

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

ส่วนที่ 1

การประกอบธุรกิจ



1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

1.1 ภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) จัดตั้งขึ้นโดยการแปลงสภาพจากการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจมาเป็นบริษัทมหาชน จำกัด (Corporatization) และได้รับการจัดตั้งในรูปของบริษัทมหาชน จำกัด เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2545 โดยมีสำนักงานซึ่งจดทะเบียนเป็นสำนักงานใหญ่ ตั้งอยู่เลขที่ 333 ถนนเชิดวุฒากาศ เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210 ประเทศไทย โทรศัพท์ 66(0)2535-1111 ทอท.เป็นผู้นำในการประกอบธุรกิจท่าอากาศยานของประเทศไทย ธุรกิจหลักของ ทอท.ประกอบด้วย การจัดการ การดำเนินงาน และการพัฒนาท่าอากาศยาน โดยมีท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบ 6 แห่ง ประกอบด้วย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ซึ่งท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง ให้บริการสำหรับเที่ยวบินในประเทศและระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานที่เปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2549 และใช้เป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศ มีความสามารถในการรองรับผู้โดยสารในเมืองต้นได้ 45 ล้านคนต่อปี สามารถรองรับการขนถ่ายสินค้าได้ 3 ล้านตันต่อปี และรองรับเที่ยวบินได้ 76 เที่ยวบินต่อชั่วโมง

ทอท.มีรายได้หลักมาจาก (ก) รายได้จากกิจการการบิน (Aeronautical Revenues) ประกอบด้วยค่าธรรมเนียมสนามบิน ค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยาน (Landing Charges) และค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน (Parking Charges) ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Passenger Service Charges) และค่าบริการสิ่งอำนวยความสะดวก (Aircraft Service Charges) (ข) รายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน (Non-Aeronautical Revenues) ประกอบด้วย ค่าเช่าสำนักงานและอสังหาริมทรัพย์ (Office and State Property Rents) รายได้เกี่ยวกับบริการ (Service Revenues) และรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ (Concession Revenues) ทั้งนี้ ในการดำเนินงานท่าอากาศยาน ทอท.ยังมีผู้ประกอบการภายนอกเป็นผู้ดำเนินการในกิจกรรมสนับสนุนทางการเงิน เช่น บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพ เวลด์ไวต์ฟลท์ เซอร์วิส จำกัด ซึ่งเป็นผู้ให้บริการภาคพื้นดิน รวมทั้งการให้บริการผู้โดยสาร นอกจากนี้ ยังมีผู้ประกอบการครัวการบิน การให้บริการเติมน้ำมันอากาศยาน การให้บริการร้านค้าปลีก การให้บริการร้านค้าปลอดอากร เป็นต้น โดยผู้ประกอบการเหล่านี้จะต้องชำระค่าตอบแทนส่วนแบ่งผลประโยชน์ (Concession Fees) ค่าเช่าพื้นที่ (Rent) และค่าบริการ (Service Charges)



1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

1.1.1 บริษัทย่อยและบริษัทที่เกี่ยวข้องของ ทอท.

จากข้อมูล ณ วันที่ 30 กันยายน 2557 บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด เป็นบริษัทย่อยของ ทอท. โดย ทอท. ถือหุ้นร้อยละ 60 นอกจากนี้ ทอท. ยังถือหุ้นใน 9 บริษัท ซึ่งเป็นผู้ให้บริการและขายสินค้าที่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าอากาศยานของ ทอท. โดยบางบริษัทถือเป็นบริษัทที่เกี่ยวข้องของ ทอท.

ตารางต่อไปนี้แสดงรายละเอียดของบริษัทย่อยและบริษัทที่เกี่ยวข้องของ ทอท. ณ วันที่ 30 กันยายน 2557

รายชื่อบริษัท	ลักษณะกิจการ	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	กิจการโรงแรม	60.00
บริษัท แอร์พอร์ต ดิวตี้ฟรี จำกัด	ค้าปลีกสินค้าปลอดอากร	10.00
บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด	ให้บริการท่อส่งน้ำมันและเติมน้ำมันด้วยระบบ Hydrant	10.00
บริษัท ครวการบินภูเก็ต จำกัด	ให้บริการครวการบิน	10.00
บริษัท แอร์พอร์ต แอสโซซิเอท จำกัด	ให้บริการเดินรถขนตัวบริการ (ลิμουซีน)	10.00
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล	บริหารงานและดำเนินการเกี่ยวกับ	9.00
แอร์พอร์ต ไฮเต็ล จำกัด	โรงแรม ณ ท่าอากาศยาน	
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ให้บริการจัดส่งเชื้อเพลิงการบิน	4.94
บริษัท เทคสยาม จำกัด	ให้บริการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์	1.50
บริษัท ไทยแอร์พอร์ตส์ กราวด์ เซอร์วิส จำกัด	ให้บริการคลังสินค้า บริการในลานจอดอากาศยานและบริการช่างอากาศยาน	28.50

ทอท. ถือหุ้นจำนวนน้อยในบริษัทผู้ประกอบกิจการรับอนุญาตให้ดำเนินการ ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. บางราย เนื่องจากเป็นข้อเสนอออกหุ้นให้เป็นผลตอบแทนในการประกอบกิจการ

1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

1.1.2 แหล่งที่มาหลักของรายได้

(ก) รายได้จากกิจการการบิน (Aeronautical Revenues)

รายได้จากกิจการการบินประกอบด้วยค่าธรรมเนียมสนามบิน (ค่าธรรมเนียมในการขึ้น - ลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน) ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน และค่าบริการสิ่งอำนวยความสะดวก เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมดของ ทอท.สำหรับรอบปีบัญชี 2557 แล้ว จะเห็นได้ว่า ทอท.มีรายได้จากกิจการการบินคิดเป็นประมาณร้อยละ 59.57 โดยในจำนวนนี้ประกอบด้วย ค่าธรรมเนียมสนามบินที่สายการบินชำระให้ ทอท.เมื่ออากาศยานของสายการบินลงจอด ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 14.46 ของรายได้จากการขายหรือการให้บริการทั้งหมดของ ทอท.ส่วนค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินเป็นค่าธรรมเนียมที่ผู้โดยสารที่เดินทางออกจากท่าอากาศยานของ ทอท.ต้องชำระ มีสัดส่วนร้อยละ 43.53 ของรายได้จากการขายหรือการให้บริการทั้งหมดของ ทอท.และค่าสิ่งอำนวยความสะดวก เป็นค่าธรรมเนียมที่สายการบินชำระในการใช้บริการสะพานเทียบเครื่องบินซึ่งเชื่อมต่อระหว่างอากาศยานกับอาคารผู้โดยสาร โดยมีสัดส่วนคิดเป็นประมาณร้อยละ 1.58 ของรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมดของ ทอท.

(ข) รายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน (Non-Aeronautical Revenues)

รายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน ได้แก่ รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ ค่าเช่าสำนักงานและอสังหาริมทรัพย์ และรายได้เกี่ยวกับการบริการ เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมด สำหรับรอบปีบัญชี 2557 จะเห็นได้ว่า ทอท.มีรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบินคิดเป็นร้อยละ 40.43 ของรายได้จากการขายหรือการให้บริการทั้งหมดของ ทอท.ในรอบปีบัญชี 2557 รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ซึ่งเป็นรายได้ที่ผู้เช่าชำระให้แก่ ทอท.จากการดำเนินกิจการค้าปลีก บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน ครีวการบิน ภัตตาคาร ที่จอดรถ โฆษณา และบริการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศภายใต้สัญญาอนุญาตให้ดำเนินการ ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 26.56 ของรายได้จากการขายหรือการให้บริการทั้งหมดของ ทอท. ส่วนค่าเช่าสำนักงานและอสังหาริมทรัพย์ ได้แก่ ค่าเช่าพื้นที่สำนักงานและพื้นที่อื่น ๆ ที่ ทอท.ให้เช่าแก่ผู้ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการ ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. สายการบินและผู้เช่าอื่น ๆ มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 5.04 ของรายได้จากการขายหรือการให้บริการทั้งหมดของ ทอท.และรายได้เกี่ยวกับบริการ ซึ่งได้แก่ ค่าบริการที่เรียกเก็บจากผู้เช่าในการให้บริการต่าง ๆ อาทิ ไฟฟ้า โทรศัพท์ เคาน์เตอร์ตรวจบัตรผู้โดยสาร (Check-in Counter) ระบบเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant บริการภายในอาคารผู้โดยสาร การให้บริการประกาศเที่ยวบิน และบริการอื่น ๆ โดยรายได้จากการให้บริการนี้คิดเป็นร้อยละ 11.06 ของรายได้จากการขายหรือการให้บริการทั้งหมดของ ทอท.สำหรับรายได้จากการดำเนินงานกิจการลานจอดและการให้บริการลิμουซีน ทอท.เป็นผู้ดำเนินการในการจัดเก็บเอง

1.1.3 ความสัมพันธ์กับหน่วยงานราชการและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

(ก) ความสัมพันธ์กับกระทรวงการคลัง

ตามกฎหมาย หากกระทรวงการคลังหรือหน่วยงานราชการอื่นถือหุ้นใน ทอท.มากกว่าร้อยละ 50 ของหุ้นที่ออกและจำหน่ายแล้วทั้งหมดของ ทอท.จะมีผลให้ ทอท.ต้องอยู่ภายใต้กฎเกณฑ์ต่าง ๆ



1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

ในฐานะที่เป็นรัฐวิสาหกิจโดยในปัจจุบัน กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ในสัดส่วนร้อยละ 70 ดังนั้น ทอท. จึงยังคงเป็นรัฐวิสาหกิจ ภายใต้พระราชบัญญัติว่าด้วยวิธีการงบประมาณ พ.ศ.2502 และมีหน้าที่ในการปฏิบัติตามกฎหมายและกฎเกณฑ์ของรัฐบาลซึ่งไม่ใช่บังคับกับกิจการของเอกชนทั่วไป รวมถึงการให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้สอบบัญชี โดยที่กระทรวงการคลังมีหน้าที่ในการกำกับดูแลสถานะทางการเงิน และความเข้มแข็งทางการเงินของรัฐวิสาหกิจ

คณะกรรมการของ ทอท. ได้รับการแต่งตั้งจากการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น โดยกระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่มีบทบาทสำคัญในการแต่งตั้งคณะกรรมการดังกล่าว และผู้แทนของกระทรวงการคลังได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการในคณะกรรมการ ทอท. ด้วย นอกจากนี้ กระทรวงการคลังยังมีหน้าที่ตามระเบียบการก่อหนี้ของประเทศ พ.ศ.2528 ในการกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจให้ปฏิบัติตามข้อกำหนดในระบียบดังกล่าว

(ข) ความสัมพันธ์กับกองทัพอากาศ

กองทัพอากาศมีหน้าที่รับผิดชอบการบินในราชการทหารและมีบทบาทสำคัญเกี่ยวกับการบินในประเทศไทย ท่าอากาศยานดอนเมือง เป็นท่าอากาศยานที่สร้างขึ้นโดยกองทัพอากาศบนพื้นที่ที่จัดซื้อโดยกระทรวงกลาโหมในปี พ.ศ.2522 ได้มีการก่อตั้ง "การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย" กองทัพอากาศได้ให้สิทธิในการใช้ที่ดินอันเป็นที่ตั้งท่าอากาศยานดอนเมืองแก่การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย ปัจจุบันที่ดินบางส่วนของท่าอากาศยานดอนเมืองยังคงอยู่ในความดูแลของกองทัพอากาศ แม้ว่า ทอท. จะได้เช่าพื้นที่อันเป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานดอนเมืองทั้งหมดแล้วก็ตาม นอกจากท่าอากาศยานดอนเมืองแล้ว กองทัพอากาศยังให้สิทธิในการใช้ที่ดินอันเป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานเชียงใหม่แก่ ทอท. ด้วย ดังนั้น ทอท. จึงได้ทำสัญญาเช่ากับกองทัพอากาศในส่วนที่เกี่ยวกับการเช่าที่ดิน อันเป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานเชียงใหม่ กองทัพอากาศยังคงมีบทบาทสำคัญในท่าอากาศยานของ ทอท. โดย ทอท. ได้ทำข้อตกลงกับกองทัพอากาศในการให้บุคลากรของกองทัพอากาศเข้ามาปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยรักษาความปลอดภัยที่ท่าอากาศยานของ ทอท. นอกจากนี้ กองทัพอากาศยังมีหน้าที่ควบคุมดูแลสถานการณ์ร้ายแรงต่าง ๆ เช่น การก่อวินาศกรรม และกรณีจี้เครื่องบิน เป็นต้น

(ค) ความสัมพันธ์กับกระทรวงคมนาคมและกรมการบินพลเรือน

ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) พ.ศ.2551 กำหนดให้มีคณะกรรมการการบินพลเรือนขึ้นคณะหนึ่งประกอบด้วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้บัญชาการทหารอากาศ และกรรมการอื่นอีกเจ็ดคน แต่งตั้งโดยคณะรัฐมนตรี และให้อธิบดีกรมการบินพลเรือน เป็นกรรมการและเลขานุการ มีอำนาจและหน้าที่ในการออกข้อบังคับตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) พ.ศ.2551 และพิจารณากำหนดอัตราและเงื่อนไขการเรียกเก็บค่าบริการ ค่าภาระ หรือเงินตอบแทนอื่นใดในสนามบินอนุญาต ซึ่งให้บริการแก่สาธารณะ ซึ่งต้องไม่เกินอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง รวมถึงพิจารณากำหนดเงื่อนไขการเรียกเก็บและอนุมัติอัตราค่าบริการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศด้วย



