

ด่วนที่สุด

ที่ สกพอ 1003/ ๑๖4



เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
เชื่อมโยง ไร้รอยต่อ
สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

EEC

รพ. 417
วันที่ 18 ก.ค. 61
เวลา 14.50 น.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รหัสเรื่อง : ส29322
วันที่ : ๑17708/61
วันที่ : 18 ต.ค. 61 เวลา : 14:19

สำนักงานคณะกรรมการนโยบาย
เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
618 ถนนนิคมมักกะสัน
เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400

17 ตุลาคม 2561

เรื่อง ขออนุมัติโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภา

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
1. หนังสือนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี
 2. สำเนาหนังสือ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่ กบ 01/1145 ลงวันที่ 21 กันยายน 2561
 3. สำเนารายงานการประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ครั้งที่ 4/2561 วันที่ 4 ตุลาคม 2561
 4. บทสรุปผู้บริหารโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภา
 5. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามข้อ 6 ของประกาศคณะกรรมการนโยบาย
 6. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามข้อ 7 ของประกาศคณะกรรมการนโยบาย
 7. เอกสารที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561

ด้วย สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภา (โครงการศูนย์ซ่อมฯ) มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุม คณะรัฐมนตรี พ.ศ.2548 มาตรา 4 (1) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรี ประกาศ คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และ กระบวนการ ในการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน พ.ศ. 2560 (ประกาศ คณะกรรมการนโยบาย) และพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 ทั้งนี้ นายกรัฐมนตรี กำกับ โดยทั่วไปซึ่งกิจการของ สกพอ. ได้เห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรีแล้ว (รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1)

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

1. เรื่องเดิม

1.1 เมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2560 ในการประชุมคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียง เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ครั้งที่ 3/2560 ได้มีมติเห็นชอบให้โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน อุตะเภา เป็นโครงการใน EEC Project List ดำเนินการตามประกาศคณะกรรมการนโยบาย

1.2 เมื่อวันที่ 21 กันยายน 2561 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (การบินไทย) เสนอ รายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการศูนย์ซ่อมฯ แก้ไขเพิ่มเติมตามความเห็นของหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้อง และเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้องต่อ สกพอ. เพื่อให้ สกพอ. นำเสนอคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษ ภาคตะวันออก (กพอ.) พิจารณาให้ความเห็นชอบหลักการของโครงการศูนย์ซ่อมฯ รายละเอียดปรากฏ ตามตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 2

1.3 เมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2561 ในการประชุมคณะกรรมการนโยบาย ครั้งที่ 4/2561 ได้มีมติเห็นชอบหลักการของโครงการศูนย์ซ่อมฯ ตามข้อเสนอของ สกพอ. ที่ได้ผ่านความเห็นชอบของคณะกรรมการเฉพาะกิจเพื่อบริหารเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ในการประชุมครั้งที่ 2/2561 เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2561 แล้ว และให้ดำเนินการตามประกาศคณะกรรมการนโยบาย โดยนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 3

2. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

2.1 ตามพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 มาตรา 11 วรรค 1 (5) กำหนดว่า “คณะกรรมการนโยบาย มีอำนาจอนุมัติแผนงาน โครงการ และงบประมาณในการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก” ซึ่งมาตรา 11 วรรค 3 กำหนดว่า “การดำเนินการตามวรรค 1 (5) เมื่อคณะกรรมการนโยบายได้มีมติอนุมัติหรือเห็นชอบเรื่องใดแล้วให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ หากไม่มีข้อทักท้วงหรือไม่มีความเห็นเป็นอย่างอื่น ให้ถือว่าคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติหรือเห็นชอบตามมติคณะกรรมการนโยบาย”

2.2 โครงการศูนย์ซ่อมฯ เข้าข่ายต้องดำเนินการตามประกาศคณะกรรมการนโยบาย โดยข้อ 9 กำหนดให้เสนอโครงการต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติโครงการ และ/หรือวงเงินงบประมาณรายจ่ายหรือวงเงินกู้ที่จะใช้ในการก่อหนี้ของโครงการด้วย ในกรณีที่โครงการ จะต้องมีการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายของแผ่นดิน หรือจะต้องมีการใช้เงินจากเงินกู้เพื่อใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ หรือมีกฎหมายกำหนดให้ต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา เมื่อคณะกรรมการนโยบายเห็นชอบหลักการของโครงการแล้ว

3. ความเร่งด่วนของเรื่อง

เมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2561 ในการประชุมคณะกรรมการนโยบาย ครั้งที่ 4/2561 ได้มีมติให้ดำเนินการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการศูนย์ซ่อมฯ ให้แล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม 2561 โดยต้องออกประกาศเชิญชวนภายในสิ้นเดือนตุลาคม 2561 โดยภายใต้ประกาศคณะกรรมการนโยบาย กำหนดว่า การบินไทยจะออกประกาศเชิญชวนได้ก็ต่อเมื่อคณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติโครงการศูนย์ซ่อมฯ ดังนั้นจึงเห็นสมควรเสนอเรื่องดังกล่าวเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาโดยเร็ว

4. สาระสำคัญของหลักการของโครงการศูนย์ซ่อมฯ

สาระสำคัญของหลักการของโครงการศูนย์ซ่อมฯ ของการบินไทย ตามข้อ 3 (ก) ของประกาศสำนักงานเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง รูปแบบและรายละเอียดของรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ พ.ศ. 2560 สรุปสาระสำคัญของหลักการของโครงการศูนย์ซ่อมฯ ได้ดังนี้

4.1 วัตถุประสงค์ของโครงการศูนย์ซ่อมฯ

4.1.1 จัดตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul: MRO) ณ ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา ให้เป็นศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอันดับหนึ่งที่มีมาตรฐานระดับโลก ในเรื่อง การให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานได้ตรงต่อเวลา ในราคาที่เหมาะสม มีคุณภาพ และมีความปลอดภัย (On Time, On Cost, On Quality)

4.1.2 เป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาเมืองการบินภาคตะวันออก (Eastern Airport City) ให้เป็นรูปธรรม ที่จะยกระดับขีดความสามารถในการซ่อมบำรุงอากาศยานของการบินไทยและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในเรื่องของการซ่อมบำรุงอากาศยานรุ่นใหม่ ทั้งอากาศยานลำตัวกว้าง และอากาศยานลำตัวแคบ (Mixed Fleet) ตลอดจนเพิ่มศักยภาพของช่างอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

4.1.3 เป็นโครงการศูนย์ซ่อมฯ ที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในการให้บริการ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการซ่อมบำรุงอากาศยาน ช่วยลดค่าใช้จ่ายของสายการบินในประเทศไทยในการส่งอากาศยานไปซ่อมบำรุงยังต่างประเทศ และเพิ่มรายได้จากต่างประเทศให้แก่ประเทศไทยจากการให้บริการด้านการซ่อมบำรุงแก่สายการบินอื่นในและนอกภูมิภาค นอกจากนี้ จะมีการถ่ายทอดเทคโนโลยีที่ทันสมัยในการซ่อมบำรุงอากาศยานระดับโลกมายังหน่วยงานของรัฐ บุคลากรทั้งภาครัฐและเอกชนไทยอย่างมีประสิทธิภาพ

