



ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๔.๔/๗๔

กระทรวงคมนาคม ๘๘. 1/๙5
ถนนราชดำเนินนอก 31 มี.ค. ๕4
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐ ๘๘ 11.๕๕

๓0 มีนาคม ๒๕๕๔

เรื่อง โครงการจัดหาเครื่องบินปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๕ ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๕๖๖๐ ลงวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๕๓

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่ กบ. ๐๑/๒๐๖ ลงวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๕๔ พร้อมเอกสารโครงการจัดหาเครื่องบินปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๕ และแผนยุทธศาสตร์ ปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๐ จำนวน ๑๐๐ ชุด
๒. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค ๐๘๐๔.๔/๒๕๖๖ ลงวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๕๔
๓. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค ๐๘๐๔.๔/๒๕๖๗ ลงวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๕๔
๔. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่องโครงการจัดหาเครื่องบินปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๕ ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรี ตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของรัฐวิสาหกิจ

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้เสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาโครงการจัดหาเครื่องบินปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๕ จำนวน ๗๕ ลำ วงเงินทั้งสิ้น ๔๕๗,๑๒๗ ล้านบาท ประกอบด้วย

๑) โครงการจัดหาเครื่องบินระยะแรกปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๐ จำนวน ๓๗ ลำ วงเงินลงทุน ๒๑๐,๖๐๒ ล้านบาท พร้อมทั้งเครื่องยนต์สำรอง วงเงินลงทุน ๕,๔๗๓ ล้านบาท รวมวงเงินลงทุน ๒๑๖,๐๗๕ ล้านบาท

๒) โครงการจัดหาเครื่องบินระยะที่ ๒ ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕ จำนวน ๓๘ ลำ โดยการจัดหาแบบ Firm Order จำนวน ๒๑ ลำ วงเงินลงทุน ๑๒๕,๙๙๒ ล้านบาท และการจัดหาแบบ Option Order จำนวน ๑๗ ลำ วงเงินลงทุน ๑๐๓,๐๘๑ ล้านบาท พร้อมทั้งเครื่องยนต์สำรอง วงเงินลงทุน ๑๑,๙๗๙ ล้านบาท รวมวงเงินลงทุน ๒๔๑,๐๕๒ ล้านบาท

/โดยบริษัท...

โดยบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จะดำเนินการตามแผนการเงินและแผนการกู้เงิน ซึ่งคณะกรรมการบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้มีมติในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๔ ให้ความเห็นชอบ โครงการจัดหาเครื่องบินปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๕ แล้ว ทั้งนี้ เนื่องจากการดำเนินโครงการดังกล่าวเป็นการริเริ่ม โครงการลงทุนขนาดใหญ่ของรัฐวิสาหกิจ กระทรวงคมนาคมจึงนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา

๒. สารสำคัญ

๒.๑ วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เสนอโครงการจัดหาเครื่องบินปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๕ จำนวน ๗๕ ลำ ตามแผนพัฒนาเครือข่ายเส้นทางบินและฝูงบินเพื่อทดแทนการปลดระวางเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานมานาน เพิ่มประสิทธิภาพฝูงบิน ลดค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง ตลอดจนรองรับการเติบโตของตลาดการบิน ซึ่งสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) คาดการณ์ว่าในปี ๒๕๕๔ - ๒๕๕๗ จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศทั่วโลกจะเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ ๕.๓ ต่อปี และการขนส่งสินค้าจะเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ ๖.๔ ต่อปี ส่วนตลาดประเทศไทย บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) คาดการณ์ว่าตลาดระหว่างประเทศจะมีอัตราการเติบโตระหว่างปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๐ เฉลี่ยร้อยละ ๕.๓ ต่อปี ส่วนตลาดภายในประเทศคาดว่าจะมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ ๔.๒ ต่อปี สำหรับปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) คาดว่าเส้นทางระหว่างประเทศจะมีผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ ๔.๔ ต่อปี ส่วนผู้โดยสารภายในประเทศจะเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ ๓.๔ ต่อปี โดยบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้กำหนดแผนการปลดระวางเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานนานและแผนการจัดหาและรับมอบเครื่องบินรุ่นใหม่ระหว่างปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๕ ดังนี้

