

ด่วนมาก

ที่ คค (ปคร) 0804.4/ 57



คค 1/54
12 มี.ค.53
ด.เณ.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 1848 ส. 3 คค
วันที่ 12 มี.ค. 2553 8.57

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ 10100

10 มีนาคม 2553

เรื่อง โครงการจัดหาเครื่องบิน ปี 2553 – 2557 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
1. สำเนาหนังสือบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่ กบ. 01/201 ลงวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2553 เรื่องโครงการจัดหาเครื่องบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และเอกสารโครงการ จำนวน 10 ชุด
 2. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค 0804.4/ 2016 ลงวันที่ 10 มีนาคม 2553
 3. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค 0804.4/ 2017 ลงวันที่ 10 มีนาคม 2553
 4. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

1. เรื่องที่เสนอ

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้นำเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการจัดหาเครื่องบิน ปี 2553 – 2557 จำนวน 15 ลำ รวมเครื่องยนต์อะไหล่ 5 เครื่องยนต์ วงเงินลงทุนรวม 35,484 ล้านบาท ประกอบด้วย

- 1) เครื่องบินภูมิภาคความจุประมาณ 300 ที่นั่ง จำนวน 7 ลำ โดยวิธีเช่าซื้อ (Financial Lease) วงเงิน 31,259 ล้านบาท
- 2) เครื่องบินข้ามทวีปความจุประมาณ 350 ที่นั่ง จำนวน 8 ลำ โดยวิธีเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) (วงเงินผูกพันการเช่าจำนวน 79,185 ล้านบาท ไม่รวมอยู่ในวงเงินลงทุนของโครงการ)
- 3) เครื่องยนต์อะไหล่สำหรับเครื่องบินภูมิภาค 2 เครื่องยนต์ วงเงิน 922 ล้านบาท
- 4) เครื่องยนต์อะไหล่สำหรับเครื่องบินข้ามทวีป 3 เครื่องยนต์ วงเงิน 3,303 ล้านบาท

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้มีมติในการประชุมครั้งที่ 3/2553 เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2553 ให้ความเห็นชอบโครงการดังกล่าว โดยให้บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการตามแผนการเงินและแผนการกู้เงิน รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 1 ซึ่งมีสาระสำคัญของโครงการสรุปได้ ดังนี้

/1.1 การจัดหา...

1.1 การจัดหาเครื่องบินและผลตอบแทนทางการเงิน

โครงการจัดหาเครื่องบินปี 2553 – 2557 จำนวน 15 ลำ เป็นการดำเนินงานตามแผนงานช่วง 5 ปีแรกของแผนพัฒนาเครือข่ายเส้นทางบินและฝูงบินระยะเวลา 15 ปี (จัดหาเครื่องบินรวมทั้งสิ้นจำนวน 90 ลำ และปลดระวางเครื่องบินจำนวน 77 ลำ) โดยโครงการดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของแผนยุทธศาสตร์ (แผนวิสาหกิจ) ปี 2553 – 2557 ที่ประกอบด้วยแผนการจัดหาเครื่องบินที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างรอรับมอบเครื่องบินจำนวน 9 ลำ และการจัดหาเครื่องบินใหม่อีก 15 ลำ โดยบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีแผนการปลดระวางเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานมากกว่า 20 ปี หรือมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานสูงจำนวน 25 ลำ ประกอบด้วย

แบบเครื่องบิน	อายุการใช้งาน (ปี)	จำนวน (ลำ)	หมายเหตุ
B747-400	20 - 22	6	
A300-600	20 - 22	10	
A340-500	6 - 8	4	ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานสูง
B737-400	18 - 19	3	ให้สายการบินนกแอร์เช่า
ATR-72	20	2	ให้สายการบินนกแอร์เช่า
รวม	เฉลี่ย 20.4	25	อายุเฉลี่ยไม่รวม A340-500

โดยโครงการดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพฝูงบินและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันซึ่งจะทำให้ในช่วงแผนวิสาหกิจระหว่างปี 2553 – 2557 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จะมีเครื่องบินใหม่ 24 ลำ และมีเครื่องบินในฝูงบินรวมจำนวนทั้งสิ้น 87 ลำ (แบ่งเป็นแบบเครื่องบินทั้งหมด 7 แบบ และมีอายุเฉลี่ยของฝูงบินเท่ากับ 11.3 ปี) มีรายละเอียดของการจัดหาเครื่องบินใหม่จำนวน 15 ลำ วงเงินลงทุน 35,484 ล้านบาท โดยบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) คาดว่าจะมีผลตอบแทนมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) จากการลงทุนรวมเท่ากับ 17,393 ล้านบาท ดังนี้

เครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	วิธีการจัดหา	วงเงินลงทุน	ราคาต่อลำ (ล้านบาท)	รับมอบ ปี	IRR (ร้อยละ)	NPV (ล้านบาท)
1. เครื่องบิน ภูมิภาค 300 ที่นั่ง	7	เช่าซื้อ 15 ปี (Financial Lease)	- เครื่องบิน 31,259 ล้านบาท - เครื่องยนต์อะไหล่ 2 เครื่องยนต์ 922 ล้านบาท	4,356 - 4,610	2554 - 2556	11.5	10,561
2. เครื่องบิน ระหว่างทวีป 350 ที่นั่ง	8	เช่าดำเนินงาน 15 ปี (Operating Lease)	- ผูกพันการเช่า 79,185 ล้านบาท - เครื่องยนต์อะไหล่ 3 เครื่องยนต์ 3,303 ล้านบาท	9,764 - 10,033	2555 - 2556	-	6,833
รวม	15	เช่าซื้อ 7 ลำ เช่าดำเนินงาน 8 ลำ	35,484 ล้านบาท (ไม่รวมผูกพันการเช่า)	-	2554-2556	-	17,393

หมายเหตุ : Discount Rate เท่ากับร้อยละ 7 และอัตราแลกเปลี่ยน 36 บาทต่อ 1 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ
ระยะเวลาดำเนินการ 15 ปี

/1.2 แผนการให้...

1.2 แผนการให้บริการสำหรับเครื่องบินใหม่

เครื่องบินภูมิภาคที่จัดหาใหม่จำนวน 7 ลำ จะถูกนำไปให้บริการในเส้นทางภูมิภาคเป็นหลัก ในขณะที่เครื่องบินข้ามทวีปจำนวน 8 ลำ จะสามารถนำมาใช้ในเส้นทางบินข้ามทวีป ภูมิภาค และบินเสริมเที่ยวบินภายในประเทศด้วย ดังนี้

เครื่องบินภูมิภาคจำนวน 7 ลำ		เครื่องบินข้ามทวีป 8 ลำ	
เส้นทาง	จำนวนเที่ยวบิน/สัปดาห์	เส้นทาง	จำนวนเที่ยวบิน/สัปดาห์
กรุงเทพ-เพิร์ธ	4	กรุงเทพ-สต็อกโฮล์ม	7
กรุงเทพ-เพิร์ธ-ภูเก็ต	3	กรุงเทพ-โคเปนเฮเก้น	7
กรุงเทพ-ดูไบ	7	กรุงเทพ-ออสโล	7
กรุงเทพ-เซี่ยงไฮ้	7	กรุงเทพ-โซล-ลอสแอนเจลิส	7
กรุงเทพ-ไทเป	7	กรุงเทพ-นิวเดลี	7
กรุงเทพ-มัมไบ	7	กรุงเทพ-ปักกิ่ง	7
กรุงเทพ-ฮ่องกง	7	กรุงเทพ-เซี่ยงไฮ้ใหม่	7
กรุงเทพ-กัลกัตตา	7		
กรุงเทพ-บังกลอร์	9		
กรุงเทพ-เซี่ยงไฮ้ใหม่	5		
กรุงเทพ-ภูเก็ต	11		