4.2 ขอบเขตของโครงการศูนย์ซ่อมฯ

โครงการศูนย์ซ่อมฯ ตั้งอยู่บนพื้นที่ประมาณ 210 ไร่ (พื้นที่โครงการศูนย์ซ่อมฯ) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่เขตส่งเสริม : เมืองการบินภาคตะวันออก โดยจะมีรายละเอียดขอบเขตของโครงการศูนย์ซ่อมฯ ดังต่อไปนี้

4.2.1 การก่อสร้างของโครงการศูนย์ซ่อมฯ

1) งานก่อสร้างอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานใหม่ ได้แก่ โรงซ่อมอากาศยาน โรงพ่นสีอากาศยาน อาคารซ่อมบริภัณฑ์ อาคารสาธารณูปโภค และอาคารสนับสนุนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยกองทัพเรือ (ทร.) ในกรอบงบประมาณ 6,333 ล้านบาท

2) งานออกแบบ จัดหา และติดตั้งอุปกรณ์และเครื่องมือในอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานใหม่

3) งานออกแบบและก่อสร้างอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานเพิ่มเติม เพื่อขยายขีดความสามารถในอนาคต รวมถึง งานออกแบบ จัดหา และติดตั้งอุปกรณ์และเครื่องมือในอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานเพิ่มเติม (ถ้ามี) เพื่อให้การดำเนินโครงการศูนย์ซ่อมฯ ประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ของโครงการศูนย์ซ่อมฯ

4) งานออกแบบและก่อสร้างระบบเชื่อมต่อและระบบการส่งลำเลียงสาธารณูปโภค เพื่อใช้ในการดำเนินโครงการศูนย์ซ่อมฯ จากบริเวณภายในพื้นที่ของโครงการศูนย์ซ่อมฯ ไปยังระบบเชื่อมต่อและระบบการส่งลำเลียงสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตส่งเสริม : เมืองการบินภาคตะวันออก ซึ่งอยู่ภายนอกเขตพื้นที่ของโครงการศูนย์ซ่อมฯ เช่น ระบบไฟฟ้า และระบบบำบัดน้ำเสีย

4.2.2 การให้บริการและการซ่อมบำรุงรักษาของโครงการศูนย์ซ่อมฯ

1) การให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยาน

(1) ขอบเขตในการซ่อมบำรุงอากาศยานแบบต่าง ๆ

โครงการศูนย์ซ่อมฯ จะให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานแก่อากาศยานทั้งลำตัวกว้างและลำตัวแคบ โดยครอบคลุมอากาศยานจากบริษัทผู้ผลิตอากาศยานต่าง ๆ ในโลก

(2) ขอบเขตกิจกรรมในการซ่อมบำรุง

ก) การซ่อมใหญ่อากาศยาน เช่น การซ่อมบำรุง Airframe ระดับ A-Check C-Check และ D-Check ตามแผนการซ่อมบำรุงของผู้ผลิต การซ่อมบำรุงและซ่อมใหญ่โครงสร้างอากาศยาน การตรวจซ่อมโครงสร้างตามระยะเวลา การแก้ไข การปรับปรุง การติดตั้งใหม่ และการซ่อมบำรุงภายในห้องโดยสารและห้องเก็บสัมภาระ

ข) การซ่อมบำรุงอากาศยานระดับลานจอด

ค) การพ่นสีอากาศยานและส่วนประกอบอื่น โดยใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่

ง) กิจกรรมอื่นในการซ่อมบำรุงอากาศยานที่ทำให้การดำเนินโครงการศูนย์ซ่อมฯ ประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ของโครงการศูนย์ซ่อมฯ

(3) ขอบเขตกิจกรรมในการให้บริการซ่อมบำรุงที่อาจให้สิทธิแก่พันธมิตรทางธุรกิจของการบินไทย และ/หรือ ของเอกชนที่จะได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุนในโครงการศูนย์ซ่อมฯ ดำเนินการ เช่น การให้บริการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์อากาศยาน การให้บริการการซ่อมบำรุงและการถอดเปลี่ยนอุปกรณ์และบริภัณฑ์อากาศยาน โดยที่บริษัทร่วมทุนต้องรับผิดชอบต่อการดำเนินงานให้บริการซ่อมบำรุงดังกล่าวของพันธมิตรทางธุรกิจ

2) การสนับสนุนหน่วยงานของรัฐในการให้คำแนะนำ และ/หรือ ฝึกอบรมในเรื่องการซ่อมบำรุงอากาศยานให้แก่ศูนย์ฝึกอบรมการซ่อมบำรุงอากาศยานที่ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตส่งเสริม : เมืองการบินภาคตะวันออก

3) การซ่อมบำรุงรักษา

(1) การซ่อมบำรุงรักษาอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานใหม่ ที่ก่อสร้างโดย ทร.

(2) การซ่อมบำรุงรักษาอุปกรณ์และเครื่องมือในอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานใหม่

(3) การซ่อมบำรุงรักษาอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานเพิ่มเติม รวมถึงอุปกรณ์และเครื่องมือในอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานเพิ่มเติม (ถ้ามี)

4) การให้บริการและการซ่อมบำรุงรักษาระบบสาธารณูปโภคของโครงการศูนย์ซ่อมฯ รวมถึงส่วนเชื่อมต่อกับระบบการส่งลำเลียงสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตส่งเสริม : เมืองการบินภาคตะวันออก ซึ่งอยู่ภายนอกเขตพื้นที่ของโครงการศูนย์ซ่อมฯ เช่น ระบบไฟฟ้า และระบบบำบัดน้ำเสีย เป็นต้น

4.2.3 ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและการเงิน ระยะเวลาโครงการ 50 ปี

1) ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ มีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ร้อยละ 21.06 และมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิของโครงการ (NPV) ประมาณ 8,721 ล้านบาท (อัตราคิดลดที่ร้อยละ 12)

2) ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) ร้อยละ 9.69 และมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิของโครงการ (NPV) 2,255 ล้านบาท (อัตราคิดลดที่ร้อยละ 8.64)

4.2.4 ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการศูนย์ซ่อมฯ ไม่ต้องจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม เนื่องจาก สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณาแล้วเห็นว่าอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอยู่ตะเภามีพื้นที่ใช้สอยตั้งแต่ 10,000 ตารางเมตรขึ้นไป ที่ไม่มีลักษณะที่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำ ฝั่งทะเล ทะเลสาบหรือชายหาด หรือที่อยู่ใกล้หรือในอุทยานแห่งชาติ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ ซึ่งเป็นบริเวณที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม จึงไม่เข้าข่ายเป็นประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการที่ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติ และแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ 24 เมษายน พ.ศ. 2555 ลำดับที่ 27.1

4.3 หน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยงานของรัฐและเอกชนในการดำเนินโครงการศูนย์ซ่อมฯ

การบินไทย เสนอให้ใช้รูปแบบการร่วมลงทุน โดยกำหนดให้เอกชนรับผิดชอบการดำเนินงานการออกแบบ งานการก่อสร้าง งานการจัดหาแหล่งเงินทุน งานการให้บริการ และงานการบำรุงรักษา (Design-Build-Finance-Operation-Maintenance: DBFOM) ที่กำหนดในขอบเขตงาน และเอกชนจะเป็นผู้รับความเสี่ยงเกี่ยวกับรายได้โครงการศูนย์ซ่อมฯ ทั้งหมด

