

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) 0805.4/ 194



สพต. รับที่. ๐๐4
วันที่ 2 ๓๑ 2551
๐๙.10 น.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 7011
วันที่ 30 ก.ย. 2551

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ 10100

29 กันยายน 2551

เรื่อง ข้อเสนอเพื่อทบทวนมติคณะรัฐมนตรี โครงการจัดหาเครื่องบิน A330-300 จำนวน 8 ลำ
ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0506/10551 ลงวันที่ 26 มิถุนายน 2550

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนาหนังสือบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่ กบ. 01/424 ลงวันที่ 16 มิถุนายน 2551 และเอกสารเพิ่มเติม จำนวน 5 ชุด
2. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร 1101/3852 ลงวันที่ 5 กันยายน 2551

1. เรื่องเดิม

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2550 เห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งสอดคล้องกับความเห็นของกระทรวงคมนาคม ในโครงการจัดหาเครื่องบินพิสัยกลาง A330-300 จำนวน 8 ลำ วงเงินลงทุนรวม 33,451 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินงานช่วงปี 2550/51 – 2552/53 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) โดยให้บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เช่าเครื่องบินใช้งาน (Operating Lease) เพื่อทดแทนอากาศยานที่จะมีอายุการใช้งานที่เกินกว่า 20 ปี ในระยะ 5 – 10 ปี ไปก่อน ก่อนที่จะจัดหาเครื่องบินใหม่ รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง

2. ข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้น

2.1 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้มีหนังสือ ที่ กบ. 01/424 ลงวันที่ 16 มิถุนายน 2551 เสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อทบทวนมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2550 เรื่องโครงการจัดหาเครื่องบิน A330-300 จำนวน 8 ลำ โดยจะขอปรับเปลี่ยนจากการเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) เป็นการเช่าทางการเงิน (Financial Lease) ซึ่งตามสถานการณ์ปัจจุบันจะเป็น

/ประโยชน์ต่อ...

ประโยชน์ต่อบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มากกว่า โดยคณะกรรมการบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 6 มิถุนายน 2551 (รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 1) รายละเอียดดังนี้

2.1.1 ในสถานการณ์ปัจจุบัน บริษัทโบอิง ไม่สามารถส่งมอบเครื่องบินรุ่นใหม่ New Generation B787 ให้แก่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ก่อนปี พ.ศ. 2562 หรืออีก 11 ปีข้างหน้า เนื่องจากเกิดความล่าช้าในกระบวนการผลิต

ดังนั้น บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จึงจำเป็นต้องใช้เครื่องบิน A330-300 ดังกล่าว อย่างน้อย 15 ปี ซึ่งการเช่าเครื่องบินเพื่อดำเนินงาน (Operating Lease) ในระยะ 5 - 10 ปี ตามแผนเดิม จะทำให้ค่าใช้จ่ายสูงกว่าการเช่าทางการเงิน (Financial Lease) (คณะรัฐมนตรีเห็นชอบเมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2550 ให้บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เช่าเครื่องบินใช้งาน (Operating Lease) ในระยะ 5 – 10 ปีไปก่อน)

2.1.2 การเช่าเครื่องบินเพื่อดำเนินงาน (Operating Lease) โดยการโอนสิทธิของสัญญาที่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ทำไว้กับบริษัทแอร์บัสในการจัดหาเครื่องบิน A330-300 จำนวน 8 ลำ ให้แก่สถาบันการเงิน ธนาคาร หรือบริษัทที่ให้เช่าเครื่องบิน จะทำให้สิทธิประโยชน์ส่วนหนึ่งตกไปอยู่กับผู้อื่นเมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่า ส่วนการเช่าทางการเงิน (Financial Lease) จะทำให้บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้รับสิทธิประโยชน์ต่างๆ ครบถ้วน ได้แก่ สิทธิประโยชน์จากการเลื่อนการส่งมอบเครื่องบิน A380 จำนวน 6 ลำ เงินอุดหนุนการปลดระวางเครื่องบิน A300-600 จำนวน 8 ลำ การสนับสนุนการส่งเสริมการขายฝูงบิน A330 และสิทธิประโยชน์ในการจ่ายเงินล่วงหน้า (Pre-Delivery Payment : PDP)

2.1.3 การเช่าเครื่องบินเพื่อดำเนินการ (Operating Lease) เครื่องบินเป็นทรัพย์สินของผู้ให้เช่า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีภาระผูกพันที่จะต้องจ่ายค่าเช่าให้ครบตามสัญญาเช่า โดยไม่สามารถยกเลิกสัญญาก่อนกำหนดได้ ส่วนการเช่าทางการเงิน (Financial Lease) จะมีความยืดหยุ่นมากกว่า โดยสามารถขายหรือปลดระวางได้ตามความจำเป็น

ดังนั้น การจัดหาเครื่องบิน A330-300 จำนวน 8 ลำ โดยวิธีการเช่าทางการเงิน (Financial Lease) จะทำให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด ซึ่งสอดคล้องกับแผนการใช้งานเครื่องบินระยะยาวของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

2.2 กระทรวงคมนาคมได้ประสานกับ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อขอข้อมูลเพิ่มเติมประกอบการพิจารณา ดังนี้

2.2.1 ขั้นตอนการจัดหาเครื่องบินโดยการเช่าทางการเงิน (Financial Lease) และการเช่าเพื่อดำเนินงาน (Operating Lease)

//(1) สายการบิน...

