



ประกาศรายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับการคัดเลือกเอกชนโดยไม่ใช้วิธีการประมูล

โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเถา

ตามที่คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (“คณะกรรมการนโยบายฯ”) ในการประชุมครั้งที่ 3/2560 เมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2560 ได้มีมติเห็นชอบให้โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเถา (“โครงการฯ”) เป็นหนึ่งในโครงการ EEC Project List ที่จะร่วมลงทุนกับเอกชน และดำเนินการตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และกระบวนการ ในการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน พ.ศ. 2560 (“ประกาศคณะกรรมการนโยบายฯ”) และเห็นชอบให้ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“การบินไทย”) เป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการผู้รับผิดชอบโครงการฯ นั้น โดยการบินไทย ได้ดำเนินการจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการของโครงการฯ และคณะกรรมการนโยบายฯ ในการประชุมครั้งที่ 4/2561 เมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2561 ได้มีมติเห็นชอบหลักการของโครงการฯ และพิจารณาอนุมัติให้ใช้วิธีการคัดเลือกเอกชนโดยไม่ใช้วิธีการประมูลแล้ว

เพื่อเป็นการปฏิบัติตามที่ประกาศคณะกรรมการนโยบายฯ และประกาศสำนักงานเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง การประกาศเชิญชวน วิธีการประกาศเชิญชวน วิธีการคัดเลือกของคณะกรรมการคัดเลือก หลักเกณฑ์ในการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน รายละเอียดของเอกสารการคัดเลือกเอกชน และข้อกำหนดมาตรฐานของร่างสัญญาร่วมลงทุน พ.ศ. 2560 กำหนด การบินไทยในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการฯ จึงประกาศรายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับการคัดเลือกเอกชนโดยไม่ใช้วิธีการประมูล

รายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับการคัดเลือกเอกชนโดยไม่ใช้วิธีการประมูล มีดังนี้

1. วิธีการคัดเลือกเอกชนที่จะใช้กับโครงการฯ

การคัดเลือกเอกชนของโครงการฯ จะใช้วิธีการคัดเลือกเอกชนโดยไม่ใช้วิธีการประมูล โดยคัดเลือกแบบเฉพาะเจาะจง เนื่องจากการดำเนินโครงการฯ มีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานเพื่อการซ่อมบำรุงอากาศยาน ทั้งอากาศยานลำตัวกว้างและลำตัวแคบ (Mixed Fleet) การบินไทยจึงมีความจำเป็นที่จะต้องหาเอกชนที่มีคุณสมบัติเป็นผู้ประกอบการที่เป็นผู้ผลิตอากาศยานขนาดใหญ่ (Aircraft Manufacturer) ให้เข้ามาร่วมลงทุนในโครงการฯ เพื่อให้การดำเนินโครงการฯ เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของโครงการฯ ทั้งนี้ ในการคัดเลือกเอกชนของโครงการฯ โดยไม่ใช้วิธีการประมูล การบินไทยจะเชิญชวนเอกชนที่มีคุณสมบัติทางเทคนิคเป็นผู้ผลิตอากาศยานขนาดใหญ่ (Aircraft Manufacturer) ให้มาเข้าร่วมกระบวนการคัดเลือกเอกชนของโครงการฯ และเจรจาร่วมกับคณะกรรมการคัดเลือกของโครงการฯ และการบินไทย โดยการเจรจาดังกล่าว คณะกรรมการคัดเลือกของโครงการฯ และการบินไทย จะคำนึงถึงความสำเร็จและเป้าหมายของโครงการฯ ตลอดจนผลประโยชน์ของภาครัฐ สาธารณะ และการบินไทยเป็นสำคัญ

ทั้งนี้ ในกรณีที่คณะกรรมการคัดเลือกของโครงการฯ และ/หรือ การบินไทย ไม่สามารถหาข้อสรุปในการเจรจากับเอกชนที่จะได้รับคัดเลือกให้ร่วมลงทุนในโครงการฯ โดยไม่ใช้วิธีการประมูลที่เป็นประโยชน์ต่อภาครัฐ หรือ สาธารณะ การบินไทยจะดำเนินการตามที่คณะกรรมการคัดเลือกของโครงการฯ เห็นสมควร

2. หลักการและเหตุผลที่จำเป็นในการใช้วิธีการคัดเลือกเอกชนตามข้อ 1

ตามที่ข้อ 2 (2) ของประกาศสำนักงานเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก เรื่อง รายละเอียดที่ต้องจัดทำเพิ่มเติมในการนำเสนอให้คัดเลือกเอกชนโดยไม่ใช้วิธีการประมูล พ.ศ. 2560 (“ประกาศการไม่ใช้วิธีการประมูล”) ได้กำหนดหลักเกณฑ์ที่ใช้ชี้วัดว่ามีข้อจำกัดในการคัดเลือกเอกชนโดยวิธีการประมูลไว้ 2 หลักเกณฑ์ ดังนี้

