



ที่ คค 0404/ 9783

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 4738
วันที่ 28.08.2538 14.40 15/23

กบค. รับที่ ๓๔๔
วันที่ 2.8.0.ย. 2538
วกร. 65.28

ถนนราชดำเนินนอก

กทม. 10100

๖7 กันยายน 2538

เรื่อง ทบทวนนโยบายการปันผลของประเทศ

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

28 ก.ย. 2538

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0202/25026

ลงวันที่ 1 ธันวาคม 2521

๒๐.๔.๓๐
16.๔.๒๖-๒๖)

๒๔.๔.๓๐
๒๔.๔.๓๐
๒๔.๔.๓๐

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

18 ก.ย. 2538

1. เรื่องเดิม

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน 2521 เห็นชอบด้วยกับ
นโยบายการปันผลของประเทศตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ว่า

- (1) สาธารณูปโภคของรัฐเท่านั้น เป็นสาธารณูปโภคที่กำหนดของประเทศ
- (2) สำหรับการปันเข้าเท่านั้น รัฐบาลมีนโยบายที่จะสนับสนุน

สาธารณูปโภคของไทยที่มีใช้สาธารณูปโภคของรัฐได้ดำเนินการได้เพียงเสริมกิจการของ
สาธารณูปโภคของรัฐ โดยไม่แข่งขันกับสาธารณูปโภคของรัฐ ทั้งนี้ เท่าที่สาธารณูปโภคของรัฐ
ยังไม่พร้อมที่จะดำเนินการดังกล่าว ดังรายละเอียดตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 1.

/2.

๖๖ 236/16 พค 38
11 40 น

2. สภาพแวดล้อมปัจจุบันและปัญหา

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

3. แนวทางการแก้ปัญหาและผลกระทบ

จากนโยบายที่ให้สายการบินของรัฐ เป็นสายการบินที่กำหนดของประเทศไทยเพียงสายเดียว เพื่อเสนอบริการในทุกระดับของตลาด ซึ่งไม่อาจสนองความต้องการได้อย่างทั่วถึง สะท้อนให้เห็นว่านโยบายดังกล่าวไม่เหมาะสมกับตลาดการบินของประเทศไทยในปัจจุบัน กระทรวงคมนาคมพิจารณาเห็นว่ากรมมีสายการบินที่กำหนดสายที่สอง เพื่อมารองรับกับปริมาณการจราจร และแบ่งสรรการดำเนินการในระดับที่เหมาะสม จะช่วยให้การพัฒนาธุรกิจการบินของประเทศไทยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้ศึกษากำหนดรูปแบบของสายการบินที่กำหนดสายที่สองและเห็นว่า รูปแบบที่เหมาะสมคือให้บริการบินเอกชนที่ทำธุรกิจการบินในปัจจุบันและ/หรือ นิติบุคคล จัดตั้งบริษัทขึ้นมาอีกบริษัทหนึ่ง เพื่อดำเนินกิจการเป็นสายการบินที่กำหนดสายที่สอง และเมื่อบริษัทที่จะดำเนินการเป็นสายการบินที่กำหนดสายที่สองได้จัดตั้งและดำเนินการไปเป็นระยะเวลา 4 ปีแล้ว จึงจะเปิดโอกาสให้เอกชนอื่นคำขอให้ทางราชการพิจารณาเพื่อเป็นสายการบินที่กำหนดรายต่อไป และในการนี้ คณะกรรมการการบินพลเรือนได้มีมติในคราวประชุมครั้งที่ 1/2538 เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2538 เรื่องที่ 2.3 กำหนดคุณสมบัติของผู้อนุญาตจัดตั้งสายการบินที่กำหนดสายที่สอง 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 สำหรับการบินระหว่างทวีป (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 หลักเกณฑ์การพิจารณากลุ่มนิติบุคคลผู้ขออนุญาต (MAIN CRITERIA)

3.2.1 ฐานะทางการเงิน

3.2.2 ประสบการณ์ของผู้บริหาร

3.2.3 เส้นทางบินที่เสนอขอ

3.2.4 แผนการดำเนินงานและแผนการเงิน

3.3 การยื่นขออนุญาตให้ทำเป็นคำขอตามแบบคำร้องของกรมการบินพาณิชย์

3.4 หนังสือคำประกันจะคืนให้เมื่อพ้นการผูกพันโดยไม่มีผิดเงื่อนไข แต่หากไม่

ดำเนินการตาม 3.1.5 ให้นำตัวเสร็จภายในกำหนดจะต้องชำระเบี้ยปรับเป็นเงิน 100 หรือ 200 ล้านบาทถ้วนแล้วแต่กรณี โดยจะใช้สิทธิเรียกร้องจากธนาคารผู้ออกหนังสือคำประกัน (รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 2)

4. เรื่องข้อเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา

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

/ ดังนั้น

ดังนั้น ในการพิจารณาอนุญาตบริการการบินเข้าเฝ้าฯ กระทรวงคมนาคมจะถือเป็นแนวทาง
การพิจารณาว่า บริการการบินเข้าเฝ้าฯ เป็นเพียงบริการเสริมของเที่ยวบินประจำ

5. วิเคราะห์ผลกระทบ

5.1 ในด้านการแข่งขันการให้บริการ ทำให้เกิดการแข่งกันระหว่างกัน ผู้ให้บริการ
จะได้รับประโยชน์และมีทางเลือกได้มากขึ้น การให้บริการจะได้รับการพัฒนาให้มีคุณภาพขึ้น

5.2 ในด้านสิทธิการบิน ทำให้ประเทศไทยมีสายการบินที่กำหนดของประเทศมากกว่า
หนึ่งสาย สามารถใช้สิทธิการบินระหว่างประเทศที่กำหนดให้มีสายการบินหลายสายได้ แต่ในขณะเดียวกัน
การจัดสรรแบ่งสิทธิการบินก็จะต้องเป็นไปอย่างเหมาะสม มิฉะนั้นอาจเกิดปัญหาขึ้นมาได้ กระทรวง
คมนาคมจะพิจารณาจัดสรรเส้นทางบินตามความเหมาะสมต่อไป

5.3 เป็นการสร้างงานและผลิตบุคลากรทางด้านการบินรวมทั้งอุตสาหกรรม
การซ่อมบำรุงอากาศยานให้เพิ่มมากขึ้น

5.4 ส่งเสริมและสนับสนุนนโยบายของรัฐบาลให้มีการจัดตั้งสายการบินและสายการบิน
แห่งชาติเพิ่มขึ้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา เสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาทบทวนนโยบาย
การบินพาณิชย์ของประเทศ โดยการยกเลิกมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน 2521
และรับทราบเรื่องการจัดตั้งสายการบินที่กำหนดสายที่สองต่อไปด้วย

ขอแสดงความนับถือ



(นายวันมูหะมัดนอร์ มะทา)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

กรมการบินพาณิชย์

โทร. 2868157

โทรสาร 2871958