

ที่ นร 0216/1.118

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กท 10300

๕๑ พฤศจิกายน 2538

เรื่อง ทบทวนนโยบายการбинพาณิชย์ของประเทศ

เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

อ้างถึง หนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค 0404/9783 ลงวันที่ 27 กันยายน 2538

ตามที่ได้เสนอเรื่อง ทบทวนนโยบายการ_binพาณิชย์ของประเทศ ไปเพื่อคณะรัฐมนตรี
พิจารณา นั้น

คณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจได้พิจารณาและมีมติเห็นควรให้ความเห็นชอบให้
ยกเลิกมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน 2521 เรื่อง นโยบายการ_binพาณิชย์ของประเทศไทย
และอนุมัติในหลักการให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการจัดตั้งสายการบินที่กำหนดสายที่สอง โดยให้
กระทรวงคมนาคมจัดทำรายละเอียดหลักเกณฑ์ในการให้เอกชนยื่นคำขออนุญาต (TOR) พร้อมทั้งให้
รับข้อสังเกตของคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจดังต่อไปนี้ ไปพิจารณาดำเนินการด้วย แล้วนำ
เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอีกครั้งหนึ่งก่อนดำเนินการต่อไป

1. การกำหนดคุณสมบัติของผู้ขออนุญาตจัดตั้งสายการบินที่กำหนดสายที่สองและหลักเกณฑ์
การพิจารณา ควรกำหนดให้ชัดเจนและรัดกุมเพื่อมิให้เกิดปัญหาตามมา ดังนี้

1.1 คุณสมบัติของผู้ขออนุญาตที่กำหนดต้องมีหนังสือค้ำประกัน (BID BOND)
ในวงเงิน 100 ล้านบาท สำหรับการทำการบินภายในประเทศ และการบินในภูมิภาค (REGIONAL)
และ 200 ล้านบาท สำหรับการบินระหว่างทวีป (INTER CONTINENTAL) จากธนาคารที่เชื่อถือได้
โดยหนังสือค้ำประกันดังกล่าวจะต้องมีอายุ 1 ปี นั้น ควรกำหนดให้มีวงเงินเดียว สำหรับการทำการบิน
ภายในประเทศ (DOMESTIC) ภายในภูมิภาค (REGIONAL) และระหว่างทวีป (INTER CONTINENTAL)
เพื่อมิให้เกิดความสับสน ทั้งนี้ วงเงินค้ำประกันไม่ควรต่ำกว่า 500 ล้านบาท เพื่อให้ได้บริษัทที่มั่นคง
เข้ามายื่นขออนุญาต

/1.2 ...

1.2 คุณสมบัติของผู้ขออนุญาตที่กำหนดให้กลุ่มนิติบุคคลผู้ได้รับอนุญาตจะต้องจัดตั้งบริษัทการบินให้แล้วเสร็จและเปิดทำการบินภายใน 6 เดือน นับแต่วันที่ได้รับอนุญาต อาจจะมีปัญหาในการเตรียมความพร้อมของเอกชนและเป็นการเปิดช่องให้บริษัทที่ประกอบธุรกิจการบินอยู่แล้วได้เปรียบ จึงควรขยายระยะเวลาออกไปถึง 1 ปี เพื่อความเป็นธรรม

1.3 คุณสมบัติของผู้ขออนุญาตที่กำหนดให้บริษัทที่จัดตั้งใหม่จะต้องเสนอขายหุ้นจำนวนร้อยละ 30 ของหุ้นทั้งหมดในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยภายใน 2 ปี นับแต่วันที่ได้รับอนุญาตนั้น ไม่สมควรกำหนดเวลาเป็นเชิงบังคับไว้ ควรให้ตลาดหลักทรัพย์ ฯ เป็นผู้พิจารณาความพร้อมของบริษัท ฯ ที่จะกระจายหุ้น

1.4 หลักเกณฑ์การพิจารณากลุ่มนิติบุคคลผู้ขออนุญาต (MAIN CRITERIA)

4 ประการ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ จะต้องมีความชัดเจนในเรื่องอื่น ๆ เช่น กลุ่มผู้ถือหุ้น และต้องกำหนดให้สามารถทำการบินได้ทั้ง 3 ประเภท ทั้งนี้ ผู้ขออนุญาตจะต้องเสนอรายละเอียดความพร้อมในการดำเนินการ เช่น ระยะเวลาที่จะเริ่มทำการบินแต่ละประเภทตามเส้นทางบินที่เสนอขอ การจัดหาเครื่องบินและบุคลากร เป็นต้น