(1) การคัดเลือกเอกชนโดยวิธีการประมูลจะส่งผลกระทบต่ออย่างหนึ่ง คือ ส่งผลกระทบต่อทำให้โครงการฯ หรือโครงการอื่นไม่ประสบความสำเร็จตามแผนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ส่งผลกระทบต่อความสำเร็จของโครงการฯ หรือ มีข้อจำกัดหรือไม่สามารถทำได้ในทางปฏิบัติหรือทางเทคนิค หรือไม่คุ้มค่าในการดำเนินการ และ

(2) การคัดเลือกเอกชนโดยวิธีการประมูลนั้นจะทำให้ภาครัฐหรือสาธารณะเสียประโยชน์

การบินไทยได้พิจารณาข้อเท็จจริงของโครงการฯ และพบว่า โครงการฯ เข้าหลักเกณฑ์ที่ใช้ชี้วัดที่มีข้อจำกัดในการคัดเลือกเอกชนโดยวิธีการประมูล ตามที่ประกาศการไม่ใช้วิธีการประมูลกำหนด ดังนี้

(1) หากมีการคัดเลือกเอกชนของโครงการฯ โดยวิธีการประมูล การประมูลนั้นจะส่งผลกระทบต่อทำให้โครงการฯ หรือโครงการอื่นไม่ประสบความสำเร็จตามแผนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก การบินไทยได้พิจารณาเปรียบเทียบระยะเวลาระหว่างการคัดเลือกเอกชนของโครงการฯ โดยวิธีการประมูลและวิธีการไม่ประมูลแล้ว พบว่าการคัดเลือกเอกชนโดยวิธีการประมูลจะทำให้ระยะเวลาเริ่มเปิดดำเนินโครงการฯ ล่าช้ากว่าการคัดเลือกเอกชนโดยไม่ใช้วิธีประมูลเป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 18 เดือน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อ

(ก) ส่งผลกระทบต่อทำให้โครงการฯ ไม่ประสบความสำเร็จตามแผนงานพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เนื่องจากแผนงานพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560 – 2564) ซึ่งจัดทำโดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กำหนดระยะเวลาการก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานของโครงการฯ ให้แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2564 โดยในช่วงที่ออกแบบ (ปลายปี พ.ศ. 2561 ถึงประมาณเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2562) จะต้องอาศัยเงินลงทุนทางเทคนิคในการออกแบบศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภาจากเอกชนผู้ร่วมลงทุนในโครงการฯ ซึ่งถ้าหากคัดเลือกเอกชน โดยใช้วิธีการประมูลจะไม่สามารถได้เอกชนผู้ร่วมลงทุนในโครงการฯทันภายในระยะเวลาที่กำหนด ในทางกลับกัน การคัดเลือกเอกชนโดยไม่ใช้วิธีประมูลจะทำให้เอกชนผู้ร่วมลงทุนสามารถช่วยให้ความเห็นและรับรองการออกแบบ เพื่อก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานได้ภายในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2562 และก่อสร้างได้เสร็จภายในปี 2564 ซึ่งเป็นไปตามที่แผนงานพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกกำหนด

(ข) ส่งผลกระทบต่อทำให้โครงการอื่นไม่ประสบความสำเร็จตามแผนงานพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก โดยหากดำเนินการคัดเลือกเอกชนโดยวิธีการประมูล จะส่งผลกระทบต่อทำให้โครงการฯ และโครงการอื่นที่เกี่ยวข้อง (เช่น โครงการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 ของท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเภา โครงการก่อสร้างศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรด้านการบิน และโครงการระบบสาธารณสุขโรคในท่าอากาศยานอุตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก) ไม่สามารถดำเนินการได้สำเร็จตามแผนงานพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เนื่องจากการคัดเลือกเอกชนโดยใช้วิธีการประมูล ใช้ระยะเวลา มากกว่าวิธีการไม่ประมูล ประมาณ 18 เดือน ส่งผลให้การบินไทย หน่วยงานอื่นของรัฐ และประเทศเสียหาย

(2) การคัดเลือกเอกชนโดยวิธีการประมูลนั้นจะทำให้ภาครัฐเสียประโยชน์ ดังนี้

(ก) ความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับการบินไทย จะมีมูลค่าความเสียหายประมาณ 2,800 ล้านบาท หากใช้วิธีการคัดเลือกเอกชนโดยวิธีการประมูล จะทำให้เริ่มดำเนินโครงการฯ ลำช้าออกไปอีก 18 เดือน ส่งผลให้การบินไทยมีความเสียหายที่เกิดขึ้นจากค่าใช้จ่ายในการส่งอากาศยานไปซ่อม ณ แหล่งซ่อมอากาศยานต่างประเทศ เป็นจำนวนประมาณ 1,123 ล้านบาท ซึ่งควรจะเป็นรายได้ของโครงการฯ ในปี พ.ศ. 2565 - 2566 ทำให้มูลค่าความเสียหายในส่วนนี้จะรวมเป็น 2 เท่า เนื่องจากทั้งการสูญเสียรายได้และเพิ่มค่าใช้จ่าย รวมทั้งรายได้จากเครื่องลูกค้าที่ประมาณไว้ เป็นจำนวนเงินประมาณ 372 ล้านบาท และประกอบกับอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเกาปัจจุบันจะต้องถูกรื้อถอนตามแผนการสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 บุคลากรเดิมที่อุตะเกา ประมาณ 350 คน ต้องย้ายมาประจำที่ ดอนเมือง และสุวรรณภูมิ โดยไม่มีงาน หรือ Production ประมาณ 1 ปี ซึ่งการบินไทยจะต้องเสียค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร เป็นจำนวนประมาณ 190 ล้านบาท (เงินเดือน บวกเงินเบี้ยเลี้ยงและค่าสวัสดิการ) โดยไม่สามารถทำรายได้เพิ่มจากระยะเวลา 18 เดือนที่โครงการฯ ลำช้าออกไป

