



ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๔.๔/๖๕

กระทรวงคมนาคม สว. *1/91*
ถนนราชดำเนินนอก วันที่ *18 มี.ค. 54*
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐ *16.30 น.*

๒๕ มีนาคม ๒๕๕๔

เรื่อง การดำเนินโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ
ของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๒๐๒/ว (ล) ๑๑๓๙ ลงวันที่ ๒๒ มกราคม ๒๕๕๔

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ที่ บวท ๘๘๑/๒๕๕๓ ลงวันที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๕๓ และ ที่ บวท ๑๙/๒๕๕๔ ลงวันที่ ๑๐ มกราคม ๒๕๕๔ พร้อมเอกสารโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศจำนวน ๑๐๐ ชุด
๒. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค ๐๘๐๔.๔/๒๕๕๔ ลงวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๕๔
๓. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค ๐๘๐๔.๔/๒๕๕๖ ลงวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๕๔
๔. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค ๐๘๐๔.๔/๒๕๕๗ ลงวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๕๔
๕. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่องการดำเนินโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ วงเงินลงทุนจำนวน ๔,๔๖๐.๓๑ ล้านบาท ของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของรัฐวิสาหกิจ และ (๑๑) ต้องใช้งบประมาณแผ่นดินนอกเหนือจากที่ได้รับอนุมัติไว้แล้ว

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้เสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาส่งเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาการขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากรัฐบาลในการดำเนินโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ วงเงินลงทุนจำนวน ๔,๔๖๐.๓๑ ล้านบาท โดยการแปลง

/งบประมาณ...

งบประมาณสนับสนุนเป็นการเพิ่มทุนของรัฐบาลฝ่ายเดียวให้กับ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จากร้อยละ ๙๑ ต่อ ๙ (๖๐๐ ล้านบาทต่อ ๖๐ ล้านบาท) เป็นร้อยละ ๙๙ ต่อ ๑ (๕,๐๖๐.๓๑ ล้านบาทต่อ ๖๐ ล้านบาท) ซึ่งคณะกรรมการบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้มีมติเห็นชอบในหลักการสำหรับแนวทางการขอรับงบประมาณสนับสนุนดังกล่าวและการนำเสนอเรื่องเพื่อขอยกเลิกมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๐ มกราคม ๒๕๓๕ ที่กำหนดให้บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ต้องคงสัดส่วนผู้ถือหุ้น ก (รัฐบาล) และ ข (สายการบิน) ที่ร้อยละ ๙๑ ต่อ ๙ โดยรัฐบาลจะไม่ทำการเพิ่มทุนในบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด อีก รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ตลอดจนมีมติเห็นชอบในรายงานการศึกษาความเหมาะสมของโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศด้วยแล้ว ในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๕๓ (๕๐๕) เมื่อวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๕๓ และการประชุมครั้งที่ ๙/๒๕๕๓ (๕๑๐) เมื่อวันที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๕๓ ตามลำดับ ทั้งนี้ เนื่องจากการดำเนินโครงการดังกล่าวเป็นการริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของรัฐวิสาหกิจที่ต้องขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากรัฐบาล กระทรวงคมนาคมจึงนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา

๒. สารสำคัญ

๒.๑ วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) กำหนดให้ประเทศต่างๆ ทั่วโลกนำแนวคิดเชิงปฏิบัติการของ “การบริหารจราจรทางอากาศแนวใหม่” (Global Air Traffic Management Operational Concept) โดยกำหนดให้ทุกประเทศเปลี่ยนถ่ายเทคโนโลยีการเดินอากาศจากระบบปัจจุบันเป็นระบบอนาคตแบบใหม่ (Future Air Navigation System) ด้วยดาวเทียมภายในปี ๒๕๖๘ (เริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี ๒๕๔๖) เนื่องจากเทคโนโลยีที่มีอยู่เดิมมีข้อจำกัดไม่สามารถรองรับการเติบโตของปริมาณการจราจรทางอากาศที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าในอีก ๑๐ - ๑๕ ปีข้างหน้า โดยเฉพาะภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกจะมีอัตราการเติบโตของปริมาณเที่ยวบินสูงกว่าภูมิภาคอื่น ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยมีปริมาณเที่ยวบินประมาณ ๔๘๕,๐๐๐ เที่ยวบินต่อปี ดังนั้น ในอีก ๑๐ ปีข้างหน้าจะมีปริมาณเที่ยวบินเพิ่มขึ้นเป็น ๒ เท่า หรือประมาณ ๑ ล้านเที่ยวบินต่อปี จึงต้องมีระบบเทคโนโลยีการบริหารห้วงอากาศและการบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management) เพื่อให้ห้วงอากาศมีศักยภาพเพิ่มขึ้น และสามารถสร้างสมดุลระหว่างปริมาณจราจรทางอากาศและความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นในอนาคต (Demand and Capacity Balancing) รวมทั้งปรับปรุงการให้บริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Services) ให้มีประสิทธิภาพดีขึ้น ปลอดภัย ประหยัด และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จึงจำเป็นต้องดำเนินโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศให้สอดคล้องกับการปรับเปลี่ยนเทคโนโลยีขององค์การด้านการบินระหว่างประเทศต่างๆ เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณจราจรทางอากาศที่จะเพิ่มขึ้น และอำนวยความสะดวกด้านบริการควบคุมจราจรทางอากาศให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดและมีความคล่องตัว รวมทั้งสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินและการขนส่งของภูมิภาคต่อไป โดยโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศดังกล่าวประกอบด้วย ๓ โครงการหลัก รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ ได้แก่

/๑) การจัดตั้ง...