แผนงาน	ปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๐								ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕					
	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	รวม	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	รวม
๑. การปลดระวางเครื่องบินเก่า	๒	๘	๑๐	๖	๖	๖	๘	๔๖	๖	๕	๕	๓	๒	๒๑
๒. การรับมอบเครื่องบินที่ได้รับอนุมัติแล้ว	๗	๘	๑๑	-	-	-	-	๒๖						
๓. การจัดหาเครื่องบินใหม่ลำตัวแคบ	-	๔	๒	๒	๓	-	-	๑๑						
๔. การจัดหาเครื่องบินใหม่ลำตัวกว้าง	-	-	-	๔	๕	๘	๙	๒๖						
รวมการจัดหาเครื่องบินปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๐	-	๔	๒	๖	๘	๘	๙	๓๗						
๕. การจัดหาเครื่องบินใหม่ Firm Order									๖	๕	๕	๓	๒	๒๑
๖. การจัดหาเครื่องบินใหม่ Option Order									๓	๔	๔	๓	๓	๑๗
รวมการจัดหาเครื่องบินปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕									๙	๙	๙	๖	๕	๓๘
๗. จำนวนเครื่องบินในฝูงบิน	๙๐	๙๓	๙๙	๑๐๐	๑๐๒	๑๐๔	๑๐๕	๑๐๕	๑๐๘	๑๑๒	๑๑๖	๑๑๙	๑๒๒	๑๒๒
๘. อายุเฉลี่ยของฝูงบิน	๑๐.๙	๑๐.๐	๙.๓	๙.๖	๙.๒	๘.๘	๘.๓	๘.๓	๗.๙	๗.๖	๗.๒	๗.๓	๗.๖	๗.๖

- หมายเหตุ :
- เครื่องบินที่ได้รับอนุมัติแล้วจำนวน ๒๖ ลำ ได้แก่ A330-300 จำนวน ๕ ลำ (เลื่อนส่งมอบเนื่องจากปัญหาการติดตั้งเก้าอี้) A330-300 จำนวน ๗ ลำ B777-300ER จำนวน ๘ ลำ และ A380-800 จำนวน ๖ ลำ
 - การจองซื้อแบบ Option Order เป็นการจองซื้อเครื่องบินที่เปิดโอกาสให้สายการบินมีการเปลี่ยนแปลงกำหนดรับมอบหรือเงื่อนไขบางประการได้ก่อนถึงกำหนดวันรับมอบเครื่องบิน ซึ่งจะช่วยให้สายการบินสามารถรักษากำหนดส่งมอบเครื่องบินตามเวลาที่ต้องการและเงื่อนไขการซื้อเดียวกับ Firm Order ไว้ได้ระยะเวลาดึงก่อนตัดสินใจขั้นสุดท้าย ช่วยให้มีความคล่องตัวมากขึ้นในการจัดหาเครื่องบิน ซึ่งสายการบินจะสั่งแบบ Option Order ได้ก็ต่อเมื่อได้สั่ง Firm Order จำนวนหนึ่ง โดยปกติ ๒ Firm Order เท่ากับ ๑ Option Order

๒.๒ แนวทางดำเนินงาน ผลตอบแทนทางการเงิน และแผนการใช้งานเครื่องบิน

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) กำหนดแผนการจัดหาเครื่องบินปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๐ จำนวน ๓๗ ลำ และการจัดหาเครื่องบินปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕ จำนวน ๓๘ ลำ โดยมีแนวทางการดำเนินงานและผลตอบแทนทางการเงินที่มีสมมติฐานอายุโครงการ ๑๕ ปี ดังนี้

๒.๒.๑ โครงการจัดหาเครื่องบินระยะแรกปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๐ จำนวน ๓๗ ลำ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จะจัดหาเครื่องบินลำตัวแคบจำนวน ๑๑ ลำ สำหรับเส้นทางบินภายในประเทศและภูมิภาคระยะใกล้ และเครื่องบินลำตัวกว้างจำนวน ๒๖ ลำ สำหรับเส้นทางภูมิภาคและข้ามทวีป วงเงินลงทุน ๒๑๐,๖๐๒ ล้านบาท พร้อมทั้งเครื่องยนต์สำรองจำนวน ๑๐ เครื่องยนต์ วงเงินลงทุน ๕,๔๗๓ ล้านบาท รวมวงเงินลงทุน ๒๑๖,๐๗๕ ล้านบาท โดยได้ศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกในการลงทุนจัดหาเครื่องบินจำนวน ๓ แนวทาง โดยมีผลตอบแทนทางการเงิน ดังนี้