1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

1.1.4 ภาพรวมเกี่ยวกับท่าอากาศยาน

ปัจจุบัน ทอท.เป็นผู้ดำเนินการท่าอากาศยานนานาชาติในประเทศไทยทั้งหมด 6 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ในรอบปีบัญชี 2557 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้บริการผู้โดยสาร คิดเป็นร้อยละ 53.1 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดที่ใช้บริการท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่งของ ทอท. จำนวนผู้โดยสาร และปริมาณการขึ้นลงของอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานต่าง ๆ ของ ทอท.ขึ้นอยู่กับปัจจัยและองค์ประกอบต่าง ๆ เช่น สภาพธุรกิจ ภาวะทางเศรษฐกิจ สาธารณสุข และการเมืองโดยรวมในประเทศไทย รวมทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก ความต้องการของผู้โดยสารในการเดินทางทางอากาศ ฤดูกาลท่องเที่ยวในประเทศไทย รวมทั้งความต้องการในการเดินทางเข้า และออกจากประเทศไทย ความพอเพียงและราคาที่เหมาะสมของเที่ยวบิน รวมถึงศักยภาพของท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานของ ทอท.เป็นต้น

ในช่วงรอบปีบัญชี 2557 มีสายการบินให้บริการที่ท่าอากาศยานของ ทอท.ทั้ง 6 แห่ง รวม 131 สายการบิน เป็นสายการบินราคาประหยัดจำนวน 28 สายการบิน ในจำนวนนี้เป็นสายการบินของไทย 5 สายการบิน ได้แก่ Orient Thai Airlines, Thai Air Asia, Nok Air, Thai Lion Air และ Thai Air Asia X และสายการบินต่างชาติ อีก 23 สายการบิน ได้แก่ Air Asia, CEBU Pacific Air, Condor Flugdienst, Eastar Jet, Firefly, Golden Myanmar Airlines, IndiGo Airlines, Indonesia Air Asia, Jeju Air, Jetstar Airways, Jetstar Asia, Jin Air, Juneyao Airlines, Malindo Air, Mandala Airlines, Norwegian Air Shuttle, Scoot, Spicejet, Spring Airlines, Tiger Airways, Tomsonfly, T'way Airlines และ Vietjet Air ทำให้ในช่วงรอบปีบัญชี 2557 ทอท.มีปริมาณเที่ยวบินของสายการบินราคาประหยัดรวมทั้งสิ้น 234,295 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากรอบปีบัญชี 2556 ร้อยละ 26.65 และให้บริการผู้โดยสารเป็นจำนวน 32.69 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากรอบปีบัญชี 2556 ร้อยละ 22.87

(ก) การเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้โดยสาร

จำนวนผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานของ ทอท.ทั้ง 6 แห่ง เพิ่มขึ้นจาก 86.13 ล้านคน ในรอบปีบัญชี 2556 เป็น 87.57 ล้านคน ในรอบปีบัญชี 2557 หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 1.67



1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

ตารางต่อไปนี้แสดงอัตราการเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้โดยสาร⁽¹⁾ ที่ใช้ท่าอากาศยานของ ทอท. ในแต่ละปีสำหรับช่วงระยะเวลาที่ระบุ

รอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน

	2557	2556	2555	2554	2553
	(คน)	(คน)	(คน)	(คน)	(คน)
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ					
ระหว่างประเทศ	38,031,114	42,095,312	38,687,756	37,386,227	32,381,198
ภายในประเทศ	8,466,143	8,805,385	13,680,956	10,414,358	10,115,752
รวม	46,497,257	50,900,697	52,368,712	47,800,585	42,496,950
ท่าอากาศยานดอนเมือง					
ระหว่างประเทศ	5,340,585	5,059,378	102,315	28,798	16,694
ภายในประเทศ	14,009,356	10,503,375	2,615,098	3,944,078	2,742,137
รวม	19,349,941	15,562,753	2,717,413	3,972,876	2,758,831
ท่าอากาศยานเชียงใหม่					
ระหว่างประเทศ	1,197,430	726,128	489,657	345,320	250,033
ภายในประเทศ	5,016,016	4,446,614	3,844,951	3,335,070	2,932,947
รวม	6,213,446	5,172,742	4,334,608	3,680,390	3,182,980
ท่าอากาศยานหาดใหญ่					
ระหว่างประเทศ	214,574	226,821	216,154	204,152	89,596
ภายในประเทศ	2,729,685	2,238,549	1,797,089	1,630,416	1,375,388
รวม	2,944,259	2,465,370	2,013,243	1,834,568	1,464,984
ท่าอากาศยานภูเก็ต					
ระหว่างประเทศ	6,383,639	6,144,912	4,816,972	4,136,812	3,092,148
ภายในประเทศ	4,892,166	4,834,625	4,344,033	4,069,593	3,704,950
รวม	11,275,805	10,979,537	9,161,005	8,206,405	6,797,098
ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย					
ระหว่างประเทศ	28,148	12,026	5,055	9,497	674
ภายในประเทศ	1,263,560	1,041,837	921,268	796,345	723,567
รวม	1,291,708	1,053,863	926,323	805,842	724,241
รวมทั้งสิ้น	87,572,416	86,134,962	71,521,304	66,300,666	57,425,084

หมายเหตุ:

- (1) จำนวนผู้โดยสารทั้งหมดคำนวณจาก (ก) จำนวนผู้โดยสารขาเข้า ขาออก ที่เป็นผู้โดยสารต้นทางปลายทาง และผู้โดยสารเปลี่ยนเครื่อง (Transfer Passenger) และ (ข) จำนวนผู้โดยสารผ่าน (Transit Passenger)



1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

(ข) การเปลี่ยนแปลงของปริมาณเที่ยวบิน

ปริมาณการขึ้น - ลงของอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. ทั้ง 6 แห่งรวมกัน เพิ่มขึ้นจาก 559,423 เที่ยวบิน ในรอบปี 2556 เป็น 609,937 เที่ยวบิน ในรอบปีบัญชี 2557 หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 9.03 โดยประกอบด้วยจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศ 324,792 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 2.75 และเที่ยวบินภายในประเทศ 285,145 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 17.18

ตารางต่อไปนี้แสดงปริมาณการขึ้น - ลงของอากาศยาน⁽¹⁾ ที่ท่าอากาศยานของ ทอท. ในแต่ละปี สำหรับช่วงระยะเวลาที่ระบุ

รอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน

	2557 (เที่ยวบิน)	2556 (เที่ยวบิน)	2555 (เที่ยวบิน)	2554 (เที่ยวบิน)	2553 (เที่ยวบิน)
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ					
ระหว่างประเทศ	226,875	228,468	228,102	212,959	188,586
ภายในประเทศ	66,057	59,536	98,868	75,581	73,196
รวม	292,932	288,004	326,970	288,540	261,782
ท่าอากาศยานดอนเมือง					
ระหว่างประเทศ	43,937	39,745	2,507	2,507	1,707
ภายในประเทศ	117,894	96,243	34,634	45,001	31,896
รวม	161,831	135,988	37,141	47,508	33,603
ท่าอากาศยานเชียงใหม่					
ระหว่างประเทศ	11,329	7,368	4,746	3,746	2,744
ภายในประเทศ	38,350	33,927	30,825	27,054	24,678
รวม	49,679	41,295	35,571	30,800	27,422
ท่าอากาศยานหาดใหญ่					
ระหว่างประเทศ	1,822	1,762	1,861	1,635	749
ภายในประเทศ	19,143	15,294	12,712	12,043	10,367
รวม	20,965	17,056	14,573	13,678	11,116
ท่าอากาศยานภูเก็ต					
ระหว่างประเทศ	40,387	38,814	31,130	27,389	21,818
ภายในประเทศ	34,114	31,384	28,276	27,721	24,314
รวม	74,501	70,198	59,406	55,110	46,132



1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

รอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน

ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย

ระหว่างประเทศ	442	362	241	152	46
ภายในประเทศ	9,587	6,520	6,433	5,652	5,668
รวม	10,029	6,882	6,674	5,804	5,714
รวมทั้งสิ้น	609,937	559,423	480,335	441,440	385,769

หมายเหตุ:

(1) ปริมาณเที่ยวบินได้แก่ปริมาณการขึ้น - ลงของอากาศยานทั้งหมด ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. ยกเว้น อากาศยานของรัฐและเที่ยวบินที่ใช้ทางการทหาร

(ค) การเปลี่ยนแปลงของปริมาณการขนถ่ายสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า - ออก

(ไม่รวมสินค้าผ่าน หรือ Transit Cargo)

ในรอบปีบัญชี 2557 ทอท. มีรายได้ที่ได้จากบริการการขนถ่ายสินค้าพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์ในรูปของรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์จากบริการเก็บสินค้าและค่าเช่าพื้นที่สำหรับคลังสินค้า และในรูปของรายได้จากค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยาน ค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน และค่าธรรมเนียมที่จัดเก็บจากอากาศยานที่ใช้เพื่อการขนส่งสินค้าโดยเฉพาะ

สำหรับการบริการขนส่งสินค้าที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะเป็นการดำเนินการภายในเขตปลอดอากร (Free Zone) ซึ่งจะได้รับสิทธิประโยชน์ทางด้านศุลกากร และจะมีพื้นที่ทั้งหมดสำหรับการให้บริการเกี่ยวกับคลังสินค้าระหว่างประเทศประมาณ 549,327 ตารางเมตร

ตารางต่อไปนี้แสดงการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการขนถ่ายสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า - ออก (ไม่รวมสินค้าผ่าน หรือ Transit Cargo) ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. สำหรับช่วงระยะเวลาที่ระบุ

รอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน

	2557 (ตัน)	2556 (ตัน)	2555 (ตัน)	2554 (ตัน)	2553 (ตัน)
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ					
ระหว่างประเทศ	1,191,132	1,184,312	1,300,070	1,281,611	1,224,991
ภายในประเทศ	39,749	47,690	57,097	52,607	48,513
รวม	1,230,881	1,232,002	1,357,167	1,334,218	1,273,504
ท่าอากาศยานดอนเมือง					
ระหว่างประเทศ	9,145	8,474	60	24	36
ภายในประเทศ	14,913	8,864	3,652	7,110	6,731
รวม	24,058	17,338	3,712	7,134	6,767



1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

รอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน

ท่าอากาศยานเชียงใหม่					
ระหว่างประเทศ	706	185	254	109	104
ภายในประเทศ	17,953	18,266	21,226	20,419	20,537
รวม	18,659	18,451	21,480	20,528	20,641
ท่าอากาศยานหาดใหญ่					
ระหว่างประเทศ	-	-	-	-	-
ภายในประเทศ	12,090	14,773	16,201	14,826	13,464
รวม	12,090	14,773	16,201	14,826	13,464
ท่าอากาศยานภูเก็ต					
ระหว่างประเทศ	21,239	16,557	12,919	9,499	9,466
ภายในประเทศ	18,413	17,475	18,812	18,088	16,455
รวม	39,652	34,032	37,731	27,587	25,921
ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย					
ระหว่างประเทศ	-	-	-	-	-
ภายในประเทศ	3,708	4,565	4,893	3,775	2,682
รวม	3,708	4,565	4,893	3,775	2,682
รวมทั้งสิ้น	1,329,048	1,321,161	1,435,184	1,408,068	1,342,979

1.1.5 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง

ในช่วงรอบปีบัญชี 2557 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง มีเที่ยวบินพาณิชย์ ขึ้น - ลง รวม 454,763 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2556 คิดเป็นร้อยละ 7.26 เป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศ จำนวน 270,812 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.97 และเป็นเที่ยวบินภายในประเทศจำนวน 183,951 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 18.08 จำนวนผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 65.85 ล้านคน ลดลงจากปีงบประมาณ 2556 คิดเป็นร้อยละ 0.93 เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 43.37 ล้านคน ลดลงร้อยละ 8.02 และผู้โดยสารภายในประเทศจำนวน 22.48 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.40 นอกจากนั้น มีปริมาณสินค้า และพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า - ออกจำนวน 1.25 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.45 เป็นการขนถ่ายระหว่างประเทศ จำนวน 1.20 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.63 และการขนถ่ายภายในประเทศจำนวน 54,662 ตัน ลดลงร้อยละ 3.35

(ก) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ในช่วงรอบปีบัญชี 2557 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีสายการบินให้บริการแบบประจำรวม 109 สายการบิน เป็นเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสารผสมสินค้า 99 สายการบิน และเที่ยวบินขนส่งสินค้าอย่างเดียว 10 สายการบิน