2. ข้อกำหนดที่จะเปิดโอกาสให้เอกชนยื่นคำขอให้ทางราชการพิจารณาเพื่อเป็นสายการบินที่กำหนดสายที่สามต่อไป เมื่อบริษัทที่ดำเนินการเป็นสายการบินที่กำหนดสายที่สองได้จัดตั้งและดำเนินการไปเป็นระยะเวลา 4 ปี น่าจะเป็นกำหนดระยะเวลาที่เร็วเกินไป อาจส่งผลกระทบต่อบริษัท ฯ ที่ดำเนินการเป็นสายการบินที่กำหนดสายที่สอง จึงควรพิจารณาตามจำนวนเส้นทางบินที่ไทยยังไม่ได้ใช้สิทธิตามข้อตกลงการบินทวิภาคีและจำนวนเส้นทางบินที่ไม่เพียงพอต่อการให้บริการ เพื่อมิให้เสียเปรียบในการแข่งขันกับประเทศอื่น

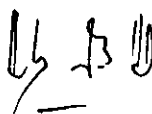
3. การจัดตั้งสายการบินที่กำหนดสายที่สอง ควรคำนึงถึงผลกระทบต่อการดำเนินการของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นสายการบินของรัฐที่เป็นสายการบินที่กำหนดเพียงสายเดียว เนื่องจากรัฐได้สนับสนุนการลงทุนไปเป็นจำนวนมาก โดยกระทรวงคมนาคมและกระทรวงการคลังจะต้องเร่งรัดพิจารณา ปรับปรุง บริษัทการบินไทย ฯ ให้หลุดพ้นจากการเป็นรัฐวิสาหกิจ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการบริหารงาน สามารถแข่งขันกับเอกชนอื่น ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ควรเตรียมการในด้านบุคลากรให้พร้อม เพื่อมิให้เกิดการดึงตัวบุคคลจากบริษัท การบินไทย ฯ ไปอยู่บริษัทเอกชนใหม่

/คณะรัฐมนตรี ...

คณะรัฐมนตรีได้ลงมติเมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2538 อนุมัติตามมติคณะกรรมการ
รัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ

จึงเรียนยืนยันมา ได้แจ้งให้กระทรวงการคลัง กระทรวงการต่างประเทศ และ
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติทราบด้วยแล้ว

ขอแสดงความนับถือ



(นายกำธร จันทรแสง)

รองเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

27 พ.ย. 2538

สำนักบริหารงานสารสนเทศ

โทร. 2801446

โทรสาร 2824045

ผอ.สพด. 27/11/38
 ผอ.ส่วน 1 27/11/38
 ทน. 24/11/38
 จนา. 24/11/38
 จนท.บริหารงาน 27/11/38

ที่ นร 0216/

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กท 10300

๒๗ พฤศจิกายน 2538

เรื่อง ทบทวนนโยบายการbinพาณิชย์ของประเทศ

1411๙ 141๒๐

เรียน รัฐ-กค., เลขา-สศช.

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค 0404/9783 ลงวันที่ 27 กันยายน 2538

ด้วยกระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่อง ทบทวนนโยบายการbinพาณิชย์ของประเทศ
ไปเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา ความละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

คณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจได้พิจารณาและมีมติเห็นควรให้ความเห็นชอบให้
ยกเลิกมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน 2521 เรื่อง นโยบายการbinพาณิชย์ของประเทศไทย
และอนุมัติในหลักการให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการจัดตั้งสายการบินที่กำหนดสายที่สอง โดยให้
กระทรวงคมนาคมจัดทำรายละเอียดหลักเกณฑ์ในการให้เอกชนยื่นคำขออนุญาต (TOR) พร้อมทั้งให้
รับข้อสังเกตของคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจดังต่อไปนี้ ไปพิจารณาดำเนินการด้วย แล้วนำ
เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอีกครั้งหนึ่งก่อนดำเนินการต่อไป