แนวทางที่ ๑ จัดหาเครื่องบินทั้งหมด ๓๗ ลำ โดยวิธีการเช่าดำเนินงาน

แนวทางที่ ๒ จัดหาเครื่องบินจำนวน ๑๘ ลำ โดยวิธีการซื้อ และจัดหา

เครื่องบินอีก ๑๙ ลำ โดยวิธีการเช่าดำเนินงาน

แนวทางที่ ๓ จัดหาเครื่องบินทั้งหมด ๓๗ ลำ โดยการซื้อ

แนวทาง	เงินลงทุน (ล้านบาท)	NPV (ล้านบาท)	ภาระหนี้ ในปี ๒๕๖๐ (ล้านบาท)	Net Profit Margin เฉลี่ย ปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๐ (ร้อยละ)	Debt to Equity เฉลี่ย ปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๐ (เท่า)
๑. เช่าเครื่องบินทั้งหมด ๓๗ ลำ	๑๓,๒๙๗	๓๓,๘๙๐	๗๙,๐๒๖	๓.๙	๑.๑
๒. ซื้อเครื่องบิน ๑๘ ลำ และ เช่า ๑๙ ลำ	๘๖,๔๔๙	๔๒,๔๖๑	๑๓๗,๕๕๘	๔.๐	๑.๓
๓. ซื้อเครื่องบินทั้งหมด ๓๗ ลำ	๑๖๐,๘๕๑	๕๑,๑๗๗	๒๐๐,๘๑๖	๓.๙	๑.๕

หมายเหตุ : อัตราคิดลด (Discount Rate) ร้อยละ ๗.๐๔ และอัตราแลกเปลี่ยน ๑ เหรียญดอลลาร์สหรัฐ เท่ากับ ๒๙.๙๑๖ บาท

เมื่อทำการเปรียบเทียบแนวทางต่างๆ พบว่า การจัดหาเครื่องบินตามแนวทางที่ ๓ มีแนวโน้มการทำให้กำไรดีกว่าการเช่าเครื่องบินตามแนวทางที่ ๑ โดยคาดว่าจะมีผลการดำเนินงานสูง แต่ก็จะทำให้บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีความต้องการเงินกู้เพื่อลงทุนจำนวนมาก ส่งผลให้มีภาระด้านการเงินและมีความเสี่ยงเพิ่มมากขึ้น ส่วนการจัดหาเครื่องบินโดยการเช่าตามแนวทางที่ ๑ ถึงแม้จะมีแนวโน้มการทำให้กำไรต่ำกว่า แต่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จะมีความต้องการเงินลงทุนน้อยกว่า ทำให้โครงสร้างทางการเงินของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ดีกว่าแนวทางอื่น ตลอดจนมีภาระหนี้และความเสี่ยงอยู่ในระดับต่ำ นอกจากนี้ ถึงแม้ว่าการจัดหาเครื่องบินทั้ง ๓ แนวทาง จะมีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (Debt to Equity : D/E Ratio) อยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ที่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) กำหนดไว้ไม่เกิน ๒ เท่า แต่หากผลการดำเนินงานไม่เป็นไปตามที่คาดการณ์ไว้ กรณีการเช่าเครื่องบินทั้งหมดจะมีความเสี่ยงที่ต่ำกว่ากรณีอื่น

อย่างไรก็ตาม บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้แจ้งว่า ในการจัดหาเครื่องบินปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๐ จำนวน ๓๗ ลำ กรอบวงเงินลงทุน ๒๑๐,๖๐๒ ล้านบาท (ไม่รวมเครื่องยนต์สำรอง) นั้น บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มิได้กำหนดว่าจะดำเนินการด้วยวิธีการซื้อหรือการเช่าดำเนินงาน ซึ่งระหว่างการจัดหาเครื่องบิน หากบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีฐานะทางการเงินที่มั่นคงและสามารถจัดหาเครื่องบิน

/รูปแบบใหม่ที่...

รุ่นใหม่แบบที่ตรงกับความต้องการตามแผนได้ด้วยวิธีการซื้อหรือเช่าซื้อ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จะดำเนินการจัดหาโดยการซื้อเป็นอันดับแรก และการเช่าซื้อเป็นอันดับสอง ซึ่งทั้งสองวิธีจะทำให้ต้นทุนการดำเนินงานต่ำกว่าการเช่า แต่หาก บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ประสบปัญหาด้านการเงินหรือไม่สามารถจัดหาเครื่องบินรุ่นใหม่แบบที่ตรงกับความต้องการตามแผนได้ด้วยการซื้อหรือเช่าซื้อ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จะพิจารณาจัดหาด้วยการเช่าดำเนินงานเป็นอันดับต่อไป