1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

ในปีงบประมาณ 2557 ได้รับผลกระทบจากสภาวะไม่ปกติทางการเมืองตั้งแต่ช่วงเดือนพฤศจิกายนเป็นต้นมา ซึ่งส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นต่อการเดินทางมายังประเทศไทย ทำให้ปัจจุบันท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีเที่ยวบินพาณิชย์ขึ้น - ลงรวม 292,932 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 1.71 โดยเป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศ 226,875 เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 0.70 และเที่ยวบินภายในประเทศ 66,057 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.95 รองรับผู้โดยสารรวม 46,497,257 คน ลดลงร้อยละ 8.65 เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 38,031,114 คน ลดลงร้อยละ 9.65 และภายในประเทศจำนวน 8,466,143 คน ลดลงร้อยละ 3.85 ปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า-ออกจำนวน 1,230,881 ตัน ลดลงร้อยละ 0.09 เป็นการขนส่งระหว่างประเทศจำนวน 1,191,132 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.58 โดยสินค้าขาออกส่วนใหญ่เป็นสินค้าจำพวกเครื่องมือและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ผลผลิตทางการเกษตร สิ่งทอ และเสื้อผ้าสำเร็จรูป ส่วนสินค้านำเข้าได้แก่ อะไหล่ชิ้นส่วนของเครื่องมือ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ และวัตถุดิบจำพวกเส้นใยและสิ่งทอ ส่วนการขนส่งภายในประเทศจำนวน 39,749 ตัน ลดลงร้อยละ 16.65 ส่วนใหญ่เป็นสินค้าประเภทสิ่งพิมพ์ที่ส่งไปยังต่างจังหวัด พืชผลทางการเกษตรจากภาคเหนือและอาหารทะเลจากภาคใต้มายังกรุงเทพฯ

(ข) ท่าอากาศยานดอนเมือง

ท่าอากาศยานดอนเมือง มีสายการบินให้บริการแบบประจำทั้งหมด 14 สายการบิน ในจำนวนดังกล่าวมี 10 สายการบินให้บริการเส้นทางแบบประจำระหว่างประเทศ ได้แก่ Thai Air Asia , Indonesia Air Asia, Air Asia, City Airway, Malindo Air, Nok Air, Scoot, Thai Air Asia X, Thai Lion Mantari และ Sabaidee Airways และ 8 สายการบินให้บริการเส้นทางแบบประจำภายในประเทศ ได้แก่ Thai Air Asia, City Airways, Kannithi Aviation, Nok Air, Orient Thai Airlines, Siam GA, Thai Smile และ Thai Lion Mantari ทำให้ปริมาณจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานดอนเมืองในปีงบประมาณ 2557 มีเที่ยวบินพาณิชย์ขึ้น - ลงรวม 161,831 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 19.00 เป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศ 43,937 เที่ยวบิน และเที่ยวบินภายในประเทศจำนวน 117,894 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.55 และ 22.50 ตามลำดับ รองรับผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 19,349,941 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 24.33 เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 5,340,585 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.56 และผู้โดยสารภายในประเทศจำนวน 14,009,356 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 33.38 มีปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า - ออกจำนวน 24,058 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 38.76 เป็นการขนถ่ายระหว่างประเทศจำนวน 9,145 ตัน และการขนถ่ายสินค้าภายในประเทศจำนวน 14,913 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.92 และ 68.24 ตามลำดับ

1.1.6 ท่าอากาศยานภูมิภาค

ท่าอากาศยานภูมิภาคของ ทอท.ประกอบด้วย ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย

(ก) ท่าอากาศยานเชียงใหม่

ในช่วงรอบปีบัญชี 2557 ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ให้บริการสายการบินแบบประจำรวม 25



1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

สายการบิน มีเที่ยวบินขึ้นลงรวม 49,679 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 20.30 จากจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศจำนวน 11,329 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 63.24 ส่วนเที่ยวบินภายในประเทศมีจำนวน 38,350 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 11.63 รองรับจำนวนผู้โดยสารรวม 6,213,446 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 20.12 เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ 1,197,430 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 64.91 ผู้โดยสารภายในประเทศ 5,016,016 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.81 มีปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า - ออกจำนวน 18,659 ตัน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 1.13 เป็นการขนถ่ายระหว่างประเทศจำนวน 706 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 281.62 และการขนถ่ายสินค้าภายในประเทศ 17,953 ตัน ลดลงร้อยละ 1.71 การขนส่งสินค้าภายในประเทศส่วนใหญ่เป็นสินค้าขาเข้าประเภทเอกสารสิ่งตีพิมพ์จากกรุงเทพฯ และสินค้าขาออกเป็นประเภทพืชผลทางการเกษตร

(ข) ท่าอากาศยานหาดใหญ่

ในช่วงรอบปีบัญชี 2557 ท่าอากาศยานหาดใหญ่มีสายการบินให้บริการแบบประจำ 7 สายการบิน มีจำนวนเที่ยวบินขึ้น-ลงรวม 20,965 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 22.92 ประกอบด้วยเที่ยวบินระหว่างประเทศ 1,822 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 3.41 และเที่ยวบินภายในประเทศ 19,143 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 25.17 ให้บริการผู้โดยสารรวม 2,944,259 คน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 19.42 เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 214,574 คน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 5.40 ส่วนผู้โดยสารภายในประเทศมีจำนวน 2,729,685 คน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 21.94 มีปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า - ออกจำนวน 12,090 ตัน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 18.16 โดยทั้งหมดเป็นการขนส่งภายในประเทศ

(ค) ท่าอากาศยานภูเก็ต

ในช่วงรอบปีบัญชี 2557 ท่าอากาศยานภูเก็ต ให้บริการสายการบินแบบประจำรวม 44 สายการบิน มีจำนวนเที่ยวบินขึ้น - ลงรวม 74,501 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 6.13 เป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศจำนวน 40,387 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 4.05 จากทั้งเที่ยวบินแบบประจำและเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ ส่วนเที่ยวบินภายในประเทศมีจำนวน 34,114 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 8.70 ให้บริการผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 11,275,805 คน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 2.70 ประกอบด้วยผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 6,383,639 คน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 3.88 ส่วนผู้โดยสารภายในประเทศมีจำนวน 4,892,166 คน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 1.19 ส่วนปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า - ออกรวมทั้งสิ้น 39,652 ตัน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 16.51 ประกอบด้วยการขนถ่ายสินค้าระหว่างประเทศจำนวน 21,239 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 28.28 และการขนถ่ายสินค้าในประเทศจำนวน 18,413 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.37

(ง) ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย

ในช่วงรอบบัญชีปี 2557 ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย มีสายการบินให้บริการแบบประจำรวม 6 สายการบิน มีเที่ยวบินขึ้น - ลงรวม 10,029 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 45.73 มีเที่ยวบินระหว่างประเทศ 442 เที่ยวบิน และเที่ยวบินในประเทศ 9,587 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 22.10 และ 47.04 ตามลำดับ ให้บริการผู้โดยสารรวม



1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

1,291,708 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 22.57 ประกอบด้วยผู้โดยสารระหว่างประเทศ 28,148 คน และผู้โดยสารภายในประเทศ 1,263,560 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 134.06 และ 21.28 ตามลำดับ ปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์ เข้า - ออก ทั้งหมดเป็นการขนส่งสินค้าภายในประเทศรวม 3,708 ตัน ลดลงร้อยละ 18.77

1.2 การตลาดและภาวะในการแข่งขัน

1.2.1 การแข่งขัน

ปัจจุบันอุตสาหกรรมด้านการบินทั่วโลกมีอัตราการเจริญเติบโตที่สูงขึ้นอย่างมากทั้งทางด้านปริมาณความถี่ของเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสาร โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภูมิภาคเอเชีย ก่อให้เกิดภาวะการแข่งขันด้านธุรกิจการบินทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ เกิดการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินอย่างต่อเนื่อง โดยมีการเปิดสายการบินใหม่และการขยายตัวของสายการบินเดิม ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ธุรกิจสายการบินของไทยเป็นธุรกิจที่มีสถานะการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้น โดยเฉพาะธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำมีการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันเป็นอย่างมาก เห็นได้จากความสามารถในการช่วงชิงส่วนแบ่งการตลาดจากสายการบินให้บริการเต็มรูปแบบ และสายการบินต้นทุนต่ำยังสามารถสร้างผลการดำเนินงานที่ดีกว่าเป็นลำดับ

การเปิดเสรีน่านฟ้าในปี 2015 ประกอบกับการที่ประเทศไทยมีปัจจัยดึงดูดการลงทุนจากอุปสงค์ในการท่องเที่ยวระหว่างประเทศที่มีแนวโน้มเติบโตสูง และมีภูมิประเทศที่เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศ (Hub) ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ก็ยิ่งส่งผลให้สายการบินในอาเซียนต้องการเข้ามาช่วงชิงและแข่งขันในประเทศไทยเพิ่มขึ้น ดังนั้นสายการบินของไทยจึงต้องจับตามองสถานะธุรกิจและปรับกลยุทธ์รุกและรับเพื่อให้สอดคล้องกับการแข่งขันที่เข้มข้นมากขึ้น

จากนโยบายของภาครัฐในการพัฒนาท่าอากาศยาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้เป็นศูนย์กลางการบินการท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้าทางอากาศชั้นนำของเอเชียและของโลก กอปรกับนโยบายการท่องเที่ยวไทยเชิงรุกของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยในการขยายกลุ่มตลาดนักท่องเที่ยวใหม่ๆ จะช่วยส่งผลให้ปริมาณการจราจรทางอากาศและผู้โดยสารมีอัตราที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งอัตราการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ซึ่งเป็นอัตราการเติบโตที่สูงกว่าทุกภูมิภาคในโลกอันมีสาเหตุจากการเริ่มพัฒนาการขนส่งทางอากาศ และการเติบโตทางเศรษฐกิจที่รวดเร็วของสาธารณรัฐประชาชนจีนและสาธารณรัฐอินเดีย จะทำให้สายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีการขยายตัวได้ยิ่งยวด ทอท.จึงได้กำหนดยุทธศาสตร์โดยให้ท่าอากาศยานดอนเมืองรองรับสายการบินต้นทุนต่ำและเที่ยวบินจุดต่อจุดเป็นการเฉพาะ โดยให้บริการเที่ยวบินทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อรองรับการขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำต่อไปในอนาคต

นอกจากนั้น ด้วยนวัตกรรมเทคโนโลยีการผลิตอากาศยานแบบใหม่ จะช่วยทำให้ระบบการขนส่งทางอากาศโดยรวมมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ต้นทุนลดลง ลดเวลาการบินเนื่องจากสามารถบินตรงไปยังจุดหมายปลายทางได้ โดยไม่ต้องหยุดพัก ทำให้เกิดเส้นทางบินใหม่ๆ และทำให้เกิดโอกาสในการแข่งขันที่สูงขึ้น



1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

และจากการที่ค่าโดยสารมีราคาถูกลงทำให้ประชาชนสามารถเข้าถึงบริการการขนส่งทางอากาศได้มากขึ้น ยิ่งไปกว่านั้น เทคโนโลยีด้านการสื่อสารได้รับการพัฒนาอย่างรวดเร็วผู้เดินทางสามารถค้นหาข้อมูลแหล่งท่องเที่ยว แหล่งธุรกิจตามที่ต้องการได้สะดวกโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผู้โดยสารที่เดินทางโดยเครื่องบินสามารถทำการจองเที่ยวบินได้ด้วยตัวเองอย่างรวดเร็วและได้ในราคาที่ถูกลง ดังนั้น ท่าอากาศยานต่างๆ รอบโลกจึงตื่นตัวต่ออัตราการขยายตัวของสายการบินและอัตราการท่องเที่ยวของประชากรรอบโลก มีการวางแผน พัฒนาปรับปรุง รวมถึงการขยายท่าอากาศยานเพื่อให้รองรับต่อการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมการบินต่อไป

1.2.2 ข้อได้เปรียบทางธุรกิจ

ข้อได้เปรียบทางธุรกิจของ ทอท.ประกอบด้วย

- ประเทศไทยเป็นจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวในภูมิภาคและนักท่องเที่ยวจากทั่วโลก
- รัฐบาลมีนโยบายสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางการบิน (Hub) และประตูสู่เอเชีย (The Gateway to Asia)
- ท่าอากาศยานของ ทอท.มีพื้นที่ที่เอื้อต่อการขยายตัวและพัฒนาธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน
- ทอท.มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในการบริหารจัดการท่าอากาศยานเป็นอย่างดี

(ก) ประเทศไทยเป็นจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวในภูมิภาคและนักท่องเที่ยวจากทั่วโลก

จากการที่รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวและได้รณรงค์ให้ประเทศไทยและจังหวัดต่างๆ เป็นจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยว สำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศและนักท่องเที่ยวชาวไทย รวมทั้งการสนับสนุนและส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจากทั่วโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งนักท่องเที่ยวในทวีปเอเชียให้ความสนใจเป็นอย่างมาก ประกอบกับการที่ประเทศไทยตั้งอยู่ใกล้กับเมืองใหญ่ๆ และสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญๆ ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รวมถึงแหล่งท่องเที่ยวในประเทศกัมพูชา เวียดนาม ลาว และพม่า ทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางทางการบินที่สำคัญ สำหรับผู้โดยสารที่เดินทางมาจากเมืองใหญ่ๆ ในทวีปอเมริกา ทวีปยุโรป ทวีปออสเตรเลีย และเมืองอื่นๆ ในเอเชีย