4.3.1 หน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยงานของรัฐ

- 1) การบินไทยให้สิทธิร่วมลงทุนแก่บริษัทร่วมทุนเพื่อการดำเนินโครงการศูนย์ซ่อมฯ
- 2) สกพอ. ให้สิทธิในการให้เข้าพื้นที่โครงการศูนย์ซ่อมฯ และอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานใหม่ ทั้งนี้ ต้องได้รับความยินยอมจาก ทร.
- 3) ทร. ออกแบบและก่อสร้างอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานใหม่ ตามความต้องการที่การบินไทยให้ข้อมูล และจัดให้มีสาธารณูปโภคพื้นฐานที่จำเป็น โดยจะต้องขอใบอนุญาตต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างและการแจ้งขอเปิดใช้อาคาร โดยคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จภายในปี 2564 และมีเป้าหมายที่จะเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ในปี 2565
- 4) การบินไทยถือหุ้นในบริษัทร่วมทุนร้อยละ 50 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดของบริษัทร่วมทุน และลงทุนผ่านบริษัทร่วมทุนเพื่อการดำเนินงานตามที่กำหนดไว้ในข้อ 4.2.1 2) 3) 4) และข้อ 4.2.2 ทั้งนี้ ในกรณีที่มีการระดมเงินทุนในตลาดทุน สัดส่วนการถือหุ้นของการบินไทยในบริษัทร่วมทุนจะเป็นไปตามที่คณะกรรมการบริษัทของการบินไทยเห็นสมควร โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของประเทศและการบินไทยเป็นสำคัญ
- 5) หน่วยงานของรัฐปฏิบัติหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุน และสัญญาเช่าพื้นที่ของโครงการศูนย์ซ่อมฯ เพื่อให้การดำเนินโครงการศูนย์ซ่อมฯ ประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ของโครงการศูนย์ซ่อมฯ

4.3.2 หน้าที่และความรับผิดชอบของเอกชน

- 1) ถือหุ้นในบริษัทร่วมทุนร้อยละ 50 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดของบริษัทร่วมทุน และลงทุนผ่านบริษัทร่วมทุน เพื่อการดำเนินงานตามที่กำหนดไว้ในข้อ 4.2.1 2) 3) 4) ข้อ 4.2.2 และเข้าทำสัญญาเช่าพื้นที่โครงการศูนย์ซ่อมฯ และอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานใหม่กับ สกพอ.
- 2) มีหน้าที่ชำระผลประโยชน์ตอบแทนให้แก่หน่วยงานของรัฐ รวมถึงค่าเช่าที่ดินและอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานใหม่
- 3) สนับสนุนหน่วยงานของรัฐในการให้คำแนะนำ และ/หรือ ฝึกอบรมในเรื่องการซ่อมบำรุงอากาศยานให้แก่ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานที่ตั้งอยู่ในเขตส่งเสริม: เมืองการบินภาคตะวันออก
- 4) จัดหาและพัฒนาเทคโนโลยีที่ทันสมัย เพื่อใช้ในการดำเนินโครงการศูนย์ซ่อมฯ และจะถ่ายทอดความรู้และความชำนาญในการพัฒนาโครงการศูนย์ซ่อมฯ รวมถึง ถ่ายทอดเทคโนโลยีที่ใช้ในการดำเนินโครงการศูนย์ซ่อมฯ ให้แก่การบินไทย หน่วยงานของรัฐและบุคลากรไทย
- 5) สนับสนุน ช่วยจัดหา และให้ความช่วยเหลือในการจัดหาลูกค้าภายใต้เครือข่ายของเอกชนให้กับบริษัทร่วมทุน

6) ปฏิบัติตามและจะดำเนินการให้บริษัทร่วมทุนปฏิบัติตามหน้าที่อื่นตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุนของโครงการศูนย์ซ่อมฯ และสัญญาเช่าพื้นที่ของโครงการศูนย์ซ่อมฯ เพื่อให้การดำเนินโครงการศูนย์ซ่อมฯ ประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ของโครงการศูนย์ซ่อมฯ

4.4 ระยะเวลาของโครงการศูนย์ซ่อมฯ

ภายใต้ขอบเขตของโครงการศูนย์ซ่อมฯ ระยะเวลาของโครงการศูนย์ซ่อมฯ มีรายละเอียดดังนี้

4.4.1 ระยะเวลาการดำเนินโครงการศูนย์ซ่อมฯ ในส่วนหน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยงานของรัฐจะเป็นไปตามแผนการดำเนินงานที่ ทร. สกพอ. การบินไทย และหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกำหนด

4.4.2 ระยะเวลาการร่วมลงทุนของโครงการศูนย์ซ่อมฯ เป็นระยะเวลาไม่เกิน 50 ปี นับจากวันที่กำหนดให้บริษัทร่วมทุนเริ่มดำเนินโครงการศูนย์ซ่อมฯ ซึ่งจะเกิดขึ้นภายหลังจากที่ ทร. ได้ออกแบบและก่อสร้างอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานใหม่แล้วเสร็จ รวมทั้งส่งมอบพื้นที่ให้บริษัทร่วมทุน ทั้งนี้ รายละเอียดที่เป็นสาระสำคัญของระยะเวลาการร่วมลงทุนมีดังนี้

1) งานการออกแบบ จัดหา และติดตั้งอุปกรณ์และเครื่องมือสำหรับอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานใหม่ เป็นระยะเวลาไม่เกิน 6 เดือนนับจากวันที่กำหนดให้บริษัทร่วมทุนเริ่มดำเนินโครงการศูนย์ซ่อมฯ

2) งานให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานและงานบำรุงรักษา เป็นระยะเวลาไม่เกิน 49 ปี 6 เดือน โดยในรายละเอียดจะเป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนของโครงการศูนย์ซ่อมฯ ตกลงกันกับเอกชน

4.5 กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่จำเป็นในการดำเนินโครงการศูนย์ซ่อมฯ

ภายใต้ขอบเขตของโครงการศูนย์ซ่อมฯ กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่จำเป็นในการดำเนินโครงการศูนย์ซ่อมฯ สามารถแบ่งออกตามงานแต่ละส่วน ดังนี้

4.5.1 กรรมสิทธิ์ในอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานใหม่ ที่ก่อสร้างโดย ทร. เป็นกรรมสิทธิ์ของภาครัฐ

4.5.2 กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่เป็นอุปกรณ์และเครื่องมือในศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานใหม่ จะอยู่ในลักษณะให้บริษัทร่วมทุนเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินดังกล่าวไปจนกระทั่งสิ้นสุดระยะเวลาโครงการศูนย์ซ่อมฯ โดยบริษัทร่วมทุนจะต้องโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินนั้นให้แก่การบินไทยทันทีเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาโครงการศูนย์ซ่อมฯ (Build-Operate-Transfer: BOT)