นอกจากนั้น บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้กำหนดแผนการใช้เครื่องบินลำตัวแคบไปทำการบินในตลาดเส้นทางบินรองภายในประเทศและเส้นทางบินรองระยะไกลภายในภูมิภาคเอเชียที่เป็นตลาดขนาดเล็กแต่มีศักยภาพในการทำกำไร เช่น สมุย อุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี และสุราษฎร์ธานี ส่วนเส้นทางบินระหว่างประเทศ เช่น เวียงจันทน์ พนมเปญ เสียมเรียบ และหลวงพระบาง เป็นต้น ตลอดจนใช้เครื่องบินลำตัวกว้างทดแทนการปลดระวางและเพิ่มเที่ยวบินในเส้นทางบินที่มีกำไร เช่น มิวนิค โรม มาดริก ปราก และบินเสริมไปโซกาต้า รวมทั้งเปิดจุดบินใหม่ไปซัปโปโร อาบูดาบี และเจดดาห์

๒.๒.๒ โครงการจัดหาเครื่องบินระยะที่ ๒ ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕ จำนวน ๓๘ ลำ
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จะจัดหาโดยวิธีการจองซื้อเครื่องบิน ๒ แบบ คือ การจองซื้อแบบ Firm Order จำนวน ๒๑ ลำ วงเงินลงทุน ๑๒๕,๙๙๒ ล้านบาท เพื่อทดแทนการปลดระวางเครื่องบินเก่าที่มีอายุครบ ๒๐ ปี และการจองซื้อแบบ Option Order จำนวน ๑๗ ลำ วงเงินลงทุน ๑๐๓,๐๘๑ ล้านบาท รวมวงเงินลงทุน ๒๒๙,๐๗๓ ล้านบาท พร้อมทั้งเครื่องยนต์สำรอง ๑๒ เครื่องยนต์ วงเงินลงทุน ๑๑,๙๗๙ ล้านบาท รวมวงเงินลงทุน ๒๔๑,๐๕๓ ล้านบาท แบ่งเป็นเครื่องบินสำหรับเส้นทางข้ามทวีปจำนวน ๑๔ ลำ และเครื่องบินสำหรับเส้นทางภูมิภาคจำนวน ๒๔ ลำ โดยบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้กำหนดแผนการลงทุนค่าล่วงหน้าเครื่องบินระหว่างปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๕ จำนวน ๙๖,๖๘๕ ล้านบาท และค่าใช้จ่ายในการรับมอบเครื่องบินระหว่างปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕ จำนวน ๑๓๒,๓๘๘ ล้านบาท ซึ่งมีผลตอบแทนทางการเงิน (Internal Rate of Return : IRR) ร้อยละ ๙.๕ และมูลค่าปัจจุบัน (Net Present Value : NPV) เท่ากับ ๒๗,๕๔๓ ล้านบาท ดังนี้

เครื่องบิน	Net Cash Flow (ล้านบาท)	NPV (ล้านบาท)	IRR (ร้อยละ)	Outstanding Loan ปี ๒๕๖๕ (ล้านบาท)	D/E Ratio เฉลี่ยปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕ (ร้อยละ)	Net Profit Margin เฉลี่ยปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕ (ร้อยละ)
๑. เครื่องบินข้ามทวีป ๑๔ ลำ	๙๕,๓๗๖	๕,๔๗๐	๘.๒๔	-	-	-
๒. เครื่องบินภูมิภาค ๒๔ ลำ	๑๓๑,๘๙๙	๒๒,๐๗๓	๑๐.๔๘	-	-	-
รวมเครื่องบิน ๓๘ ลำ	๒๒๗,๒๗๖	๒๗,๕๔๓	๙.๕	๑๑๖,๙๕๘	๐.๘๒	๓.๔๖

หมายเหตุ : อัตราคิดลด (Discount Rate) ร้อยละ ๗.๐๔ และอัตราแลกเปลี่ยน ๑ เหรียญดอลลาร์สหรัฐ เท่ากับ ๒๙.๙๑๖ บาท

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีแผนการใช้เครื่องบินสำหรับเส้นทางภูมิภาคไปเพิ่มเที่ยวบินในเส้นทางบินที่มีกำไร เช่น โซล ฮองกง เชียงไฮ้ จาการ์ตา และสิงคโปร์ และเปิดจุดบินใหม่ เช่น โอกินาวา และอาเมดาบัด เป็นต้น ส่วนเครื่องบินสำหรับเส้นทางข้ามทวีป บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จะทำการบินในเวลากลางวันไปลอนดอน แฟรงก์เฟิร์ต ซิดนีย์ ทำการบินกลางคืนไปซูริก และเพิ่มเที่ยวบินไปยังเอเธนส์ เฟอร์ท บริสเบน โจฮันเนสเบิร์ก ตลอดจนเปิดจุดบินใหม่ไปแมนเชสเตอร์ เบอร์ลิน บรัสเซล หรืออัมสเตอร์ดัม หรือเวียนนา เป็นต้น

/๒.๓ แผนการลงทุน...