การเช่าทางการเงิน (Financial Lease)	การเช่าเพื่อดำเนินงาน (Operating Lease)
(1) สายการบินทำข้อตกลงเพื่อจัดซื้อเครื่องบินโดยตรงจากบริษัทผู้ผลิตเครื่องบิน โดยตกลงเรื่องแบบของเครื่องบิน ราคาซื้อขาย ส่วนลด สิทธิประโยชน์ต่างๆ รวมทั้งกำหนดส่งมอบเครื่องบินกับบริษัทผู้ผลิตเครื่องบิน ก่อนที่จะวางเงินจองและทำสัญญาซื้อขายกับบริษัทผู้ผลิตเครื่องบิน	(1) เหมือนกับ Financial Lease
(2) สายการบินจะต้องผ่อนชำระค่าเครื่องบินล่วงหน้าเป็นเงินประมาณ 20 – 35% ของราคาเครื่องบิน เป็นระยะๆ จนกระทั่งถึงกำหนดรับมอบเครื่องบิน ซึ่งโดยทั่วไปเป็นระยะเวลาประมาณ 24 เดือนล่วงหน้า ก่อนกำหนดรับมอบเครื่องบิน	(2) เหมือนกับ Financial Lease
(3) สายการบินจะต้องโอนกรรมสิทธิ์ในเครื่องบินให้กับสถาบันการเงินผู้ให้กู้ โดยใช้เครื่องบินเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกัน เพื่อทำหน้าที่เป็นเจ้าของเครื่องบิน และผู้ให้เช่าเครื่องบินแก่สายการบิน	(3) เมื่อถึงกำหนดส่งมอบเครื่องบิน สายการบินจะโอนสิทธิในสัญญาให้แก่สถาบันการเงินหรือบริษัทผู้ให้เช่าเครื่องบิน โดยสถาบันการเงินหรือบริษัทผู้ให้เช่าเครื่องบินจะเป็นผู้ชำระเงินค่าเครื่องบินส่วนที่เหลือให้แก่บริษัทผู้ผลิตเครื่องบิน ขณะเดียวกันสถาบันการเงินหรือบริษัทผู้ให้เช่าเครื่องบินจะดำเนินการคืนเงินจองและเงินค่าเครื่องบินล่วงหน้าให้แก่สายการบิน - สายการบินจะต้องชำระเงินค้ำประกันการเช่าจำนวนหนึ่งให้แก่บริษัทผู้ให้เช่าเครื่องบิน โดยอาจผ่อนชำระเป็นระยะๆ ตั้งแต่ประมาณ 24 เดือนล่วงหน้าก่อนกำหนดรับมอบเครื่องบิน จนกระทั่งถึงกำหนดรับมอบเครื่องบิน - สายการบินต้องชำระเงินสำรองค่าซ่อมเครื่องบิน (Maintenance Reserve) แก่บริษัทผู้ให้เช่าเครื่องบิน เพื่อเก็บไว้ในบัญชีสำรอง สำหรับเป็นเงินประกันการซ่อมบำรุง เพื่อให้แน่ใจว่าสายการบินที่เช่าเครื่องบินจะจัดงบประมาณในการดูแลรักษาเครื่องบินเช่าเป็นอย่างดี ซึ่งสายการบินสามารถเบิกเงินสำรอง ค่าซ่อมเครื่องบินมาใช้ได้เมื่อมีการซ่อมบำรุงเครื่องบินจริงเกิดขึ้น - สายการบินยังมีค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงสภาพของเครื่องบินให้เป็นไปตามเงื่อนไขการคืนเครื่องบินในสภาพที่สมบูรณ์ (Return Condition) ที่ระบุไว้ในสัญญา