4.5.3 กรรมสิทธิ์ในอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานเพิ่มเติม ที่บริษัทร่วมทุนเป็นผู้ดำเนินการออกแบบและก่อสร้าง (ถ้ามี) จะอยู่ในลักษณะให้บริษัทร่วมทุนเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินดังกล่าวไปจนกระทั่งสิ้นสุดระยะเวลาโครงการศูนย์ซ่อมฯ โดยบริษัทร่วมทุนจะต้องโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินนั้นให้แก่กระทรวงการคลังทันทีเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาโครงการศูนย์ซ่อมฯ (Build-Operate-Transfer: BOT)

4.5.4 กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่เป็นอุปกรณ์และเครื่องมือที่บริษัทร่วมทุนออกแบบ จัดหา และติดตั้งเพิ่มเติมในอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานเพิ่มเติม (ถ้ามี) จะอยู่ในลักษณะให้บริษัทร่วมทุนเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินดังกล่าวไปจนกระทั่งสิ้นสุดระยะเวลาโครงการศูนย์ซ่อมฯ โดยบริษัทร่วมทุน

จะต้องโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินนั้นให้แก่การบินไทยทันทีเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาโครงการศูนย์ซ่อมฯ (Build-Operate-Transfer: BOT)

4.6 การแบ่งผลประโยชน์ตอบแทนระหว่างรัฐและเอกชน

4.6.1 ภาครัฐจะมีรายได้จากการดำเนินโครงการศูนย์ซ่อมฯ ดังนี้

- 1) รัฐจะมีรายได้จากค่าเช่าที่ดินและอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานใหม่
- 2) รัฐวิสาหกิจ (การบินไทย) จะมีรายได้จากเงินปันผลจากบริษัทร่วมทุน ตามสัดส่วนการถือหุ้นของการบินไทย และผลประโยชน์ที่การบินไทยจะได้รับเพิ่มเติมจากเอกชน (ถ้ามี)

4.6.2 ภาครัฐจะมีรายจ่ายในการดำเนินโครงการศูนย์ซ่อมฯ ดังนี้

- 1) รัฐจะมีรายจ่ายจากเงินลงทุนในอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานใหม่
- 2) รัฐวิสาหกิจ (การบินไทย) จะมีรายจ่ายจากเงินลงทุนสำหรับจัดตั้งบริษัทร่วมทุน (ตามสัดส่วนการถือหุ้นของการบินไทย) เพื่อให้บริษัทร่วมทุนใช้ในการลงทุนจัดหาอุปกรณ์และเครื่องมือ และค่าใช้จ่ายในการดำเนินกิจการ

4.6.3 เอกชนจะมีรายได้จากเงินปันผลจากบริษัทร่วมทุน ตามสัดส่วนการถือหุ้นของเอกชน

4.6.4 เอกชนจะมีรายจ่ายจากเงินลงทุนสำหรับจัดตั้งบริษัทร่วมทุน (ตามสัดส่วนการถือหุ้นของเอกชน) เพื่อให้บริษัทร่วมทุนใช้ในการลงทุนจัดหาอุปกรณ์และเครื่องมือ ค่าเช่าที่ดินและอาคารอากาศยานศูนย์ซ่อมแห่งใหม่ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินกิจการ และผลประโยชน์ที่เอกชนจะเสนอให้การบินไทยเพิ่มเติม (ถ้ามี)

4.6.5 ผลการศึกษาทางการเงินบนฐานของระยะเวลาการร่วมลงทุนโครงการ 50 ปีสรุปดังนี้

1) สมมติฐานที่เกี่ยวข้อง

(1) มูลค่าการลงทุนของรัฐ ได้แก่ ค่าก่อสร้างอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานใหม่ ประมาณ 6,333 ล้านบาท (ราคา ณ ปี 2564) มูลค่าการลงทุนของบริษัทร่วมทุน ได้แก่ เงินลงทุนอุปกรณ์และเครื่องมือในศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานใหม่ ประมาณ 4,255 ล้านบาท (ราคา ณ ปี 2564)

(2) ผลประโยชน์ของภาครัฐ ได้แก่ ค่าเช่าที่ดินและอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานใหม่คิดในอัตราร้อยละ 3 ของมูลค่าทรัพย์สินต่อปี (ปรับเพิ่มร้อยละ 9 ทุก 3 ปี) รวมกับส่วนแบ่งรายได้ในอัตราร้อยละ 2.5 ของรายได้ก่อนหักค่าใช้จ่ายต่อปี

(3) แผลงรายได้ของบริษัทร่วมทุน ได้แก่ รายได้จากการให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยาน

2) จากการวิเคราะห์ผลตอบแทนทางการเงิน พบว่า รัฐได้รับรายได้จากค่าเช่าและส่วนแบ่งรายได้ตลอดระยะเวลาโครงการ รวมเป็นเงินทั้งสิ้นประมาณ 35,080 ล้านบาท ซึ่งเมื่อนำมาคำนวณเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ที่อัตราคิดลดร้อยละ 3.54 จากอัตราผลตอบแทนพันธบัตรรัฐบาลอายุ 49 ปี ณ วันที่ 10 พฤษภาคม 2561) จะมีค่าประมาณ 5,738 ล้านบาท และอัตราผลตอบแทนทางการเงินของรัฐ (Government IRR) ร้อยละ 6.28 ในขณะที่บริษัทร่วมทุนระหว่างการบินไทยและเอกชนจะมีรายได้ตลอดระยะเวลาโครงการประมาณ 558,180 ล้านบาท ซึ่งเมื่อนำมาคำนวณเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ที่อัตราคิด

ลดร้อยละ 8.64) จะมีค่าประมาณ 5,744 ล้านบาท โดยมีอัตราผลตอบแทนทางการเงินของเอกชน (IRR) ร้อยละ 13.68 และอัตราผลตอบแทนของผู้ถือหุ้น (Equity IRR) ร้อยละ 14.77

(1) เพื่อให้รัฐได้รับผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินตามผลการศึกษาที่การบินไทยและที่ปรึกษาการบินไทยเสนอ คณะกรรมการคัดเลือกของโครงการศูนย์ซ่อมฯ จะกำหนดจำนวนเงินขั้นต่ำที่เอกชนต้องจ่ายให้รัฐในแต่ละปี ซึ่งเมื่อคิดเป็นมูลค่าผลตอบแทนของรัฐจะต้องไม่ต่ำกว่ามูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) 5,738 ล้านบาท (ที่อัตราคิดลดร้อยละ 3.54 จากอัตราผลตอบแทนพันธบัตรรัฐบาลอายุ 49 ปี ณ วันที่ 10 พฤษภาคม 2561)

(2) ผลตอบแทนทางการเงินที่รัฐจะได้รับอาจสูงขึ้น หากการบินไทยได้รับเงินปันผลจากการดำเนินโครงการศูนย์ซ่อมฯ นี้ สูงกว่าที่ประมาณการไว้ในรายงานฯ

4.7 มาตรการสนับสนุนโครงการศูนย์ซ่อมฯ

4.7.1 มาตรการสนับสนุนโครงการศูนย์ซ่อมฯ ทางการเงิน ซึ่งประกอบด้วยรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) การรับผิดชอบการลงทุนและการดำเนินโครงการบางส่วน