๒.๓ แผนการลงทุนของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๐

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ประมาณการลงทุนในการจัดหาเครื่องบินใหม่ เครื่องยนต์สำรองและอะไหล่ รวมทั้งการสำรองค่าทดล่วงหน้าเครื่องบินที่ขออนุมัติปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕ และการลงทุนในเครื่องบินที่ได้รับอนุมัติแล้ว ตลอดจนการพัฒนาระบบคอมพิวเตอร์ และการลงทุนอื่นๆ ดังนี้

แผนการลงทุนของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	ปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๐							รวม ๗ ปี
	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	
๑. เครื่องบินที่ขออนุมัติปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๐ เครื่องยนต์สำรอง และอะไหล่	๑๕๒	๑,๔๕๗	๓๐๒	๒,๗๒๐	๑,๓๖๐	๔,๓๓๖	๒,๐๔๑	๑๓,๒๒๗
๒. เครื่องบินที่ได้รับอนุมัติแล้วและอุปกรณ์								
: A380-800	-	๑๖,๐๓๕	๑๖,๖๘๕	-	-	-	-	๓๒,๗๒๐
: A330-300	๘,๓๔๗	๘,๕๖๐	๘,๔๘๒	-	-	-	-	๒๕,๓๘๙
๓. อะไหล่เครื่องบินและเครื่องยนต์สำรอง	๑,๓๖๐	๔,๖๘๘	๓,๔๖๕	๑,๕๓๙	๑,๒๘๘	๒,๓๓๕	๑,๘๖๐	๑๓,๓๖๐
๔. การปรับปรุงผลิตภัณฑ์ภายในเครื่องบิน	๒,๗๖๐	๓,๔๐๕	๒,๓๒๐	๖๙๒	-	-	-	๙,๒๓๗
๕. สำรองค่าทดล่วงหน้าเครื่องบินที่ขออนุมัติ ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕*	๕,๕๐๙	๘,๕๓๗	๘,๕๓๗	๖๙๐	๒,๕๕๕	๓,๗๒๖	๒,๒๐๓	๔๙,๓๓๐
รวมเงินลงทุนค่าอุปกรณ์การบิน	๑๘,๖๒๓	๓๕,๑๐๑	๒๘,๑๕๑	๕,๙๖๒	๕,๕๓๓	๒๕,๖๖๑	๒๕,๙๖๘	๑๔๓,๘๘๕
๖. การพัฒนาระบบคอมพิวเตอร์	๒,๒๒๗	๑,๒๙๕	๑,๒๑๒	๑,๑๐๑	๑,๔๔๑	-	-	๗,๓๗๖
๗. สินทรัพย์ถาวรอื่นๆ	๕,๒๒๖	๗,๓๖๖	๔,๓๘๘	๔,๙๖๖	๕,๑๘๐	๗,๒๘๗	๖,๒๒๑	๔๑,๕๓๔
งบลงทุนรวม	๒๖,๑๕๖	๔๓,๗๖๒	๓๓,๙๕๑	๑๑,๙๖๙	๑๒,๑๕๔	๓๒,๙๔๘	๓๒,๑๖๙	๑๙๖,๖๖๕

หมายเหตุ : *รวม Predelivery Payment Reserve จำนวน ๗,๐๐๐ ล้านบาท

๒.๔ การวิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการ

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้วิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการ (Sensitivity Analysis) โดยกำหนดให้มีปัจจัยเสี่ยงต่างๆ เปลี่ยนแปลงไป ได้แก่ อัตราบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง และอัตราแลกเปลี่ยน ซึ่งทำให้มีผลกระทบต่อผลตอบแทนการลงทุนคิดเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) ดังนี้

กรณี	เพิ่ม/ลด	จัดหาเครื่องบินปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๐	จัดหาเครื่องบินปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕
		NPV (ล้านบาท)	NPV (ล้านบาท)
๑. ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง	± ๑๐ cents/USG	± ๓,๓๓๖	± ๓,๓๔๖
๒. อัตราบรรทุกผู้โดยสาร	± ๑% Point	± ๔,๘๖๐	± ๕,๒๓๖
๓. รายได้ผู้โดยสารต่อหน่วย	± ๐.๐๑ บาท/RPK	± ๑,๑๐๔	± ๑,๓๐๑
๔. อัตราแลกเปลี่ยน			
USD	+ ๑ บาท/USD	กำไร/ขาดทุนก่อนอัตราแลกเปลี่ยน รวม ๗ ปี ลดลง ๒,๙๙๐ ล้านบาท	-
EUR	+ ๑ บาท/EUR	กำไร/ขาดทุนก่อนอัตราแลกเปลี่ยน รวม ๗ ปี เพิ่มขึ้น ๖,๔๑๗ ล้านบาท	-
JPY	+ ๑ บาท/JPY	กำไร/ขาดทุนก่อนอัตราแลกเปลี่ยน รวม ๗ ปี เพิ่มขึ้น ๒,๕๘๕ ล้านบาท	-

/๒.๕ ความเห็นของ...