1.3 แผนการเงินและแหล่งเงินทุน

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ประมาณการความต้องการเงินทุนเพิ่มเติมในช่วงระยะเวลา 5 ปี (ปี 2553 – 2557) เพื่อปรับโครงสร้างทางการเงิน ด้วยการเพิ่มสภาพคล่องและการใช้คืนหนี้ที่ถึงกำหนดชำระจำนวน 50,000 ล้านบาท แบ่งเป็นการเพิ่มทุนจำนวน 20,000 ล้านบาท และการชดเชยสภาพคล่องโดยการกู้เงินจำนวน 30,000 ล้านบาท สำหรับการจัดหาเครื่องบินนั้น บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จะใช้จ่ายจากเงินกู้จำนวน 75,372 ล้านบาท เพื่อจัดซื้อเครื่องบินภูมิภาคจำนวน 7 ลำ วงเงิน 25,007 ล้านบาท และเครื่องบินที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีไว้แล้วจำนวน 9 ลำ วงเงิน 50,365 ล้านบาท โดยการใช้เครื่องบินเป็นหลักทรัพย์สินค้ำประกันในวงเงินร้อยละ 80 ของราคาเครื่องบินและอุปกรณ์ตกแต่ง ระยะเวลาการกู้เงินประมาณ 12 ปี ซึ่ง บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) อาจขอรับการค้ำประกันเงินกู้จาก Export Credit Agencies หรือ US Ex-Im Bank ต่อไป โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

เงินกู้	2553	2554	2555	2556	2557	รวม 5 ปี
เงินกู้สำหรับจัดหาเครื่องบิน						
1. A330-300 3 ลำ (คณะรัฐมนตรีอนุมัติแล้ว)	8,877	-	-	-	-	8,877
2. A380-800 6 ลำ (คณะรัฐมนตรีอนุมัติแล้ว)	-	-	20,454	21,034	-	41,488
3. เครื่องบินภูมิภาค 7 ลำ	-	10,455	7,177	7,375	-	25,007
รวมเงินกู้จัดหาเครื่องบิน	8,877	10,455	27,631	28,409	-	75,372

/เงินกู้อื่น ๆ...

หน่วย : ล้านบาท

เงินกู้	2553	2554	2555	2556	2557	รวม 5 ปี
เงินกู้อื่น ๆ						
1. กู้เงินจากสถาบันการเงิน	8,000	-	-	-	-	8,000
2. ออกหุ้นกู้	11,000	11,000	-	-	-	22,000
รวมเงินกู้อื่น ๆ	19,000	11,000	-	-	-	30,000
ขอมองเงินที่พร้อมเบิกถอนได้ตลอดเวลา	-	-	5,000	5,000	5,000	15,000

1.4 การวิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการ

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้วิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการ (Sensitivity Analysis) โดยกำหนดให้มีปัจจัยเสี่ยงต่าง ๆ เปลี่ยนแปลงไป ได้แก่ อัตราบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง และอัตราแลกเปลี่ยน ซึ่งทำให้มีผลกระทบต่อผลตอบแทนการลงทุน คิดเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) ดังนี้

กรณี	เพิ่ม/ลด	เครื่องบินภูมิภาค 7 ลำ	เครื่องบินข้ามทวีป 8 ลำ
		NPV (ล้านบาท)	NPV (ล้านบาท)
1. อัตราบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor)	± 1%	± 1,236	± 1,807
2. รายได้ผู้โดยสารต่อหน่วย	± 0.01 บาท/RPK	± 297	± 505
3. ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง	± 10 cents/USG	± 1,287	± 2,419
4. อัตราแลกเปลี่ยน			
USD	+ 1 บาท/USD	กำไรขาดทุนก่อนอัตราแลกเปลี่ยนรวม 5 ปี ลดลง 62 ล้านบาท	
EUR	+ 1 บาท/EUR	กำไรขาดทุนก่อนอัตราแลกเปลี่ยนรวม 5 ปี ลดลง 1,233 ล้านบาท	
JPY	+ 1 บาท/JPY	กำไรขาดทุนก่อนอัตราแลกเปลี่ยนรวม 5 ปี ลดลง 422 ล้านบาท	