ทร. จะรับผิดชอบก่อสร้างอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานใหม่ให้กับโครงการศูนย์ซ่อมฯ ซึ่ง ทร. จะใช้เงินจากงบประมาณรายจ่ายของแผ่นดินหรือเงินกู้จากการก่อหนี้สาธารณะในการดำเนินงานก่อสร้างอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานใหม่ ภายในกรอบวงเงิน 6,333 ล้านบาท

2) การให้สิทธิเอกชนใช้ทรัพย์สินของรัฐในเชิงพาณิชย์

รัฐจะให้สิทธิแก่บริษัทร่วมทุนประกอบกิจการบนพื้นที่ราชพัสดุ ซึ่งเป็นที่ตั้งของโครงการศูนย์ซ่อมฯ ทร. ในฐานะหน่วยงานที่ครอบครองพื้นที่จะให้ความยินยอมให้บริษัทร่วมทุนใช้ประโยชน์บนพื้นที่ดังกล่าว ตลอดระยะเวลาของโครงการศูนย์ซ่อมฯ

ทร. จะจัดให้มีทางเข้าออกของโครงการศูนย์ซ่อมฯ รวมถึง บริการสาธารณูปโภคต่าง ๆ และความพร้อมของพื้นที่ส่วนกลางนอกเหนือจากพื้นที่สำหรับโครงการศูนย์ซ่อมฯ (Common Area/ Aircraft Handling Area) เท่าที่เหมาะสม จำเป็น และเป็นประโยชน์ต่อกิจการของโครงการศูนย์ซ่อมฯ โดยบริษัทร่วมทุนจะปฏิบัติตามกฎหมาย กฎเกณฑ์ ระเบียบ และข้อบังคับต่าง ๆ ตามที่ผู้บริหารท่าอากาศยานกำหนด รวมถึง ต้องชำระค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ตามอัตรามาตรฐานที่ผู้บริหารท่าอากาศยานเรียกเก็บ

3) การให้การบินไทยเข้าถือหุ้นของ บริษัทร่วมทุน (นิติบุคคลเฉพาะกิจที่ดำเนินโครงการ)

การบินไทยจะถือหุ้นในบริษัทร่วมทุนร้อยละ 50 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดของบริษัทร่วมทุน ทั้งนี้ ในกรณีที่มีการระดมเงินทุนในตลาดทุน สัดส่วนการถือหุ้นของการบินไทยในบริษัทร่วมทุนจะเป็นไปตามที่การบินไทย เห็นสมควร โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของประเทศและการบินไทยเป็นสำคัญ

ในการกำหนดมาตรการสนับสนุนโครงการศูนย์ซ่อมฯ ให้การบินไทยเข้าถือหุ้นของบริษัทร่วมทุน จะเป็นไปตามที่การบินไทยและคณะกรรมการคัดเลือกของโครงการศูนย์ซ่อมฯ เห็นสมควร และดำเนินการตามวิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในประกาศเกี่ยวกับการจัดทำรายงานฯ ให้ครบถ้วน ซึ่งรวมถึงข้อกำหนดเกี่ยวกับการจำหน่ายหุ้นของการบินไทยในบริษัทร่วมทุนที่จะกำหนดให้การบินไทยจะมีสิทธิจำหน่ายหุ้นของการบินไทยในบริษัทร่วมทุนให้แก่เอกชนในอนาคต

4) สิทธิประโยชน์ทางภาษี ตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน

4.7.2 มาตรการสนับสนุนโครงการศูนย์ซ่อมฯ อื่น ๆ

- 1) สิทธิประโยชน์ที่ไม่ใช่ในทางภาษี ตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน
- 2) สิทธิประโยชน์ตามหมวด 5 เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษของพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561
- 3) มาตรการสนับสนุนอื่นที่อาจเป็นประโยชน์ในการจัดทำโครงการศูนย์ซ่อมฯ ซึ่งอาจรวมถึง ข้อกำหนดห้ามการบินไทยดำเนินโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอื่นเพิ่มขึ้นที่จะมาแข่งขันกับโครงการศูนย์ซ่อมฯ โดยข้อกำหนดดังกล่าวจะมีขอบเขต หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และระยะเวลาที่จำกัด ชัดเจนและแน่นอน ตามที่คณะกรรมการคัดเลือกของโครงการศูนย์ซ่อมฯ การบินไทยและเอกชนจะเจรจาตกลงกัน โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของประเทศเป็นสำคัญ

4.8 สาระสำคัญอื่น ๆ

4.8.1 การคัดเลือกเอกชนตามข้อเสนอของการบินไทย

1) วิธีการคัดเลือกเอกชนที่จะใช้กับโครงการศูนย์ซ่อมฯ

การคัดเลือกเอกชนของโครงการศูนย์ซ่อมฯ จะใช้วิธีการคัดเลือกเอกชนโดยไม่ใช้วิธีการประมูล โดยคัดเลือกแบบเฉพาะเจาะจง เนื่องจากการดำเนินโครงการศูนย์ซ่อมฯ มีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานเพื่อการซ่อมบำรุงอากาศยาน ทั้งอากาศยานลำตัวกว้างและลำตัวแคบ (Mixed Fleet) การบินไทยจึงมีความจำเป็นที่จะต้องหาเอกชนที่มีคุณสมบัติเป็นผู้ประกอบการที่เป็นผู้ผลิตอากาศยานขนาดใหญ่ (Aircraft Manufacturer) ให้เข้ามาร่วมลงทุนในโครงการศูนย์ซ่อมฯ เพื่อให้การดำเนินโครงการศูนย์ซ่อมฯ เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของโครงการศูนย์ซ่อมฯ ทั้งนี้ ในการคัดเลือกเอกชนของโครงการศูนย์ซ่อมฯ โดยไม่ใช้วิธีการประมูล การบินไทยจะเชิญชวนเอกชนที่มีคุณสมบัติทางเทคนิคเป็นผู้ผลิตอากาศยานขนาดใหญ่ (Aircraft Manufacturer) ให้มาเข้าร่วมกระบวนการคัดเลือกเอกชนของโครงการศูนย์ซ่อมฯ และเจรจาร่วมกับคณะกรรมการคัดเลือกของโครงการศูนย์ซ่อมฯ และการบินไทย โดยการเจรจาดังกล่าว คณะกรรมการคัดเลือกของโครงการศูนย์ซ่อมฯ และการบินไทย จะคำนึงถึงความสำเร็จและเป้าหมายของโครงการศูนย์ซ่อมฯ ตลอดจนผลประโยชน์ของภาครัฐ สาธารณะ และการบินไทยเป็นสำคัญ

ทั้งนี้ ในกรณีที่คณะกรรมการคัดเลือกของโครงการศูนย์ซ่อมฯ และ/หรือ การบินไทย ไม่สามารถหาข้อสรุปในการเจรจากับเอกชนที่จะได้รับคัดเลือกให้ร่วมลงทุนในโครงการศูนย์ซ่อมฯ โดยไม่ใช้วิธีการประมูลที่เป็นประโยชน์ต่อภาครัฐ สาธารณะ ซึ่งการบินไทยจะดำเนินการตามที่คณะกรรมการคัดเลือกของโครงการศูนย์ซ่อมฯ เห็นสมควร

