

บินไทยแก้ หนังสือเชิญชวน ปลดล็อก'แอร์บัส' ลงทุนอุตะภา

15

บินไทยแก้หนังสือเชิญชวน ปลดล็อก'แอร์บัส' ลงทุนอุตะภา

ล่าสุดคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะภา (MRO: Maintenance, Repair and Overhaul) เฟส 1 พื้นที่กว่า 200 ไร่ สนามบินอุตะภา ได้ประชุมเมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2562 รับทราบและเห็นชอบแนวทางการแก้ไข RFI : Request For Information ของบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ในการเชิญชวนบริษัทแอร์บัส เอส.เอ.เอส. เข้าร่วมร่วมลงทุน ซึ่งเป็นไปตามการหารือร่วมกันระหว่างแอร์บัส การบินไทย และคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2562 ที่ได้มาตกลงร่วมกัน เพื่อแก้ไขหนังสือเชิญชวน RFI ให้ยืดหยุ่นต่อการลงทุนที่จะเกิดขึ้น

หลังจากก่อนหน้านี้แอร์บัส ได้แสดงความกังวลต่อหนังสือเชิญชวน (RFI) ซึ่งที่ปรึกษาฝ่ายกฎหมายของการบินไทยเป็นผู้ร่างขึ้นมา ว่าเป็นการผูกมัดกับทางแอร์บัสมากเกินไป ส่งผลให้ที่ผ่านมาแอร์บัสจึงยังไม่ได้ยื่นเสนอในการลงทุนต่อคณะกรรมการคัดเลือกฯ แม้กรมจะมีมติตั้งแต่วันที่ 30 ตุลาคม 2561 เห็นชอบให้การบินไทยเชิญชวนแอร์บัส มายื่นข้อเสนอตามกระบวนการคัดเลือกเอกชนลงทุน MRO อุตะภาเฟส 1 เพียงรายเดียวโดยไม่ใช้วิธีการประมูล

แหล่งข่าวระดับสูงจากคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) เปิดเผยกับ "ฐานเศรษฐกิจ" ว่า ล่าสุดทุกฝ่ายมีความเข้าใจตรงกันแล้วว่า โครงการ MRO อุตะภา ที่เกิดขึ้นนี้เป็นเชิญชวนแอร์บัสให้เข้าร่วมลงทุน เพื่อเข้าพื้นที่สนามบินอุตะภา สัญญา 50 ปี พัฒนาศูนย์ซ่อมระดับเวิลด์คลาส ร่วมกับการบินไทย ที่จะเป็นการยกระดับธุรกิจศูนย์ซ่อมของไทยไปสู่ระดับโลก รวมถึงการถ่ายทอด 노하우ที่เกิดขึ้น ไม่ใช่เป็นเรื่องของการให้สัมปทานหรือการเปิดประมูลเหมือนโครงการอื่นๆ ในอีอีซี

โดยโครงการนี้แม้ภาครัฐโดยกองทัพเรือ (ทร.) จะลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานอยู่ที่ 6.3 พันล้านบาท แต่แอร์บัสและการบินไทยก็ต้องลงทุนรวมกันอยู่ที่ 4 พันล้านบาท และทั้งแอร์บัสและการบินไทย ก็จะต้องจ่ายค่าเช่า ซึ่งจะต้องมีการเจรจา เพื่อให้รัฐได้กำไรจากการลงทุนที่เกิดขึ้น