๒.๕ ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาโครงการจัดหาเครื่องบินปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๕ จำนวน ๗๕ ลำ วงเงินทั้งสิ้น ๔๕๗,๑๒๗ ล้านบาท ประกอบด้วย การจัดหาเครื่องบินระยะแรกปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๐ จำนวน ๓๗ ลำ พร้อมเครื่องยนต์สำรองจำนวน ๑๐ เครื่องยนต์ วงเงินลงทุนรวม ๒๑๖,๐๗๕ ล้านบาท และการจัดหาเครื่องบินระยะที่ ๒ ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕ จำนวน ๓๘ ลำ พร้อมเครื่องยนต์สำรองจำนวน ๑๒ เครื่องยนต์ วงเงินลงทุนรวม ๒๔๑,๐๕๒ ล้านบาท ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) แล้ว มีความเห็น ดังนี้

๒.๕.๑ โครงการจัดหาเครื่องบินปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๕ เป็นส่วนหนึ่งของแผนยุทธศาสตร์ (แผนวิสาหกิจ) ปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๐ โดยบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์ในลักษณะ Rolling Plan ต่อเนื่องจากแผนยุทธศาสตร์ปี ๒๕๕๓ - ๒๕๕๗ ซึ่งได้กำหนดแผนพัฒนาฝูงบินระยะเวลา ๑๕ ปี (จัดหาเครื่องบินรวมทั้งสิ้นจำนวน ๙๐ ลำ และปลดระวางเครื่องบินจำนวน ๗๗ ลำ) แบ่งการพัฒนาออกเป็น ๓ ช่วง ได้แก่ Bridging period, Transition period และ New-Generation period โดยในช่วง ๕ ปีแรก ของแผนพัฒนาฝูงบิน คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๕๓ เห็นชอบการจัดหาเครื่องบินของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน ๑๕ ลำแล้ว รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ดังนั้น บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จึงเสนอโครงการจัดหาเครื่องบินปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๕ จำนวน ๗๕ ลำ ต่อเนื่องจากแผนพัฒนา ฝูงบินในช่วงแรกดังกล่าว

๒.๕.๒ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จะลงทุนจัดหาเครื่องบินใหม่โดยมีเป้าหมาย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพฝูงบินและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทั้งด้านผลิตภัณฑ์และบริการ ให้ฝูงบิน มีความทันสมัย อายุเฉลี่ยของฝูงบินลดลงอยู่ในระดับใกล้เคียงกับสายการบินชั้นนำอื่นๆ โดยลดลงจากเฉลี่ย ๑๐.๙ ปี ในปี ๒๕๕๔ เหลือเฉลี่ย ๗.๖ ปี ในปี ๒๕๖๕ ตลอดจนการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงต่อหน่วยการผลิตลดลงเฉลี่ย ร้อยละ ๑.๓ ต่อปี ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงต่อหน่วยการผลิตลดลงเฉลี่ยร้อยละ ๓.๑ ต่อปี และอัตราการ ปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อหน่วยการผลิตในภาคพื้นยุโรปลดลงเฉลี่ยร้อยละ ๑.๔ ต่อปี นอกจากนี้ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จะพัฒนาเครือข่ายเส้นทางบินโดยจะนำเครื่องบินใหม่มาเพิ่มความถี่ในตลาด ที่มีกำไรและเปิดจุดบินใหม่ในตลาดที่มีศักยภาพรองรับความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร ซึ่งบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ประมาณการว่าจะทำให้ผลประโยชน์การดำเนินงานอย่างต่อเนื่องและจะช่วยเพิ่มศักยภาพในการ ให้บริการในระยะเวลา ๑๒ ปี (ปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๕) ดังนี้