๑) การจัดตั้งศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ วงเงิน ๒,๑๗๐ ล้านบาท เพื่อใช้เป็นศูนย์การวางแผนและปฏิบัติการจัดการท้วงอากาศ การบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศ ศูนย์บริหารข้อมูลข่าวสารการบิน และศูนย์ปฏิบัติการบริการจราจรทางอากาศเส้นทางบินและเขตประชิดสนามบิน โดยใช้ระบบเทคโนโลยี/อุปกรณ์และเครื่องมือสนับสนุนการปฏิบัติงานที่สามารถกำหนดกระบวนการปฏิบัติงานและสร้างผลลัพธ์ให้เป็นไปตามแนวคิดเชิงปฏิบัติการของการเดินอากาศแห่งอนาคต ด้วยการใช้ระบบดาวเทียมนำทาง (Global Navigation Satellite System : GNSS) เข้ามาให้บริการ ทำให้ห้วงอากาศที่จำกัดของประเทศไทยสามารถรองรับปริมาณเที่ยวบินได้เพิ่มขึ้นเป็น ๒ เท่าในอนาคต โดยจะมีเส้นทางบินตรงสั้นลงและมีความเที่ยงตรงสูงสุด สามารถสร้างเส้นทางบินขนานกันไปตามแนวระนาบและแนวดิ่งในระยะที่ใกล้เคียงกันได้ ตลอดจนนำระบบการติดต่อสื่อสารที่ทันสมัยระหว่างภาคพื้นดินกับนักบินมาให้บริการเป็นระบบมาตรฐานเดียวกันทั่วโลก

๒) การเพิ่มขีดความสามารถระบบ/เทคโนโลยีจราจรทางอากาศและการพัฒนาระบบเชื่อมต่อโครงข่ายการบริหารจราจรทางอากาศทั่วประเทศ จำนวน ๑,๕๔๐.๓๑ ล้านบาท เพื่อจัดหาระบบ/ติดตั้งอุปกรณ์สำหรับเทคโนโลยีการบริหารจราจรทางอากาศที่ปรับเปลี่ยนใหม่ (Communications, Navigation, Surveillance System) และระบบปฏิบัติการการบริการจราจรทางอากาศของศูนย์ควบคุมการบิน พร้อมทั้งโครงข่ายที่ใช้เชื่อมโยงกับศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ โดยนำเทคโนโลยีดาวเทียมนำทาง (GNSS) มาใช้เพื่อการนำร่องและนำร่องของอากาศยาน ตลอดจนนำเครื่องช่วยการเดินอากาศ (Performance Based Navigation : PBN) การติดตามอากาศยานด้วยดาวเทียม (Automatic Dependence Surveillance-Broadcast : ADS-B) และนำระบบสนับสนุนการบริการจราจรทางอากาศอัตโนมัติ (Air Traffic Service : ATS Automation System) มาใช้งานอย่างเป็นระบบสอดคล้องกับมาตรฐานสากล ซึ่งจะทำให้เกิดการบินที่คล่องตัวตลอดเส้นทางบินและมีประสิทธิภาพการบินดีขึ้นทั้งความปลอดภัยและประหยัด

โดยระบบ/อุปกรณ์ดังกล่าวข้างต้นจะดำเนินการติดตั้งที่อาคารสำนักงานใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (พุงมหาเมฆ) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานในภูมิภาค

๓) การจัดหาอากาศยานบินทดสอบประสิทธิภาพสูงจำนวน ๒ ลำ วงเงิน ๗๐๐ ล้านบาท แบบ King Air ๓๕๐ สำหรับบินทดสอบระบบ/อุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศ ระบบติดตามอากาศยาน ตลอดจนตรวจสอบมาตรฐานของระบบ/อุปกรณ์ตามรอบระยะเวลา ตลอดจนทดสอบมาตรฐานของวิธีปฏิบัติในการบินเข้า/ออกและบินขึ้น/ลงสนามบิน พร้อมติดตั้งระบบอุปกรณ์การบินทดสอบที่ทันสมัยแบบถาวร ๑ ลำ และแบบเคลื่อนย้ายได้ ๑ ลำ (เพื่อความสะดวกในการปรับเปลี่ยนตามวัตถุประสงค์ในการใช้งาน) โดยอากาศยานที่จัดหาใหม่เป็นยี่ห้อตระกูลเดียวกัน รวมทั้งมีกระบวนการใช้งานและซ่อมบำรุงใกล้เคียงกันกับที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งจะจัดเก็บและซ่อมบำรุงที่ท่าอากาศยานดอนเมือง

๒.๒ แนวทางการดำเนินงานและผลตอบแทนทางการเงิน

การดำเนินโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ วงเงินลงทุน ๔,๔๖๐.๓๑ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๓ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๕๔ - ๒๕๕๖) อายุโครงการ ๑๕ ปี มีแผนการเบิกจ่าย ดังนี้

/๑. การจัดตั้งศูนย์...

หน่วย : ล้านบาท

โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบบริการการเดินอากาศ	ปีงบประมาณ			รวม
	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	
๑. การจัดตั้งศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management Centre : ATMC)	๑๙๗.๒๗	๕๙๑.๘๒	๑,๑๘๓.๖๔	๑,๙๗๒.๗๓
๒. การเพิ่มขีดความสามารถระบบ/เทคโนโลยีจราจรทางอากาศและการพัฒนาระบบเชื่อมต่อโครงข่ายการบริหารจราจรทางอากาศทั่วประเทศ (CNS Systems enhancement and ATM network integration)	๑๖๙.๐๙	๕๖๑.๘๑	๗๑๔.๘๔	๑,๔๔๕.๗๔
๓. การจัดท่าอากาศยานบินทดสอบประสิทธิภาพสูง (King Air ๓๕๐) พร้อมอุปกรณ์บินทดสอบติดตั้งแล้วเสร็จบนอากาศยาน	๖๓.๗๐	๕๗๓.๓๐	-	๖๓๗.๐๐
รวม	๔๓๐.๐๖	๑,๗๒๖.๙๓	๑,๘๙๘.๔๘	๔,๐๕๕.๔๗
๔. สรรองราคาและปริมาณงานเปลี่ยนแปลงร้อยละ ๑๐	๔๒.๙๔	๑๗๒.๐๗	๑๘๙.๘๓	๔๐๔.๘๔
รวมทั้งสิ้น	๔๗๓.๐๐	๑,๘๙๙.๐๐	๒,๐๘๘.๓๑	๔,๔๖๐.๓๑

หมายเหตุ : ๑) CNS : Communication, Navigation and Surveillance

๒) ATM : Air Traffic Management

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้ศึกษาแนวทางเลือกในการจัดหาแหล่งเงินทุนจำนวน ๒ แนวทาง คือ ๑) ขอรับเงินสนับสนุนจากรัฐบาลเป็นการเพิ่มทุนของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และ ๒) การจัดหาแหล่งเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน โดยได้เปรียบเทียบทางเลือกดังกล่าว ดังนี้