นอกจากนั้น บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ยังได้กำหนดแนวทางการบริหารความเสี่ยง โดยการจัดทำการประกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันอากาศยาน (Fuel Hedging) การเพิ่มประสิทธิภาพของการเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง (Fuel Surcharge) จากผู้โดยสารให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง และการกำหนดให้มีค่าใช้จ่ายในเงินสกุลเดียวกับรายได้ให้มากที่สุด ตลอดจนการจัดหาเงินกู้ต่างประเทศในสกุลที่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีเงินสดส่วนเหลือจากการดำเนินงาน รวมทั้งการจัดทำแผนการบริหารจัดการ Emission Trading เป็นต้น

2. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เสนอโครงการจัดหาเครื่องบิน ปี 2553 – 2557 จำนวน 15 ลำ ประกอบด้วย การเช่าซื้อเครื่องบินภูมิภาคความจุประมาณ 300 ที่นั่ง จำนวน 7 ลำ และเช่าดำเนินงานเครื่องบินข้ามทวีปความจุประมาณ 350 ที่นั่ง จำนวน 8 ลำ รวมทั้งการจัดหาเครื่องบินดอโหล่จำนวน 5 เครื่องยนต์ วงเงินลงทุนรวม 35,484 ล้านบาท (ไม่รวมวงเงินผูกพันการเช่าสำหรับเครื่องบินข้ามทวีปจำนวน 79,185 ล้านบาท) ซึ่งกระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

2.1 การคาดการณ์...

2.1 การคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารและการเพิ่มศักยภาพของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) ได้รายงานว่าเศรษฐกิจทั่วโลกในปี 2553 จะกลับมาขยายตัวเป็นบวกในอัตราร้อยละ 2.0 และคาดว่าจะมีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจโดยเฉลี่ยใน 4 ปีข้างหน้า ตั้งแต่ปี 2553 – 2556 ในอัตราร้อยละ 2.5 รวมถึงได้คาดการณ์อัตราการเติบโตเฉลี่ยของการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศระหว่างปี 2554 – 2556 ว่าจะเพิ่มขึ้นเท่ากับร้อยละ 4.9 ต่อปี ทำให้บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) คาดว่าจะมีผู้โดยสารอากาศยานระหว่างประเทศที่เดินทางเข้าออกประเทศไทยในปี 2553 – 2557 ขยายตัวเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 6 ต่อปี ซึ่งแสดงให้เห็นถึงแนวโน้มของตลาดการบินที่เริ่มฟื้นตัว ดังนั้น บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จึงคาดว่าจะลงทุนจัดหาเครื่องบินภูมิภาคและข้ามทวีปใหม่ จำนวน 15 ลำ เพื่อทดแทนเครื่องบินเก่าที่มีอายุการใช้งานมานานหรือมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานสูง ทั้งนี้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพฝูงบินทั้งด้านคุณภาพผลิตภัณฑ์และการบริการ โดยมีเป้าหมายที่จะลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเฉลี่ยร้อยละ 1.5 ต่อปี และค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุงลดลงเฉลี่ยร้อยละ 6.2 ต่อปี รวมทั้งพัฒนาเครือข่ายเส้นทางบินรองรับความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร สอดคล้องกับรายได้จากการให้บริการในแต่ละเส้นทาง โดยจะนำเครื่องบินใหม่มาใช้เพื่อเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินในเส้นทางที่มีกำไร พัฒนาตลาดและเปิดจุดบินใหม่ไปยังเมืองที่มีศักยภาพสูงในอนาคต ได้แก่ โตเกียวที่ท่าอากาศยานฮาเนดะ และมาเก๊า ซึ่งการลงทุนจัดหาเครื่องบินดังกล่าวจะช่วยเพิ่มศักยภาพในการให้บริการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในระยะเวลา 5 ปี (ปี 2553 – 2557) ดังนี้