1. การกำหนดคุณสมบัติของผู้ขออนุญาตจัดตั้งสายการบินที่กำหนดสายที่สองและหลักเกณฑ์
การพิจารณา ควรกำหนดให้ชัดเจนและรัดกุมเพื่อมิให้เกิดปัญหาตามมา ดังนี้

1.1 คุณสมบัติของผู้ขออนุญาตที่กำหนดต้องมีหนังสือค้ำประกัน (BID BOND)
ในวงเงิน 100 ล้านบาท สำหรับการทำการbinภายในประเทศ และการbinในภูมิภาค (REGIONAL)
และ 200 ล้านบาท สำหรับการbinระหว่างทวีป (INTER CONTINENTAL) จากธนาคารที่เชื่อถือได้
โดยหนังสือค้ำประกันดังกล่าวจะต้องมีอายุ 1 ปี นั้น ควรกำหนดให้มีวงเงินเดียว สำหรับการทำการbin
ภายในประเทศ (DOMESTIC) ภายในภูมิภาค (REGIONAL) และระหว่างทวีป (INTER CONTINENTAL)
เพื่อมิให้เกิดความสับสน ทั้งนี้ วงเงินค้ำประกันไม่ควรต่ำกว่า 500 ล้านบาท เพื่อให้ได้บริษัทที่มั่นคง
เข้ามายื่นขออนุญาต

/1.2 ...

1.2 คุณสมบัติของผู้ขออนุญาตที่กำหนดให้กลุ่มนิติบุคคลผู้ได้รับอนุญาตจะต้องจัดตั้งบริษัทการบินให้แล้วเสร็จและเปิดทำการบินภายใน 6 เดือน นับแต่วันที่ได้รับอนุญาต อาจจะมีปัญหาในการเตรียมความพร้อมของเอกชนและเป็นการเปิดช่องให้บริษัทที่ประกอบธุรกิจการบินอยู่แล้ว ได้เปรียบ จึงควรขยายระยะเวลาออกไปถึง 1 ปี เพื่อความเป็นธรรม

1.3 คุณสมบัติของผู้ขออนุญาตที่กำหนดให้บริษัทที่จัดตั้งใหม่จะต้องเสนอขายหุ้นจำนวนร้อยละ 30 ของหุ้นทั้งหมดในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยภายใน 2 ปี นับแต่วันที่ได้รับอนุญาตนั้น ไม่สมควรกำหนดเวลาเป็นเชิงบังคับไว้ ควรให้ตลาดหลักทรัพย์ ฯ เป็นผู้พิจารณาความพร้อมของบริษัท ฯ ที่จะกระจายหุ้น

1.4 หลักเกณฑ์การพิจารณาคุณสมบัติบุคคลผู้ขออนุญาต (MAIN CRITERIA)

4 ประการ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ จะต้องมีความชัดเจนในเรื่องอื่น ๆ เช่น กลุ่มผู้ถือหุ้น และต้องกำหนดให้สามารถทำการบินได้ทั้ง 3 ประเภท ทั้งนี้ ผู้ขออนุญาตจะต้องเสนอรายละเอียดความพร้อมในการดำเนินการ เช่น ระยะเวลาที่จะเริ่มทำการบินแต่ละประเภทตามเส้นทางบินที่เสนอขอ การจัดหาเครื่องบินและบุคลากร เป็นต้น

2. ข้อกำหนดที่จะเปิดโอกาสให้เอกชนยื่นคำขอให้ทางราชการพิจารณาเพื่อเป็นสายการบินที่กำหนดสายที่สามต่อไป เมื่อบริษัทที่ดำเนินการเป็นสายการบินที่กำหนดสายที่สองได้จัดตั้งและดำเนินการไปเป็นระยะเวลา 4 ปี น่าจะเป็นกำหนดระยะเวลาที่เร็วเกินไป อาจส่งผลกระทบต่อบริษัท ฯ ที่ดำเนินการเป็นสายการบินที่กำหนดสายที่สอง จึงควรพิจารณาตามจำนวนเส้นทางบินที่ไทยยังไม่ได้ใช้สิทธิตามข้อตกลงการบินทวิภาคีและจำนวนเส้นทางบินที่ไม่เพียงพอต่อการให้บริการ เพื่อมิให้เสียเปรียบในการแข่งขันกับประเทศอื่น