แนวทางที่ ๑ การขอรับงบประมาณสนับสนุนจากรัฐบาลเพื่อลงทุนโครงการ
จะทำให้ฐานะทางการเงินของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มีโครงสร้างเงินทุนที่แข็งแกร่งด้วยการเพิ่มทุนของรัฐบาลจากเดิม ๖๐๐ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน ๔,๔๖๐.๓๑ ล้านบาท รวมเป็น ๕,๐๖๐.๓๑ ล้านบาท โดยมีสายการบินถือหุ้นเท่าเดิมจำนวน ๖๐ ล้านบาท ซึ่งจะทำให้สัดส่วนผู้ถือหุ้นระหว่างรัฐบาลกับสายการบินเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมร้อยละ ๙๑ ต่อ ๙ เป็นร้อยละ ๙๙ ต่อ ๑ โดยจะมีผลทำให้อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Debt to Equity : D/E Ratio) ของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ปรับลดลงจาก ๘.๒๙ เท่าในปี ๒๕๕๒ เป็น ๑.๐๗ เท่าในปี ๒๕๕๖ และเริ่มลดลงต่ำกว่า ๑ เท่า ตั้งแต่ปี ๒๕๕๗ สำหรับอัตราส่วนความสามารถในการจ่ายเงินต้นและดอกเบี้ยจะเพิ่มขึ้นสูงกว่า ๑.๕ เท่า ตั้งแต่ปี ๒๕๕๗ ทำให้อันดับเครดิตของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ยังอยู่ในระดับสูงต่อไป โดยแนวทางข้อเสนอให้ภาครัฐเพิ่มทุนทั้งหมดฝ่ายเดียวจะช่วยชะลอการปรับขึ้นอัตราค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศโดยเฉลี่ยปีละ ๓๐๐ บาทต่อหน่วยบิน เนื่องจากบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด สามารถลดภาระดอกเบี้ยเงินกู้ได้เฉลี่ยปีละ ๓๐๐ - ๔๐๐ ล้านบาท

หน่วย : บาทต่อหน่วยบิน

ปี	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘
แนวทาง ๑	๑๒๕๕๖	๑๒๒๙๙	๑๒๐๙๙	๑๒๒๒๒	๑๒๓๖๙	๑๒๖๑๔	๑๒๖๕๙	๑๒๘๐๐	๑๓๒๐๗	๑๓๖๒๖	๑๔๐๖๓	๑๔๔๙๖
แนวทาง ๒	๑๒๖๒๔	๑๒๕๙๕	๑๒๖๐๙	๑๒๕๗๖	๑๒๖๓๓	๑๒๖๙๐	๑๒๗๔๖	๑๓๐๐๖	๑๓๒๐๔	๑๓๔๓๔	๑๓๕๐๗	๑๔๐๐๑
ผลต่าง	๓๖๘	๓๔๖	๓๑๐	๒๔๖	๒๖๕	๒๔๖	๒๒๒	๒๐๒	๑๘๗	๑๖๕	๑๕๔	๑๑๙

/การวิเคราะห์...

การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางการเงินของโครงการตามแนวทางที่ ๑ พบว่า อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (Internal Rate of Return : IRR) เท่ากับร้อยละ ๑๙ มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value : NPV) ที่อัตราคิดลด (Discount Rate) ร้อยละ ๕ เท่ากับ ๙,๐๑๘.๖๕ ล้านบาท และมีอัตราผลตอบแทนต่อต้นทุน (Benefit Cost : B/C Ratio) เท่ากับ ๒.๑๓ เท่า

แนวทางที่ ๒ การจัดหาเงินกู้จากสถาบันการเงิน ซึ่งคาดว่าจะทำให้ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มีความเสี่ยงทางการเงินสูงมากตามภาระหนี้สินที่เพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากมีภาระดอกเบี้ยเงินกู้เพิ่มจากการลงทุนโครงการระยะเวลา ๑๕ ปี ประมาณ ๑,๓๐๐ ล้านบาท โดยจะทำให้อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นปรับเพิ่มขึ้นจาก ๘.๒๙ เท่าในปี ๒๕๕๒ เป็น ๑๓.๓๙ เท่าในปี ๒๕๕๖ อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายคืนเงินต้นและดอกเบี้ยจะลดลงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งอาจทำให้ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ถูกปรับลดอันดับเครดิตลง ในขณะเดียวกันบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จำเป็นต้องปรับขึ้นอัตราค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศเร็วกว่าแนวทางที่ ๑ ประมาณปีละ ๓๐๐ บาทต่อหน่วยบิน

การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางการเงินของโครงการตามแนวทางที่ ๒ แสดงให้เห็นว่า อัตราผลตอบแทนของโครงการ (IRR) เท่ากับร้อยละ ๑๘ มูลค่าปัจจุบัน (NPV) ที่อัตราคิดลดร้อยละ ๕ เท่ากับ ๘,๐๘๒.๖๔ ล้านบาท และมีอัตราผลตอบแทนต่อต้นทุน (B/C Ratio) เท่ากับ ๑.๙๑ เท่า

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด พิจารณาแล้วมีความเห็นว่าแนวทางที่ ๑ การขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากรัฐบาลเพื่อลงทุนโครงการ วงเงิน ๔,๕๖๐.๓๑ ล้านบาท โดยการแปลงงบประมาณสนับสนุนเป็นการเพิ่มทุนของรัฐบาลฝ่ายเดียว จะทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของกระทรวงการคลังต่อสายการบินผู้ถือหุ้นเปลี่ยนแปลงจากร้อยละ ๙๑ ต่อ ๙ (๖๐๐ ล้านบาทต่อ ๖๐ ล้านบาท) เป็นร้อยละ ๙๙ ต่อ ๑ (๕,๐๖๐.๓๑ ล้านบาทต่อ ๖๐ ล้านบาท) เป็นแนวทางที่เหมาะสม เนื่องจากสามารถกำหนดอัตราค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศให้มีความเหมาะสมและไม่เป็นภาระที่สูงขึ้นมากต่อสายการบิน ทั้งนี้ เพื่อเป็นแนวทางในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย และสร้างความเชื่อมั่นให้กับสายการบินผู้ให้บริการ รวมทั้งบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จะไม่เผชิญกับข้อจำกัดของการจัดหาแหล่งเงินทุนในอนาคตด้วย อย่างไรก็ตาม เนื่องจากคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๐ มกราคม ๒๕๓๕ กำหนดให้บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ต้องคงสัดส่วนของผู้ถือหุ้น ก และ ข ที่ร้อยละ ๙๑ ต่อ ๙ โดยรัฐบาลจะไม่ทำการเพิ่มทุนในบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด อีก ดังนั้น จึงขอยกเลิกมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าวด้วย รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง

๒.๓ การวิเคราะห์ความอ่อนไหว

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้วิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการ โดยกำหนดให้สมมติฐานอัตราดอกเบี้ยเงินกู้เปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นจากร้อยละ ๕ เป็นร้อยละ ๗ ต่อปี และงบประมาณในการดำเนินโครงการมีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้นประมาณร้อยละ ๑๐ การวิเคราะห์ความอ่อนไหวของโครงการคาดว่า จะส่งผลกระทบต่อค่าการเปลี่ยนแปลงของอัตราผลตอบแทนทางการเงินและมูลค่าปัจจุบันสุทธิของโครงการ ดังนี้

ปัจจัยเปลี่ยนแปลง	แนวทางที่ ๑ เพิ่มทุนโดยรัฐบาลฝ่ายเดียว		แนวทางที่ ๒ จัดหาเงินกู้จากสถาบันการเงิน	
	NPV (ล้านบาท)	IRR (ร้อยละ)	NPV (ล้านบาท)	IRR (ร้อยละ)
๑. กรณีฐาน	๙,๐๑๘.๖๕	๑๙	๘,๐๘๒.๖๔	๑๘
๒. อัตราดอกเบี้ยเงินกู้เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๗	-	-	๕,๔๓๗.๑๑	๑๗
๓. งบประมาณในการดำเนินโครงการเพิ่มสูงขึ้นร้อยละ ๑๐	๗,๑๙๐.๖๒	๑๖	-	-
๔. เกิดขึ้นพร้อมกันทั้งอัตราดอกเบี้ยเงินกู้เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๗ และงบประมาณในการดำเนินโครงการเพิ่มสูงขึ้นร้อยละ ๑๐	-	-	๔,๖๐๐.๘๔	๑๕

หมายเหตุ : อัตราคิดลดเท่ากับร้อยละ ๕

๒.๔ ประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ

๑) ผลประโยชน์โดยรวมต่อประเทศ

โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศเป็นส่วนประกอบที่สำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางอากาศของประเทศ เพื่อช่วยส่งเสริมยุทธศาสตร์การเป็นศูนย์กลางการคมนาคมและการขนส่ง ซึ่งมีความสำคัญเช่นเดียวกับการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานในภูมิภาค โดยเป็นการสนับสนุนและเชื่อมโยงกับท่าอากาศยานในการทำหน้าที่เป็น “ถนน” เข้า/ออกท่าอากาศยาน จึงจำเป็นต้องมีขีดความสามารถในการรองรับ (Capacity) และสร้างอัตราการไหลผ่าน (Throughput) เข้าและออกจากท่าอากาศยานอย่างดี และมีความปลอดภัยสูง นอกจากนั้น การพัฒนาระบบบริการการเดินทางอากาศดังกล่าวยังเป็นโอกาสที่ประเทศไทยจะได้แสดงบทบาทการเป็นผู้นำด้านการบริหารจราจรทางอากาศอีกด้วย

๒) ผลประโยชน์ด้านเศรษฐกิจสังคม

ปัจจุบันภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีแนวโน้มอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจสูงสุด ดังนั้น ประเทศไทยซึ่งตั้งอยู่ในภูมิภาคนี้จึงมีแนวโน้มการเติบโตของความต้องการการคมนาคมขนส่งสูงตามไปด้วย ทำให้มีความต้องการเดินทางเข้าออกประเทศไทยเพิ่มสูงขึ้น ด้วยการพัฒนาบริการการเดินทางอากาศจะมีส่วนช่วยให้ประเทศไทยสามารถได้รับประโยชน์จากโอกาสดังกล่าว ผ่านการดำเนินงานให้บริการจราจรทางอากาศที่มีประสิทธิภาพ โดยสายการบินสามารถเปิดเส้นทางบินหรือเพิ่มจำนวนเที่ยวบินเข้ามายังประเทศไทยได้มากขึ้น

๓) ผลประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อม

การนำระบบบริการการเดินทางอากาศแบบใหม่เข้าใช้งาน จะช่วยให้การบินมีระยะทางสั้นลง รูปแบบการบินขึ้น/ลงที่ใช้เครื่องยนต์ทำงานน้อย สามารถช่วยประหยัดเชื้อเพลิงและลดมลภาวะทางเสียงได้ ไม่ต้องมีการบินวนรอ (Holding) และมีการบินลงจอดที่เที่ยงตรงอย่างแม่นยำ ลดโอกาสที่จะต้องบินใหม่ (Go Around) นอกจากนั้น ระบบใหม่ยังช่วยขยายขีดความสามารถของงานบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศ โดยสามารถจัดการจราจรในเส้นทางที่มีขีดจำกัดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินได้น้อยแต่มีปริมาณการจราจรทางอากาศหนาแน่นได้อย่างคล่องตัว ช่วยให้สายการบินลดค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิงลงเป็นจำนวนมาก ทำให้ประเทศไทยมีการดำเนินการด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมที่ชัดเจน และสามารถแปลงผลลัพธ์จากการดำเนินงานเป็น Carbon Credit ให้กับประเทศต่อไปได้

/๔) ผลประโยชน์...

๔) ผลประโยชน์ต่อประชาชน

แม้ว่าประชาชนไม่ใช่ผู้รับบริการโดยตรงจากระบบบริการการเดินอากาศ แต่จะได้รับผลประโยชน์โดยตรงจากความสะดวกต่อเวลาของเที่ยวบิน สะดวกรวดเร็วและปลอดภัย ตลอดจนราคาค่าบัตรโดยสารเครื่องบินมีความยุติธรรมและคุ้มค่า เนื่องจากต้นทุนของผู้ให้บริการ (บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด) และผู้รับบริการ (สายการบิน) ลดต่ำลง

๕) ผลประโยชน์โดยรวมต่อภาคการคมนาคมและการขนส่ง

ระบบบริการการเดินอากาศเป็นส่วนสำคัญของระบบโลจิสติกส์ของประเทศ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของระบบดังกล่าวจึงช่วยเสริมสร้างระบบโลจิสติกส์ให้ไปอย่างครบวงจร รวมทั้งเป็นการพัฒนาระบบคมนาคมและการขนส่งของประเทศให้มีระดับมาตรฐานใกล้เคียงหรือเทียบเท่ากับต่างประเทศ ทั้งด้านความปลอดภัย ประสิทธิภาพ ความสามารถในการรองรับและสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