2) หลักเกณฑ์และเหตุผลที่จำเป็นในการคัดเลือกเอกชนโดยไม่ใช้วิธีการประมูล

การบินไทยพิจารณาแล้วว่า หากดำเนินการคัดเลือกเอกชนโดยใช้วิธีการประมูล จะมีข้อจำกัดที่ทำให้โครงการศูนย์ซ่อมฯ และโครงการอื่นที่เกี่ยวข้อง (เช่น โครงการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 ของท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา) ไม่สามารถดำเนินการได้สำเร็จตามแผนการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เนื่องจากการคัดเลือกเอกชนโดยใช้วิธีการประมูล ใช้ระยะเวลามากกว่าวิธีการไม่ประมูล ประมาณ 18 เดือน ส่งผลให้การบินไทย หน่วยงานอื่นของรัฐ และประเทศเสียหาย ประกอบกับ การคัดเลือกเอกชนโดยไม่ใช้วิธีการประมูลมีความเหมาะสมกับโครงการศูนย์ซ่อมฯ เนื่องจากมีเอกชนที่มีคุณสมบัติเหมาะสมที่จะดำเนินโครงการศูนย์ซ่อมฯ ให้ประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ของโครงการศูนย์ซ่อมฯ เพียงหนึ่งรายที่มีความประสงค์ในการร่วมดำเนินโครงการศูนย์ซ่อมฯ

3) แนวทางและขั้นตอนของวิธีการคัดเลือกเอกชนโดยไม่ใช้วิธีการประมูล

การคัดเลือกเอกชนโดยไม่ใช้วิธีการประมูลได้ดำเนินการด้วยความโปร่งใสและเป็นธรรมกับเอกชนทุกรายที่มีคุณสมบัติทางเทคนิคเป็นผู้ผลิตอากาศยานขนาดใหญ่ (Aircraft Manufacturer) โดยการบินไทยได้ร่วมกับหน่วยงานของรัฐอื่นที่เกี่ยวข้องในการจัดทำโครงการศูนย์ซ่อมฯ ดังนี้

(1) การบินไทยได้ดำเนินการสำรวจเอกชนที่เป็นบริษัทผู้ผลิตอากาศยานขนาดใหญ่ (Aircraft Manufacturer) ซึ่งดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน พบว่ามีบริษัทผู้ผลิตอากาศยานขนาดใหญ่จำนวน 2 บริษัท ที่ผ่านคุณสมบัติและมีประสบการณ์เหมาะสมตามที่การบินไทยกำหนดไว้

(2) เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2559 การบินไทยได้นำเสนอข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการศูนย์ซ่อมฯ และหนังสือสอบถามความประสงค์ในการเข้าร่วมลงทุนในโครงการ (Request for Information: RFI) ไปยังเอกชนทุกรายดังกล่าว ซึ่งเป็นเอกชนที่มีคุณสมบัติทางเทคนิคเป็นผู้ผลิตอากาศยานขนาดใหญ่ (Aircraft Manufacturer) อย่างเท่าเทียมกันแล้ว ซึ่งภายหลังจากที่การบินไทยได้จัดทำการรับฟังความคิดเห็นจากภาคเอกชนเพื่อสอบถามความประสงค์ในการเข้าร่วมลงทุนในโครงการศูนย์ซ่อมฯ จากจำนวน 2 บริษัทที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์เหมาะสมที่จะดำเนินโครงการศูนย์ซ่อมฯ ปรากฏว่ามีเพียงบริษัทแอร์บัสที่แสดงความประสงค์ว่ามีความพร้อมในการเข้าร่วมดำเนินโครงการศูนย์ซ่อมฯ เพียงรายเดียว

(3) ตามที่บริษัทแอร์บัส ซึ่งเป็นเอกชนรายที่มีคุณสมบัติทางเทคนิคเป็นผู้ผลิตอากาศยานขนาดใหญ่ (Aircraft Manufacturer) และมีความพร้อมและมีความประสงค์ในการร่วมดำเนินโครงการศูนย์ซ่อมฯ ได้แสดงความประสงค์ที่จะเข้าร่วมลงทุนในโครงการศูนย์ซ่อมฯ ดังนั้น การบินไทยจึงขอเสนอให้จัดส่งประกาศเชิญชวนการคัดเลือกเอกชนของโครงการศูนย์ซ่อมฯ ให้แก่ บริษัทแอร์บัส ซึ่งถือเป็นเอกชนที่จะได้รับการเชิญชวนให้ยื่นข้อเสนอตามกระบวนการคัดเลือกเอกชนโดยไม่ใช้วิธีการประมูลของโครงการศูนย์ซ่อมฯ

4) คำรับรองการไม่มีส่วนได้เสียหรือไม่ส่วนเกี่ยวข้อง ทั้งทางตรงและทางอ้อม

การบินไทยและเอกชนที่จะได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุนในโครงการศูนย์ซ่อมฯ ได้ให้คำรับรองว่าการบินไทย รวมถึงคณะกรรมการของการบินไทย ผู้มีอำนาจในการจัดการของการบินไทย และคณะกรรมการคัดเลือกของโครงการศูนย์ซ่อมฯ ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องหรือไม่ส่วนได้เสียทั้งทางตรงและทางอ้อมกับเอกชนที่จะได้รับการคัดเลือก ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการนโยบายฯ

5) ความเห็นของคณะกรรมการคัดเลือกของโครงการศูนย์ซ่อมฯ ต่อข้อเสนอการคัดเลือกเอกชนโดยไม่ใช้วิธีการประมูล

เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2561 ในคราวประชุมคณะกรรมการคัดเลือกของโครงการศูนย์ซ่อมฯ ครั้งที่ 4/2561 มีมติต่อการคัดเลือกเอกชนโดยไม่ใช้วิธีการประมูล ดังนี้

“เมื่อ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการ ได้ชี้แจงข้อเท็จจริงและเหตุผลความจำเป็นที่ไม่อาจใช้วิธีการประมูลในการดำเนินโครงการ และการดำเนินการดังกล่าวเป็นประโยชน์แก่ประเทศชาติสูงสุด ดังนั้น หาก บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการตามประกาศสำนักงานเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง รายละเอียดที่ต้องจัดทำเพิ่มเติมในการเสนอคัดเลือกเอกชนโดยไม่ใช้วิธีการประมูล พ.ศ. 2560 ข้อ 2 (1) ถึง (4) แล้ว คณะกรรมการคัดเลือกก็ไม่ขัดข้องที่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จะนำเสนอ กพอ. ตามขั้นตอนกฎหมายต่อไป”

4.8.2 การมอบหมายให้ ทร. สกพอ. และการบินไทยร่วมกันเป็นหน่วยงานหลักรับผิดชอบในการดำเนินโครงการศูนย์ซ่อมฯ

