

ด่วนที่สุด

ที่ กค ๐๒๐๖/ 9562



กระทรวงพาณิชย์

ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๑๐๐

กบร 1023
22 กค 25
16 ๐๐๙
ค.ร. ๑๕๕
๑๐๑๐๐
11/19
ค.ร. ๑๕๕
๑๐๑๐๐
๑๕๕
๑๐๑๐๐
๑๕๕
๑๐๑๐๐

16

กรกฎาคม ๒๕๒๕

เรื่อง ขอให้แก้ไขมติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับการซ่อมอากาศยาน

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

๒๒ ก.ค. ๒๕
กค
๐๙

๑. หนังสือที่ นร ๐๒๐๓/ว.๑๑๕ ลงวันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๒๔
๒. หนังสือด่วนที่สุด ที่ นร ๐๒๐๓/๑๓๐๓๒๖ ลงวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๒๕

สิ่งที่ส่งมาด้วย ภาพถ่ายหนังสือที่ กบ.๐๑/๔๖๖ ลงวันที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๒๕

ตามที่คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๑๔ มิถุนายน ๒๕๒๔ ได้มีมติกำหนดให้ส่วนราชการขององค์กรและรัฐวิสาหกิจ ส่งอากาศยานทุกชนิด ขึ้นส่วน บริษัทที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานไม่ขึ้นขึ้นบริษัทการบินไทย จำกัด (บริษัทไทยแอร์เวย์ แอร์คราฟท์ เมเทเนซ จำกัด) เพียงแห่งเดียว หากบริษัทการบินไทย จำกัด ไม่สามารถซ่อมอากาศยานแบบ และ/หรือ อุปกรณ์บางรายการได้ หรือไม่สามารถซ่อมทำให้อยู่ในกำหนดเวลาที่ส่วนราชการต้องการ ก็ขออนุมัติหลักการให้ส่วนราชการดำเนินการจ้างซ่อมจากที่อื่นภายในประเทศ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๒๐ และที่แก้ไขเพิ่มเติมได้ ต่อมา กระทรวงกลาโหมได้เสนอขอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณายกเลิกมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๔ มิถุนายน ๒๕๒๔ และให้กำหนดหลักการใหม่ว่า "ให้ส่วนราชการ องค์กรและรัฐวิสาหกิจ ที่ต้องการส่งซ่อมอากาศยานทุกชนิด ขึ้นส่วนและบริษัทที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน ดำเนินการจ้างซ่อมตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๒๐ และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยต้องแจ้งให้บริษัทการบินไทย จำกัด ทราบเพื่อเสนอราคาทุกครั้ง และหากบริษัทอื่นเสนอราคาสูงกว่าหรือเท่ากับบริษัทการบินไทย จำกัด แล้ว ก็ให้จ้างซ่อมกับบริษัทการบินไทย จำกัด หรือหากไม่มีบริษัทใดเสนอราคาก็ให้จ้างซ่อมกับบริษัทการบินไทย จำกัด โดยวิธีการพิเศษ" ซึ่งสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้ขอให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาเสนอความเห็นในเรื่องนี้ นั้น

/กระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมได้แจ้งให้บริษัทการบินไทย จำกัด พิจารณาแล้ว บริษัทการบินไทย มีความเห็นสรุปได้ ดังนี้

๑. เมื่อคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๕ กันยายน ๒๕๒๔ เห็นชอบให้บริษัทการบินไทย จำกัด รับโอนกิจการซ่อมอากาศยานของส่วนราชการ รวมทั้งอุปกรณ์ บุคลากร จากบริษัทไทยแอร์เวย์ แอร์คราฟท์ เมเทเนซ จำกัด (บริษัทไทยแอม) มาดำเนินการเนื่องจากบริษัทไทยแอม ดำเนินงาน ไม่ประสบผล และไม่สามารถจะดำเนินการต่อไปอีก บริษัทการบินไทยฯ ต้องรับภาระการซ่อม อากาศยานของ กองทัพบก กองทัพเรือ กองทัพอากาศ ตำรวจ และของส่วนราชการอื่น ๆ ที่มา เพื่อมิให้ส่วนราชการต่าง ๆ ได้รับความเสียหายหรือเดือดร้อนจากการเลิกกิจการของบริษัทไทยแอม รวมทั้ง เพื่อแก้ปัญหาแรงงานเมื่อมีการเลิกกิจการบริษัทไทยแอม และเพื่อสงวนงบประมาณของประเทศในการ ซ่อมอากาศยานของส่วนราชการ ไม่ต้องจ้างบริษัทต่างประเทศทำการซ่อม