รายการ (หน่วย)	ก่อนจัดหาเครื่องบิน 15 ลำ ปี 2552	สิ้นสุดแผนจัดหา เครื่องบินปี 2557	เพิ่มขึ้น/ลดลง
การให้บริการ (ประเทศ)	34	35	เพิ่มขึ้น 1 ประเทศ
จุดบิน (จุดบิน)	73	71	ลดลง 2 จุดบิน
ความถี่ (เที่ยวบิน/สัปดาห์)	879	951	เพิ่มขึ้น 72 เที่ยวบิน
ฝูงบิน (ลำ)	87	87	-
จำนวนแบบเครื่องบิน (แบบ)	7	7	-
อายุเฉลี่ยของเครื่องบิน (ปี)	11.5	11.3	ลดลง 0.2 ปี
การใช้งานเครื่องบิน (ชั่วโมงต่อวัน)	11.3	12.9	เพิ่มขึ้น 1.2 ชั่วโมง
Cabin Factor (ร้อยละ)	73.1	74.4	เพิ่มขึ้น 1.3
Freight Load Factor (ร้อยละ)	51.9	54.0	เพิ่มขึ้น 2.1
D/E Ratio (เท่า)	3.39	1.21	ลดลง 2.18
อัตรากำไรสุทธิ (Net Profit Margin) (ร้อยละ)	1.02	3.97	เพิ่มขึ้น 2.95

2.2 การดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ (แผนวิสาหกิจ) ระยะ 5 ปี (ปี 2553 – 2557) ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

แม้ว่าบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จะมีแผนการกู้เงินในระยะ 5 ปี (ปี 2553 – 2557) อยู่เป็นจำนวนมาก เพื่อจัดหาเครื่องบินด้วยวิธีการกู้เงินจากสถาบันการเงินต่างประเทศและใช้เครื่องบินเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกัน สำหรับเครื่องบินภูมิภาคจำนวน 7 ลำ วงเงิน 25,007 ล้านบาท และเครื่องบินที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีไว้แล้วจำนวน 9 ลำ (A330-300 จำนวน 3 ลำ และ A380-800 จำนวน 6 ลำ) วงเงิน 50,365 ล้านบาท รวมทั้งบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ยังมีความต้องการใช้เงินทุนสำหรับปรับโครงสร้างทางการเงิน เพื่อเสริมสภาพคล่องและใช้คืนหนี้ที่ถึงกำหนดชำระจำนวน 50,000 ล้านบาท ซึ่งคาดว่าจะใช้จ่ายจากการเพิ่มทุนจำนวน 20,000 ล้านบาท และเงินกู้จำนวน 30,000 ล้านบาท แต่จากการประมาณการผลการดำเนินงานที่คาดว่าจะเมื่อมีการนำเครื่องบินใหม่จำนวน 15 ลำ รวมกับเครื่องบินที่ได้รับอนุมัติไว้แล้วอีกจำนวน 9 ลำ รวมเป็น 24 ลำ เข้ามาใช้งานในฝูงบินแล้ว การศึกษาพบว่าแนวโน้มของปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger-kms : RPK) จะเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 6.5 ต่อปี โดยมีอัตราการบรรทุกผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 73.1 ในปี 2552 เป็นร้อยละ 74.4 ในปี 2557 และมีปริมาณการขนส่งสินค้า (Revenue Freight Ton-kms : RFTK) เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 7 ต่อปี โดยมีอัตราบรรทุกสินค้าเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 51.9 ในปี 2552 เป็นร้อยละ 54 ในปี 2557 ซึ่งจะส่งผลทำให้ผลการดำเนินงานโดยรวมของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในระยะ 5 ปี (ปี 2553 – 2557) มีกำไรรวม 41,674 ล้านบาท หรือมีกำไรเฉลี่ยปีละ 8,335 ล้านบาท รวมทั้งจะมีรายได้จากการขายเครื่องบินที่ปลดระวางอีกส่วนหนึ่ง บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จึงคาดว่าจะสามารถชำระหนี้ที่ถึงกำหนดชำระได้