จากข้อมูลนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทย 10 เดือนของปี 2557 ณ คำนวณตรวจเข้าเมืองท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 14.07 ล้านคน สามารถแบ่งออกได้ดังนี้ นักท่องเที่ยวจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้คิดเป็นร้อยละ 59.42 จากยุโรปคิดเป็นร้อยละ 21.40 จากเอเชียใต้คิดเป็นร้อยละ 6.42 จากอเมริกา คิดเป็นร้อยละ 4.31 จากตะวันออกกลางคิดเป็นร้อยละ 3.24 จากโอเชียเนียคิดเป็นร้อยละ 2.98 และจากแอฟริกา คิดเป็นร้อยละ 0.71 ของจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งหมด ปริมาณการจราจรทางอากาศสู่กรุงเทพฯ และประเทศไทย ไม่ได้ขึ้นอยู่กับผู้โดยสารที่เดินทางมายังประเทศไทย เพื่อจุดประสงค์ทางธุรกิจเป็นหลัก ซึ่งต่างกับกรณีของท่าอากาศยานหลักอื่น ๆ ในภูมิภาคเดียวกัน ทั้งนี้ นักท่องเที่ยวถือเป็นผู้โดยสาร "ที่มีคุณภาพสูง (High Quality)" เนื่องจากนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่จะเดินทางมาถึงท่าอากาศยานก่อนกำหนดเวลาเดินทาง และมีแนวโน้มในการที่จะใช้จ่ายเงินเพื่อซื้อสินค้าและบริการ ณ ท่าอากาศยานของ ทอท.มากกว่าผู้โดยสารที่เดินทางมาเพื่อจุดประสงค์ทางธุรกิจ



1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

นอกจากนี้ การที่รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยว และได้รณรงค์ให้ประเทศไทยและจังหวัดต่าง ๆ เป็นจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยวสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติและนักท่องเที่ยวชาวไทย รวมทั้งสนับสนุนและส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวภายในประเทศ ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ มีส่วนช่วยให้ประเทศไทยมีความน่าสนใจต่อนักท่องเที่ยวมากขึ้น ประกอบกับการที่ประเทศไทยตั้งอยู่ใกล้กับเมืองใหญ่ ๆ และสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญ ๆ ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รวมถึงแหล่งท่องเที่ยวในประเทศกัมพูชา เวียดนาม ลาว และพม่า ทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินที่สำคัญสำหรับผู้โดยสารที่เดินทางมาจากเมืองใหญ่ ๆ ในทวีปอเมริกา ทวีปยุโรป ทวีปออสเตรเลีย และเมืองอื่น ๆ ในเอเชีย

(ข) รัฐบาลมีนโยบายสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางการบิน (Hub) และการเป็นประตูสู่เอเชีย**(The Gateway to Asia)**

ท่าอากาศยานระหว่างประเทศของ ทอท. นอกจากจะเป็นเสมือนประตูสู่เอเชียที่สำคัญของประเทศแล้ว การเตรียมพร้อมในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตก็เป็นสิ่งสำคัญเช่นเดียวกัน รัฐบาลได้มองเห็นศักยภาพของจังหวัดเชียงใหม่ที่จะสามารถพัฒนาไปสู่การเป็นศูนย์กลางการบินที่เชื่อมไปสู่ประเทศในแถบอินโดจีนได้อย่างสะดวกรวดเร็วรวมทั้งเป็นศูนย์กลางแห่งอารยธรรมลุ่มน้ำโขง นอกจากนั้นยังเล็งเห็นถึงศักยภาพการเติบโตด้านการท่องเที่ยวทางภาคใต้ของไทย โดยเฉพาะเมืองท่องเที่ยวอย่างภูเก็ตที่สามารถพัฒนาไปสู่ศูนย์กลางของการเดินทางท่องเที่ยวทางภาคใต้ จึงได้ส่งเสริมให้หน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องดำเนินการเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐานรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่ และท่าอากาศยานภูเก็ตให้มีความพร้อมและสามารถรองรับการเติบโตในอนาคต เพื่อเป็นการเพิ่มความเชื่อมั่นให้สายการบินทั่วโลกถึงศักยภาพและความพร้อมของท่าอากาศยานไทย

(ค) ท่าอากาศยานของ ทอท. มีพื้นที่เอื้อต่อการขยายตัวและพัฒนาธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับ**อุตสาหกรรมการบิน**

เนื่องจากท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. มีพื้นที่ที่สามารถรองรับการขยายตัวและการพัฒนาโครงการต่าง ๆ เพื่อสร้างรายได้ โดยการร่วมลงทุนกับหน่วยงานภาครัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการบิน เช่น โครงการพัฒนาที่ดินแปลง 37 ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โครงการพัฒนาที่ดิน ณ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย และท่าอากาศยานหาดใหญ่ เป็นต้น

(ง) ทอท. มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในการบริหารจัดการท่าอากาศยาน

คณะผู้บริหารของ ทอท. มีความเชี่ยวชาญและมีประสบการณ์ด้านการบริหารจัดการท่าอากาศยานเป็นอย่างดีรวมถึงมีการวางแผนพัฒนาท่าอากาศยานและปรับปรุงท่าอากาศยานให้อยู่ในระดับมาตรฐานสากล และมีศักยภาพสามารถรองรับความต้องการของลูกค้าได้ ดังนั้น เพื่อให้การบริหารงานของ ทอท. สามารถแข่งขันในระดับสากล และเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทอท. จึงได้กำหนดยุทธศาสตร์ในการแข่งขันด้านต่าง ๆ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานให้บรรลุยังเป้าหมายที่กำหนดไว้ ตลอดจนดำเนินการในการสร้างเครือข่าย



1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

พันธมิตรธุรกิจเพื่อส่งเสริมการประกอบธุรกิจท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง ที่อยู่ภายใต้การดำเนินงานของ ทอท. และทำการตลาดเชิงรุกกับกลุ่มลูกค้าสายการบินในภูมิภาคต่าง ๆ

1.2.3 ยุทธศาสตร์การแข่งขัน

(ก) การพัฒนาท่าอากาศยานเพื่อการแข่งขัน

ทอท.เป็นหน่วยงานหลักที่มีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนให้ประเทศไทยก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยกำหนดแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของท่าอากาศยาน ทั้งด้านการพัฒนาขีดความสามารถในการรองรับการเติบโตของปริมาณการขนส่งทางอากาศและการพัฒนาเพื่อการยกระดับคุณภาพการบริการและการบริหารจัดการกิจกรรมเชิงพาณิชย์ให้ทัดเทียมกับท่าอากาศยานอื่น ๆ ในภูมิภาคเดียวกัน ในรอบปีที่ผ่านมา ทอท.ได้คำนึงถึงการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศของท่าอากาศยาน โดยคำนึงถึงการใช้ทรัพย์สินที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดย ทอท.ได้ดำเนินการตามแผนวิสาหกิจของ ทอท.(ปีงบประมาณ 2558 จนถึงปีงบประมาณ 2562) ซึ่งมีเหตุการณ์สำคัญที่ส่งผลกระทบต่อการทำงานของ ทอท.อย่างมีนัยสำคัญ เช่น การเกิดวิกฤตเศรษฐกิจการเงินประเทศในกลุ่ม PIGS (ประเทศโปรตุเกส อิตาลี กรีซ และ สเปน) รวมถึงเศรษฐกิจถดถอยในประเทศอเมริกา ความผันผวนของราคาน้ำมัน และความแปรปรวนของสภาพแวดล้อมทั้งในและนอกประเทศ นอกจากนี้ ในด้านการบริหารจัดการภายในของ ทอท.ได้ดำเนินการเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายของกระทรวงการคลังในการนำระบบบริหารจัดการ เพื่อสร้างมูลค่าเชิงเศรษฐศาสตร์ (Economic Value Management : EVM) และ Balanced Scorecard (BSC) มาใช้ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2549 และเริ่มมีการนำระบบการประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Performance Appraisal : SEPA) มาใช้ในปีงบประมาณ 2557 โดยมีการกำหนดเป้าหมายขององค์กรที่ครอบคลุมการดำเนินงานหลักด้านระดับบริการ ด้านผลิตภาพ และประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากรและต้นทุน รวมทั้งด้านการบิน ภายใต้ยุทธศาสตร์ 7 ด้าน ได้แก่ Strategic Positioning, Airport Service Capacity, Aero Business (Efficiency Oriented), Non-Aero Business, Service Oriented (Intelligent Airport), Regional Hub, Business Development เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ที่กำหนด และรองรับต่อสภาพแวดล้อมภายนอกข้างต้นที่มีผลกระทบต่อองค์กร

สำหรับท่าอากาศยานภูมิภาค ทอท.มีนโยบายด้านการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันอย่างต่อเนื่อง โดยดำเนินการตามโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานภูเก็ต (ปีงบประมาณ 2553-2557) นอกจากนี้ ทอท.ได้ให้ความสำคัญกับการกำหนดนโยบายการตลาดเชิงรุก โดยการพัฒนาแผนการเปิดตลาดเส้นทางการบินใหม่ ๆ การจัดทำแผนการสร้างเครือข่ายพันธมิตรทางธุรกิจ แผนการศึกษาพฤติกรรมค่าใช้จ่ายของผู้ใช้บริการ และการจัดกิจกรรมการส่งเสริมการตลาดที่หลากหลาย รวมถึงการสรรหาและพัฒนาบุคลากรของ ทอท.ด้านการตลาด เพื่อรองรับนโยบายการตลาดเชิงรุกข้างต้น

(ข) การนำท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานเชียงใหม่เข้าสู่การจัดอันดับ

ทอท.ได้ให้ความสำคัญกับการแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ เพื่อพัฒนาคุณภาพการบริการให้ดียิ่งขึ้น



1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

เพื่อสามารถนำท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานเชียงใหม่ไปสู่เป้าหมายในการเป็นท่าอากาศยานชั้นนำของโลก โดย ทอท. ได้เน้นด้านความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ และด้านสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น ขั้นตอนการตรวจผ่านผู้โดยสารที่รวดเร็ว ที่นั่งพักรอเพียงพอ ป้ายบอกทางที่ชัดเจน จำนวนห้องน้ำที่เพียงพอกับจำนวนผู้โดยสาร ความสะอาดภายในอาคารผู้โดยสารและบริเวณท่าอากาศยาน ตลอดจนการคมนาคมเชื่อมต่อกับท่าอากาศยาน ทั้งนี้ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานเชียงใหม่ได้สมัครเข้าร่วมโครงการ Airport Service Quality (ASQ) ของ Airport Council International (ACI) โดยในไตรมาสที่ 3 ของปีงบประมาณ 2557 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจัดอยู่ในลำดับที่ 8 จาก 21 ท่าอากาศยานที่มีผู้โดยสารมากกว่า 40 ล้านคน และท่าอากาศยานเชียงใหม่จัดอยู่อันดับที่ 23 จาก 79 ท่าอากาศยานที่มีผู้โดยสาร 5-15 ล้านคน

1.3 การดำเนินงานท่าอากาศยาน

1.3.1 การอนุญาตให้ผู้ประกอบการต่าง ๆ ดำเนินกิจการในท่าอากาศยาน

รายได้ส่วนหนึ่งของ ทอท. เป็นรายได้จากการอนุญาตให้ดำเนินการในเขตท่าอากาศยานของ ทอท. ในรูปของกิจการร้านค้าปลีก ร้านค้าปลอดอากร บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน คราวการบิน กักตุนอาหาร จอดรถ บริการโฆษณา บริการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ร้านหนังสือ ร้านอาหารว่างและเครื่องดื่ม บริการรถลิμουซีน บริการรถเช่า ร้านขายของที่ระลึก ไปรษณีย์ ศูนย์ข้อมูลนักท่องเที่ยวและสถานที่ท่องเที่ยว บริการด้านสื่อสารโทรคมนาคมต่าง ๆ ธนาคาร บริการภาคพื้นดิน และบริการด้านการขนส่ง ซึ่งโดยทั่วไป ทอท. จัดเก็บรายได้จากผู้ประกอบการดังกล่าวในรูปของส่วนแบ่งผลประโยชน์จากผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการในท่าอากาศยาน โดยคิดในอัตราร้อยละของรายได้หรือผลตอบแทนขั้นต้นแล้วแต่จำนวนใดจะสูงกว่า หรืออัตราผลตอบแทนคงที่ โดยอัตราที่เรียกเก็บจะแตกต่างกันตามลักษณะของกิจการ สำหรับการเปิดประมูลคัดเลือกผู้ประกอบการนั้น จะพิจารณาจากผู้ประกอบการที่เสนอผลตอบแทนขั้นต้นต่ำหรือค่าตอบแทนคงที่สูงสุดที่สุดในกรณีมีผู้ยื่นข้อเสนอขอประกอบการเพียงรายเดียวจะพิจารณากเลิการประมูลดังกล่าว เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อ ทอท. โดยทั่วไปสัญญาอนุญาตให้ดำเนินการจะระบุข้อสัญญา ที่คล้ายคลึงกัน แต่จะแตกต่างกันในบางส่วน ขึ้นอยู่กับประเภทกิจการของผู้รับอนุญาต 1 - 30 ปี

