

เปิดหนังสือ แอร์บัสเมิน MROอุตะเกา

โควิดจุดด้อย

อีอีซีเปิดหนังสือแอร์บัสปฏิเสธร่วมทุนการบินไทย ผุดศูนย์ซ่อมอากาศยาน อุตะเกา เหตุไม่คุ้มค่าสวนทางที่เคยศึกษาไว้

โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน อุตะเกา (MRO) ของการบินไทย ที่ใช้เวลากว่า 2 ปีในการเจรจากับบริษัท Airbus S.A.S หรือแอร์บัส เข้ามาร่วมลงทุน แต่สุดท้ายต้องปิดฉากลง เพราะผิดเงื่อนไข ไม่คุ้มค่าลงทุน แกรมเจอฟิชการระบาดของไวรัสโควิดทำผิดสมมติฐาน

ต่อหน้า 02

ข่าวต่อ

เปิดหนังสือ

แหล่งข่าวระดับสูงจากคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกหรืออีอีซี

เปิดเผยกับ “ฐานเศรษฐกิจ” ว่าแอร์บัสได้ปฏิเสธการเข้าร่วมทุนมาตั้งแต่วันที่ 23 มีนาคม 2563 ก่อนถึงกำหนดในการยื่นข้อเสนอของแอร์บัสวันที่ 20 เมษายน 2563 เนื่องจากแอร์บัสได้ทำหนังสือแจ้งมายังการบินไทยอ้างถึงหนังสือฉบับลงวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2563 และวันที่ 3 มีนาคม 2563 แอร์บัสได้ข้อสรุปต่อเอกสารการคัดเลือกเอกชนว่า

“การร่วมลงทุนไม่สามารถประสบความสำเร็จในระยะยาว โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อข้อกำหนดในด้านต้นทุน (COST) กลไกในการสร้างรายได้ (revenue mechanism) การกำหนดราคา (Pricing) และการบริหารจัดการ (Governance) ไม่เป็นไปตามเงื่อนไขหลักที่ได้ตกลงกันไว้”

นอกจากนี้การระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ยังทำให้ยากต่อการจัดทำข้อเสนอบนสมมติฐานที่ได้กำหนดไว้ และยากต่อการสร้างความมั่นใจว่าการลงทุนของการบินไทยและแอร์บัสจะสามารถนำมาซึ่งรายได้และผลตอบแทนในระดับที่เหมาะสม

ทั้งแอร์บัสยังเสนอการแสวงหารูปแบบที่เหมาะสมที่สุดในการร่วมงานกัน โดยเพิ่มเติมนกิจกรรมต่างๆ เช่น การฝึกอบรม การวิจัย และบริการด้านอื่นๆ

อย่างไรก็ตามสิ่งที่แอร์บัสชัดเจนว่าจะไม่มีการร่วมทุนเกิดขึ้น แต่ก็เกิดความร่วมมือในลักษณะที่แอร์บัสจะขายเครื่องบินคอร์ส หรือบริการที่เกี่ยวข้อง

แหล่งข่าวยังกล่าวต่อว่าหนังสือของแอร์บัสฉบับดังกล่าว โดยเฉพาะเรื่องการร่วมลงทุนไม่สามารถประสบความสำเร็จในระยะยาว เป็นข้ออ้างมากกว่า เพราะในการเจรจาไม่ได้มีการลงลึกถึงข้อกำหนดทั้งด้านต้นทุน หรือราคาแต่อย่างใด แต่เข้าใจว่าเบื้องลึกที่แอร์บัสปฏิเสธมาจาก 2 สาเหตุ

ได้แก่ 1. เดิมการบินไทยตกลงกับแอร์บัสว่าจะร่วมกันพัฒนาโครงการดังกล่าว คู่สัญญา ก็จะเป็นการร่วมมือระหว่างแอร์บัสและการบินไทยแต่เมื่อถึงกระบวนการเจรจาเพื่อเข้าสู่กระบวนการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP) กลายเป็นว่าทั้งการบินไทยและแอร์บัส ต้องไปจดทะเบียนตั้งบริษัทร่วมกัน

จากนั้นจะต้องนำบริษัทที่ตั้งขึ้นไปเซ็นสัญญาเช่าที่ดินกับอีอีซี โดยมีภาระค่าเช่าในอัตรา 3% ต่อปีของมูลค่าการลงทุน 7 พันล้านบาท ที่รัฐบาลโดยกองทัพเรือเป็นผู้ลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานให้ เช่น โรงซ่อมเครื่องบิน (แชนการ์) พร้อมส่วนแบ่ง 1% ของรายได้ต่อปี ซึ่งแอร์บัสก็ต้องการจ่ายค่าเช่าที่ถูกแต่เช่าถูกก็จะโดนข้อครหาเพราะเป็นทรัพย์สินของรัฐทำให้ตกลงกันไม่ได้และแอร์บัสมองว่าเป็นการผูกมัดเกินไป

2. ในช่วงที่ผ่านมาแอร์บัสได้มีการเปลี่ยนผู้บริหารโดยซุกราดลาดมาเป็นตัวนำ หวังว่าในแผนการจัดหาเครื่องบิน 38 ลำของการบินไทย จะมีเครื่องบินของแอร์บัสแต่เมื่อเกิดวิกฤตโควิด การบินไทยก็ต้องล้มแผนจัดหาเครื่องบินไป

ทั้งๆที่การลงทุน MRO อุตะเกาจริงๆ การบินไทยและแอร์บัส ลงทุนบริษัทละ 2 พันล้าน

บาทเท่านั้น ซึ่งการลงทุนไม่ใช่ปัญหา อีกทั้งก่อนหน้านี้แอร์บัสก็เคยศึกษาว่าโครงการนี้คุ้มค่างานนี้แอร์บัสก็ไม่ใช่คำตอบสุดท้ายของการเกิด MRO ในไทยเพราะที่ผ่านมาทางการบินไทยเองก็มีโนฮาว และมีการออกแบบของโครงการ MRO ที่มีการทำงานร่วมกับแอร์บัสมาแล้วก่อนหน้านี้ ดังนั้นการบินไทยก็สามารถนำมาปรับใช้ในการเดินทางลงทุน MRO ได้อยู่แล้ว

การบินไทยจะต้องนำเรื่องเสนอบอร์ดภายในเดือนพฤษภาคมนี้ เพื่อพิจารณาการดำเนินการลงทุน MRO ต่อไป ตามแนวทางที่เหมาะสมใน 3 แนวทางได้แก่ 1. การหาผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ 2. การบินไทยลงทุนเองทั้งหมด และ 3. การบินไทยลงทุนก่อน และทยอยหาพันธมิตรเข้ามาร่วมลงทุน ซึ่งแม้แอร์บัสจะปฏิเสธ แต่ก็ไม่ได้ทำให้โครงการนี้ล่าช้าออกไป เพราะโควิดทำให้สายการบินต้องจอดพักเครื่องบินเป็นจำนวนมาก

อายุการซ่อมบำรุงก็จะยืดออกไป และกว่า MRO จะเปิดให้บริการก็อยู่ในช่วงปี 2566-2567 สถานการณ์ธุรกิจการบินก็คงฟื้นตัวแล้ว

เป้าหมายผลตอบแทนด้านการลงทุน MRO อุตะเกา