3. การจัดตั้งสายการบินที่กำหนดสายที่สอง ควรคำนึงถึงผลกระทบต่อการดำเนินการของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นสายการบินของรัฐที่เป็นสายการบินที่กำหนดเพียงสายเดียว เนื่องจากรัฐได้สนับสนุนการลงทุนไปเป็นจำนวนมาก โดยกระทรวงคมนาคมและกระทรวงการคลังจะต้องเร่งรัดพิจารณา ปรับปรุง บริษัทการบินไทย ฯ ให้หลุดพ้นจากการเป็นรัฐวิสาหกิจ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการบริหารงาน สามารถแข่งขันกับเอกชนอื่น ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ควรเตรียมการในด้านบุคลากรให้พร้อม เพื่อมิให้เกิดการดึงตัวบุคคลจากบริษัท การบินไทย ฯ ไปอยู่บริษัทเอกชนใหม่

/คณะรัฐมนตรี ...

คณะรัฐมนตรีได้ลงมติเมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2538 อนุมัติตามมติคณะกรรมการ
รัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ

จึงเรียนยืนยันมา/จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ



(นายกำธร จันทรแสง)

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

27 พ.ย. 2538

สำนักบริหารงานสารสนเทศ

โทร. 2801446

โทรสาร 2824045

พ.อ.สพ.ส. ๑ ๒๗ พย ๓๘
พ.อ.อ.ว. ๑ ๒๗ พย ๓๘
ร.น. ๑๒๔ ๒๗ พย ๓๘
จ.น. ๑๒๔ ๒๗ พย ๓๘
จ.น. ๑๒๔ ๒๗ พย ๓๘

ที่ นร 0216/14121

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กท 10300

๒๗ พฤศจิกายน 2538

เรื่อง ทบทวนนโยบายการбинพาณิชย์ของประเทศ

เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ลับ ที่ นร 0202/25028 ลงวันที่ 1 ธันวาคม 2521

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค 0404/9783 ลงวันที่ 27 กันยายน 2538

ตามที่ได้ยื่นย้มนัดคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับเรื่อง นโยบายการ_binพาณิชย์ มาเพื่อทราบ นั้น

บัดนี้ กระทรวงคมนาคมได้เสนอขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา ความละเอียดตามที่ส่งมาด้วยนี้

คณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจได้พิจารณาและมีมติเห็นควรให้ความเห็นชอบให้ยกเลิกมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน 2521 เรื่อง นโยบายการ_binพาณิชย์ของประเทศไทย และอนุมัติในหลักการให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการจัดตั้งสายการบินที่กำหนดสายที่สอง โดยให้กระทรวงคมนาคมจัดทำรายละเอียดหลักเกณฑ์ในการให้เอกชนยื่นคำขออนุญาต (TOR) พร้อมทั้งให้รับข้อสังเกตของคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจดังต่อไปนี้ ไปพิจารณาดำเนินการด้วย แล้วนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอีกครั้งหนึ่งก่อนดำเนินการต่อไป

1. การกำหนดคุณสมบัติของผู้ขออนุญาตจัดตั้งสายการบินที่กำหนดสายที่สองและหลักเกณฑ์การพิจารณา ควรกำหนดให้ชัดเจนและรัดกุมเพื่อมิให้เกิดปัญหาตามมา ดังนี้

1.1 คุณสมบัติของผู้ขออนุญาตที่กำหนดต้องมีหนังสือค้ำประกัน (BID BOND) ในวงเงิน 100 ล้านบาท สำหรับการทำการบินภายในประเทศ และการบินในภูมิภาค (REGIONAL) และ 200 ล้านบาท สำหรับการบินระหว่างทวีป (INTER CONTINENTAL) จากธนาคารที่เชื่อถือได้ โดยหนังสือค้ำประกันดังกล่าวจะต้องมีอายุ 1 ปี นั้น ควรกำหนดให้มีวงเงินเดียว สำหรับการทำการบินภายในประเทศ (DOMESTIC) ภายในภูมิภาค (REGIONAL) และระหว่างทวีป (INTER CONTINENTAL) เพื่อมิให้เกิดความสับสน ทั้งนี้ วงเงินค้ำประกันไม่ควรต่ำกว่า 500 ล้านบาท เพื่อให้ได้บริษัทที่มั่นคง เข้ามายื่นขออนุญาต