1.3.2 การให้เช่าพื้นที่สำนักงานและการให้เช่าอสังหาริมทรัพย์

ทอท. ให้ผู้ประกอบการเช่าพื้นที่เพื่อเป็นสำนักงานและ/หรือประกอบกิจการต่าง ๆ ตามสัญญาเช่าและ/หรือสัญญาอนุญาต ซึ่ง ทอท. กำหนดอัตราค่าเช่าตามอัตราค่าภาระการใช้ท่าอากาศยาน ทรัพย์สิน บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ในกิจการของ ทอท. โดยแยกอัตราค่าภาระฯ ตามแต่ละท่าอากาศยาน คือ อัตราค่าภาระฯ สำหรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย เป็นต้น โดยการกำหนดค่าเช่าพื้นที่สำหรับสำนักงานและอสังหาริมทรัพย์จะพิจารณาจากประเภทธุรกิจของผู้เช่าเป็นหลัก โดยปกติ ทอท. จะคิดค่าเช่าจากผู้ประกอบการค้าปลีกในอัตราที่สูงกว่าค่าเช่าพื้นที่สำหรับสำนักงาน สัญญาเช่าจะมีอายุสัญญาตั้งแต่ 1 - 3 ปี ทอท. จะเรียกเก็บค่าเช่าพื้นที่หรือห้องเพื่อใช้เป็นสำนักงานในท่าอากาศยานดอนเมืองในอัตรา 325.- บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน



1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

ส่วนอัตราค่าเช่าพื้นที่กิจกรรมเชิงพาณิชย์จะอยู่ในอัตราระหว่าง 240.- บาท ถึง 750.- บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน อัตราค่าเช่าพื้นที่ในท่าอากาศยานภูมิภาคจะต่ำกว่าอัตราค่าเช่า ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง แต่สำหรับพื้นที่เช่า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยทั่วไปจะสูงกว่าค่าเช่า ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง สำหรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ กำหนดค่าเช่าพื้นที่หรือห้องเพื่อใช้ดำเนินการกิจกรรมเชิงพาณิชย์ในอัตราระหว่าง 250.- บาท ถึง 1,200.- บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน และกำหนดค่าเช่าพื้นที่หรือห้องเพื่อใช้เป็นสำนักงานในอัตรา 450.- บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน อีกทั้ง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีพื้นที่จำนวนมากจึงมีที่ดินเปล่าที่จัดสรรให้ผู้เช่าประกอบการได้ โดยกำหนดค่าเช่าในอัตราระหว่าง 35.- บาท ถึง 80.- บาท ต่อตารางเมตรต่อเดือน

1.3.3 การให้บริการของ ทอท.

ทอท.ได้จัดหาบริการด้านสาธารณูปโภคและบริการอื่น ๆ แก่สายการบิน และผู้ประกอบการ ณ ท่าอากาศยานของ ทอท.ตามสัญญาอนุญาตให้ดำเนินการ และเช่าพื้นที่สำนักงานและอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งได้แก่ กระแสไฟฟ้า น้ำประปา โทรศัพท์ ฯลฯ โดยค่าสาธารณูปโภคนี้จะคิดในอัตราต้นทุนบวกกำไรส่วนเพิ่ม (Cost Plus Margin) ทั้งนี้ ค่าธรรมเนียมการให้บริการภายในอาคารผู้โดยสารจะจัดเก็บอยู่ในอัตราร้อยละ 15 ของค่าเช่าต่อเดือน

นอกจากบริการด้านสาธารณูปโภคแล้ว ทอท.ได้จัดหาบริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบินโดยตรง อาทิ บริการภาคพื้นดิน บริการด้านสัมภาระของผู้โดยสารในเขตท่าอากาศยาน ครีวการบิน เคาน์เตอร์ตรวจบัตรโดยสาร บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน เป็นต้น

ทอท.ยังได้จัดเตรียมบริการอื่น ๆ ที่ต่อเนื่อง เพื่อบริการผู้โดยสารและสัมภาระของสายการบิน เช่น บริการรถเช่า รถลีมูซีน ลานจอดรถ ร้านค้า ร้านอาหาร และคลังสินค้า เป็นต้น

1.4 ลูกค้าสายการบิน

ในช่วงรอบปีบัญชี 2557 ท่าอากาศยานของ ทอท.ให้บริการกับสายการบินประจำจากการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้ารวม 131 สายการบิน ทอท.เชื่อว่า การที่กรุงเทพฯ เปรียบเสมือนประตูสู่ประเทศไทย และการที่ประเทศไทย เปรียบเสมือนประตูสู่จุดหมายปลายทางต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นปัจจัยสำคัญที่สุดที่ทำให้ สายการบินต่าง ๆ ตัดสินใจเลือกใช้บริการท่าอากาศยานของ ทอท.ซึ่งสายการบินจะจัดเส้นทางการบินและเที่ยวบิน ตามปริมาณความต้องการของผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางมาสู่ประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานหลักของ ทอท.มีลูกค้าสายการบินมาใช้บริการมากที่สุด ซึ่งบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในฐานะสายการบินแห่งชาติ เป็นลูกค้าที่สำคัญที่สุดของ ทอท.โดยในช่วงรอบปีบัญชี 2557 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ให้บริการแก่ผู้โดยสารระหว่างประเทศและภายในประเทศ รวมกันประมาณร้อยละ 40 ของจำนวนผู้โดยสาร รวมทั้งหมดที่ใช้บริการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รองลงมาได้แก่สายการบินบางกอกแอร์เวย์สตามลำดับ



1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

1.5 สิ่งอำนวยความสะดวกในเชิงพาณิชย์

การให้บริการเชิงพาณิชย์ ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. (ยกเว้นบริเวณอาคารผู้โดยสาร) ได้แก่ สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนถ่ายสินค้า การซ่อมแซมและบำรุงรักษาอากาศยาน การจัดส่งอาหารให้อากาศยาน และการใช้ประโยชน์ในบริเวณที่ดินซึ่งมิได้ใช้ในกิจการการบิน โดยการให้เช่าแก่บุคคลภายนอกเพื่อใช้ในกิจกรรมต่าง ๆ ดังนี้

- การขนถ่ายสินค้าจากอาคารคลังสินค้าในเขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดำเนินการโดย บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท ดับบลิวเอฟเอสฟิจิการ์โก้ จำกัด
- การซ่อมแซมและบำรุงรักษาอากาศยาน ซึ่งดำเนินการโดยบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) โดยเช่าพื้นที่สำหรับซ่อมบำรุงอากาศยาน (Hangar) และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องจาก ทอท.
- การให้บริการจัดส่งอาหารให้อากาศยาน ซึ่งดำเนินการโดยบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด และบริษัท แอลเอสจี สกายเซฟส์ (ประเทศไทย) จำกัด
- การให้เช่าพื้นที่สำหรับซ่อมบำรุงอากาศยาน (Hangar) และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง ทอท. เป็นผู้จัดสรรพื้นที่ให้เช่าแก่ผู้ประกอบการรายอื่น

1.6 สิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ในเขตการบิน

นอกเหนือจากทางวิ่ง (Runways) ทางขับ (Taxiways) และลานจอดอากาศยาน (Apron) แล้ว ทอท. ยังให้บริการ สิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ได้แก่

- สิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้ในกิจการการบินโดยทั่วไป เช่น ระบบไฟฟ้าส่องสว่างพื้นที่ลานจอดอากาศยาน (Apron Flood Light) ระบบไฟทางวิ่ง ทางขับ (Runway/Taxiway Visual Aids Light) คือ ไฟขอบทางวิ่ง (Runway Edge) และไฟกึ่งกลางทางวิ่ง (Runway Center line Lights) เป็นต้น
- สิ่งอำนวยความสะดวกในการให้บริการน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน คือ ระบบเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานแบบท่อส่งใต้ดิน (Fuel Hydrant Pits)
- สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนถ่ายผู้โดยสารจากเครื่องบินมายังอาคารผู้โดยสาร หรือจากอาคารผู้โดยสารไปยังเครื่องบิน คือการให้บริการสะพานเทียบเครื่องบิน (Aerobridge) ณ หลุมจอดอากาศยานแบบประชิดอาคาร (Contact Gate) รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกที่จะช่วยลดมลภาวะทางอากาศ คือ ระบบปรับอากาศ (PC Air) และระบบไฟฟ้า 400Hz ที่ติดตั้งควบคู่กับสะพานเทียบเครื่องบินด้วย
- สิ่งอำนวยความสะดวกในการนำเครื่องบินขับเคลื่อนเข้าจอดยังหลุมจอดอากาศยาน คือ ระบบไฟทัศนสัญญาณนำเครื่องบินเข้าจอด (Visual Docking Guidance System : VDGS)
- อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการดับเพลิงและกู้ภัย
- เครื่องมือและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้สำหรับการพยากรณ์อากาศ



1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

- สิ่งอำนวยความสะดวกในการควบคุมระบบการจราจรทางอากาศ ระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ

(Navigation Aids : NAV Aids)

สิ่งอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์ ในการดับเพลิงและกู้ภัยเป็นของ ทอท. ในขณะที่สิ่งอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับการพยากรณ์อากาศ ดำเนินการและเป็นกรรมสิทธิ์ของกรมอุตุนิยมวิทยา การควบคุมการจราจรทางอากาศ ท่าอากาศยานทุกแห่ง ของ ทอท.อยู่ภายใต้การดำเนินงานและการบริหาร โดยบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจ ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มีสิทธิใช้พื้นที่บางส่วนของอาคารในท่าอากาศยานของ ทอท. โดย ทอท. ไม่ได้เรียกเก็บค่าตอบแทนจากการใช้พื้นที่ดังกล่าว บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เป็นผู้ให้บริการการควบคุมการจราจรทางอากาศ การบริการโทรคมนาคมการบิน การบริการวิทยุเครื่องช่วยการเดินอากาศ และเป็นผู้กำหนดและจัดสรรเที่ยวบินสำหรับสายการบินที่ให้บริการเที่ยวบินในประเทศ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มีกรรมสิทธิ์และครอบครองอุปกรณ์เพื่อใช้ประโยชน์ในกิจกรรมดังกล่าว ณ ท่าอากาศยานของ ทอท.บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จะจัดเก็บค่าธรรมเนียมการจราจรทางอากาศจากสายการบินที่นำอากาศยานเข้าสู่น่านฟ้าไทย โดยมีคณะกรรมการการบินพลเรือนเป็นผู้กำหนดข้อบังคับเกี่ยวกับอัตราค่าธรรมเนียมดังกล่าว ทอท.ไม่ได้รับส่วนแบ่งจากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ก็ไม่ได้รับส่วนแบ่งจากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ของ ทอท.เช่นกัน

1.7 ความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยาน

- มาตรการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระก่อนขึ้นอากาศยาน

การตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระติดตัวก่อนขึ้นอากาศยานด้วยเครื่องตรวจจับโลหะชนิดเดินผ่าน (Walk Through Metal Detector) และเครื่อง X-ray แม้ว่าขณะที่ทำการตรวจค้นอยู่จะไม่มีสัญญาณเตือนใด ๆ ทอท. ก็ยังมีการสุ่มตรวจผู้โดยสารและสัมภาระติดตัว เพื่อป้องกันมิให้มีการส่งหรือพาวัตถุระเบิดหรืออุปกรณ์ที่เป็นอันตรายอื่น ๆ ขึ้นไปยังอากาศยาน นอกจากนี้ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้มีการตรวจค้นสัมภาระบรรทุกโดยระบบ Inline Security System ด้วยเครื่อง Computed Tomography X-ray (CTX) ซึ่งเป็นเทคโนโลยีขั้นสูงในการตรวจหาร่องรอยวัตถุระเบิด ประกอบกับอุปกรณ์ Explosive Trace Detector (ETD) อีกชั้นหนึ่ง ทั้งนี้ เพื่อป้องกันมิให้มีการส่งหรือพาวัตถุระเบิดหรืออุปกรณ์ที่เป็นอันตรายอื่น ๆ ซึ่งอาจใช้ในการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบ ด้วยกฎหมายไปกับอากาศยานได้

1.7.1 ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2550 เป็นต้นมา ทอท.ได้ปฏิบัติตามมาตรการการรักษาความปลอดภัย ที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) และกรมการบินพลเรือน กำหนด กล่าวคือ ผู้โดยสารที่เดินทางไปกับอากาศยานต้องนำของเหลว เจลและสเปรย์ทุกชนิดใส่กระเป๋าสัมภาระก่อนนำไปเช็คอิน กรณีต้องนำติดตัวไป ต้องมีขนาดความจุไม่เกิน 100 มิลลิลิตร/กรัม บรรจุในถุงพลาสติกใสเปิด - ปิดฉีกได้คนละ 1 ถุง ๆ ละไม่เกิน 10,000 มิลลิลิตร/กรัมหรือ 1 ลิตร โดยต้องแสดงถุงพลาสติกใสซึ่งใส่ภาชนะ



1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บรรจุของเหลว เจล และสเปรย์ต่อเจ้าหน้าที่ตรวจค้นก่อนเข้ารับการตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัยและในส่วนที่เกินจากปริมาณที่กำหนด ผู้โดยสารไม่สามารถนำขึ้นเครื่องได้ สำหรับนม อาหารเด็ก และยา ผู้โดยสารสามารถนำติดตัวผ่านจุดตรวจค้นไปกับอากาศยานได้ในปริมาณที่เหมาะสม ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 25 กันยายน 2552 ทอท. ได้รับหนังสือแจ้งจากกรมการบินพลเรือน เรื่องการผ่อนผันให้ลูกเรือสามารถนำของเหลว เจล สเปรย์ ขึ้นบนอากาศยานเกินจำนวนที่กำหนด เมื่อลูกเรืออยู่ในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ แต่งเครื่องแบบ จนกว่าจะมีการประชุมและมีมติเกี่ยวกับเรื่องนี้ ของคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ทั้งนี้ ปริมาณที่ผ่อนผันให้ลูกเรื่อนำติดตัวได้ควรให้เฉพาะเท่าที่จำเป็นต่อการใช้งานเท่านั้น