การเช่าทางการเงิน (Financial Lease)	การเช่าเพื่อดำเนินงาน (Operating Lease)
(4) สายการบินจะใช้เงินจากสถาบันการเงินผู้ให้เช่าชำระค่าเครื่องบินที่เหลืออยู่ให้แก่บริษัทผู้ผลิตเครื่องบิน โดยจะทำการผ่อนชำระเงินต้นและดอกเบี้ยให้ผู้ให้เช่าเป็นงวดๆ ไป	(4) กรรมสิทธิ์ในเครื่องบินจะเป็นของบริษัทผู้ให้เช่าเครื่องบิน สายการบินจะทำสัญญาเช่าเครื่องบินจากสถาบันการเงินหรือบริษัทผู้ให้เช่าเครื่องบิน โดยสายการบินจะต้องชำระเงินค่าเช่าเครื่องบินรายเดือนตามจำนวนที่ระบุไว้ในสัญญาเช่าให้แก่บริษัทผู้ให้เช่าเครื่องบินจนสิ้นสุดสัญญาเช่า
(5) เมื่อผ่อนชำระครบตามกำหนดแล้ว สายการบินจะสามารถซื้อเครื่องบินคืนได้ตามราคาที่ตกลงกัน และโอนกรรมสิทธิ์ในเครื่องบินกลับมาเป็นของสายการบิน	(5) เมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่าแล้วกรรมสิทธิ์ของเครื่องบินจะยังคงเป็นของบริษัทผู้ให้เช่าเครื่องบิน โดยสายการบินอาจจะยกเลิกการเช่า เปรียบเทียบราคาเช่าและต่ออายุสัญญาเช่า หรือเจรจาต่อรองเพื่อซื้อเครื่องบินมาเป็นกรรมสิทธิ์ในราคาที่เห็นว่าเหมาะสม ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับข้อตกลงที่จัดทำไว้
(6) เงินผ่อนชำระค่าเครื่องบินล่วงหน้าและเงินผ่อนชำระเงินกู้ค่าเครื่องบินจะถูกบันทึกบัญชีเป็นเงินลงทุน เงินกู้จะถูกบันทึกบัญชีเป็นหนี้สิน และมูลค่าเครื่องบินจะถูกบันทึกบัญชีเป็นทรัพย์สินของสายการบิน	(6) เงินจองและการผ่อนชำระค่าเครื่องบินล่วงหน้า เงินประกันการเช่าเครื่องบิน เงินผ่อนชำระค่าเช่าเครื่องบินรายเดือน และเงินสำรองการซ่อมเครื่องบินจะถูกบันทึกบัญชีเป็นเงินค่าใช้จ่ายเพื่อดำเนินงานของสายการบิน โดยที่มูลค่าเครื่องบินจะไม่ถูกบันทึกบัญชีเป็นทรัพย์สินของสายการบิน

ทั้งนี้ จากการพิจารณาข้อมูลของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) สามารถสรุปเปรียบเทียบความแตกต่างในขั้นตอนการดำเนินการ ได้ดังนี้ การเช่าทางการเงิน (Financial Lease) และการเช่าเพื่อดำเนินงาน (Operating Lease) มีขั้นตอนดำเนินงานคล้ายกัน กล่าวคือ สายการบินจะเป็นผู้ตกลงเรื่องแบบเครื่องบิน เครื่องยนต์ จำนวนที่นั่ง ราคาซื้อขาย ส่วนลด สิทธิประโยชน์ กำหนดการส่งมอบ และทำสัญญาซื้อขายกับบริษัทผู้ผลิตเครื่องบิน และผ่อนชำระค่าเครื่องบินล่วงหน้าให้แก่บริษัทผู้ผลิตเครื่องบิน แต่การเช่าทางการเงิน สายการบินจะใช้เครื่องบินค้ำประกันการกู้เงินจากสถาบันการเงิน เพื่อชำระค่าเครื่องบิน และเมื่อผ่อนชำระครบตามกำหนดแล้ว สายการบินจะสามารถซื้อเครื่องบินคืนได้ตามราคาที่ตกลง และโอนกรรมสิทธิ์เครื่องบินกลับมาเป็นของสายการบิน สายการบินสามารถขายหรือปลดระวางเครื่องบินได้ตามความจำเป็น ทั้งนี้ เงินผ่อนชำระเงินกู้จะถูกบันทึกบัญชีเป็นเงินลงทุน เงินกู้ถูกบันทึกบัญชีเป็นหนี้สิน และมูลค่าเครื่องบินถูกบันทึกเป็นสินทรัพย์ของสายการบิน

ส่วนการเช่าเพื่อดำเนินงาน เมื่อถึงกำหนดการส่งมอบ สายการบินจะโอนสิทธิในสัญญาให้แก่สถาบันการเงินหรือบริษัทผู้ให้เช่า สถาบันการเงินจะชำระเงินส่วนที่เหลือให้แก่บริษัทผู้ผลิตเครื่องบิน และคืนเงินจองและค่าเครื่องบินล่วงหน้าให้แก่สายการบิน กรรมสิทธิ์

/เครื่องบิน...

เครื่องบินจะเป็นของสถาบันการเงินหรือบริษัทผู้ให้เช่าเครื่องบิน สายการบินชำระค่าเช่าตามที่ระบุไว้ในสัญญา เมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่า กรรมสิทธิ์ของเครื่องบินยังคงเป็นของบริษัทผู้ให้เช่า สายการบินจะยกเลิกการเช่า เปรียบเทียบผลกระทบที่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้รับ

ในการจัดหาเครื่องบินโดยวิธีเช่าทางการเงิน (Financial Lease) และวิธีการเช่าเพื่อดำเนินงาน (Operating Lease)