๒.๕ ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาความเหมาะสมและการจัดหาแหล่งเงินทุนของโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ ซึ่งบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จะขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากรัฐบาลจำนวน ๔,๕๖๐.๓๑ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๓ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๕๕ - ๒๕๕๖) โดยการแปลงงบประมาณสนับสนุนเป็นการเพิ่มทุนของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เพียงฝ่ายเดียวแล้ว มีความเห็น ดังนี้

๒.๕.๑ โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ วงเงินลงทุนรวมจำนวน ๔,๕๖๐.๓๑ ล้านบาท ประกอบด้วยการจัดตั้งศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ จำนวน ๒,๑๗๐ ล้านบาท การเพิ่มขีดความสามารถระบบ/เทคโนโลยีจราจรทางอากาศและการพัฒนาระบบเชื่อมต่อโครงข่ายการบริหารจราจรทางอากาศทั่วประเทศ จำนวน ๑,๕๙๐.๓๑ ล้านบาท และการจัดหาอากาศยานบินทดสอบประสิทธิภาพสูงจำนวน ๒ ลำ วงเงิน ๗๐๐ ล้านบาท เป็นการปรับเปลี่ยนระบบ/อุปกรณ์ที่ใช้เทคโนโลยีให้ทันสมัยตามข้อกำหนดมาตรฐานสากล ข้อตกลง และระเบียบปฏิบัติของ ICAO ที่กำหนดให้ทุกประเทศใช้ระบบเทคโนโลยีการเดินอากาศด้วยดาวเทียมภายในปี ๒๕๖๔ (เริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี ๒๕๔๖) เพื่อให้สามารถตอบสนองภารกิจหลักในการให้บริการจราจรทางอากาศของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ให้มีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัยสูงสุด ทำให้ระบบการควบคุมจราจรทางอากาศมีความเสถียร สามารถลดข้อผิดพลาดต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นได้จากการใช้งานระบบ/อุปกรณ์แบบเดิมที่มีอายุการใช้งานกว่า ๑๕ ปี ซึ่งไม่คุ้มค่าที่จะปรับปรุงซ่อมแซมระบบเดิมเนื่องจากมีข้อจำกัดการใช้งานที่เป็นแบบกึ่งอัตโนมัติ ที่มีโครงสร้างการทำงานแบบตายตัวไม่สามารถปรับเปลี่ยนให้เหมาะสมตามลักษณะจราจรทางอากาศจริง รวมทั้งไม่สามารถใช้ห้วงอากาศและเส้นทางบินได้เพียงพอกับความต้องการ

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จึงจำเป็นต้องนำระบบ/อุปกรณ์แบบใหม่เข้ามาใช้งานเพื่อลดข้อจำกัดของระบบ/อุปกรณ์เดิม โดยเปลี่ยนระบบเทคโนโลยีไปสู่การบริหารจราจรทางอากาศแนวใหม่ (New Air Traffic Management) ด้วยการใช้ระบบดาวเทียมนำทางเข้ามาให้บริการทำให้ห้วงอากาศที่จำกัดของประเทศไทยสามารถรองรับปริมาณจราจรที่จะเพิ่มมากขึ้นเป็น ๒ เท่าได้ในอีก ๑๐ ปีข้างหน้า เนื่องจากสามารถสร้างเส้นทางบินที่ขนานกันไปตามแนวระนาบและแนวตั้งในระยะที่ใกล้เคียงกันได้

/ประมาณ...

ประมาณ ๑,๐๐๐ ฟุต (เดิมต้องห่างกันประมาณ ๒,๐๐๐ ฟุต) ซึ่งทำให้ภารกิจหลักของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มีขีดความสามารถสูงขึ้น ทั้งการบริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management : ATM) และบริการระบบสื่อสารการบิน ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (Aeronautical Communications, Navigation and Surveillance หรือ CNS) นอกจากนี้ ยังสามารถลดภาระการทำงานและลดอัตราค่าจ้างจากการปรับยุบรวมพื้นที่ควบคุมจราจรทางอากาศ โดยในระยะยาวจะมีความต้องการบุคลากรลดลงจำนวน ๑๑๖ คน ทำให้บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด สามารถประหยัดงบประมาณค่าใช้จ่ายของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมจราจรทางอากาศได้คิดเป็นเงินจำนวน ๑,๕๒๓.๗๗ ล้านบาทตลอดอายุโครงการ

๒.๕.๒ โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศจะมีการจัดหาอากาศยานบินทดสอบใหม่จำนวน ๒ ลำ วงเงิน ๗๐๐ ล้านบาท สำหรับทดสอบเครื่องช่วยการเดินอากาศ ระบบติดตามอากาศยานพื้นฐาน และเทคโนโลยีใหม่ โดยปัจจุบัน บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มีอากาศยานจำนวน ๖ ลำ เตรียมปลดระวางอากาศยานที่มีอายุการใช้งานมานานจำนวน ๒ ลำ และอยู่ระหว่างจำหน่ายจำนวน ๑ ลำ (คาดว่าจำหน่ายได้ราคาต่ำกว่า ๔๔ ล้านบาท) ซึ่งจะทำให้บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มีอากาศยานเหลือใช้งานจำนวน ๓ ลำ ในขณะที่มีอากาศยานสามารถทำการบินทดสอบระบบช่วยการเดินอากาศ (PBN) ได้เพียง ๑ ลำ จึงไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้งานและไม่สามารถรองรับความต้องการใช้งานในอนาคตได้ จำเป็นต้องจัดหาเพิ่มเติมอีก ๒ ลำ ดังนี้

ลำดับ	อากาศยาน	อายุการใช้งาน (ปี)	การใช้ประโยชน์/ลักษณะงาน
๑	HS-ATS	๓	สนับสนุนบินทดสอบระบบอื่นๆ และบินธุรการ เช่น กรณีฉุกเฉินเพื่อซ่อมอุปกรณ์ที่เสียหาย ณ ท่าอากาศยานต่างจังหวัด
๒	HS-CNS	๕	ทดสอบระบบ/อุปกรณ์ใหม่ที่ใช้ดาวเทียมได้
๓	HS-DCG	๑๔	อยู่ระหว่างจำหน่าย
๔	HS-DCF	๒๒	บินทดสอบเครื่องช่วยการเดินอากาศเรดาร์
๕	HS-DCB	๓๔	เตรียมปลดระวาง
๖	HS-ART	๓๗	เตรียมปลดระวาง
๗	จัดหาใหม่แบบ King Air ๓๕๐ จำนวน ๒ ลำ	แผนงานจัดหาใหม่	ทดสอบเครื่องช่วยการเดินอากาศ ระบบติดตามอากาศยานพื้นฐานและเทคโนโลยีใหม่