1.7.2 การเพิ่มประสิทธิภาพการตรวจค้นผู้โดยสารก่อนขึ้นเครื่อง

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ปรับเปลี่ยนระบบการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระติดตัวก่อนขึ้นอากาศยาน จากเดิมที่เป็นแบบ Gate Screening ในส่วนของเที่ยวบินขาออกภายในประเทศ (Domestic) และแบบ Concourse Screening ในส่วนของเที่ยวบินขาออกระหว่างประเทศ (International) ให้เป็นระบบการตรวจค้นแบบรวมศูนย์ หรือ Centralized Security Screening โดยเริ่มดำเนินการในส่วนของเที่ยวบินภายในประเทศ ตั้งแต่ 1 ตุลาคม 2551 และเริ่มดำเนินการในส่วนของเที่ยวบินระหว่างประเทศตั้งแต่ 6 ตุลาคม 2552 ประกอบไปด้วย

(1) จุดตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระติดตัวที่จะนำขึ้นบนอากาศยาน เพื่อประกันว่าไม่มีอาวุธ วัตถุระเบิด และวัตถุอันตรายใดใด ติดตัวผู้โดยสารเข้าไปยังพื้นที่ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกำหนดให้เป็นพื้นที่หวงห้ามเพื่อการรักษาความปลอดภัย และขึ้นไปบนอากาศยาน สำหรับเที่ยวบินภายในประเทศมีการจัดตั้งจุดตรวจค้นที่บริเวณท้าย Check-in Counter Row C ชั้น 4 อาคารผู้โดยสาร และสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศอยู่ที่บริเวณด้านหลังเคาน์เตอร์ตรวจหนังสือเดินทาง ชั้น 4 อาคารผู้โดยสาร

(2) จุดตรวจค้นผู้ที่ปฏิบัติงานในพื้นที่หวงห้ามเพื่อการรักษาความปลอดภัย ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อประกันว่าบุคคลทุกคนที่จะผ่านเข้าไปปฏิบัติงานในพื้นที่ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกำหนดให้เป็นพื้นที่หวงห้ามเพื่อการรักษาความปลอดภัยได้รับการตรวจค้นและไม่สามารถนำอาวุธ วัตถุระเบิด และวัตถุอันตรายต้องห้ามใดใด ติดตัวเข้าไปได้ซึ่งปัจจุบันท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ติดตั้งเครื่องอ่านบัตรรักษาความปลอดภัยบุคคล เพื่อให้มั่นใจว่าบุคคลที่จะผ่านเข้าไปยัง Security Restricted Area : SRA ได้รับอนุญาตและมีบัตรถูกต้อง

(3) จุดตรวจค้นสินค้าที่จะนำเข้าไปจำหน่ายภายในพื้นที่หวงห้ามเพื่อการรักษาความปลอดภัย เพื่อประกันว่าสินค้านั้นไม่ได้ซ่อนอาวุธ วัตถุระเบิด และวัตถุต้องห้ามใดใด ที่จะก่อให้เกิดอันตรายและสามารถนำไปใช้ในการกระทำความผิดเป็นการแทรกแซงโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย

นอกจากกระบวนการตรวจค้นแบบรวมศูนย์จะมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการรักษาความปลอดภัย และก่อให้เกิดความมั่นใจในระบบการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแล้ว ยังเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการแก่ผู้โดยสาร เนื่องจากผู้โดยสารจะผ่านกระบวนการต่าง ๆ ในการเดินทางครั้งเดียว ได้แก่ การตรวจรับบัตรโดยสารที่เคาน์เตอร์ของสายการบิน (Check-in Counter) การตรวจประทับตราหนังสือเดินทาง



1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

และการตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัย ทำให้ผู้โดยสารสามารถใช้เวลาที่มียู่งระหว่างรอขึ้นอากาศยานในห้องโถงผู้โดยสารขาออกได้อย่างเต็มที่ เนื่องจากผู้โดยสารได้ผ่านกระบวนการต่าง ๆ ในการเดินทางทั้งหมดเรียบร้อยแล้ว

- มาตรการควบคุมสินค้าไปรษณีย์ภัณฑ์และโภชนาการ

ผู้ประกอบการที่ดำเนินกิจการขนส่งสินค้าไปรษณีย์ภัณฑ์ และ โภชนาการ เป็นผู้ควบคุมกำกับดูแลให้การขนส่งเป็นไปด้วยความเรียบร้อย ไม่มีการลักลอบนำอาวุธ วัตถุระเบิดไปกับอากาศยานในขั้นตอนจากนั้นเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของ ทอท. จะตรวจบุคคลและยานพาหนะก่อนอนุญาตให้ผ่านเข้าเขตลานจอดอากาศยาน สำหรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ผู้ประกอบการต้องจัดทำแผนการดำเนินงานรักษาความปลอดภัยให้สอดคล้องกับแผนการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและจัดส่งแผนดังกล่าวให้กับส่วนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน เพื่อใช้ในการตรวจสอบการดำเนินงานของผู้ประกอบการอีกชั้นหนึ่ง

- การควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัย

ทอท. กำหนดให้สำนักมาตรฐานและควบคุมการรักษาความปลอดภัยกิจการการบิน รับผิดชอบด้านการควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. ให้เป็นไปตามข้อกำหนดของ ICAO แผนการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติของกรมการบินพลเรือน และแผนการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยการตรวจสอบทั้งระบบ (Audit) การตรวจสอบเฉพาะเรื่อง (Inspector) การทดสอบ (Test) และการสำรวจ (Survey) มาตรการการรักษาความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารอากาศยานสำหรับสินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการบินพลเรือนที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ เพื่อให้การดำเนินการเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย เป็นไปตามข้อกำหนด โดยมีส่วนงาน ทอท. และหน่วยงานภายนอก ทอท. ร่วมตรวจสอบ ดังนี้

1. สำนักมาตรฐานและควบคุมการรักษาความปลอดภัยกิจการการบิน
2. ส่วนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน
3. หน่วยงานภายนอก ทอท. ซึ่งมีการตรวจสอบเป็นประจำทุกปี
 - 3.1 กรมการบินพลเรือน
 - 3.2 องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO)
 - 3.3 หน่วยงานบริหารการรักษาความปลอดภัยด้านการขนส่งแห่งสหรัฐอเมริกา (Transportation Security Administration: TSA)
 - 3.4 สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ(International Air Transport Association: IATA)
 - 3.5 หน่วยงานอื่น ๆ ที่ได้รับอนุญาตจากกรมการบินพลเรือน
- การเตรียมความพร้อมในการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน

ปัจจุบันภัยคุกคามกิจการการบินพาณิชย์และภัยจากการก่อการร้ายได้ทวีความรุนแรงมากขึ้น และมีรูปแบบหรือวิธีการที่ปรับเปลี่ยนตลอดเวลา ดังนั้น ท่าอากาศยานจึงได้เตรียมความพร้อมโดยแบ่งระดับ



1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

การรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานเป็น 4 ระดับ ตามที่สภาความมั่นคงแห่งชาติ (สมช.) กำหนดดังนี้

ระดับ 1 – ระดับต่ำ / ปรากฏข่าวว่าจะมีการก่อการร้าย

ระดับ 2 – ระดับความเสี่ยง / เสี่ยงต่อการโจมตีตั้งแต่ทั่วไปจนถึงเกิดขึ้นจริง โดยไม่สามารถคาดการณ์วิธีการและระดับการปฏิบัติได้

ระดับ 3 – ระดับสูง / เสี่ยงต่อการโจมตีระดับสูง

ระดับ 4 – การเสี่ยงต่อการก่อการร้ายอย่างรุนแรง / ได้รับข่าวกรองว่าจะมีการโจมตีอย่างแน่นอน ซึ่งในแต่ละท่าอากาศยานของ ทอท. จะกำหนดมาตรการการรักษาความปลอดภัยเข้มงวดมากขึ้น ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับพื้นฐานของการประเมินความเสี่ยงของสถานการณ์ปัจจุบันกับระดับภัยคุกคาม

1.8 ประกันภัย

ทอท.ได้ทำประกันการเสี่ยงภัยสำหรับภัยทุกชนิด (All Risks Insurance) และประกันอัคคีภัย ซึ่งครอบคลุมถึงอัคคีภัย อุทกภัย ภัยจากแผ่นดินไหว วาตภัย ที่เกิดกับอาคารและสิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ และรวมถึงการประกันภัยทรัพย์สินที่เกิดจากการก่อการร้ายและการก่อความไม่สงบเพื่อหวังผลทางการเมือง (Terrorism Insurance and Full Political Violence) ประกันภัยรถยนต์ และประกันภัยบุคคลที่ 3 คุ้มครองความรับผิดตามกฎหมายของ ทอท. ต่อการบาดเจ็บเสียชีวิต ตลอดจนความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอกซึ่งเกิดขึ้นจากการดำเนินงานของ ทอท. ณ ท่าอากาศยานต่าง ๆ ในความรับผิดชอบของ ทอท. ทั้งนี้ ประกันภัยดังกล่าวไม่ครอบคลุมเหตุการณ์ที่เกิดจากภัยสงคราม ความรับผิดจากมลภาวะทางเสียง และภัยอื่นบางประเภท อย่างไรก็ดี การเอาประกันภัยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศ การสื่อสารการบิน การจัดเที่ยวบิน ความสมควรเดินอากาศ และการขนถ่ายสินค้าทางอากาศเป็นหน้าที่ของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กรมธรรม์ประกันภัยของ ทอท.มีการต่ออายุเป็นรายปีโดยบริษัทผู้รับประกันหลักของ ทอท.คือบริษัท ทิพยประกันภัย จำกัด (มหาชน)

1.9 สิ่งแวดล้อม

ทอท.มีนโยบายในการจัดการสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน โดยมุ่งเน้นถึงความรับผิดชอบต่อสังคมในการดูแลรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และเป็นไปตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 ทั้งนี้ ทอท.ได้กำหนดแนวทางการดำเนินงานที่เหมาะสมเพื่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด โดยคำนึงถึงหลักธรรมาภิบาลและความรับผิดชอบต่อสังคม



2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

ความเป็นมาและพัฒนาการที่สำคัญ

เมื่อปี พ.ศ.2457 กระทรวงกลาโหมได้ก่อสร้างสนามบินดอนเมือง ต่อมาได้เปลี่ยนชื่อเป็นท่าอากาศยานกรุงเทพ และท่าอากาศยานดอนเมือง โดยลำดับ และเริ่มเปิดดำเนินการด้านการบินพลเรือนในปี พ.ศ.2483 ภายใต้อำนาจรับผิดชอบของกรมการบินพลเรือน ต่อมาเมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2522 สภานิติบัญญัติแห่งชาติได้เห็นชอบและตราพระราชบัญญัติการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ.2522 ซึ่งกำหนดให้มีการจัดตั้ง “การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย” ขึ้น โดยมีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม เพื่อประกอบและส่งเสริมกิจการท่าอากาศยาน รวมทั้ง ดำเนินกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการท่าอากาศยาน การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยได้เริ่มดำเนินการที่ท่าอากาศยานกรุงเทพฯ เป็นแห่งแรกเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2522

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 11 มิถุนายน 2545 เห็นชอบและอนุมัติเกี่ยวกับการแปลงสภาพการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ.2542 โดยเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2545 การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย ได้จดทะเบียนแปลงสภาพเป็นบริษัทมหาชน จำกัด ภายใต้อำนาจ “บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)” หรือ ทอท. ด้วยทุนจดทะเบียน 5,747 ล้านบาท โดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นแต่เพียงผู้เดียว ทั้งนี้ ได้รับโอนกิจการ สิทธิ ความรับผิดชอบ หนี้สินทรัพย์ และพนักงานทั้งหมดจาก การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย

เมื่อวันที่ 4 สิงหาคม 2546 กระทรวงการคลังในฐานะผู้ถือหุ้นทั้งหมดมีมติให้เพิ่มทุนจดทะเบียนของ ทอท. เป็น 10,000 ล้านบาท ซึ่งได้ชำระค่าหุ้นเพิ่มทุนโดยการโอนหุ้นของ บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด ที่กระทรวงการคลังถืออยู่ให้แก่ ทอท. และต่อมา ทอท. ได้รับโอนกิจการ สิทธิ ความรับผิดชอบ หนี้สินทรัพย์ รวมทั้งพนักงานของบริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด มาเป็นหน่วยธุรกิจหนึ่งใน ทอท. โดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2549

เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2547 ทอท. ได้ขอเพิ่มทุนจดทะเบียนอีก 428.57 ล้านบาท และเสนอขายหุ้นสามัญให้แก่ประชาชนทั่วไปและสถาบันการเงินทั้งในและต่างประเทศ มีผลให้ ณ วันที่ 30 กันยายน 2547 ทอท. มีหุ้นสามัญที่ออกและชำระเต็มมูลค่าจำนวน 1,428.57 ล้านบาท มูลค่าตราไว้หุ้นละ 10 บาท มีส่วนเกินมูลค่าหุ้นสุทธิ 12,567.66 ล้านบาท โดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ในสัดส่วนร้อยละ 70 ของหุ้นที่ออกและจำหน่ายได้ทั้งหมดของ ทอท.