การเช่าทางการเงิน (Financial Lease)	การเช่าเพื่อดำเนินงาน (Operating Lease)
(1) รายจ่ายเป็นค่าเงินต้นและดอกเบี้ยจากการกู้ยืมมูลค่าเครื่องบินถูกบันทึกเป็นทรัพย์สินของสายการบิน	(1) รายจ่ายเป็นค่าเช่าเครื่องบิน มูลค่าเครื่องบินไม่ถูกบันทึกเป็นทรัพย์สินของสายการบิน
(2) ในกรณีที่ผู้เช่าต้องการขายเครื่องบินให้แก่บุคคลที่สาม สามารถดำเนินการได้เมื่อผ่อนชำระเงินกู้หมดตามอายุสัญญา หรือหากต้องการดำเนินการก่อนครบกำหนดอายุสัญญา สามารถดำเนินการได้โดยชำระภาระหนี้คงค้างตามที่กำหนดในสัญญา ดังนั้น จึงมีความยืดหยุ่นในการปรับเปลี่ยนฝูงบินได้หากต้องการ	(2) ในกรณีที่เป็นเช่าระยะยาว การเช่าเพื่อดำเนินงาน จะมีข้อจำกัดในการปรับเปลี่ยนฝูงบินเนื่องจากโดยทั่วไปผู้ให้เช่าจะไม่เปิดโอกาสให้ผู้เช่ายกเลิกสัญญาเช่าก่อนครบกำหนด
(3) มีทั้งโอกาสและความเสี่ยงจากมูลค่าคงเหลือของเครื่องบิน (Residual Value) เมื่อหมดสัญญาผู้เงินหรือสัญญาเช่าซื้อ	(3) ไม่ต้องรับความเสี่ยงมูลค่าคงเหลือของเครื่องบิน (Residual Value) เมื่อหมดสัญญาและผู้ให้เช่าจะรวมค่าความเสี่ยงไว้ในค่าเช่าด้วยแล้ว
(4) เมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่า ผู้เช่าไม่มีภาระและค่าใช้จ่ายในการทำให้เครื่องบินอยู่ในสภาพตรงตามเงื่อนไขในการคืนเครื่องบิน (Return Condition)	(4) เมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่า ผู้เช่าต้องทำให้เครื่องบินอยู่ในสภาพตรงตามเงื่อนไขในการคืนเครื่องบิน (Return Condition) ซึ่งทำให้เกิดค่าใช้จ่ายกับผู้เช่า

2.2.3 การจัดหาเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Financial Lease) และการเช่าเพื่อดำเนินงาน (Operating Lease) ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในปัจจุบัน (ไม่รวมเครื่องบิน A330-300 จำนวน 8 ลำ ที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้จัดหาโดยวิธีการเช่าเพื่อดำเนินงาน)

Type of Aircraft As of 30 June 2008	Owned	Financial Lease	Operating Lease	Total
A300-600	17	-	-	17
A330-300	10	-	2	12
ATR72	2*	-	-	2
B737-400	6*	-	4	10
B747-400	11	5	2	18
B777-200ER	-	6	-	6
B777-200	4	-	4	8
B777-300	-	6	-	6
A340-500	-	4	-	4
A340-600	-	5	-	5
Total	50	26	12	88

หมายเหตุ : * รวมเครื่องบินที่ให้นกแอร์เช่า 5 ลำ ได้แก่ ATR72 จำนวน 1 ลำ และ B737-400 จำนวน 4 ลำ

2.2.4 ประมาณการราคาเครื่องบิน A330-300 จำนวน 8 ลำ กำหนดส่งมอบและการจ่ายเงินล่วงหน้า (Pre-Delivery Payment : PDP)

Aircraft		Delivery	Net Price (USD)	Net Price (Baht)
Type	No.			
A330-300	#1	เม.ย. 2552	111,858,132	3,691,318,356
(RB211-TRENT 772B)	#2	พ.ค. 2552	112,034,819	3,697,149,027
	#3	ก.ค. 2552	112,595,606	3,715,654,998
	#4	ส.ค. 2552	112,774,549	3,721,560,117
	#5	ต.ค. 2552	113,077,097	3,731,544,201
	#6	ธ.ค. 2552	113,729,102	3,753,060,366
	#7	ม.ค. 2553	114,903,361	3,791,810,913
	#8	ก.พ. 2553	115,379,214	3,807,514,062
Total A330-300	8		906,351,880	29,909,612,040

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ชำระเงินมัดจำ (Refundable commitment fees) และได้จ่ายเงินล่วงหน้าค่าเครื่องบิน (PDP) แล้วตั้งแต่วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2550 ถึงวันที่ 2 มิถุนายน 2551 รวมเป็นเงินทั้งสิ้นจำนวน 140,148,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ (ประมาณ 4,624,884,000 บาท) และยังคงเหลือเงินล่วงหน้าที่ต้องชำระจนถึงงวดสุดท้ายวันที่ 3 สิงหาคม 2552 อีกจำนวน 163,914,252 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ (ประมาณ 5,409,170,316 บาท) (อัตราแลกเปลี่ยน 33 บาท ต่อ 1 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ)

/2.2.5 สมรรถนะ...