๒. สำหรับมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๔ มิถุนายน ๒๕๒๔ นั้น เป็นนโยบายของรัฐบาล เพื่อควบคุมการบริหารงานจ้างซ่อมอากาศยานของส่วนราชการให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล ดังกล่าวใน ๑. ซึ่งบริษัทการบินไทย จำกัด ได้สนองนโยบายของรัฐบาลและถือเป็นภาระสำคัญที่ จะต้องรับผิดชอบเพราะงานนี้เกี่ยวเนื่องกับความมั่นคงปลอดภัยของประเทศ บริษัทการบินไทยฯ ได้ ลงทุนพัฒนาหน่วยงานซ่อมอากาศยานขนาดเบาขึ้น ทั้งด้านอุปกรณ์ บุคลากร และการบริหารงานที่ ทันสมัย โดยลำคัมมา ปัจจุบันมีขีดความสามารถซ่อมอากาศยานได้ถึง ๒๒ แบบ เฮลิคอปเตอร์ ๗ แบบ และซ่อมอุปกรณ์อื่น ๆ สำหรับอากาศยานได้ถึงประมาณ ๕๐๐ รายการ มีพนักงานรวม ๒๐๐ คน ดำเนินงานซ่อมอากาศยานให้ส่วนราชการต่าง ๆ มาแล้วเป็นจำนวนมาก ส่วนการซ่อมเฮลิคอปเตอร์ บริษัทการบินไทยฯ ได้ร่วมกับกองทัพอากาศซึ่งเป็นส่วนราชการที่รับผิดชอบการซ่อมเฮลิคอปเตอร์ของ กองทัพบก กองทัพเรือ กองทัพอากาศ อยู่โดยตลอดเวลา นอกจากนั้นยังได้มีคณะกรรมการพัฒนา ขีดความสามารถร่วมกัน ระหว่างเจ้าหน้าที่ของบริษัทการบินไทยฯ กับเจ้าหน้าที่จากกองทัพอากาศ เพื่อพิจารณากำหนดขอบเขตงานที่กองทัพอากาศจะรับผิดชอบในการซ่อมโดยกองทัพอากาศเอง และ ขอบเขตงานที่บริษัทการบินไทยฯ จะต้องพัฒนาขีดความสามารถในส่วนนอกเหนือที่กองทัพอากาศจะ ดำเนินการ ไทยมีจุดประสงค์ร่วมกันเพื่อสามารถสนับสนุนการซ่อมอากาศยานให้ทุกส่วนราชการได้ เป็นผลดี มีประสิทธิภาพสูงสุด ผลงานเป็นที่ทราบอยู่แล้ว

๓. ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับ ค่าจ้างขอม เวลาทำงาน และค่าปรับ

๓.๑ การศึกษาจ้างขอม บริษัทการบินไทย จำกัด ได้ศึกษาแรงงานตามชั่วโมง

ทำงานในอัตรา ๒๔๔ บาท ทั้งวันมีนาคม ๒๕๔๔ สำหรับค่าของของบริษัทต่างประเทศศึกษา

๒๐ เหรียญสหรัฐอเมริกาสำหรับชั่วโมงปกติและอัตรา ๓๐ เหรียญสหรัฐอเมริกาสำหรับชั่วโมงล่วงเวลา
จึงเห็นได้ว่าค่าแรงที่บริษัทการบินไทย ศึกษาจากส่วนราชการเป็นอัตราที่ต่ำมากอยู่แล้ว สำหรับค่าอะไหล่
บริษัทการบินไทย ศึกษาจำนวนจากราคาต้นทุน เพิ่มค่าใช้จ่ายการขนส่งร้อยละ ๑ ค่าบริการร้อยละ ๒
ค่าใช้จ่ายธนาคารร้อยละ ๑ และค่าภาษีร้อยละ ๓.๔ ตามกฎหมาย การรับขอมจะมีกำไรเฉลี่ยประมาณ
ร้อยละ ๓ ซึ่งเป็นเกณฑ์ต่ำสุดเพียงเพื่องานพัฒนาขีดความสามารถ มิให้หวังผลกำไรจากทางราชการ
และราคาค่าจ้างขอม บริษัทการบินไทย เสนอเป็นราคาเช่ากองที่ หากเป็นการจ้างบริษัทเอกชนอื่น
จะเป็นราคาเสนอที่ต่ำ แต่จะมีเกณฑ์เพิ่มราคาสำหรับงานส่วนที่ไม่ได้ระบุในสัญญาโดยรวมแล้วจะเป็น
ค่าซ่อมที่สูงมาก