ปัจจุบัน ทอท. ดำเนินธุรกิจในการบริหารท่าอากาศยานนานาชาติ 6 แห่งของประเทศ ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ท่าอากาศยานดอนเมือง (ทคม.) ท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ทชม.) ท่าอากาศยานหาดใหญ่ (ทหญ.) ท่าอากาศยานภูเก็ต (ทกภ.) ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย (ทชร.) และ ซึ่งเป็นท่าอากาศยานหลัก



2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

ของประเทศ และนอกจากการให้บริการด้านสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศแล้ว ทอท. ยังรับผิดชอบ การบริหารจัดการกิจกรรมเชิงพาณิชย์ต่าง ๆ ภายในท่าอากาศยาน และดำเนินธุรกิจร่วมทุนในบริษัทที่ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับ ท่าอากาศยาน และธุรกิจเกี่ยวเนื่องอื่น ๆ อาทิ บริษัทโรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด บริษัท แอร์พอร์ต แอสโซซิเอท จำกัด บริษัทการบริการบินภูเก็ต จำกัด และ บริษัท แอร์พอร์ตคิวตีฟรี่ จำกัด เป็นต้น

ผลการดำเนินงานด้านการให้บริการในปีงบประมาณ 2557 ท่าอากาศยานของ ทอท. ให้บริการสายการบินแบบประจำรวม 131 สายการบิน เป็นสายการบินขนส่งผู้โดยสารและสินค้าจำนวน 121 สายการบิน และขนส่งสินค้าอย่างเดียวจำนวน 10 สายการบิน ปริมาณการจราจรทางอากาศโดยรวมของ ทอท. ในปีงบประมาณ 2557 ได้รับผลกระทบจากความไม่แน่นอนทางการเมือง ทำให้ผู้โดยสารระหว่างประเทศเดินทางเข้า-ออกประเทศไทยลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา ขณะที่การขนถ่ายสินค้า มีปริมาณเพิ่มขึ้นเล็กน้อย โดยในปีงบประมาณ 2557 มีปริมาณการขึ้นลงของอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. ทั้ง 6 แห่ง รวม 609,937 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.03 ประกอบด้วย จำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศ 324,792 เที่ยวบิน และภายในประเทศ 285,145 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.75 และ 17.18 ตามลำดับ ให้บริการผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 87,572,416 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.67 เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 51,195,490 คน ลดลงร้อยละ 5.66 และผู้โดยสารภายในประเทศ 36,376,926 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 14.14 มีปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้าออกจำนวน 1,329,048 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.60 โดยเป็นการขนส่งระหว่างประเทศจำนวน 1,222,222 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.05 และในประเทศจำนวน 106,826 ตัน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 4.31

: ปีงบประมาณ

	■ การขึ้น-ลงของอากาศยานพาณิชย์ (เที่ยวบิน)			■ จำนวนผู้โดยสารรวม (คน)		
	2556	2557	%	2556	2557	%
ทสภ.+ทดม.	423,992	454,763	7.26%	66,463,450	65,847,198	-0.93%
ทสภ.	288,004	292,932	1.71%	50,900,697	46,497,257	-8.65%
ทดม.	135,988	161,831	19.00%	15,562,753	19,349,941	24.33%
ทชม.	41,295	49,679	20.30%	5,172,742	6,213,446	20.12%
ทหญ.	17,056	20,965	22.92%	2,465,370	2,944,259	19.42%
ทกก.	70,198	74,501	6.13%	10,979,537	11,275,805	2.70%
ทชร.	6,882	10,029	45.73%	1,053,863	1,291,708	22.57%
รวม 6 แห่ง	559,423	609,937	9.03%	86,134,962	87,572,416	1.67%



2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

	■ ปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า-ออก (ตัน)		
	2556	2557	%
ทสภ.+ทดม.	1,249,340	1,254,939	0.45%
ทสภ.	1,232,002	1,230,881	-0.09%
ทดม.	17,338	24,058	38.76%
ทชม.	18,451	18,659	1.13%
ทหญ.	14,773	12,090	-18.16%
ทภก.	34,032	39,652	16.51%
ทชร.	4,565	3,708	-18.77%
รวม 6 แห่ง	1,321,161	1,329,048	0.60%

3. ปัจจัยความเสี่ยง

3. ปัจจัยความเสี่ยง

การบริหารความเสี่ยง

การบริหารความเสี่ยงเป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญที่จะช่วยป้องกัน รักษา และส่งเสริมให้องค์กรบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ท่ามกลางกระแสการแข่งขันทางเศรษฐกิจและการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองที่รวดเร็วและรุนแรง ดังนั้น การมีระบบการบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพจะสะท้อนถึง การบริหารจัดการ องค์กรที่ดี มีจริยธรรม ในการดำเนินธุรกิจ อันเป็นพื้นฐานสำคัญที่จะสร้างความเชื่อมั่นต่อผู้มีส่วนได้เสียและสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันให้กับองค์กร

ทอท.ได้ให้ความสำคัญต่อการดำเนินงานด้านการบริหารความเสี่ยง มีการจัดโครงสร้างการบริหาร ความเสี่ยงตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยมีคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงทำหน้าที่กำกับดูแลการบริหาร ความเสี่ยง การควบคุมภายใน และการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ มีการแต่งตั้งคณะทำงานคณะต่างๆ พร้อมทั้ง มีการแบ่งหน้าที่และความรับผิดชอบไว้อย่างชัดเจน เพื่อบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างเป็นระบบตามนโยบายที่ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงกำหนด โดยครอบคลุมการบริหารความเสี่ยงด้านต่างๆ ตามแนวทางของ Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) คือ ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ ความเสี่ยงด้านปฏิบัติการ ความเสี่ยงด้านการเงิน ความเสี่ยงด้านกฎระเบียบ และสอดคล้องกับแนวทางการ ประเมินผลการดำเนินงานตามระบบการประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Performance Appraisal (SEPA)) อย่างต่อเนื่องมาตลอด

ทั้งนี้ เจ้าของความเสี่ยงทุกหน่วยงานต้องมีการจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงเพื่อลดระดับความรุนแรง ตลอดจนการติดตามและรายงานผลการบริหารความเสี่ยงเพื่อให้คณะกรรมการ ทอท.ทราบในทุกไตรมาส

ประเด็นสำคัญในปีงบประมาณ 2557

การดำเนินธุรกิจให้บรรลุตามเป้าหมายที่ ทอท.ตั้งไว้ในปัจจุบันอาจได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์ ที่ไม่คาดคิดทั้งจากปัจจัยภายในหรือปัจจัยภายนอกองค์กร ที่อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการดำเนินธุรกิจ ดังนั้น ในปีงบประมาณ 2557 ทอท.จึงได้มีการระบุความเสี่ยงระดับองค์กรที่อาจส่งผลต่อการดำเนินธุรกิจการให้บริการ ท่าอากาศยาน ดังนี้

ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์

จากสถิติการจราจรทางอากาศในปีงบประมาณ 2557 ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีเที่ยวบินพาณิชย์ขึ้น-ลงรวม 292,932 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2556 คิดเป็นร้อยละ 1.17 และมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นจาก ปัจจัยการเติบโตของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว อันมีผลมาจากปัจจัยการเติบโตของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว โดยองค์การการท่องเที่ยว - เทียวโลก (UNWTO) คาดว่าการเติบโตของจำนวนนักท่องเที่ยวทั่วโลกเฉลี่ยระหว่างปี 2553-2573 คิดเป็น 3.3% ต่อปี หรือคิดเป็นจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 43 ล้านคนต่อปี และคาดว่าภายในปี 2573 นักท่องเที่ยวจะเพิ่มสูงถึง 1,800 ล้านคน โดยประเทศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกจะมีส่วนแบ่งการตลาดเพิ่ม มากขึ้น สำหรับประเทศไทยจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามามีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นต่อเนื่อง คาดว่าในปี 2559



3. ปัจจัยความเสี่ยง

จะมีนักท่องเที่ยวประมาณ 19 ล้านคน โดยนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ 85% เดินทางเข้ามาทางอากาศนอกจากนั้น การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (เออีซี) ในปี 2558 ยังเป็นปัจจัยที่ผลักดันให้ประเทศสมาชิกอาเซียนให้ความสำคัญกับการพัฒนาท่าอากาศยานภายในประเทศค่อนข้างมาก เพราะจะมีการเดินทางภายในภูมิภาคเอเซียมากยิ่งขึ้นเป็น 120 ล้านคนในปี 2558

ปัจจุบันท่าอากาศยานสุวรรณภูมิประกอบด้วยทางวิ่ง (Runway) 2 เส้น กว้างเส้นละ 60 เมตร ยาว 3,700 เมตรและ 4,000 เมตร ห่างกัน 2,200 เมตร และมีทางขับขนานกับทางวิ่งทั้ง 2 เส้น เพื่ออำนวยความสะดวกแก่อากาศยานขาออกและขาเข้าได้พร้อมกัน โดยมีขีดความสามารถในการให้บริการเที่ยวบินขึ้นต่ำประมาณ 40 เที่ยวบินต่อชั่วโมง และในช่วงเวลาคับคั่ง 59 เที่ยวบินต่อชั่วโมง แต่เนื่องจากแนวโน้มปริมาณการจราจรทางอากาศที่สูงขึ้นมาก อาจส่งผลกระทบต่อสภาพพื้นผิวทางวิ่ง (Runway) ทางขับ (Taxiway) ให้ไม่สามารถให้บริการอากาศยานได้ เนื่องจากความไม่สมบูรณ์ของพื้นทาง (Pavement)

แต่อย่างไรก็ตามด้วยมาตรฐานการบริหารงานท่าอากาศยานในระดับสากล ทอท. จึงได้คาดการณ์ถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดจากสภาพพื้นผิวทางวิ่ง (Runway) ทางขับ (Taxiway) ไม่สามารถให้บริการอากาศยานได้ เนื่องจากความไม่สมบูรณ์ของพื้นทาง อันมีสาเหตุมาจากปริมาณการจราจรที่เพิ่มมากขึ้นและส่งผลกระทบต่อพื้นผิวทางวิ่ง (Runway) ทางขับ (Taxiway) อาจเกิดการชำรุดอย่างรุนแรง โดยจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงเพิ่มเติมเพื่อแก้ไขปัญหาพื้นผิวทางวิ่ง (Runway) ทางขับ (Taxiway) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แบ่งออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่ การดำเนินการในระยะสั้น เช่น การซ่อมมุลูเกน การดำเนินการในระยะกลาง เช่น การจัดหาโรงผสมแอสฟัลต์ และการดำเนินการในระยะยาว เช่น การเปลี่ยนชนิดวัสดุ Pavement จากแอสฟัลต์เป็นคอนกรีต เป็นต้น รวมถึงการจัดทำแผนซ่อมแซมตามแนวทางคณะกรรมการ ทอท. ได้แก่ การซ่อมแซมชั่วคราวในฤดูฝนโดยใช้ออสฟัลต์พร้อมปูและบดอัดจากผู้รับจ้าง โดยจัดทำสัญญาซื้อขายแบบราคาคงที่ไม่จำกัดปริมาณ และการซ่อมแซมแบบถาวรโดยเปลี่ยนวัสดุแอสฟัลต์เป็นคอนกรีต

ความเสี่ยงด้านกฎระเบียบ

การดำเนินธุรกิจการให้บริการท่าอากาศยานของประเทศไทยจำเป็นต้องอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกรมการบินพลเรือน ทั้งนี้ เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของรัฐและคู่มือการดำเนินงานสนามบิน เพื่อมุ่งสู่การได้รับมาตรฐานทางกายภาพและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ รวมถึง ท่าอากาศยานจะต้องมีระบบการจัดการนิรภัย ระบบรักษาความปลอดภัย และผู้จัดการสนามบินที่ได้รับการรับรอง

ดังนั้น ทอท. ในฐานะผู้ประกอบการการให้บริการท่าอากาศยานจึงได้กำหนดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ในแผนวิสาหกิจ ทอท. ปีงบประมาณ 2558 - 2562 โดย ทอท. จะต้องได้รับการรับรองท่าอากาศยานสาธารณะภายในปี 2558 แต่ด้วยแนวโน้มการพัฒนาทางด้านอุตสาหกรรมการบินที่เปลี่ยนแปลง เช่น การพัฒนาอากาศยานให้มีขนาดใหญ่ขึ้น ซึ่งเป็นเหตุให้มาตรฐานความปลอดภัยทางการบินมีการเปลี่ยนแปลงตามไปด้วย และส่งผลกระทบต่อท่าอากาศยานภายใต้การบริหารจัดการโดย ทอท. บางแห่งมีคุณสมบัติไม่ตรงตามมาตรฐาน



3. ปัจจัยความเสี่ยง

ที่รัฐกำหนด จึงเกิดเป็นข้อบกพร่องจากผลการตรวจประจำปีของกรมการบินพลเรือนที่เป็นเงื่อนไขในการขอรับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ส่งผลให้ ทอท.อาจไม่สามารถปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องประเภทที่ 1 (ท่าอากาศยานต้องดำเนินการแก้ไขทันที และเป็นเงื่อนไขที่ต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนรับใบรับรองการดำเนินงานสนามบิน) ให้เป็นไปตามมาตรฐานของรัฐและมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ภายในปีงบประมาณ 2557