1.2 คุณสมบัติของผู้ขออนุญาตที่กำหนดให้กลุ่มนิติบุคคลผู้ได้รับอนุญาตจะต้องจัดตั้งบริษัทการบินให้แล้วเสร็จและเปิดทำการบินภายใน 6 เดือน นับแต่วันที่ได้รับอนุญาต อาจจะมีปัญหาในการเตรียมความพร้อมของเอกชนและเป็นการเปิดช่องให้บริษัทที่ประกอบธุรกิจการบินอยู่แล้วได้เปรียบ จึงควรขยายระยะเวลาออกไปถึง 1 ปี เพื่อความเป็นธรรม

1.3 คุณสมบัติของผู้ขออนุญาตที่กำหนดให้บริษัทที่จัดตั้งใหม่จะต้องเสนอขายหุ้นจำนวนร้อยละ 30 ของหุ้นทั้งหมดในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยภายใน 2 ปี นับแต่วันที่ได้รับอนุญาตนั้น ไม่สมควรกำหนดเวลาเป็นเชิงบังคับไว้ ควรให้ตลาดหลักทรัพย์ ฯ เป็นผู้พิจารณาความพร้อมของบริษัท ฯ ที่จะกระจายหุ้น

1.4 หลักเกณฑ์การพิจารณาคุณสมบัติบุคคลผู้ขออนุญาต (MAIN CRITERIA)

4 ประการ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ จะต้องมีความชัดเจนในเรื่องอื่น ๆ เช่น กลุ่มผู้ถือหุ้น และต้องกำหนดให้สามารถทำการบินได้ทั้ง 3 ประเภท ทั้งนี้ ผู้ขออนุญาตจะต้องเสนอรายละเอียดความพร้อมในการดำเนินการ เช่น ระยะเวลาที่จะเริ่มทำการบินแต่ละประเภทตามเส้นทางบินที่เสนอขอ การจัดหาเครื่องบินและบุคลากร เป็นต้น

2. ข้อกำหนดที่จะเปิดโอกาสให้เอกชนยื่นคำขอให้ทางราชการพิจารณาเพื่อเป็นสายการบินที่กำหนดสายที่สามต่อไป เมื่อบริษัทที่ดำเนินการเป็นสายการบินที่กำหนดสายที่สองได้จัดตั้งและดำเนินการไปเป็นระยะเวลา 4 ปี น่าจะเป็นกำหนดระยะเวลาที่เร็วเกินไป อาจส่งผลกระทบต่อบริษัท ฯ ที่ดำเนินการเป็นสายการบินที่กำหนดสายที่สอง จึงควรพิจารณาตามจำนวนเส้นทางบินที่ไทยยังไม่ได้ใช้สิทธิตามข้อตกลงการบินทวิภาคีและจำนวนเส้นทางบินที่ไม่เพียงพอต่อการให้บริการ เพื่อมิให้เสียเปรียบในการแข่งขันกับประเทศอื่น

3. การจัดตั้งสายการบินที่กำหนดสายที่สอง ควรคำนึงถึงผลกระทบต่อการดำเนินการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นสายการบินของรัฐที่เป็นสายการบินที่กำหนดเพียงสายเดียว เนื่องจากรัฐได้สนับสนุนการลงทุนไปเป็นจำนวนมาก โดยกระทรวงคมนาคมและกระทรวงการคลังจะต้องเร่งรัดพิจารณา ปรับปรุง บริษัทการบินไทย ฯ ให้หลุดพ้นจากการเป็นรัฐวิสาหกิจ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการบริหารงาน สามารถแข่งขันกับเอกชนอื่น ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ควรเตรียมการในด้านบุคลากรให้พร้อม เพื่อมิให้เกิดการดึงตัวบุคคลจากบริษัท การบินไทย ฯ ไปอยู่บริษัทเอกชนใหม่

/คณะรัฐมนตรี ...

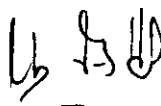
9/23

- 3 -

คณะรัฐมนตรีได้ลงมติเมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2538 อันุัติตามมติคณะกรรมการ
รัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ

จึงเรียนยืนยันมา

ขอแสดงความนับถือ



(นายกัธร จันทรแสง)

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

27 พ.ย. 2538

สำนักบริหารงานสารสนเทศ

โทร. 2801446

โทรสาร 2824045

ผอ.สทศ..... 27, 11, 38
ผอ.ส่วน 1.....
พน..... 24, 11, 38
จนท. ๕๕๕..... 24, 11, 38
จนท.พิมพ์งาน..... ๐๕๕๕๕.....



