

ด่วนที่สุด

ที่ นร 1115/ 1132



คคด. 1/94.1
๒๖ มี.ค. ๖๓

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่..... 2190
วันที่..... 26 มี.ค. 2553
เวลา.....

สำนักงานคณะกรรมการ

พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

962 ถนนกรุงเกษม กทม. 10100

25 มีนาคม 2553

เรื่อง โครงการจัดหาเครื่องบิน ปี 2553-2557 ของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนมาก ที่ นร 0506/4624 ลงวันที่ 17 มีนาคม 2553

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ได้จัดส่งเรื่อง โครงการจัดหาเครื่องบิน ปี 2553 – 2557 ของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.) ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาเสนอความเห็น เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานฯ ได้นำโครงการดังกล่าว เสนอคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาเรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2553 โดยคณะกรรมการฯ มีความเห็น ดังนี้

1. เห็นชอบให้ บกท. ดำเนินการจัดหาเครื่องบิน ปี 2553-2557 จำนวน 15 ลำ โดยจัดหาเครื่องบินภูมิภาค ขนาด 300 ที่นั่ง โดยวิธีเช่าซื้อ จำนวน 7 ลำ และจัดหาเครื่องบินข้ามทวีป ขนาด 350 ที่นั่ง จำนวน 8 ลำ โดยวิธีเช่าดำเนินการ พร้อมจัดหาเครื่องยนต์อะไหล่ รวมวงเงินโครงการ 114,669 ล้านบาท ทดแทนเครื่องบินที่ต้องปลดระวางเนื่องจากมีอายุการใช้งานมานาน ทดแทนเครื่องบินที่ประสบปัญหาการขาดทุนจากการทำการบิน และทดแทนเครื่องบินที่ให้สายการบินนกแอร์เช่าใช้ทำการบินสำหรับเส้นทางบินภายในประเทศตามกลยุทธ์การกำหนดตำแหน่งยุทธศาสตร์ Two Brand Strategy ภายใต้แผนวิสาหกิจ ปี 2553 – 2557 ของ บกท. ซึ่งการจัดหาเครื่องบิน จำนวน 15 ลำดังกล่าว จะทำให้ บกท. สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายด้านการให้บริการ และการบำรุงรักษาเครื่องบิน และสามารถเพิ่มปริมาณการผลิตเพื่อรองรับการขยายตัวและการแข่งขันในตลาดโลกได้

2. อย่างไรก็ดี จากการที่หลายฝ่ายคาดการณ์ว่าเศรษฐกิจโลกมีแนวโน้มจะฟื้นตัวในปี 2553 ประกอบกับการดำเนินงานตามแผนฟื้นฟูระยะเร่งด่วน ที่เน้นการลดต้นทุนการดำเนินงาน ทำให้ผลการดำเนินงานปรับตัวดีขึ้นเป็นลำดับในไตรมาสที่ 4 ของปี 2552 ดังนั้น ในระยะต่อไป หาก บกท. สามารถปรับปรุงการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ทั้งในการปรับปรุงผลิตภัณฑ์และลดค่าใช้จ่ายอย่างต่อเนื่อง และส่งผลให้ผลประกอบการและฐานะการเงินขององค์กรดีขึ้นและมีศักยภาพเพียงพอที่จะเพิ่มจำนวนการจัดหาเครื่องบินโดยวิธีการเช่าซื้อในโครงการดังกล่าวแล้ว ก็เห็นควรให้ บกท. พิจารณา

ปรับเปลี่ยนวิธีการจัดหาเครื่องบินในส่วนที่จะจัดหาโดยวิธีการเช่าดำเนินการ เป็นวิธีการเช่าซื้อ โดยนำเสนอขอความเห็นชอบตามขั้นตอนต่อไป

3. เนื่องจาก บกท. ยังมีความจำเป็นต้องจัดหาเครื่องบินที่ใช้เทคโนโลยีใหม่ ซึ่งมีประสิทธิภาพสูง ประหยัดน้ำมัน และลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ เพื่อทดแทนเครื่องบินที่ต้องปลดระวางอีกเป็นจำนวนมาก จึงเห็นควรให้ บกท. จัดเตรียมแผนการเงินระยะยาว เพื่อรองรับการจัดหาเครื่องบินในระยะต่อไป และจัดทำแผนการบริหารความเสี่ยง และแผนสำรองฉุกเฉิน โดยคำนึงถึงปัจจัยเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น ทั้งในด้านการส่งมอบเครื่องบิน ความผันผวนของราคาน้ำมัน และภาวะเศรษฐกิจโลก พร้อมทั้งจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการลดค่าใช้จ่ายน้ำมันอากาศยาน และเร่งจำหน่ายเครื่องบิน A340-500 จำนวน 4 ลำ โดยเร็ว เพื่อลดภาระการขาดทุนจากการให้บริการโดยเครื่องบินแบบดังกล่าว