หลังจากจัดหาอากาศยานใหม่จำนวน ๒ ลำแล้ว จะทำให้บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มีอากาศยานใช้งานได้จริงจำนวน ๕ ลำ สำหรับบินทดสอบระบบ/อุปกรณ์ใหม่จำนวน ๓ ลำ ซึ่งในการบินทดสอบระบบ/อุปกรณ์ที่ใช้ดาวเทียมนี้ ถึงแม้ว่าอาจจะสามารถเข้าใช้บริการอากาศยานจากประเทศเพื่อนบ้านได้ แต่การเข้าใช้อากาศยานจากประเทศเพื่อนบ้านเพื่อใช้ในการบินทดสอบระบบ/อุปกรณ์เทคโนโลยีใหม่ที่ใช้ดาวเทียมอาจกระทบถึงข้อมูลความปลอดภัยด้านการเดินอากาศของประเทศได้ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จึงจำเป็นต้องจัดหาอากาศยานใหม่ไว้เพื่อใช้งานเอง นอกจากนี้ ยังสามารถนำอากาศยานที่จัดหาใหม่ดังกล่าวไปให้บริการในการทดสอบระบบ/อุปกรณ์ด้านการบริการจราจรทางอากาศให้กับต่างประเทศเพื่อหารายได้เพิ่มเติมให้กับบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด นอกเหนือจากภารกิจหลักด้วย

๒.๕.๓ บริษัท วิทย์การบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้ศึกษาแนวทางในการลงทุนโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการบินอากาศยาน ๒ แนวทาง คือ แนวทางในการขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากรัฐบาลจำนวน ๔,๔๖๐.๓๑ ล้านบาท กับแนวทางในการจัดหาแหล่งเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน โดยสามารถเปรียบเทียบผลกระทบทางการเงินที่จะเกิดขึ้น เช่น การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางการเงิน อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ และฐานะการเงิน ดังนี้

รายการ	ปี ๒๕๕๒	แนวทางที่ ๑ ขอรับการสนับสนุน งบประมาณจาก รัฐบาล	แนวทางที่ ๒ จัดหาเงินกู้จาก สถาบันการเงิน โดย บริษัท วิทย์ การบินแห่ง ประเทศไทย จำกัด	ความ แตกต่าง
วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	-	๔,๔๖๐.๓๑	๔,๔๖๐.๓๑	-
ผลตอบแทนทางการเงิน (IRR) (ร้อยละ)	-	๑๙	๑๘	๑
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท)	-	๙,๐๑๘.๖๕	๘,๐๘๒.๖๔	๙๓๖.๐๑
อัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุน (B/C Ratio) (เท่า)	-	๒.๑๓	๑.๙๑	๐.๒๒
ต้นทุนค่าบริการ (บาทต่อหน่วยบิน) ปี ๒๕๕๘	๑๐,๐๐๐	๑๒,๒๔๙	๑๒,๕๙๕	๓๔๖
เงินสดคงเหลือปลายงวด ปี ๒๕๕๘ (ล้านบาท)	๑๘๙.๒๙	๕๐๒.๐๙	๑๓๕.๕๑	๓๖๖.๕๘
สินทรัพย์รวม ปี ๒๕๕๘ (ล้านบาท)	๗,๑๗๙.๗๔	๙,๗๔๐.๒๒	๙,๘๖๘.๘๔	๑๒๘.๖๒
หนี้สิน ปี ๒๕๕๘ (ล้านบาท)	๖,๔๐๖.๖๐	๔,๔๙๐.๙๓	๙,๐๗๙.๘๖	๔,๕๘๘.๙๓
ส่วนของผู้ถือหุ้น ปี ๒๕๕๘ (ล้านบาท)	๗๗๓.๑๔	๕,๒๔๙.๒๙	๗๘๘.๙๘	๔,๔๖๐.๓๑
สัดส่วนผู้ถือหุ้น รัฐบาลต่อสายการบิน (ร้อยละ)	๙๑ : ๙	๙๙ : ๑	๙๑ : ๙	-
อัตราส่วนเงินทุนหมุนเวียน ปี ๒๕๕๘ (เท่า)	๑.๒๔	๑.๐๔	๐.๖๗	๐.๕๗
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ปี ๒๕๕๘ (เท่า)	๘.๒๙	๐.๘๖	๑๑.๕๑	๑๐.๖๕
อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายเงินต้นและดอกเบี้ย ปี ๒๕๕๘ (เท่า)	๑.๓๖	๑.๕๘	๑.๐๙	๐.๔๙

หมายเหตุ : ๑) อัตราคิดลด (Discount Rate) เท่ากับร้อยละ ๕

๒) อัตราดอกเบี้ยเงินกู้เท่ากับร้อยละ ๕

๓) บริษัท วิทย์การบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้ศึกษาผลกระทบทางการเงินของโครงการระยะเวลา ๑๕ ปี จากปีที่เริ่มโครงการปี ๒๕๕๔ ถึงปี ๒๕๖๘ แต่ในการเปรียบเทียบตัวเลขทางการเงินต่างๆ ในตารางข้างต้นได้ใช้ปี ๒๕๕๘ เนื่องจากเป็นช่วง ๕ ปีแรกของการดำเนินโครงการ

การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางการเงินแสดงให้เห็นว่า แนวทางในการขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากรัฐบาลกับแนวทางที่บริษัท วิทย์การบินแห่งประเทศไทย จำกัด กู้เงินจากสถาบันการเงินเพื่อลงทุน มีอัตราผลตอบแทนทางการเงินใกล้เคียงกัน โดยการขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากรัฐบาล มีอัตราผลตอบแทนทางการเงิน (IRR) เท่ากับร้อยละ ๑๙ มูลค่าปัจจุบันสุทธิเท่ากับ ๙,๐๑๘.๖๕ ล้านบาท และอัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุนเท่ากับ ๒.๑๓ เท่า ในขณะที่การกู้เงินลงทุนจากสถาบันการเงินมีอัตราผลตอบแทนทางการเงิน (IRR) เท่ากับร้อยละ ๑๘ มูลค่าปัจจุบันสุทธิเท่ากับ ๘,๐๘๒.๖๔ ล้านบาท และอัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุนเท่ากับ ๑.๙๑ เท่า

/แต่อย่างไรก็ตาม...