ที่ คค 0404/ 9783

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
วันที่..... 4738
วันที่ 28 ก.ย. 2538 14.40 15/23

กปค. วันที่.....
วันที่ 28 ก.ย. 2538
เวลา..... 65.20

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก

กทม. 10100

๒๗ กันยายน 2538

เรื่อง ทบทวนนโยบายการบินพาณิชย์ของประเทศ

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

28 ก.ย. 2538

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0202/25026

ลงวันที่ 1 ธันวาคม 2521

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนาเอกสารที่อ้างถึง
2. รายงานการประชุมคณะกรรมการการบินพลเรือน ครั้งที่ 1/2538
เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2538 เรื่องที่ 2.3

1. เรื่องเดิม

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน 2521 เห็นชอบด้วยกับ
นโยบายการบินพาณิชย์ของประเทศตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ว่า

- (1) สายการบินของรัฐเท่านั้น เป็นสายการบินที่กำหนดของประเทศ
- (2) สำหรับการบินเข้าเท่านั้น รัฐบาลมีนโยบายที่จะสนับสนุน

สายการบินของไทยที่มีสายการบินของรัฐให้ดำเนินบริการได้เพียงเสริมกิจการของ
สายการบินของรัฐ โดยไม่แข่งขันกับสายการบินของรัฐ ทั้งนี้ เท่าที่สายการบินของรัฐ
ยังไม่พร้อมที่จะดำเนินการดังกล่าว ดังรายละเอียดตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 1.

2. สภาพแวดล้อมปัจจุบันและปัญหา

ในปัจจุบันปริมาณการจราจรทางอากาศของประเทศไทย รวมทั้งปริมาณการจราจรของประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคนี้มีอัตราการเจริญเติบโตสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง การที่ประเทศไทยมีสายการบินของรัฐเพียงสายเดียวเป็นสายการบินที่กำหนด ส่อมไม่เพียงพอต่อการให้บริการ และไม่สอดคล้องกับความต้องการของสาธารณชน เกิดการเสียเปรียบในการแข่งขันกับประเทศอื่น นอกจากนี้ การเสนอบริการในตลาดที่มีปริมาณการจราจรหลายขนาด ต้องจัดหาอากาศยานหลายแบบมาใช้ในการบริการ ทำให้มีต้นทุนสูงในการจัดหาอากาศยาน และปัญหาในการจัดหาบุคลากรประจำหน้าที่ รวมทั้งปัญหาการซ่อมบำรุง การเสนอบริการจึงไม่ได้รับการพัฒนาเท่าที่ควร

3. แนวทางการแก้ปัญหาและผลกระทบ

จากนโยบายที่ให้สายการบินของรัฐ เป็นสายการบินที่กำหนดของประเทศเพียงสายเดียว เพื่อเสนอบริการในทุกระดับของตลาด ซึ่งไม่อาจสนองความต้องการได้อย่างทั่วถึง สะท้อนให้เห็นว่านโยบายดังกล่าวไม่เหมาะสมกับตลาดการบินของประเทศในปัจจุบัน กระทรวงคมนาคมพิจารณาเห็นว่าการมีสายการบินที่กำหนดสายที่สอง เพื่อมารองรับกับปริมาณการจราจร และแบ่งส่วนการดำเนินงานบริการในระดับที่เหมาะสม จะช่วยให้การพัฒนาธุรกิจการบินของประเทศเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้ศึกษากำหนดรูปแบบของสายการบินที่กำหนดสายที่สองและเห็นว่า รูปแบบที่เหมาะสมคือให้บริการบินเอกชนที่ทำธุรกิจการบินในปัจจุบันและ/หรือ นิติบุคคล จัดตั้งบริษัทขึ้นมาอีกบริษัทหนึ่ง เพื่อดำเนินกิจการเป็นสายการบินที่กำหนดสายที่สอง และเมื่อบริษัทที่จะดำเนินกิจการเป็นสายการบินที่กำหนดสายที่สองได้จัดตั้งและดำเนินการไปเป็นระยะเวลา 4 ปีแล้ว จึงจะเปิดโอกาสให้เอกชนยื่นคำขอให้ทางราชการพิจารณาเพื่อเป็นสายการบินที่กำหนดรายต่อไป และในการนี้คณะกรรมการการบินพลเรือนได้มีมติในคราวประชุมครั้งที่ 1/2538 เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2538 เรื่องที่ 2.3 กำหนดคุณสมบัติของผู้ขออนุญาตจัดตั้งสายการบินที่กำหนดสายที่สอง และหลักเกณฑ์การพิจารณา สรุปได้ดังนี้

