบินอเมริกาเหนือ ทั้งเส้นทางกรุงเทพฯ-นิวยอร์ก และไปแอลเอ จากรายงานผลประกอบการทั้ง 2 เส้นทางการบินติดลบ

- สศช. ได้ยุติว่าให้ บริษัท การบินไทยฯ จัดทำประมาณการลงทุนในเส้นทางบินดังกล่าวตลอดอายุของเครื่องบิน แต่ บริษัท การบินไทยฯ ได้โต้แย้งว่า มีข้อจำกัดที่ไม่สามารถทำได้

- สศช. ได้ให้ความเห็นว่า เห็นควรให้บริษัท การบินไทยฯ ทบทวนในโครงการดังกล่าว และนำเสนอโครงการใหม่

### ลำดับเหตุการณ์ แก้ปัญหาการบินไทยขาดทุน

10 ก.ค. 2562 : โปรตเกล้าฯ เป็นรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม

30 ก.ค. 2562 : รวค. มอบหมายให้กำกับดูแล บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

1 ส.ค. 2562 : เร่งรัดผู้บริหารการบินไทยชี้แจงแหล่งเงินทุน ซื้อ-เช่าเครื่องใหม่ 38 ลำ

และย้าให้ลดค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ

- 14 ส.ค.2562 : ให้นักงานอาวุโสของการบินไทยเข้าพบ เพื่อรับฟังข้อมูลอย่างรอบด้าน พร้อมส่งมอบผลวิจัยเรื่องธรรมาภิบาล
- 16 ส.ค. 2562 : เชิญ สตง. ตรวจสอบงบดุล งบการเงินของการบินไทย และความไม่โปร่งใส ภายในองค์กร
- 19 ส.ค. 2562 : สั่งการการบินไทยตอบคำถาม 6 ข้อ ก่อนจัดหาเครื่องบินใหม่ และขอทราบ ข้อเท็จจริงเพิ่มเติม ในการจัดหาเครื่องบิน ระยะที่ 2 จำนวน 38 ลำ
- 9 ก.ย. 2562 : ตั้งคำถามบอร์ดการบินไทยและฝ่ายบริหารประเมินตนเอง
- 26 ก.ย. 2562 : เชิญดีดีการบินไทยเข้าพบ เพื่อประชุมเรื่องผลประกอบการ
- 9 ต.ค. 2562 : เร่งรัดให้การบินไทยรายงานข้อเท็จจริงและแนวทางการบริหารจัดการ
- 10 ต.ค. 2562 : เชิญผู้บริหารระดับสูงของการบินไทย ทหารเรือการแก้ไขปัญหาต่างๆ อย่างใกล้ชิด และย้าเรื่องแผนธุรกิจ และแผนฟื้นฟูองค์กรใหม่
- 12 พ.ย. 2562 : สั่งการให้ผู้บริหารการบินไทยทำงานด้วยความโปร่งใส ตรวจสอบได้หลังมีประธาน บอร์ดคนใหม่แล้ว (พล.อ.อ. ชัยพฤกษ์ ดิษยะศริน) เพื่อให้แผนงานของการบินไทยเดินหน้าได้
- 10 ม.ค. 2563 : ประชุมกับ พล.อ.อ.ชัยพฤกษ์ฯ เพื่อเร่งรัดการดำเนินงานเรื่องต่างๆ และการจัดตั้ง คณะกรรมการบริหารในภาวะวิกฤติ
- 17 ม.ค. 2563 : ตรวจสอบไทยสมายล์ และมอบนโยบาย โดยเน้นเรื่องให้ลดค่าใช้จ่าย
- 23 ม.ค. 2563 : ดีดีการบินไทยเข้าพบรายงานความคืบหน้าการจัดซื้อเครื่องบิน 38 ลำ หลังจากได้นำ แผนกลับมาปรับแก้ไขตามข้อสั่งการ และการออกมาตรการคุมโรคไวรัสโควิด 19
- 27 ม.ค. 2563 : ตรวจสอบการบินไทยและติดตามความคืบหน้าข้อสั่งการตามนโยบายที่มอบให้ รวมทั้งรับฟังปัญหา อุปสรรคในการดำเนินการ
- 28 ม.ค. 2563 : ติดตามมาตรการรับมือไวรัสโควิด 19 พร้อมนำคณะสื่อมวลชนเข้าชมการฉีดพ่นยาฆ่าเชื้อภายในเครื่องบิน
- 18 ก.พ. 2563 : คณะทำงาน รชค. ประชุมแนวทางแก้ปัญหาขาดทุนสะสมของการบินไทยและการ จัดซื้อเครื่องบิน 38 ลำ
- 22 ก.พ. 2563 : ให้กำลังใจการบินไทย หลังประสบปัญหาผลกระทบจากวิกฤติการณ์โควิด 19
- 5 มี.ค. 2563 : เชิญดีดีการบินไทย ประชุมเรื่องแผนขอกู้เงินเสริมสภาพคล่องของการบินไทย โดย เสนอให้รัฐบาลช่วยค้ำประกันเงินกู้ หลังได้รับผลกระทบจากโควิด 19
- 10 เม.ย. 2563 : แต่งตั้งคณะทำงานตรวจสอบข้อเท็จจริงในการบริหารงานกิจการของบริษัทและ

ปัญหาการทุจริตบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งทำให้ประสบภาวะขาดทุน โดยมี พล.ต.ท.ชาญเทพ เสสะเวช เป็นหัวหน้าคณะทำงานฯ

- 7 พ.ค. 2563 : เสนอ รวค. ให้ สนข.พิจารณาศึกษาอย่างรอบคอบในข้อกฎหมาย และใช้อำนาจ คค. อย่างเคร่งครัด เพื่อเป็นไปตาม พ.ร.บ. พัฒนาการกำกับดูแล พ.ศ. 2562 ประกอบกับแนวทางการฟื้นฟูโดยใช้กระบวนการทางศาลล้มละลาย ตาม พ.ร.บ. ล้มละลายเป็นหลักสำคัญ