รายการ (หน่วย)	ปี ๒๕๕๔	สิ้นสุดแผนระยะแรก ปี ๒๕๖๐	สิ้นสุดแผนระยะที่ ๒ ปี ๒๕๖๕	เพิ่มขึ้น/ลดลง ปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๕
๑. ความถี่ (เที่ยวบิน/สัปดาห์)	๙๐๗	๑,๑๐๖	-	เพิ่มขึ้น ๑๙๙
๒. ฝูงบิน (ลำ)	๙๐	๑๐๕	๑๒๒	เพิ่มขึ้น ๓๒
๓. อายุเฉลี่ยเครื่องบิน (ปี)	๑๐.๙	๘.๓	๗.๖	ลดลง ๓.๓
๔. การใช้งานเครื่องบิน (ชั่วโมง/วัน)	๑๑.๕๑	๑๒.๗๒	-	เพิ่มขึ้น ๑.๒๑
๕. Cabin Factor (ร้อยละ)	๗๔.๖๘	๗๕.๒๓	๗๗.๕๗	เพิ่มขึ้น ๒.๘๙
๖. Freight Load Factor (ร้อยละ)	๖๐.๔๐	๖๑.๔๓	๖๓.๒๒	เพิ่มขึ้น ๒.๘๒
๗. D/E Ratio (เท่า)	๑.๖	๐.๖	๐.๗	ลดลง ๐.๙
๘. Net Profit Margin (ร้อยละ)	๔.๓	๓.๙	๓.๗	ลดลง ๐.๖
๙. Profit before Tax (ล้านบาท)	๑๒,๒๐๑	๑๖,๐๐๙	๑๙,๘๖๗	เพิ่มขึ้น ๗,๖๖๖

/๒.๕.๓ บริษัท การบินไทย...

๒.๕.๓ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ศึกษาเปรียบเทียบแนวทางในการจัดหาเครื่องบินระยะแรกปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๐ จำนวน ๓๗ ลำ ตามทางเลือกในการดำเนินงาน ๓ แนวทาง โดยไม่ได้กำหนดวิธีในการจัดหาเครื่องบินที่ชัดเจน ซึ่งบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เห็นว่าจำเป็นต้องพิจารณาวิธีในการจัดหาเครื่องบินให้เหมาะสมกับฐานะการเงินในอนาคต โดยในระหว่างการจัดหาเครื่องบิน หากบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีฐานะทางการเงินที่มั่นคงและสามารถจัดหาเครื่องบินรุ่นใหม่แบบที่ตรงกับความต้องการตามแผนได้ด้วยวิธีการซื้อหรือเช่าซื้อ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จะดำเนินการจัดหาโดยการซื้อเป็นอันดับแรกและการเช่าซื้อเป็นอันดับสอง ซึ่งมีต้นทุนการดำเนินงานต่ำกว่าการเช่า แต่หากบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ประสบปัญหาด้านการเงินหรือไม่สามารถจัดหาเครื่องบินรุ่นใหม่แบบที่ตรงกับความต้องการตามแผนได้ด้วยการซื้อหรือเช่าซื้อ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จะพิจารณาจัดหาเครื่องบินด้วยการเช่าดำเนินงานเป็นอันดับต่อไป ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๔ สำหรับวิธีการจัดหาเครื่องบินนั้น ให้บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) นำเสนอคณะกรรมการบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) พิจารณามติโดยพิจารณาตามภาวะการณ์ในขณะนั้นต่อไป

๒.๕.๔ กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นว่า โครงการจัดหาเครื่องบินปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๕ ประกอบด้วย การจัดหาเครื่องบินระยะแรกปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๐ จำนวน ๓๗ ลำ และการจัดหาเครื่องบินระยะที่ ๒ ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕ จำนวน ๓๘ ลำ เป็นการจัดหาเครื่องบินเพื่อทดแทนเครื่องบินเก่าที่ใช้งานมานานและรองรับการเติบโตของตลาดการบินในอนาคต เพิ่มประสิทธิภาพฝูงบินและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ขยายเครือข่ายเส้นทางบินให้ครอบคลุมลูกค้าได้ทุกกลุ่มเป้าหมาย ซึ่งบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ประมาณการว่าจะทำให้ผลประโยชน์ตอบแทนอย่างต่อเนื่อง แต่อย่างไรก็ตาม การจัดหาเครื่องบินปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕ จำนวน ๓๘ ลำ ดังกล่าว เป็นการดำเนินงานระยะยาวซึ่งเทคโนโลยีเกี่ยวกับการบินมีการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาตลอดเวลา ดังนั้น บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จึงจำเป็นต้องพิจารณาเรื่องงบประมาณ แบบของเครื่องบิน แหล่งเงินและวิธีการจัดหาเครื่องบินอย่างรอบคอบเพื่อให้ฝูงบินมีความทันสมัยสอดคล้องกับสถานการณ์ในอนาคต