3.1 คุณสมบัติของผู้ขออนุญาต

3.1.1 ผู้ขออนุญาตต้องเป็นกลุ่มนิติบุคคล ซึ่งประกอบด้วยนิติบุคคลสัญชาติไทย ไม่น้อยกว่า 3 ราย โดยมีข้อตกลงร่วมกันที่จะจัดตั้งบริษัทเพื่อดำเนินกิจการเป็นสายการบินที่กำหนดเมื่อได้รับอนุญาต

3.1.2 นิติบุคคลรายหนึ่งรายใดในกลุ่มนิติบุคคลผู้ขออนุญาต จะถือหุ้นในบริษัทที่จัดตั้งใหม่ได้ไม่เกินร้อยละ 40 แต่เมื่อรวมกันแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ของหุ้นทั้งหมด

3.1.3 เงินทุนจดทะเบียนของบริษัทที่จะจัดตั้งต้องชำระเต็มมูลค่าไม่น้อยกว่า 2,500 ล้านบาท สำหรับการทำการบินภายในประเทศ และการบินภายในภูมิภาค (REGIONAL) และไม่น้อยกว่า 5,000 ล้านบาท สำหรับทำการบินระหว่างทวีป (INTER CONTINENTAL)

3.1.4 ต้องมีหนังสือค้ำประกัน (BID BOND) ในวงเงิน 100 ล้านบาท สำหรับการทำการบินภายในประเทศ และการบินในภูมิภาค (REGIONAL) และ 200 ล้านบาท สำหรับการบินระหว่างทวีป (INTER CONTINENTAL) จากธนาคารที่เชื่อถือได้ โดยหนังสือค้ำประกันดังกล่าวจะต้องมีอายุ 1 ปี

3.1.5 กลุ่มนิติบุคคลผู้ได้รับอนุญาตจะต้องจัดตั้งบริษัทการบินให้แล้วเสร็จ และเปิดทำการบินภายใน 6 เดือน นับแต่วันที่ได้รับอนุญาต

3.1.6 บริษัทที่จัดตั้งใหม่จะต้องเสนอขายหุ้นจำนวนร้อยละ 30 ของหุ้นทั้งหมดในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยภายใน 2 ปี นับแต่วันที่ได้รับอนุญาต

3.1.7 บริษัทที่จัดตั้งใหม่จะมีสัดส่วนการถือหุ้นจากบุคคลหรือนิติบุคคลต่างประเทศได้ไม่เกินกว่าร้อยละ 15 ซึ่งในสัดส่วนดังกล่าว ถ้าเป็นการถือหุ้นจากสายการบินต่างประเทศ จะถือหุ้นได้ไม่เกินกว่าร้อยละ 5 และจะต้องได้รับอนุญาตจากทางราชการด้วย

3.2 หลักเกณฑ์การพิจารณาในกลุ่มนิติบุคคลผู้ขออนุญาต (MAIN CRITERIA)

3.2.1 ฐานะทางการเงิน

3.2.2 ประสบการณ์ของผู้บริหาร

/3.2.3.

3.2.3 เส้นทางบินที่เสนอขอ

3.2.4 แผนการดำเนินงานและแผนการเงิน

3.3 การยื่นขออนุญาตให้ทำเป็นคำขอตามแบบคำร้องของกรมการบินพาณิชย์

3.4 หนังสือคำประกันจะคืนให้เมื่อพ้นการผูกพันโดยไม่คิดเงินอะไร แต่หากไม่ดำเนินการตาม 3.1.5 ให้แล้วเสร็จภายในกำหนดจะต้องชำระเบี้ยปรับเป็นเงิน 100 หรือ 200 ล้านบาทถ้วนแล้วแต่กรณี โดยจะใช้สิทธิเรียกร้องจากธนาคารผู้ออกหนังสือคำประกัน (รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 2)