ดังนั้นหนังสือเชิญชวนก่อนหน้านี้ มีการใส่รายละเอียดมากมายเฉพาะเจาะจง ถึง 500 หน้า ไม่ว่าจะเป็นการจ่ายค่าเช่าที่ลงรายละเอียดเป็นรายเดือน การยื่นหลักประกันสัญญา การกำหนดกระทำการซ่อมบำรุงอากาศยาน 70 เที่ยวบินต่อวัน เป็นต้น ซึ่งเป็นการเขียนเหมือนแอร์บัส เข้ามาประมูลโครงการนี้ก็คงไม่ใช่ เพราะขั้นตอนขณะนี้ เป็นเพียงการทำหนังสือเชิญชวนมาร่วมลงทุนเท่านั้น และหลังการร่วมทุน การกำหนดค่าเช่าเท่าไร และจะจ่ายแบบใด ก็เป็นสิ่งที่ต้องมีการเจรจากันอยู่แล้ว ภายใต้สัญญาที่จะเกิดขึ้นระหว่างบริษัทร่วมทุนระหว่างแอร์บัสและการบินไทยที่จะต้องจัดตั้งขึ้นมาเป็นสเต็ปต่อไป ในสัดส่วน 50:50 ซึ่งจะมาเป็นคู่สัญญากับภาครัฐ

อีกทั้งแอร์บัส ยังมองว่าหากยอมรับเงื่อนไขที่ละเอียดเกินไป ก็ยังเป็นการข้ามขั้นตอน และทำให้มีปัญหาในการแข่งขันทางธุรกิจ เพราะในรายละเอียดต่างๆ ที่เป็นเงื่อนไข ก็จะต้องผ่านการพิจารณาจากบอร์ดของบริษัทร่วมทุนที่จะจัดตั้งขึ้นในอันดับต่อไป เพื่อเข้ามาดำเนินธุรกิจดังกล่าว ซึ่งแอร์บัสเป็นบริษัทระดับโลก การลงทุนต่างๆ ต้องมีความชัดเจนในการเจรจาก่อนลงนามหรือยื่นเสนอตัว ไม่ใช่เร่งให้มาร่วมทุนโดยที่ยังเจรจาไม่จบ

อย่างไรก็ตามใหม่ไลน์จากนี้ทางการบินไทยและแอร์บัส คาดหวังว่าภายในเดือนกันยายนนี้หรือไม่เกินสิ้นปีนี้ แอร์บัส จะมายื่นข้อเสนอตามกระบวนการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน MRO คู่ขนานไปกับการตั้งบริษัทร่วมลงทุน ภายในสิ้นปีนี้ เพื่อมาเซ็นสัญญาร่วมกัน และเดินหน้าลงทุนร่วมกันต่อไป ซึ่งตามแผน MRO นี้จะเปิดให้บริการในปี 2565 เนื่องจากขณะนี้กองทัพเรือก็อยู่ระหว่างขอบประมาณในการสร้างโรงซ่อมอากาศยาน (Hangar) ที่ต้องใช้เวลาไม่ต่ำกว่า 3 ปีในการก่อสร้าง ส่วนการลงทุนของแอร์บัสและการบินไทย ก็จะเป็นการลงทุนในเรื่องของอุปกรณ์และเครื่องมือในการให้บริการ MRO ซึ่งโครงการนี้คาดว่าจะสร้างรายได้ราว 3 พันล้านบาทต่อปี

ภายในปีที่ 10 ของการให้บริการ และจะเพิ่มเป็น 2.2 หมื่น
ล้านบาทในที่สุดท้ายของสัญญาเช่า คือ ปีที่ 50 โดยให้
บริการซ่อมบำรุงเครื่องบิน ทั้งแอร์บัสและโบอิง

ด้านนายสุเมธ ดำรงชัยธรรม กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เปิดเผยว่า
โครงการ MRO ที่สนามบินอุตะเถา ยังคงเดินหน้าต่อ
ไม่มีปัญหาอะไร ซึ่งที่ผ่านมาทั้งการบินไทยและแอร์บัส
ก็มีการหารือร่วมกันเพื่อคลายข้อกังวล ทำให้โครงการ
เดินต่อไปได้ ซึ่งตามกระบวนการในการลงทุนเรื่องนี้ ยัง
มีเวลาอีกหลายปี ไม่จำเป็นต้องรีบเร่ง เพราะต้องรอการ
สร้างโรงซ่อมอากาศยานของภาครัฐ ที่ต้องใช้เวลาพอ
สมควรในการก่อสร้าง ■