อนึ่ง เพื่อรองรับความเสี่ยงของอุตสาหกรรมการบินโดยเฉพาะธุรกิจสายการบินที่มีความอ่อนไหวต่อการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยภายนอกค่อนข้างสูง ทั้งจากความผันผวนของภาวะเศรษฐกิจการเมืองภายในและภายนอกประเทศ เช่น กรณีลิเบียและอียิปต์ ตลอดจนปัจจัยอื่นที่ควบคุมไม่ได้ เช่น ภัยธรรมชาติ กรณีแผ่นดินไหวที่ญี่ปุ่น เป็นต้น ซึ่งจะกระทบต่อผลการดำเนินงานของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) อย่างรวดเร็วและรุนแรง ตลอดจนปัจจุบันประเทศที่มีขนาดเศรษฐกิจขนาดใหญ่ ได้แก่ สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป และญี่ปุ่น เริ่มมีบทบาทต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของโลกน้อยลง โดยเศรษฐกิจโลกกำลังมีการปรับแกนมาเป็นศตวรรษของเอเชียโดยเฉพาะจีนและอินเดียที่มีประชากรจำนวนมาก ซึ่งเป็นตลาดการบินขนาดใหญ่ที่มีความต้องการการเดินทางสูงด้วยผลิตภัณฑ์และบริการในระดับปานกลางหรือแบบประหยัดที่ไม่ใช่การท่องเที่ยวแบบบริการเต็มรูปแบบ (Conventional Airline) กระทรวงคมนาคมจึงได้มอบหมายให้บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เร่งรัดจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงและปรับตัวได้ทันสถานการณ์ดังกล่าว รวมถึงความผันผวนของราคาน้ำมัน อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ และการบริหารจัดการเกี่ยวกับการซื้อขายสิทธิในการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สำหรับการบิน (Emission Trading) รวมถึงการเตรียมการรองรับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการเปิดเสรีการบินในอาเซียนในปี ๒๕๕๘ เพื่อรักษาและเพิ่มส่วนแบ่งการตลาดทั้งตลาดภายในประเทศและระหว่างประเทศด้วย อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการจัดหาเครื่องบิน

ปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๕ จำนวน ๗๕ ลำ ระยะเวลาดำเนินงาน ๑๒ ปี ซึ่งเป็นการดำเนินงานต่อเนื่องตามแผนพัฒนาฝูงบินระยะเวลา ๑๕ ปี ที่กำหนดในแผนยุทธศาสตร์ปี ๒๕๕๓ - ๒๕๕๗ และแผนยุทธศาสตร์ปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๐ (Rolling Plan) ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ดังนั้น กระทรวงคมนาคมจึงเห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบการดำเนินโครงการจัดหาเครื่องบินดังกล่าว

๓. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่องโครงการจัดหาเครื่องบินปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๕ ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และกระทรวงการคลัง เพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ และ ๓

๔. ข้อเสนอของส่วนราชการ

คณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบโครงการจัดหาเครื่องบินปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๕ จำนวน ๗๕ ลำ วงเงินทั้งสิ้น ๔๕๗,๑๒๗ ล้านบาท ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วย

๑) โครงการจัดหาเครื่องบินระยะแรกปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๐ จำนวน ๓๗ ลำ วงเงินลงทุน ๒๑๐,๖๐๒ ล้านบาท พร้อมทั้งเครื่องยนต์สำรอง วงเงินลงทุน ๕,๔๗๓ ล้านบาท รวมวงเงินลงทุน ๒๑๖,๐๗๕ ล้านบาท

๒) โครงการจัดหาเครื่องบินระยะที่ ๒ ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕ จำนวน ๓๘ ลำ โดยแบ่งเป็นการจัดหาเครื่องบินแบบ Firm Order จำนวน ๒๑ ลำ วงเงินลงทุน ๑๒๕,๙๙๒ ล้านบาท และการจัดหาแบบ Option Order จำนวน ๑๗ ลำ วงเงินลงทุน ๑๐๓,๐๘๑ ล้านบาท พร้อมทั้งเครื่องยนต์สำรอง วงเงินลงทุน ๑๑,๙๗๙ ล้านบาท รวมวงเงินลงทุน ๒๔๑,๐๕๒ ล้านบาท

โดยบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จะดำเนินการตามแผนการเงินและแผนการกู้เงิน ตามที่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปด้วย จักขอขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายโสภณ ชาร์มย์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทร. ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๒๐๐๘

โทรสาร ๐ ๒๒๑๕ ๒๕๘๕