4. เรื่องข้อเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา

ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น กระทรวงคมนาคมเห็นว่า เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐบาลที่ได้แถลงไว้ต่อรัฐสภาในอันที่จะส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการจัดตั้งสายการบินและสายการบินแห่งชาติเพิ่มขึ้น รวมทั้งเพื่อเป็นการพัฒนาธุรกิจการบินของประเทศให้เจริญยิ่งขึ้นและสอดคล้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ จึงควรเปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามามีบทบาทในการเสนอบริการขนส่งทางอากาศของประเทศ และเป็นการแบ่งเบาภาระของรัฐบาลที่จะช่วยลดการลงทุนสายการบินของรัฐอีกทางหนึ่งด้วย แต่เนื่องจากมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน 2521 กำหนดนโยบายการบินพาณิชย์ของประเทศว่า สายการบินของรัฐเท่านั้น เป็นสายการบินที่กำหนดของประเทศ และการบินเข้าเหมาให้ดำเนินการได้เพียงเสริมกิจการของสายการบินของรัฐ ซึ่งนโยบายดังกล่าวไม่เหมาะสมกับตลาดการบินในปัจจุบันที่ได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว กระทรวงคมนาคมจึงเห็นสมควรเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาบทามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน 2521 โดยยกเลิกมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว ซึ่งจะมีผลให้สายการบินทั้งของรัฐและเอกชนสามารถเป็นสายการบินที่กำหนดของประเทศได้ รวมทั้งยกเลิกนโยบายการบินเข้าเหมาเดิม ซึ่งรัฐบาลมีนโยบายที่จะสนับสนุนสายการบินของไทยที่มีสายการบินของรัฐให้ดำเนินการได้เพียงเสริมกิจการของสายการบินของรัฐ โดยไม่แข่งขันกับสายการบินของรัฐ ทั้งนี้ เพราะนโยบายใหม่เปิดให้เอกชนสามารถเป็นสายการบินที่กำหนดของประเทศและสามารถดำเนินการซึ่งอาจแข่งขันกับสายการบินของรัฐได้

/ ดังนั้น

ดังนั้น ในการพิจารณาอนุญาตบริการการบินเข้าเหมา กระทรวงคมนาคมจะถือเป็นแนวทางการพิจารณาว่า บริการการบินเข้าเหมาเป็นเพียงบริการเสริมของเที่ยวบินประจำ

5. วิเคราะห์ผลกระทบ

5.1 ในด้านการแข่งขันการให้บริการ ทำให้เกิดการแข่งกันระหว่างกัน ผู้ให้บริการจะได้รับประโยชน์และมีทางเลือกได้มากขึ้น การให้บริการจะได้รับการพัฒนาให้มีคุณภาพขึ้น

5.2 ในด้านสิทธิการบิน ทำให้ประเทศไทยมีสายการบินที่กำหนดของประเทศมากกว่าหนึ่งสาย สามารถใช้สิทธิการบินระหว่างประเทศที่กำหนดให้มีสายการบินหลายสายได้ แต่ในขณะเดียวกันการจัดสรรแบ่งสิทธิการบินก็ต้องเป็นไปอย่างเหมาะสม มิฉะนั้นอาจเกิดปัญหามาได้ กระทรวงคมนาคมจะพิจารณาจัดสรรเส้นทางบินตามความเหมาะสมต่อไป

5.3 เป็นการสร้างงานและผลิตบุคลากรทางด้านการบินรวมทั้งอุตสาหกรรม การซ่อมบำรุงอากาศยานให้เพิ่มมากขึ้น

5.4 ส่งเสริมและสนับสนุนนโยบายของรัฐบาลให้มีการจัดตั้งสายการบินและสายการบินแห่งชาติเพิ่มขึ้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา เสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาบทวนนโยบายการบินพาณิชย์ของประเทศ โดยการยกเลิกมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน 2521 และรับทราบเรื่องการจัดตั้งสายการบินที่กำหนดสายที่สองต่อไปด้วย

ขอแสดงความนับถือ



(นายวันมูหะมัดนอร์ มะทา)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

กรมการบินพาณิชย์

โทร. 2868157

โทรสาร 2871956