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นว่า โครงการจัดหาเครื่องบินจำนวน 15 ลำ รวมเครื่องยนต์อะไหล่ 5 เครื่องยนต์ วงเงินลงทุน 35,484 ล้านบาท (ไม่รวมวงเงินผูกพันการเช่าสำหรับเครื่องบินข้ามทวีปจำนวน 79,185 ล้านบาท) ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) สอดคล้องกับนโยบายเศรษฐกิจรัฐบาล ในการปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจโดยมุ่งเน้นการพัฒนาการให้บริการ การลดต้นทุนดำเนินงาน และการพัฒนาธุรกิจอุตสาหกรรมการบินและธุรกิจเกี่ยวเนื่องเพื่อสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินและการขนส่งสินค้าทางอากาศชั้นนำของเอเชีย โดยโครงการดังกล่าวเป็นการจัดหาเครื่องบินเพื่อทดแทนเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานมานาน เพื่อปรับปรุงคุณภาพการให้บริการที่ดี ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง ทำให้ฝูงบินมีอายุการใช้งานเฉลี่ยลดลง สามารถขยายกำลังการผลิตเพื่อรองรับความต้องการและการแข่งขันของตลาดที่มีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้นหากสภาวะวิกฤตเศรษฐกิจโลกคลายตัวลง ซึ่งบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ประมาณการว่าจะทำให้ผลประโยชน์การดำเนินงานที่ดีขึ้นในระยะเวลา 5 ปีข้างหน้า โดยบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้พิจารณาแนวทางเลือกในการจัดหาเครื่องบินด้วยการเช่าซื้อเครื่องบินภูมิภาคจำนวน 7 ลำ และเช่าดำเนินงานเครื่องบินข้ามทวีปจำนวน 8 ลำ เนื่องจากเห็นว่าเป็นวิธีการที่เหมาะสมกับสถานะปัจจุบันของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

/กระทรวงคมนาคม...

กระทรวงคมนาคมจึงเห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบโครงการจัดหาเครื่องบิน ปี 2553 – 2557 จำนวน 15 ลำ ประกอบด้วย การเช่าซื้อเครื่องบินภูมิภาค ความจุประมาณ 300 ที่นั่ง จำนวน 7 ลำ และเช่าดำเนินงานเครื่องบินข้ามทวีปความจุประมาณ 350 ที่นั่ง จำนวน 8 ลำ รวมทั้งจัดหาเครื่องบินต่ออีก 5 เครื่องยนต์ วงเงินลงทุนรวม 35,484 ล้านบาท โดย บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จะดำเนินการตามแผนการเงินและแผนการกู้เงินตามที่เสนอ

3. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่องโครงการจัดหาเครื่องบิน ปี 2553 – 2557 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและกระทรวงการคลัง เพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 2 และ 3

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบโครงการจัดหาเครื่องบิน ปี 2553 – 2557 จำนวน 15 ลำ ประกอบด้วย การจัดหาเครื่องบินภูมิภาคความจุประมาณ 300 ที่นั่ง จำนวน 7 ลำ โดยวิธีการเช่าซื้อ (Financial Lease) และเครื่องบินข้ามทวีปความจุประมาณ 350 ที่นั่ง จำนวน 8 ลำ โดยวิธีการเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) รวมทั้งจัดหาเครื่องยนต์อะไหล่สำหรับเครื่องบินภูมิภาคจำนวน 2 เครื่องยนต์ และสำหรับเครื่องบินข้ามทวีปจำนวน 3 เครื่องยนต์ วงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น 35,484 ล้านบาท โดยให้บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการตามแผนการเงินและแผนการกู้เงินตามที่เสนอ ต่อไปด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ


(นายโสภณ ชาร์มย์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทร. 0 2215 1515 ต่อ 2008

โทรสาร 0 2215 2585