2.2.5 สมรรถนะเครื่องบิน A330-300 ที่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

จะดำเนินการจัดหา

ปัจจุบัน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีเครื่องบิน A330-300 จำนวน 12 ลำในฝูงบิน มีที่นั่งผู้โดยสารจำนวน 305 ที่นั่ง (ชั้นธุรกิจ 42 ที่นั่ง ชั้นประหยัด 263 ที่นั่ง) โดยลำที่ 1 – 7 ใช้เครื่องยนต์ Pratt & Whitney (PW4164) มีแรงขับ 64,000 ปอนด์น้ำหนักวิ่งขึ้นสูงสุด (Maximum Takeoff Weight) 212.0 ตัน น้ำหนักบรรทุกสูงสุด (Payload) 45 ตัน ระยะบิน 6.30 ชั่วโมง ส่วนลำที่ 8 – 12 ใช้เครื่องยนต์ Pratt & Whitney (PW4168) แรงขับ 68,000 ปอนด์ น้ำหนักวิ่งขึ้นสูงสุด 217.0 ตัน น้ำหนักบรรทุกสูงสุด 48 ตัน ระยะบิน 7.15 ชั่วโมง

ส่วนเครื่องบิน A330-300 ที่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) กำลังจะดำเนินการจัดหานั้น เป็นเครื่องบิน รุ่น A330-300 (HGW) ซึ่งมีการปรับปรุงให้ทันสมัยกว่ารุ่นเดิมที่มีอยู่ โดยใช้เครื่องยนต์ Roll Royce Trent 772B แรงขับ 71,000 ปอนด์ ประเภท New Generation น้ำหนักวิ่งขึ้นสูงสุด 233.0 ตัน บินได้ไกลประมาณ 10 ชั่วโมง (ซิดนีย์ เมลเบิร์น และบริสเบน) บรรทุกผู้โดยสารเต็มลำจำนวน 299 ที่นั่ง ประกอบด้วยชั้นธุรกิจ 36 ที่นั่ง ชั้นประหยัด 263 ที่นั่ง ทำให้ผู้โดยสารชั้นธุรกิจได้รับความสะดวกสบายขึ้นเมื่อบินระยะไกล น้ำหนักบรรทุกสูงสุด 58 ตัน ทำให้บรรทุกสินค้าได้มากขึ้น และเนื่องจากสามารถบินได้ไกลมากขึ้น จึงทำให้ฝูงบินของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีความยืดหยุ่นที่สามารถนำไปปรับใช้ให้บริการในเส้นทางอื่นในอนาคตได้

2.2.6 สิทธิประโยชน์

การเช่าเพื่อดำเนินงาน (Operating Lease) โดยการโอนสิทธิของสัญญาที่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ทำไว้กับบริษัทแอร์บัส ในการจัดหาเครื่องบิน A330-300 จำนวน 8 ลำ ให้แก่สถาบันการเงิน ธนาคาร หรือบริษัทที่ให้เช่าเครื่องบิน จะทำให้สิทธิประโยชน์ส่วนหนึ่งตกไปอยู่กับผู้อื่นเมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่า ส่วนการเช่าทางการเงิน (Financial Lease) จะทำให้ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้สิทธิประโยชน์ต่างๆ ซึ่งเป็นส่วนลดราคาเครื่องบินอย่างเต็มที่ เช่น สิทธิประโยชน์จากการเลื่อนการส่งมอบเครื่องบิน A380 จำนวน 6 ลำ และเงินอุดหนุนการปลดระวางเครื่องบิน A300-600 จำนวน 8 ลำ เป็นต้น

2.2.7 แผนการใช้งานเครื่องบิน A330-300 จำนวน 8 ลำ ในเส้นทางบินต่าง ๆ

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จะนำเครื่องบินมาใช้ในการเส้นทางภูมิภาคเป็นหลัก และเสริมในเส้นทางเชียงใหม่และภูเก็ต เพื่อทดแทนการปลดระวางเครื่องบิน A300-600 และเครื่องบิน B747-300 ดังนี้

เส้นทางบิน	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยว/สัปดาห์)
กรุงเทพฯ – สิงคโปร์	35
กรุงเทพฯ – กัวลาลัมเปอร์	7
กรุงเทพฯ – โซล	7
กรุงเทพฯ – ฟูกูโอกะ	7
กรุงเทพฯ – ปูซาน	7
กรุงเทพฯ – บักกิง	7
กรุงเทพฯ – กวางเจา	7
กรุงเทพฯ – มะนิลา	7
กรุงเทพฯ – ฮองกง – ไทเป	7
กรุงเทพฯ – เซินใต้	3
กรุงเทพฯ – ละฮอร์	5

2.2.8 การเปรียบเทียบทางการเงินระหว่างการเช่าเพื่อดำเนินงาน (Operating Lease) และการเช่าทางการเงิน (Financial Lease)

(1) สมมติฐานในการเปรียบเทียบ

- การเช่าทั้งสองประเภทเป็นการเช่าเครื่องบิน A330-300 ซึ่งบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จัดหาโดยตรงจากบริษัทแอร์บัส โดยสถาบันการเงินเป็นผู้ให้ข้อมูล อัตราค่าเช่า อัตราดอกเบี้ย ข้อมูลอาจเปลี่ยนแปลงขึ้นอยู่กับสภาพการณ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในขณะนั้นๆ
- ระยะเวลาการศึกษา 15 ปี ตามที่คณะกรรมการ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เห็นชอบแต่อย่างไรก็ตาม บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้จัดทำเปรียบเทียบผลทางการเงินในระยะเวลา 10 ปีด้วย
- อัตราแลกเปลี่ยน 33.0 บาท ต่อ 1 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ

การเช่าเพื่อดำเนินงาน (Operating Lease)

- อัตราค่าเช่าต่อเดือนในช่วง 10 ปีแรกประมาณ 0.78% ของมูลค่าเครื่องบิน
- อัตราค่าเช่าในช่วง 5 ปีหลังเท่ากับ 62% ของอัตราค่าเช่าในช่วง 10 ปีแรก โดยอ้างอิงข้อมูลจากข้อเสนอต่ออายุสัญญาเช่าเครื่องบิน B777-200 ของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่เช่าเพื่อดำเนินงาน 10 ปี และต่ออายุอีก 5 ปี
- ค่ามัดจำการเช่า (Lease Deposit) เท่ากับ ค่าเช่า 3 เดือน และได้คืนเมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่า

/การเช่าทาง...

การเช่าทางการเงิน (Financial Lease)

- อัตราดอกเบี้ย (Interest Rate) เท่ากับ 4.55% (อัตรา LIBOR + Spread 1.40%) ระยะเวลา 12 ปี ชำระรายไตรมาส
- คำนวณค่าเสื่อมราคาแบบเส้นตรง 15 ปี มูลค่าซาก 10%
- Terminate Value ของเครื่องบินเท่ากับ 25% ของมูลค่าเครื่องบิน ซึ่งคำนวณจากอายุการใช้งานเครื่องบิน 20 ปี

(2) เปรียบเทียบผลกระทบทางการเงินระหว่างการเช่าเพื่อดำเนินงาน (Operating Lease) และการเช่าทางการเงิน (Financial Lease) ในระยะเวลา 15 ปี และ 10 ปี สรุปได้ว่า การเช่าทางการเงินจะมีผลทางการเงินดีกว่าการเช่าเพื่อดำเนินงาน ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	ต้นทุนในการดำเนินงาน		ผลต่าง	มูลค่าปัจจุบัน
	การเช่าเพื่อดำเนินงาน (Operating Lease)	การเช่าทางการเงิน (Financial Lease)		
ระยะเวลา 15 ปี	25,753.6	22,274.0	3,479.6	757.5
ระยะเวลา 10 ปี	19,659.3	17,155.1	2,504.1	498.2

อย่างไรก็ตาม บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จะมีความเสี่ยงจากมูลค่าคงเหลือของเครื่องบิน ซึ่งหาก บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ขายเครื่องบินได้ต่ำกว่าราคาตลาดไว้ หรือราคาไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ จะมีผลต่อต้นทุนในการเช่าทางการเงิน อาจทำให้ต้นทุนในการเช่าทางการเงินไม่ได้ต่ำกว่าต้นทุนในการเช่าเพื่อดำเนินงานตามที่ได้ประมาณการไว้

(3) การเปรียบเทียบผลตอบแทนของโครงการจากการลงทุนในการเช่าทางการเงินและการเช่าเพื่อดำเนินงาน โดยการคำนวณหา IRR นั้น บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้แจ้งว่าในการหาค่า IRR ของวิธีการเช่าเพื่อดำเนินงาน เป็นวิธีการที่ไม่เหมาะสม เนื่องจากไม่มีการลงทุนขั้นต้นของโครงการ (Initial Cash Outflow) ดังนั้น จึงไม่สามารถคำนวณค่า IRR ได้

3. เรื่องที่เสนอ

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นชอบตามที่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เสนอ จึงขอเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จัดหาเครื่องบิน A330-300 จำนวน 8 ลำ โดยปรับเปลี่ยนวิธีการจัดหาจากการเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) เป็นการเช่าทางการเงิน (Financial Lease) ด้วยเหตุผลสนับสนุน ดังนี้

3.1 การเปรียบเทียบสิทธิประโยชน์ที่ได้รับจากบริษัทแอร์บัส

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ยังคงได้รับสิทธิประโยชน์ต่างๆ จากบริษัทแอร์บัส เท่ากัน ไม่ว่าจะดำเนินการจัดหาเครื่องบินโดยวิธีใด เนื่องจากสถาบันการเงินหรือบริษัทให้เช่าเครื่องบิน ได้นำสิทธิประโยชน์ดังกล่าวมาเป็นส่วนลดในการคิดต้นทุนค่าเครื่องบินในการเช่าทางการเงินหรือเป็นส่วนลดในการคิดค่าเช่าเครื่องบินในการเช่าเพื่อดำเนินงานด้วยแล้ว

3.2 การเปรียบเทียบผลกระทบในการจัดหาเครื่องบินโดยวิธีเช่าทางการเงิน (Financial Lease) และวิธีการเช่าเพื่อดำเนินงาน (Operating Lease)