สำหรับกรณีที่ให้บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ต้องกู้เงินลงทุนจากสถาบันการเงินเองนั้น บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด แจ้งว่าจะทำให้ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มีความเสี่ยงทางการเงินสูงมาก เพราะหนี้สินโดยรวมของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จะเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นในปี ๒๕๕๒ เท่ากับ ๘.๒๙ เท่า เพิ่มขึ้นเป็น ๙.๐๒ เท่า ในปี ๒๕๕๔ และปรับเพิ่มขึ้นเป็น ๑๑.๕๑ เท่า ในปี ๒๕๕๘ ทั้งนี้เนื่องจากในช่วงที่ผ่านมา บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้จัดหาเงินกู้ระยะยาว เพื่อการลงทุนเกี่ยวกับการให้บริการจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน ๒,๙๙๐.๕๔ ล้านบาท ทำให้ปัจจุบัน บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มีหนี้สินระยะยาวสูงถึงจำนวน ๕,๓๐๐ ล้านบาท นอกจากนั้น ผลประกอบการในปี ๒๕๕๒ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มีรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายสะสมอยู่จำนวน ๖๔๙.๙๙ ล้านบาท และประมาณการปี ๒๕๕๓ คาดว่าจะมีรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายสะสมเพิ่มขึ้น ดังนั้น บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จึงเสนอขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากรัฐบาลในการลงทุนโครงการดังกล่าว เพื่อลดข้อจำกัดและแรงกดดันทางการเงินที่จะส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องและฐานะการเงินของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ในอนาคต แต่เป็นทางเลือกที่จะช่วยพัฒนาระบบบริการการเดินอากาศของประเทศไทยให้มีความปลอดภัยสูงสุดตามมาตรฐานสากลและตามข้อบังคับขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)

๒.๕.๔ การเพิ่มทุนดังกล่าวจะทำให้ฐานะการเงินของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ดีขึ้นอย่างเห็นได้ชัด โดยมีอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นลดลงจาก ๘.๒๙ เท่า ในปี ๒๕๕๒ เหลือเพียง ๐.๘๖ เท่า ในปี ๒๕๕๔ แต่ก็จะเป็นภาระผูกพันกับงบประมาณของรัฐบาล โดยบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด คาดว่าจะสามารถตรึงราคาอัตราค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศไว้ได้เฉลี่ยประมาณปีละ ๓๐๐ บาทต่อหน่วยบิน (จากปัจจุบันเรียกเก็บในอัตรา ๑๐,๐๐๐ บาทต่อหน่วยบิน) ในขณะที่อัตราค่าธรรมเนียมในการขึ้น/ลงของอากาศยาน (Landing Charges) และค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศของประเทศไทยอยู่ในลำดับที่ต่ำกว่าประเทศในแถบภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก แม้ว่าจะสูงกว่าท่าอากาศยานกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซียอยู่บ้าง แต่ก็อยู่ในวิสัยที่สามารถปรับเพิ่มอัตราค่าบริการให้เหมาะสมกับต้นทุนและประสิทธิภาพที่ได้พัฒนาไปสู่ระบบดาวเทียมนำทาง ซึ่งจะสามารถช่วยลดค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิงของสายการบินที่ไม่ต้องบินวนรอ (Holding) ทั้งนี้ เนื่องจากประเทศไทยยังมีศักยภาพในการแข่งขันด้านการบินเชิงพาณิชย์อยู่อีกมาก ดังรายละเอียดตามตารางต่อไปนี้

ท่าอากาศยาน	ประเทศ	ค่าธรรมเนียม และค่าบริการ ต่างๆ ทั้งหมด ที่สายการบิน ต้องชำระ (US\$)	คิดเป็น เงินบาท	ค่าบริการ ควบคุม จราจร ทางอากาศ (๑) (US\$)	ค่าธรรมเนียม การบินขึ้น/ลง (๒) (US\$)	รวม (๑) + (๒) (US\$)
๑. ท่าอากาศยานนาริตะ	ญี่ปุ่น	๑๗,๗๕๗.๐๗	๕๓๒,๗๑๒.๑๐	๒,๔๙๔	๑๑,๘๘๓	๑๓,๘๗๗
๒. ท่าอากาศยานเช็กแล็ปีก	ฮ่องกง	๑๑,๐๗๐.๗๓	๓๓๒,๑๑๑.๙๐	-	๓,๓๓๖	๓,๓๓๖
๓. ท่าอากาศยานซางฮี	สิงคโปร์	๙,๘๕๒.๙๕	๒๙๕,๕๘๘.๕๐	-	๓,๐๕๒	๓,๐๕๒
๔. ท่าอากาศยานอินซอน	เกาหลีใต้	๗,๐๘๘.๔๑	๒๑๒,๙๕๒.๓๐	-	-	-
๕. ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ไทย	๕,๖๓๖.๓๓	๑๖๙,๐๘๙.๙๐	๑,๑๒๙	๑,๘๕๗	๒,๙๘๖
๖. ท่าอากาศยานกัวลาลัมเปอร์	มาเลเซีย	๓,๘๙๖.๔๙	๑๑๖,๘๙๔.๗๐	๕๕	๑,๓๕๐	๑,๔๐๕

หมายเหตุ : ๑) อัตราแลกเปลี่ยน ๓๐ บาทต่อเหรียญดอลลาร์สหรัฐ

๒) ที่มา ค่าธรรมเนียมและค่าบริการต่างๆ โดยรวม : รายงานทางวิชาการฉบับที่ ๑ การศึกษานโยบายการจัดเก็บค่าบริการและค่าธรรมเนียมธุรกรรมการบิน โครงการศึกษาแผนการพัฒนาระบบการขนส่งเพื่อรองรับเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ ปี ๒๕๕๐ โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

๓) ที่มา ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศและค่าธรรมเนียมการบินขึ้น/ลง : “Tariffs for Airports and Air Navigation Services, Doc๗๑๐๐, ๒๐๐๙ Edition” ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และ บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