ด้วยเหตุที่โครงการศูนย์ซ่อมฯ มีความเกี่ยวข้องกับหน่วยงานอื่นเป็นจำนวนมาก ไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานภายในกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานภายนอกอื่น ๆ เช่น กระทรวงกลาโหม กระทรวงการคลัง กระทรวงมหาดไทย กระทรวงพาณิชย์ สำนักงานประมาณ สำนักงานอัยการสูงสุด และสำนักงานคณะกรรมการการกฤษฎีกา เป็นต้น เพื่อให้โครงการศูนย์ซ่อมฯ ดำเนินการได้ประสบผลสำเร็จตาม กำหนดการและนโยบาย จึงขอเสนอ กพอ. พิจารณาเห็นชอบให้ ทร. สกพอ. และการบินไทยร่วมกันเป็น หน่วยงานหลักรับผิดชอบในการดำเนินโครงการศูนย์ซ่อมฯ ในกระบวนการคัดเลือกเอกชน การกำกับดูแลและ ติดตามผล การกำกับดูแลที่ปรึกษาในการคัดเลือกเอกชน รวมทั้ง การประสานงานกับหน่วยงานของรัฐอื่นที่ เกี่ยวข้อง

4.8.3 การปฏิบัติตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินและการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 ของ โครงการศูนย์ซ่อมฯ มีการก่อให้เกิดภาระต้องงบประมาณในอนาคตตามที่คณะกรรมการนโยบายการเงินการ คลังของรัฐกำหนด ทร. ในฐานะหน่วยงานผู้รับผิดชอบในการดำเนินการก่อสร้างศูนย์ซ่อมฯ และใช้งบประมาณ รายจ่าย จึงได้จัดทำแผนบริหารจัดการโครงการ ประมาณการรายจ่าย แหล่งเงินที่ใช้ตลอดระยะเวลา ดำเนินการ และประโยชน์ที่จะได้รับตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 7

5. กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

5.1 ประกาศคณะกรรมการนโยบาย มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้อง คือ “ข้อ 9 ในกรณีที่โครงการใด จะต้องมีการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายของแผ่นดิน หรือจะต้องมีการใช้จ่ายเงินจากเงินกู้เพื่อใช้จ่ายในการ ดำเนินโครงการ หรือมีกฎหมายกำหนดให้ต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา เมื่อคณะกรรมการนโยบาย เห็นชอบหลักการของโครงการตามข้อ 8 แล้วให้สำนักงานเสนอโครงการนั้นต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา อนุมัติโครงการ และ/หรือวงเงินงบประมาณรายจ่ายหรือวงเงินกู้ที่จะใช้ในการก่อหนี้ของโครงการด้วย”

5.2 พระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้อง คือ “มาตรา 27 การดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการที่ก่อให้เกิดภาระต้องงบประมาณหรือภาระทางการคลัง ในอนาคตตามที่คณะกรรมการกำหนดให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบการดำเนินการนั้นจัดทำแผน บริหารจัดการกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการ ประมาณการรายจ่าย แหล่งเงินที่ใช้ตลอดระยะเวลาดำเนินการ และประโยชน์ที่จะได้รับ โดยต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการต่อคณะรัฐมนตรี และในกรณีที่การดำเนินการ ก่อให้เกิดการสูญเสียรายได้ของรัฐหรือของหน่วยงานของรัฐ ให้จัดทำประมาณ การการสูญเสียรายได้ และประโยชน์ที่จะได้รับ เสนอในการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีด้วย”

5.3 คณะกรรมการนโยบายการเงินการคลังของรัฐได้ออกประกาศ เรื่อง การดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการที่ก่อให้เกิดภาระต้องงบประมาณหรือภาระทางการคลังในอนาคต พ.ศ. 2561 เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2561 “กำหนดให้การดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการดังต่อไปนี้ เป็นการดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการที่ก่อให้เกิดภาระต้องงบประมาณหรือภาระทางการคลังในอนาคต

(1) การดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการที่หน่วยงานของรัฐมีความจำเป็นต้อง ดำเนินการระหว่างปีงบประมาณ ที่มีกฎหมาย กฎ ระเบียบ หรือหลักเกณฑ์กำหนดให้ต้องขออนุมัติต่อ คณะรัฐมนตรี โดยมีผลให้เกิดภาระต้องงบประมาณไม่ว่าในปีงบประมาณใด หรือก่อหนี้ผูกพันมากกว่าหนึ่ง ปีงบประมาณ”

6. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

6.1 ประกาศคณะกรรมการนโยบาย ข้อ 6 กำหนดว่า ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดส่ง รายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการให้กระทรวงเจ้าสังกัด สกพอ. สำนักงานคณะกรรมการพัฒนา การเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานของรัฐอื่นที่

เกี่ยวข้อง พิจารณาให้ความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ในกรณีที่โครงการนั้นจะต้องมีการใช้จ่ายเงินงบประมาณรายจ่ายของแผ่นดิน ให้สำนักงบประมาณหรือในกรณีที่โครงการนั้นจะต้องมีการใช้จ่ายเงินจากเงินกู้ ให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ พิจารณาให้ความเห็นด้วย โดยหน่วยงานข้างต้นพิจารณาแล้วเห็นว่าไม่ขัดข้องในหลักการของโครงการศูนย์ซ่อมฯ และมีข้อสังเกตสำคัญในประเด็นต่าง ๆ ได้แก่

1) ภาครัฐควรให้การสนับสนุนการบินไทยและเอกชนในการดำเนินโครงการศูนย์ซ่อมฯ ให้ประสบความสำเร็จ เพื่อให้บรรลุยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก รวมทั้ง ควรส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ กิจกรรมด้านการซ่อมบำรุง กิจกรรมด้านการผลิตอากาศยาน และกิจกรรมด้านการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน เป็นต้น

2) การบินไทยควรทบทวนสมมติฐานเงินลงทุนค่าก่อสร้างตามประเภทอาคาร และสมมติฐานขนาดของพื้นที่ที่ใช้ประกอบการ รวมถึงปรับแผนการลงทุนการก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานให้สอดคล้องกับอุปสงค์การซ่อมบำรุงอากาศยานที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจริง

3) การบินไทยต้องมีความชัดเจนที่จะส่งอากาศยานของการบินไทยมารับบริการซ่อมบำรุงกับโครงการศูนย์ซ่อมฯ และควรเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการแก่สายการบินลูกค้า เพื่อเพิ่มรายได้ให้แก่โครงการศูนย์ซ่อมฯ รวมทั้ง ควรเสนอคำตอบแทนการใช้ทรัพย์สินของรัฐอย่างเหมาะสม เพื่อปิดความเสี่ยงของภาครัฐในเรื่องผลตอบแทนจากการลงทุนก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน

4) การบินไทยจะต้องได้รับสิทธิประกอบกิจการโครงการศูนย์ซ่อมฯ บนพื้นที่ภายในเขตส่งเสริม : เมืองการบินภาคตะวันออก ก่อนที่จะดำเนินการร่วมลงทุนกับเอกชน

5) การบินไทยต้องคำนึงถึงความเสี่ยงในเรื่องของการรับมือศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานล่าช้า และการก่อสร้างที่อาจไม่เป็นไปตามรูปแบบความต้องการ

ทั้งนี้ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 5 และการบินไทยได้นำความเห็นดังกล่าวไปปรับปรุงรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการศูนย์ซ่อมฯ แล้ว