จากการพิจารณาข้อมูลที่ได้รับจาก บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) พบว่าการเช่าทางการเงิน (Financial Lease) นั้น มูลค่าเครื่องบินถูกบันทึกเป็นสินทรัพย์ของสายการบิน และสายการบินสามารถปลดระวางหรือขายเครื่องบินให้แก่บุคคลที่สามได้ เมื่อผ่อนชำระครบตามกำหนดแล้ว หรือจะดำเนินการก่อนหมดอายุสัญญา (ขึ้นอยู่กับข้อตกลงที่ทำไว้) จึงทำให้สายการบินมีความยืดหยุ่นในการปรับฝูงบิน อีกทั้งไม่มีภาระค่าใช้จ่ายในการทำเครื่องบินให้อยู่ในสภาพตรงตามเงื่อนไขในการคืนเครื่องบิน (Return Condition) แต่อย่างไรก็ตามการเช่าทางการเงินมีความเสี่ยงจากมูลค่าคงเหลือของเครื่องบิน ในขณะที่การเช่าเพื่อดำเนินงาน (Operating Lease) มูลค่าเครื่องบินไม่ถูกบันทึกเป็นสินทรัพย์ของสายการบิน และในกรณีที่มีการเช่าในระยะยาว มีข้อจำกัดในการปรับเปลี่ยนฝูงบินเนื่องจากผู้ให้เช่าไม่เปิดโอกาสให้ยกเลิกสัญญาก่อนครบกำหนดได้ และมีภาระค่าใช้จ่ายในการทำเครื่องบินให้อยู่ในสภาพตรงตามเงื่อนไขในการคืนเครื่องบิน (Return Condition) แต่ไม่ต้องรับความเสี่ยงจากมูลค่าคงเหลือของเครื่องบิน

3.3 ความแตกต่างในสมมติฐาน

สมมติฐานที่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ใช้ในการวิเคราะห์ผลตอบแทนในครั้งนี้จะแตกต่างจากเดิมที่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้เคยใช้ (ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบให้เช่าเพื่อดำเนินงาน (Operating Lease) เมื่อ 19 มิถุนายน 2550) ดังนี้

3.3.1 สมมติฐานเดิม บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้วิเคราะห์ผลตอบแทนในการจัดหาเครื่องบิน อายุโครงการ 20 ปี โดยการเปรียบเทียบซื้อเครื่องบิน A330-300 (ให้บริการในระยะเวลา 20 ปี) กับการเช่าเพื่อดำเนินงาน (Operating Lease) โดยจะเช่าเครื่องบิน A330-300 ก่อนในระยะสั้นประมาณ 6 ปี (ถึงปี 2556 และรับมอบเครื่องบินรุ่นใหม่ในปี 2557 และใช้ต่อไปอีก 14 ปี) ซึ่งพบว่า ผลตอบแทนจากการเช่าเครื่องบินใช้งานก่อนมี IRR 9.6% และการซื้อเครื่องบิน มี IRR 10.5% ซึ่งกระทรวงคมนาคมเคยพิจารณาเห็นว่าแม้ผลตอบแทน (IRR) จะใกล้เคียงกัน แต่การเช่าเครื่องบินใช้งานก่อน (Operating Lease) จะเป็นทางเลือกที่ทำให้ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) สามารถบริหารฝูงบินได้อย่างมีความยืดหยุ่นในการให้บริการมากกว่า และเป็นวิธีการแก้ปัญหาระยะสั้นที่เหมาะสมที่สุด

/3.3.2 สมมติฐาน...

3.3.2 สมมติฐานใหม่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้วิเคราะห์ผลตอบแทนในการจัดหาเครื่องบิน อายุโครงการ 15 ปี โดยเปรียบเทียบระหว่างการเช่าเพื่อดำเนินงาน (Operating Lease) กับการเช่าทางการเงิน (Financial Lease) ซึ่งจะเห็นว่าอายุโครงการที่ใช้ในการคำนวณจะสั้นกว่า แต่ระยะเวลาในการเช่าจะยาวกว่า เนื่องจากปัจจัยที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงานได้เปลี่ยนแปลงไป คือ บริษัทโบอิงไม่สามารถส่งมอบเครื่องบินรุ่นใหม่ได้ก่อนปี 2562 หรือในอีก 11 ปีข้างหน้า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จึงได้ปรับระยะเวลาการเช่าเพื่อดำเนินงานให้มีระยะเวลาจาก 6 ปี เป็น 15 ปี และบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) พบว่าการเช่าทางการเงินจะมีต้นทุนต่ำกว่าการเช่าเพื่อดำเนินงาน รายละเอียดดังข้อ 3.4

3.4 การเปรียบเทียบผลตอบแทนทางการเงิน

การเปรียบเทียบผลตอบแทนทางการเงินในระยะ 15 ปี พบว่า กระแสเงินสดสุทธิที่เกิดจากการเช่าทางการเงิน (Financial Lease) มีต้นทุนในการดำเนินงานจำนวนทั้งสิ้น 22,274.0 ล้านบาท ซึ่งต่ำกว่าต้นทุนการดำเนินงานโดยวิธีการเช่าเพื่อดำเนินงาน (Operating Lease) (25,753.6 ล้านบาท) จำนวน 3,479.6 ล้านบาท (มูลค่าปัจจุบันเท่ากับ 757.5 ล้านบาท)