(ข) ความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับหน่วยงานของรัฐอื่น โดยเฉพาะสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) การใช้วิธีการคัดเลือกเอกชนโดยวิธีการประมูลจะทำให้ หน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบจัดทำโครงการอื่นที่ได้รับผลกระทบจากการล่าช้าของโครงการฯ จะได้รับความเสียหายจากการขาดรายได้จากการให้บริการโครงการที่หน่วยงานนั้นรับผิดชอบอยู่ ในช่วงระยะเวลาอย่างน้อยเท่ากับระยะเวลาที่ล่าช้าออกไป นอกจากนี้ จะทำให้ สกพอ. ได้รับความเสียหายอย่างมาก เนื่องจากวิธีการคัดเลือกเอกชนโดยวิธีการประมูลส่งผลให้การดำเนินโครงการฯ และโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเกาและเมืองการบินภาคตะวันออกล่าช้า ทำให้การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกไม่ประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 และนโยบายของรัฐบาล

การคัดเลือกเอกชนด้วยโดยไม่ใช้วิธีการประมูลมีความเหมาะสมกับโครงการฯ เนื่องจากผู้ผลิตอากาศยานขนาดใหญ่ (Aircraft Manufacturer) ในปัจจุบันนี้มีอยู่เพียง 2 รายที่ผ่านคุณสมบัติและมีประสบการณ์เหมาะสมตามที่การบินไทยกำหนดที่จะทำให้ประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ของโครงการฯ และมีเพียงหนึ่งในสองรายเท่านั้นที่ให้ความประสงค์ในการร่วมดำเนินโครงการฯ

3. รายชื่อเอกชนที่จะได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุนตามวิธีการคัดเลือกเอกชนในข้อ 1


การบินไทยได้ดำเนินการสำรวจเอกชนที่เป็นบริษัทผู้ผลิตอากาศยานขนาดใหญ่ (Aircraft Manufacturer) ซึ่งดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน พบว่ามีบริษัทผู้ผลิตอากาศยานขนาดใหญ่จำนวน 2 บริษัท ได้แก่ บริษัท Airbus S.A.S. และบริษัท The Boeing Company ที่ผ่านคุณสมบัติและมีประสบการณ์เหมาะสมตามที่การบินไทยกำหนดไว้

การบินไทยได้นำเสนอข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ และหนังสือสอบถามความประสงค์ในการเข้าร่วมลงทุนในโครงการ (Request for Information: RFI) ไปยังเอกชนทุกรายดังกล่าว ซึ่งเป็นเอกชนที่มีคุณสมบัติทางเทคนิคเป็นผู้ผลิตอากาศยานขนาดใหญ่ (Aircraft Manufacturer) อย่างเท่าเทียมกันแล้ว ซึ่งภายหลังจากที่การบินไทยได้จัดทำการรับฟังความคิดเห็นจากภาคเอกชนเพื่อสอบถามความประสงค์ในการเข้าร่วมลงทุนในโครงการฯ ปรากฏว่ามีเพียงบริษัท Airbus S.A.S. รายเดียวเท่านั้นที่มีความพร้อมและแสดงความประสงค์ในการเข้าร่วมดำเนินโครงการฯ บริษัท Airbus S.A.S. เป็นนิติบุคคลที่มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในสาธารณรัฐฝรั่งเศส และจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายฝรั่งเศส โดยมีทุนจดทะเบียนเป็นจำนวนเงินเท่ากับ 3,000,000,000 ยูโร

การบินไทยจึงขอเสนอให้จัดส่งประกาศเชิญชวนการคัดเลือกเอกชนของโครงการฯ ให้แก่ บริษัท Airbus S.A.S. ถือเป็นเอกชนที่จะได้รับการเชิญชวนให้ยื่นข้อเสนอตามกระบวนการคัดเลือกเอกชน โดยไม่ใช้วิธีการประมูลของโครงการฯ

ทั้งนี้ มติคณะรัฐมนตรีในการประชุม เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม พ.ศ. 2561 ได้มีมติอนุมัติโครงการฯ ตามข้อ 14 ของประกาศคณะกรรมการนโยบายฯ การบินไทยจึงจะจัดส่งประกาศเชิญชวนการคัดเลือกเอกชนของโครงการฯ ให้แก่ บริษัท Airbus S.A.S.

ประกาศ ณ วันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2561



(นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม)
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)