นอกจากนี้ การนำเทคโนโลยีดังกล่าวเข้ามาใช้งานจะช่วยให้บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด สามารถจัดหาระงาน (Workload) และจำนวนบุคลากรด้านการปฏิบัติงานควบคุมจราจรทางอากาศได้ลดลงถึง ๑๑๖ คน ทำให้สามารถประหยัดงบประมาณค่าใช้จ่ายเจ้าหน้าที่ได้คิดเป็นเงินถึง ๑,๕๒๓.๗๗ ล้านบาทตลอดอายุโครงการอีกด้วย

แต่อย่างไรก็ตาม เนื่องจากปัจจุบันในปี ๒๕๕๒ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มีภาระอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นค่อนข้างสูงเท่ากับ ๘.๒๙ เท่า ที่เกิดจากการที่บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ต้องลงทุนในการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสูงถึง ๒,๙๙๐.๕๔ ล้านบาท และมีภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มสูงขึ้นปีละ ๘๑๘ ล้านบาท ทำให้หนี้สินระยะยาวของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ในปัจจุบันมีจำนวนสูงถึง ๕,๓๐๐ ล้านบาท โดยหากให้บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ลงทุนในโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการขนส่งทางอากาศเองทั้งหมดด้วยวิธีกู้เงินก็จะทำให้อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นมีค่าเพิ่มเป็น ๑๑.๕๑ เท่า ในปี ๒๕๕๘ ซึ่งอาจทำให้บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ขาดความเชื่อถือจากสถาบันการเงินได้ ดังนั้นรัฐบาลจึงอาจให้การสนับสนุนงบประมาณด้วยการเพิ่มทุนทั้งหมดหรือบางส่วนเพื่อมิให้เป็นภาระหนักกับบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด หรือกระทบต่อภาวะการลงทุนของผู้ถือหุ้นที่เป็นสายการบิน มากเกินไป เพราะโครงการดังกล่าวต้องใช้เงินลงทุนค่อนข้างสูงในระยะแรก แต่มีอายุการใช้งานโครงการประมาณ ๑๕ ปี ทั้งนี้ จะมีผลทำให้อัตราส่วนของผู้ถือหุ้นเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ดังนั้น บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จึงต้องขอยกเลิกมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๐ มกราคม ๒๕๓๕ เรื่องการกำหนดให้บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ต้องคงสัดส่วนของผู้ถือหุ้น ก และ ข ที่ร้อยละ ๙๑ ต่อ ๙ โดยรัฐบาลจะไม่ทำการเพิ่มทุนในบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด อีก

/๒.๕.๕ กระทรวง...

๒.๕.๕ กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว จึงเห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติการดำเนินโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศ โดยขอรับการสนับสนุนงบประมาณลงทุนโครงการจากรัฐบาลจำนวน ๔,๔๖๐.๓๑ ล้านบาท และการขอยกเลียมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๐ มกราคม ๒๕๓๕ เรื่องการกำหนดให้บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ต้องคงสัดส่วนผู้ถือหุ้น ก และ ข ที่ร้อยละ ๙๑ ต่อ ๙ โดยรัฐบาลจะไม่ทำการเพิ่มทุนในบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด อีก ตามที่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เสนอ ซึ่งบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้จัดทำแผนการบริหารความเสี่ยงเพื่อบริหารจัดการให้การดำเนินโครงการดังกล่าวสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ตามเป้าหมายของโครงการไว้ด้วยแล้ว

อนึ่ง กระทรวงคมนาคมมีความเห็นเพิ่มเติมว่า ปัจจุบันรัฐบาลได้อนุมัติให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ลงทุนพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ ๒ วงเงินลงทุนจำนวน ๖๒,๕๐๓.๒๑๔ ล้านบาท เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้น และรักษาระดับการให้บริการให้ได้ตามมาตรฐานสากล เพื่อสร้างโอกาสให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่ง (HUB) ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ดังนั้น หากบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้รับอนุมัติให้ลงทุนตามโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศ วงเงินลงทุนจำนวน ๔,๔๖๐.๓๑ ล้านบาท ก็จะทำให้ระบบการให้บริการทางอากาศมีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้นสอดคล้องกับโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แต่การพัฒนาฐานโครงสร้างพื้นฐานด้านการบินพลเรือนนั้น จะขาดการพัฒนาต่อบุคลากรไปไม่ได้ โดยรัฐบาลสมควรพิจารณาถึงความจำเป็นในการให้การศึกษาและพัฒนาบุคลากรด้านการขนส่งทางอากาศ โดยเฉพาะพนักงานที่ให้บริการควบคุมการจราจรทางอากาศ เพื่อให้มีสมรรถภาพความรู้ความสามารถรองรับกับเทคโนโลยีระบบดาวเทียมรุ่นใหม่เพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นภารกิจหน้าที่ด้านการเรียนการสอนและการฝึกอบรมของสถาบันการบินพลเรือน ตลอดจนภารกิจในการส่งเสริมพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางอากาศและกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของกรมการบินพลเรือนควบคู่กันไปทั้งระบบอีกภารกิจหนึ่งด้วย ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมจะได้มอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปพิจารณาดำเนินการต่อไป

๓. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่องการดำเนินโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศ วงเงินลงทุนจำนวน ๔,๔๖๐.๓๑ ล้านบาท ของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานงบประมาณ และกระทรวงการคลัง เพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ ๓ และ ๔

/๔. ข้อเสนอของ...

๔. ข้อเสนอของส่วนราชการ

๑) เห็นชอบการดำเนินโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศ วงเงินลงทุนจำนวน ๔,๔๖๐.๓๑ ล้านบาท

๒) เห็นชอบการขอยกเลิกมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๐ มกราคม ๒๕๓๕ เรื่องการกำหนดให้บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ต้องคงสัดส่วนผู้ถือหุ้น ก และ ข ที่ร้อยละ ๙๑ ต่อ ๙ โดยรัฐบาลจะไม่ทำการเพิ่มทุนในบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด อีก

๓) เห็นชอบการขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากรัฐบาลจำนวน ๔,๔๖๐.๓๑ ล้านบาท โดยการแปลงงบประมาณดังกล่าวเป็นการเพิ่มทุนให้กับบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จากร้อยละ ๙๑ ต่อ ๙ เป็นร้อยละ ๙๙ ต่อ ๑

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

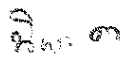


(นายโสภณ ชาร์มย์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทร. ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๒๐๐๘ 

โทรสาร ๐ ๒๒๑๕ ๒๕๘๕