นอกจากนั้น บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้เปรียบเทียบผลตอบแทนทางการเงินในระยะเวลา 10 ปี อีกทางหนึ่ง พบว่า การเช่าทางการเงินยังคงมีต้นทุนการดำเนินงานที่ต่ำกว่าการเช่าเพื่อดำเนินงาน โดยกระแสเงินสดสุทธิที่เกิดจากการเช่าทางการเงินมีต้นทุนในการดำเนินงานจำนวนทั้งสิ้น 17,155.1 ล้านบาท ซึ่งต่ำกว่าต้นทุนการดำเนินงานโดยวิธีการเช่าเพื่อดำเนินงาน (19,659.3 ล้านบาท) จำนวน 2,504.1 ล้านบาท (มูลค่าปัจจุบันเท่ากับ 498.2 ล้านบาท)

จากการพิจารณาข้อมูลของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เห็นว่าต้นทุนในการเช่าทางการเงินต่ำกว่าการเช่าเพื่อดำเนินงาน เนื่องจากการเช่าทางการเงิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) สามารถซื้อคืนเครื่องบินและโอนกรรมสิทธิ์เครื่องบินกลับมาเป็นของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และสามารถดำเนินการขายเครื่องบินต่อได้ โดย บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ประมาณการราคาขายเครื่องบินไว้ประมาณ 5,871.1 ล้านบาท (ร้อยละ 15.06 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด) และ 12,458.3 ล้านบาท (ร้อยละ 33.31 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด) สำหรับระยะเวลาการเช่าทางการเงิน 15 ปี และ 10 ปี ตามลำดับ

4. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้ส่งเรื่องข้อเสนอเพื่อทบทวนมติคณะรัฐมนตรี โครงการจัดหาเครื่องบิน A330-300 จำนวน 8 ลำ ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีมาด้วยแล้ว (รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 2) โดยคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในคราวประชุมเมื่อวันที่ 1 กันยายน 2551 มีความเห็นว่า การจัดหาเครื่องบิน A330-300 จำนวน 8 ลำ

/จะนำไป...

จะนำไปทดแทนเครื่องบินเก่าที่มีอายุการใช้งานนาน 20 ปี ได้แก่ เครื่องบิน A300-600 จำนวน 6 ลำ และเครื่องบิน B747-300 จำนวน 2 ลำ ซึ่งทำการบินในเส้นทางภูมิภาคที่ทำกำไรให้กับ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) สำหรับการจัดหาเครื่องบิน A330-300 จำนวน 8 ลำ โดยวิธีเช่าทางการเงิน (Financial Lease) ตามที่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เสนอ ด้วยเหตุผลที่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) อ้างว่า ไม่สามารถจัดหาโดยวิธีเช่าดำเนินการ (Operating Lease) และเครื่องบินรุ่นใหม่ขณะนี้จะต้องใช้เวลาระหว่างการสั่งซื้อกับการส่งมอบประมาณ 12 ปี จะทำให้ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีเครื่องบินให้บริการในเส้นทางดังกล่าวได้อย่างต่อเนื่อง รวมทั้งไม่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยและความมั่นใจของผู้โดยสาร อย่างไรก็ตาม บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จะต้องรับภาระความเสี่ยงจากวิธีการจัดหาเครื่องบินดังกล่าว โดยเฉพาะอาจเกิดความไม่คล่องตัวในการปรับเปลี่ยนไปใช้เครื่องบินรุ่นใหม่ที่มีประสิทธิภาพดีและก่อมลพิษต่ำ ได้ทันตามสภาวะตลาดและเงื่อนไขเกี่ยวกับการบินระหว่างประเทศในด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในระยะยาว

5. ผลกระทบของการมีมติคณะรัฐมนตรี

หากคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ จะมีผลกระทบในด้านต่าง ๆ ดังนี้

5.1 ผลกระทบต่อนโยบายของรัฐบาล

การดำเนินการโครงการจัดหาเครื่องบิน A330-300 จำนวน 8 ลำ จะมีส่วนในการส่งเสริมและสนับสนุนนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของไทย เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบิน การท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้าทางอากาศชั้นนำของเอเชียและโลก

5.2 ผลกระทบต่องบประมาณของรัฐ

การดำเนินการตามโครงการฯ นี้ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จะใช้เงินลงทุนจากรายได้ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และแหล่งเงินกู้ระยะยาว โดยบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จะเป็นผู้ชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยทั้งหมด ทำให้ไม่เป็นการต้องงบประมาณของรัฐ

5.3 ผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคม

การดำเนินการตามโครงการฯ นี้ จะมีผลกระทบในด้านบวกต่อเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ เป็นโครงการที่สนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินและกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้อง ทำให้เกิดการขยายตัวทั้งด้านการค้า การลงทุน การผลิต การบริการ และการท่องเที่ยว ส่งผลต่อการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในระยะยาว สร้างรากฐานให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างยั่งยืน

/จึงเรียนมา...

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาข้อเสนอของบริษัท
การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในการขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรี โครงการจัดหาเครื่องบิน A330-300
จำนวน 8 ลำ โดยปรับเปลี่ยนวิธีการจัดหาจากการเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) เป็นการเช่า
ทางการเงิน (Financial Lease) ต่อไปด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายสันติ พร้อมพัฒน์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทร. 0 2215 1515 ต่อ 2017

โทรสาร 0 2215 4498