4. เห็นควรให้ บกท. กำหนดแนวทางความร่วมมือกับสายการบินนกแอร์ให้มีความชัดเจน และมีผลในทางปฏิบัติที่เป็นรูปธรรม โดยควรพิจารณาเพิ่มสัดส่วนการถือครองหุ้นในสายการบินนกแอร์ เพื่อให้สามารถกำหนดนโยบายการให้บริการ ทั้งในด้านการบริหารจัดการในเส้นทางบิน ผูกบิน และคุณภาพการให้บริการของสายการบินนกแอร์ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นแก่ผู้ให้บริการ และบรรลุเป้าหมายของกลยุทธ์การกำหนดตำแหน่งยุทธศาสตร์ Two Brand Strategy ตามที่กำหนดไว้ในแผนวิสาหกิจปี 2553 – 2557 รวมทั้งให้ บกท. พิจารณาร่วมมือกับสายการบินของไทยสายอื่นๆ เพื่อสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการสายการบินของไทยให้สามารถแข่งขันกับสายการบินต่างประเทศได้

5. เห็นควรให้ บกท. นำระบบการบริหารจัดการที่ดีตามหลักเกณฑ์ของบริษัทมหาชนและมาตรฐานสากลมาใช้กับองค์กร ควบคู่ไปกับการเร่งปรับโครงสร้างองค์กรเป็นหน่วยธุรกิจ ตามที่กำหนดไว้ในแผนวิสาหกิจปี 2553 – 2557 โดยเฉพาะการแยกโครงสร้างการบริหารจัดการ และระบบบัญชี เพื่อให้หน่วยธุรกิจของ บกท. มีอิสระในการบริหารจัดการ รวมทั้งสามารถพัฒนาศักยภาพของหน่วยธุรกิจบางหน่วยให้สามารถขยายบริการกับสายการบินอื่นได้ ซึ่งจะเป็นการเตรียมความพร้อมไปสู่การจัดตั้งบริษัทในเครือในอนาคต

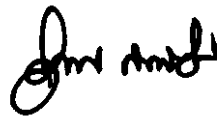
6. บกท. ควรเร่งจัดทำแผนการปรับปรุงผลิตภัณฑ์และคุณภาพการให้บริการโดยกำหนดเป้าหมายการดำเนินการที่ชัดเจน เพื่อให้การให้บริการของ บกท. อยู่ในระดับเดียวกันกับสายการบินชั้นนำอื่น ๆ และสามารถสร้างความพึงพอใจให้แก่ผู้ให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

7. เนื่องจากค่าใช้จ่ายบุคลากรโดยรวมยังอยู่ในระดับสูง ประมาณร้อยละ 20 ของค่าใช้จ่ายดำเนินงาน จึงเห็นควรให้ บกท. พิจารณาควบคุมค่าใช้จ่ายโดยเฉพาะสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ทั้งที่ปฏิบัติงานอยู่ในปัจจุบันและสิทธิประโยชน์ของกรรมการและผู้บริหารในอดีต โดยจัดทำแผนการลดค่าใช้จ่ายที่มีกรอบเวลาและเป้าหมายการดำเนินการที่ชัดเจน โดยเฉพาะสิทธิประโยชน์ด้านการใช้บริการการบินของ บกท. นั้น เห็นควรให้ บกท. ปรับลดสิทธิพิเศษดังกล่าว ทั้งในด้านจำนวนครั้ง ระยะเวลาในการได้รับสิทธิ และบัตรโดยสารต้องไม่เกินกว่าชั้นธุรกิจเพื่อลดต้นทุนการดำเนินงานให้อยู่ในระดับมาตรฐานของการทำธุรกิจที่มีประสิทธิภาพ โดยไม่กระทบต่อคุณภาพและมาตรฐานในการให้บริการ พร้อมทั้งปรับปรุงระบบงาน การบริหารและพัฒนาบุคลากร

(Modern Human Resource Management) ค่าจ้างเงินเดือน สวัสดิการ และอื่นๆ รวมทั้งแผนสร้างบุคลากรทดแทน (Succession Plan) และควรนำการจัดการคุณภาพทั่วทั้งองค์กร (Total Quality Management: TQM) มาเป็นนโยบายในการดำเนินการ ซึ่งจะนำไปสู่การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของ บกท. ในระยะยาวต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายอำพน กิตติอำพน)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ

โทร. 0 2282 9160

โทรสาร 0 2280 1860