๓.๒ ระยะเวลาในการขอม บริษัทการบินไทย จำกัด มีกำหนดเวลาสำหรับการ

ขอมอากาศยานต่าง ๆ ใกล้เคียงหรือไม่ค่อยกว่าแหล่งขอมในต่างประเทศ สาเหตุใหญ่และสำคัญที่ทำให้การ
ขอมอากาศยานล่าช้า อยู่ที่การจัดหาชิ้นส่วนอะไหล่ เพราะส่วนราชการไม่มีแผนงานขอมอากาศยาน
ล่วงหน้าที่เหมาะสม จึงไม่สามารถจะสะสมชิ้นส่วนอะไหล่ไว้ล่วงหน้าได้อย่างเพียงพอ การสั่งซื้อชิ้นส่วน
อะไหล่ภายหลังรับอากาศยานเข้าขอมจะต้องเสียเวลาสำหรับการสั่งซื้อ การขนส่ง และในการทำ
สัญญาขอมอากาศยานของส่วนราชการในหลายกรณี ส่วนราชการเป็นผู้จัดหาชิ้นส่วนอะไหล่ให้บริษัท
การบินไทย เมื่อถึงกำหนดเวลาแล้ว ส่วนราชการไม่ส่งชิ้นส่วนอะไหล่ให้จึงไม่สามารถขอมตามเวลา
กำหนดได้ บริษัทการบินไทย จะทำการขอมอากาศยานได้ก็เมื่อได้รับชิ้นส่วนอะไหล่มาครบถ้วนแล้ว
ความล่าช้าเกิดจากส่วนราชการเอง กรณีนี้แม้ส่วนราชการจะจ้างผู้ดำเนินการขอมอากาศยานภายใต้
เงื่อนไขเดียวกันนี้จะประสบปัญหาเรื่องเวลาเช่นเดียวกัน และมีข้อน่าสังเกตอีกว่า บริษัทธุรกิจขอม
อากาศยานต่างประเทศประสงค์จะได้สัญญาขอมเครื่องบินของส่วนราชการต่าง ๆ เพื่อขยายตลาด
ของตน จึงดำเนินการบีบบังคับให้บริษัทการบินไทย จัดซื้อชิ้นส่วนอะไหล่อากาศยานได้สะดวก
ครบถ้วนเช่นเคยก่อน แม้บริษัทการบินไทย จะติดต่อซื้อจากแหล่งจำหน่ายอื่นที่มีอยู่หลายแห่งทั่วโลก
ที่ทราบ ก็ได้รับแจ้งขัดข้อง เนื่องจากการจัดควมบีบบังคับของตัวแทนจำหน่ายในเอเชีย การดำเนินงาน
ขอมอากาศยานของส่วนราชการปัจจุบันนับว่าจะมีอุปสรรคยิ่งขึ้นเพราะพฤติกรรมดังกล่าว ซึ่งจะมีผล

/กระผมขอ

กระทบต่อส่วนราชการต่าง ๆ มาก และเป็นปัญหาสำคัญเร่งด่วนที่ส่วนราชการควรจะพิจารณาเพราะ
จะมีผลกระทบต่อความมั่นคงของประเทศด้วย

๓.๓ เกี่ยวกับคำปรับ บริษัทการบินไทย จำกัด ได้ชำระค่าปรับแก่ส่วนราชการแล้ว
หลายกรณี แม้เป็นกรณีที่มีบริษัทการบินไทยฯ ไม่สามารถจัดซื้อชิ้นส่วนอะไหล่ได้ทันเวลา

๔. ผู้แทนบริษัทเบลด เฮลิคอปเตอร์ เอเซีย และเจ้าหน้าที่ระดับสูงของบริษัท
การบินไทย จำกัด ได้เจรจาทำความเข้าใจความตกลงประสานงานและร่วมมือกัน โดยได้ทำข้อตกลงซื้อขายชิ้นส่วน
อะไหล่ และอุปกรณ์ของบริษัทเบลดฯ ไว้ต่อกัน ซึ่งจะช่วยให้การซ่อมเฮลิคอปเตอร์ของส่วนราชการ
สามารถทำได้รวดเร็วขึ้นและทราบว่าบริษัทเบลดฯ ประสงค์จะตั้งโรงงานซ่อมเฮลิคอปเตอร์ขึ้นใน
ประเทศไทย เพื่อขยายการบริการสนับสนุนของบริษัทเบลดฯ เพิ่มขึ้น เมื่อพิจารณาวัตถุประสงค์ดังกล่าว
แล้ว บริษัทการบินไทยฯ ได้พัฒนาขีดความสามารถการซ่อมอากาศยานไว้ในระดับนี้แล้วก็อยู่ในฐานะที่
จะเป็นบริการสนับสนุนผลิตภัณฑ์ของบริษัทเบลดฯ ในประเทศไทยได้เป็นอย่างดีอยู่แล้ว อย่างไรก็ตาม
หากเป็นความประสงค์ที่จะขยายกิจการให้กว้างขวางยิ่งขึ้น บริษัทเบลดฯ และบริษัทการบินไทยฯ ก็
อาจจะเจรจาทำความเข้าใจกันในด้านการซ่อมให้มีประสิทธิภาพเพียงพอแก่ความต้องการบริการของ
ส่วนราชการได้เป็นขั้นตอนต่อไป สำหรับขั้นตอนที่มีบริษัทการบินไทยฯ ได้พิจารณาแล้วยังไม่มีเหตุผลและ
ความจำเป็นต้องแก้ไขคณะกรรมการ เมื่อวันที่ ๔ มิถุนายน ๒๕๒๔ เนื่องจากการแก้ไขคณะกรรมการ
ดังกล่าวจะมีผลเพียงให้สามารถส่งเครื่องบินไปซ่อม ณ ต่างประเทศได้ทันที

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นชอบด้วย จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและนำเสนอ
คณะกรรมการเพื่อประกอบการพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ


(นายสมัคร สุนทรเวช)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

กองงานคณะกรรมการขนส่งและคมนาคม

โทร. ๒๕๐๔๐๐๒

สำเนาส่ง บริษัทการบินไทย จำกัด