6.2 ประกาศคณะกรรมการนโยบาย ข้อ 7 วรรคสอง กำหนดว่า ในกรณีที่โครงการจะต้องมีการให้เอกชนได้รับอนุมัติ อนุญาต สิทธิ สัมปทาน ใบอนุญาต ความเห็นชอบ หรือต้องจดทะเบียนหรือแจ้งต่อหน่วยงานของรัฐหรือคณะกรรมการตามกฎหมายหรือได้รับสิทธิประโยชน์อย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่าง รวมถึงได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนภาษีตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน หรือใช้ที่ดินที่อยู่ในความครอบครองดูแลของหน่วยงานของรัฐหรือที่ราชพัสดุ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการเสนอเรื่องดังกล่าวพร้อมกับรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการและให้ความเห็นของหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจในการดำเนินการใดที่เกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าวเพื่อประกอบการพิจารณาของ กพอ. ด้วย โดยเพื่อดำเนินการดังกล่าว การบินไทยได้มีการจัดประชุมพร้อมกับผู้แทนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2561 เพื่อรับฟังความเห็นของหน่วยงานดังกล่าว โดยหน่วยงานดังกล่าวเห็นด้วยในหลักการที่จะให้ความร่วมมือเพื่อความสำเร็จของโครงการศูนย์ซ่อมฯ ตามที่การบินไทยร้องขอ แต่ทั้งนี้ การบินไทยจะต้องดำเนินการตามหลักเกณฑ์และขั้นตอนที่กำหนดไว้ในกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้วย ทั้งนี้ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 6

7. ความเห็นของ กพอ.

เมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2561 ในการประชุมครั้งที่ 4/2561 กพอ. ได้พิจารณาหลักการของโครงการศูนย์ซ่อมฯ

7.1 กพอ. ได้มีความเห็นในการประชุม ดังนี้

7.1.1 รัฐกำหนดให้ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานปัจจุบันของ การบินไทย ต้องรื้อถอนออกจากพื้นที่เพราะต้องใช้พื้นที่ในการก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 และพัฒนาอาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 ตามแผนการพัฒนาโครงการพัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานและเมืองการบินภาคตะวันออก จึงจำเป็นต้องก่อสร้างอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานแห่งใหม่ที่ทันสมัยและมีขนาดใหญ่กว่าเดิมทดแทนให้ การบินไทย แต่สำหรับโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอื่น รัฐจะไม่ลงทุนก่อสร้างอาคารและควรเปิดให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุนโดยกำหนดกฎเกณฑ์การร่วมลงทุนและการเข้าพื้นที่ที่ชัดเจนต่อไป

7.1.2 ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภาต้องรองรับอากาศยานของผู้ผลิตหลายรายครอบคลุมทั้งอากาศยานลำตัวกว้างและลำตัวแคบ

7.1.3 เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการซ่อมบำรุงและผลิตชิ้นส่วนอากาศยานของภูมิภาคในอนาคต ควรพิจารณาให้สามารถขยายกิจกรรมดังกล่าวได้ โดยให้บริษัทเอกชนรายอื่นมาร่วมลงทุนในโครงการศูนย์ซ่อมฯ นี้ได้

7.1.4 โครงการศูนย์ซ่อมฯ นี้ใช้วิธีการคัดเลือกเอกชนแบบไม่ใช้วิธีการประมูล โดยให้ดำเนินการตามประกาศคณะกรรมการนโยบายและการสอบถามผู้ผลิตอากาศยานรายใหญ่ของโลกทั้งสองราย และได้รับการยืนยันจากการบินไทยว่ามีบริษัทแอร์บัสเท่านั้นที่สนใจลงทุน

7.1.5 ขอให้เร่งพัฒนาบุคลากรซ่อมบำรุงอากาศยานของไทย และในอนาคตควรมีการร่วมลงทุนเพิ่มเติมเพื่อให้สามารถเข้าถึงห่วงโซ่อุปทาน (Value Chain) ไปถึงธุรกิจด้านอากาศยานที่มีมูลค่าเพิ่มสูง เพื่อพัฒนาไปเป็นการซ่อมบำรุงมูลค่าสูง (High Value Maintenance) เช่น ธุรกิจปรับแต่งอากาศยาน (Aircraft Modification) เป็นต้น

7.1.6 ในช่วงของการลงทุน ปี 2562-2565 ขอให้แบ่งวงเงินทุนเป็นรายปี โดยแยกเป็นค่าบำรุงรักษาและค่าดำเนินการรายปี เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับสำนักงบประมาณ

7.2 กพอ. ได้มีมติดังนี้

7.2.1 เห็นชอบหลักการของโครงการศูนย์ซ่อมฯ ตามข้อ 4 และให้นำความเห็นที่ประชุมไปดำเนินการต่อไป

7.2.2 เห็นชอบค่าใช้จ่ายโครงการศูนย์ซ่อมฯ ในกรอบวงเงิน 6,333 ล้านบาท ให้ ทร. สำหรับการดำเนินการตามแผนงาน และนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

7.2.3 มอบหมาย ทร. เร่งกำหนดแผนการก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานแห่งใหม่ เพื่อให้การการบินไทยย้ายสถานที่ประกอบการในปัจจุบันให้ทันต่อแผนการพัฒนาโครงการพัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานและเมืองการบินภาคตะวันออก

7.2.4 เห็นชอบให้ ทร. สกพอ. และบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ร่วมกันเป็นหน่วยงานหลักรับผิดชอบในการดำเนินโครงการศูนย์ซ่อมฯ

8. ข้อเสนอเพื่อพิจารณา

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ขอเสนอคณะรัฐมนตรี ดังนี้

8.1 อนุมัติโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภา โดยภาครัฐมอบหมายให้กองทัพเรือดำเนินการก่อสร้างอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานใหม่ ได้แก่ โรงซ่อมอากาศยาน โรงพ่นสีอากาศยาน อาคารซ่อมบริภัณฑ์ อาคารสาธารณูปโภค และอาคารสนับสนุนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง และให้บริษัท การบินไทย จำกัด

(มหาชน) ร่วมลงทุนกับเอกชน เพื่อออกแบบ จัดหา และติดตั้งอุปกรณ์และเครื่องมือในอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานใหม่ ให้บริการและการซ่อมบำรุงรักษาของโครงการศูนย์ซ่อมฯ เป็นเวลาไม่เกิน 50 ปี โดยรายละเอียดเป็นไปตามหลักการของโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภาตามข้อ 4 ซึ่ง กพอ. ได้ให้ความเห็นชอบแล้ว ทั้งนี้ให้ กองทัพอากาศ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ร่วมกันเป็นหน่วยงานหลักรับผิดชอบโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภา ดำเนินการตามขั้นตอนของประกาศคณะกรรมการนโยบายต่อไป

8.2 อนุมัติค่าใช้จ่ายโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภา ในกรอบวงเงิน 6,333 ล้านบาท ให้กับกองทัพอากาศ เพื่อดำเนินการตามแผนงานโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภา โดยให้สำนักงานงบประมาณจัดสรรงบประมาณให้กองทัพอากาศ ตามความจำเป็นและเหมาะสมต่อการใช้จ่ายเงินจริงต่อไป

8.3 มอบหมายให้ กระทรวงกลาโหม กระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง สำนักงานงบประมาณ กองทัพอากาศ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายณิศ แสงสุพรรณ)

เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

โทร. 0 2033 8027

โทรสาร 0 2033 8001

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ Chokchai@eeco.or.th