ในปีงบประมาณ 2557 ทอท.จึงกำหนดมาตรการบริหารความเสี่ยงเพื่อควบคุม แก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าวให้แล้วเสร็จภายในกำหนดระยะเวลาด้วยการกำหนดกระบวนการสร้างความร่วมมือ เร่งรัด และติดตามผลการแก้ไขข้อบกพร่องประเภทที่ 1 ร่วมกับหน่วยงานๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอก ทอท.ให้แล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ 2557

ความเสี่ยงด้านปฏิบัติการ

ในปีงบประมาณ 2557 การดำเนินธุรกิจการให้บริการท่าอากาศยานของ ทอท.ประสบกับความเสี่ยงจากปัจจัยภายนอกที่บริษัทไม่สามารถควบคุมได้ โดยเฉพาะความเสี่ยงจากภัยธรรมชาติ อันเนื่องจากประเทศไทยมีภูมิประเทศอยู่ในเขตร้อนชื้นที่ได้รับอิทธิพลจากลมมรสุม และพายุหมุนเขตร้อน จึงมักประสบปัญหาภัยพิบัติจากภัยธรรมชาติ รวมถึง ปัญหาความวุ่นวายทางการเมือง ที่สืบเนื่องจากวิกฤตการณ์การเมืองไทย พ.ศ. 2556 – 2557 ซึ่งก่อให้เกิดการชุมนุมและการเดินขบวนเพื่อปิดกั้นถนนสายหลักในกรุงเทพมหานครตลอดจนสถานที่ราชการสำคัญ เพื่อกดดันต่อต้านรัฐบาลตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2556 ถึงพฤษภาคม 2557 ดังนั้น เพื่อเสริมสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน ทอท.จึงได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงจากภัยธรรมชาติ/การชุมนุมทางการเมือง/และโรคระบาด ดังนี้

การบริหารจัดการการก่อวินาศกรรมจากฝูงชน/ภัยพิบัติจากธรรมชาติ/โรคระบาด

ท่าอากาศยานที่อยู่ภายใต้การบริหารจัดการโดย ทอท. ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ได้ทบทวนและปรับปรุงแผนฉุกเฉินท่าอากาศยาน บทที่ 7 การก่อวินาศกรรมจากฝูงชน โดยเนื้อหา ขอบเขตของแผน ประกอบด้วย ขั้นตอน ฝั่งการบังคับบัญชา ส่วนงานภายในและภายนอกที่เกี่ยวข้องกับการบริหารเหตุการณ์ฯ เพื่อรองรับเมื่อเกิดสถานการณ์ฯ

สำหรับด้านการเตรียมความพร้อมเพื่อรับมือภัยพิบัติจากธรรมชาติและโรคระบาด ทอท. ได้ดำเนินการทบทวนและปรับปรุงแผนเผชิญเหตุกรณีภัยพิบัติทางธรรมชาติ ได้แก่ แผนเผชิญเหตุอุทกภัย แผนเผชิญเหตุแผ่นดินไหว ในกรณีของสถานการณ์การแพร่ระบาดไวรัสอีโบลา ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ร่วมมือกับด่านควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศ เพื่อเฝ้าระวังและติดตามสถานการณ์การระบาดอย่างใกล้ชิด โดยมีมาตรการติดตั้ง เครื่อง Thermoscan จำนวน 6 เครื่อง เพื่อตรวจสอบผู้โดยสารที่เดินทางมาจากกลุ่มประเทศที่มีการแพร่ระบาด บริเวณอาคารเทียบเครื่องบิน E บริเวณพื้นที่ผู้โดยสารขาเข้าระหว่างประเทศ และบริเวณพื้นที่สำหรับ



3. บัญชีความเสี่ยง

ผู้โดยสารผ่านเครื่อง (Transit) รวมถึง การติดตั้งเจลล้างมือฆ่าเชื้อโรค ภายในอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน มากกว่า 80 จุด

ความเสี่ยงด้านการเงิน

ทอท.ได้ป้องกันความเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยนอันเนื่องมาจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน สำหรับเงินกู้สกุลเงินจากภาระหนี้เงินกู้ต่างประเทศสกุลเงินที่ ทอท.ได้รับจาก Japan International Cooperation Agency (JICA) เพื่อใช้ในโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 1 โดยได้ดำเนินการไปแล้ว ร้อยละ 93.64 มียอดหนี้ที่ยังไม่ได้ทำการป้องกันความเสี่ยง จำนวน 7,194.68 ล้านบาท สำหรับหนี้สกุลเงินเยนส่วนที่ยังไม่ได้ถูกป้องกันความเสี่ยง ทอท.ได้มอบหมายให้คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงนี้ต่างประเทศของ ทอท.ซึ่งมีกรรมการ ทอท.เป็นประธาน และผู้เชี่ยวชาญบุคคลภายนอกเป็นอนุกรรมการ ทำหน้าที่กำกับดูแลและกำหนดนโยบายด้านการบริหารความเสี่ยงนี้ต่างประเทศ รวมถึงการติดตามความเคลื่อนไหวความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนอย่างใกล้ชิด เพื่อให้การบริหารความเสี่ยงนี้ต่างประเทศในส่วนที่เหลือเป็นไปอย่างเหมาะสมกับสถานการณ์ทางการเงินของ ทอท.

4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

4.1 พื้นที่ของท่าอากาศยานและพื้นที่ของลานจอดอากาศยาน

ท่าอากาศยานทุกแห่งของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ปลูกสร้างอยู่บนที่ราชพัสดุของกรมธนารักษ์ กระทรวงการคลัง โดยมีพื้นที่ของท่าอากาศยาน และพื้นที่ลานจอดอากาศยาน ดังนี้

ท่าอากาศยาน	พื้นที่ทั้งหมด (ตารางกิโลเมตร)	พื้นที่ลานจอดอากาศยาน (ตารางเมตร)
ท่าอากาศยานดอนเมือง	5.6	860,000
ท่าอากาศยานเชียงใหม่	2.6	85,996
ท่าอากาศยานหาดใหญ่	4.8	56,461
ท่าอากาศยานภูเก็ต	2.3	94,800
ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย	5.2	28,800
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	32.0	1,033,000

4.2 อาคารและสิ่งปลูกสร้าง

อาคารและสิ่งปลูกสร้างของ ทอท. ณ ท่าอากาศยานทุกแห่งปลูกสร้างอยู่บนที่ราชพัสดุของ กรมธนารักษ์ กระทรวงการคลัง แต่เนื่องจากกรมธนารักษ์ได้ให้สิทธิในการใช้ที่ดินบางส่วนแก่กรมการบินพลเรือนและ กองทัพอากาศ ทอท. จึงได้เข้าทำสัญญาเช่าที่ราชพัสดุเพื่อเป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานกับกรมการบินพลเรือนและ กองทัพอากาศแทนที่จะเข้าทำสัญญากับกรมธนารักษ์หรือกระทรวงการคลัง ทั้งนี้ ทอท. ได้เข้าทำสัญญาเช่าที่ราชพัสดุ เพื่อเป็นที่ตั้งท่าอากาศยาน เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2545 โดยมีอายุสัญญา 30 ปี และสามารถต่ออายุสัญญาได้สองครั้ง ครั้งละ 10 ปี โดยอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่ ทอท. ใช้ในการประกอบธุรกิจ ประกอบด้วย อาคารผู้โดยสาร อาคาร เทียบเครื่องบินและสะพานเทียบเครื่องบิน อาคารคลังสินค้า อาคารสำนักงาน อาคารจอดรถ อาคารศูนย์บริหาร การขนส่งสาธารณะ ฯลฯ โดยอาคารสิ่งปลูกสร้างดังกล่าว ทอท. ได้ใช้ในการประกอบกิจการท่าอากาศยาน และ กิจการที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการท่าอากาศยาน เช่น อาคาร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ใช้ในกิจการ คลังสินค้า เขตปลอดอากร (Free Zone) ครีวการบิน กิจการบริการภาคพื้น ช่อมบำรุงอากาศยาน การเติมน้ำมันเชื้อเพลิง อากาศยาน ศูนย์บริการการขนส่งสาธารณะ (Bus Terminal) ฯลฯ โดยในระหว่างที่สัญญาเช่าที่ราชพัสดุยังมีผลใช้บังคับ อาคารและสิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ ของ ทอท. ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ซึ่งปลูกสร้างใหม่หลังวันที่ 30 กันยายน 2545 อาคารและ สิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นกรรมสิทธิ์ของ ทอท. และกรรมสิทธิ์ในอาคารและสิ่งปลูกสร้างดังกล่าว จะตกเป็นของกระทรวงการคลังเมื่อสัญญาดังกล่าวสิ้นสุดผูกพันซึ่งรวมแล้วไม่เกิน 50 ปี นับจากวันที่ 30 กันยายน 2545



4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

4.3 สรุปเงื่อนไขสำคัญบางประการของสัญญาเช่า

ภายใต้สัญญาเช่าที่ราชพัสดุที่เป็นที่ตั้งของท่าอากาศยาน กรมธนารักษ์เรียกเก็บค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์ในที่ดินราชพัสดุจาก ทอท. สำหรับท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในอัตราร้อยละ 5 และสำหรับท่าอากาศยานภูมิภาค ได้แก่ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ในอัตราร้อยละ 2 ของรายได้ทั้งหมด โดยไม่หักค่าใช้จ่ายใด ๆ ทั้งสิ้น และเมื่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดใช้ จะมีการปรับอัตราค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์ในที่ดินราชพัสดุสำหรับท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานภูมิภาคใหม่ ตามผลการศึกษาของที่ปรึกษาที่จัดจ้างโดยกรมธนารักษ์ ซึ่งขณะนี้กรมธนารักษ์ และ ทอท. อยู่ในช่วงการเจรจาต่อรองเพื่อกำหนดอัตราค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์ในที่ดินราชพัสดุดังกล่าว

ภายใต้เงื่อนไขของสัญญาเช่าที่ราชพัสดุเพื่อเป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานดังกล่าว กองทัพอากาศและกรมการบินพลเรือน (แล้วแต่กรณี) จะมีหน้าที่รับผิดชอบในการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญาเช่าในนามของกรมธนารักษ์ โดยสัญญาเช่าทั้งหมดของ ทอท. รวมทั้งสัญญาเช่าที่ดินอันเป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะสิ้นสุดลงโดยอัตโนมัติ หากกระทรวงการคลังถือหุ้น ทอท. เท่ากับร้อยละ 50 หรือน้อยกว่า

ตามสัญญาเช่าที่ราชพัสดุที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ทอท. ต้องได้รับอนุญาตจากกองทัพอากาศหรือกรมการบินพลเรือน (แล้วแต่กรณี) ในการก่อสร้าง ดัดแปลง โยกย้าย หรือทำลายอาคารสิ่งปลูกสร้างใด ๆ เว้นแต่การดัดแปลงเล็กน้อย นอกจากนี้ สัญญาเช่าดังกล่าวยังได้จำกัดกิจกรรมที่ ทอท. สามารถดำเนินการได้ในที่ดินที่เช่าไว้ โดยให้ ทอท. สามารถดำเนินการได้เฉพาะกิจการท่าอากาศยานและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าอากาศยานเท่านั้น และต้องอนุญาตให้กองทัพอากาศ หรือกรมการบินพลเรือน (แล้วแต่กรณี) มีสิทธิร่วมใช้ทรัพย์สินที่ให้เช่าแก่ ทอท. ได้ตามสัญญาเช่าที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ ทอท. ต้องทำประกันวินาศภัยอาคารที่ก่อสร้างบนที่ดินที่เช่าและระบุในกรมธรรม์ประกันภัยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้รับประโยชน์ตลอดอายุการใช้ประโยชน์

นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

ทอท. มีนโยบายที่จะลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมที่ประกอบธุรกิจเกี่ยวเนื่องกับการประกอบกิจการท่าอากาศยาน โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อสนับสนุนและส่งเสริมธุรกิจของ ทอท. ณ วันที่ 30 กันยายน 2557 ทอท. มีเงินลงทุนในบริษัทย่อยเป็นจำนวน 610.67 ล้านบาท โดยมีสัดส่วนเงินลงทุนในบริษัทย่อยเป็นร้อยละ 0.40 ของสินทรัพย์รวมทั้งหมดของ ทอท.

นอกจากนี้ ในการกำกับดูแลกิจการและการดำเนินงานของบริษัทย่อยนั้น ทอท. ในฐานะผู้ถือหุ้นยังมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการในบริษัทดังกล่าว โดย ทอท. ได้ส่งตัวแทนเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้น และเข้าร่วมเป็นกรรมการบริษัทด้วย

รายละเอียดการลงทุนของ ทอท. ในบริษัทย่อยในปัจจุบัน ได้ปรากฏในงบการเงินและหมายเหตุประกอบงบการเงิน



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) มีกระบวนการพิจารณาทางศาลและอนุญาโตตุลาการที่ไม่อยู่ในทางการค้าปกติของ ทอท.และในฐานะที่ ทอท.เป็นรัฐวิสาหกิจ จึงเสนอเรื่องให้สำนักงานอัยการสูงสุดเป็นผู้ดำเนินการด้านการฟ้องร้องหรือแก้ต่าง โดยในกรณีคดีแพ่งระหว่างหน่วยงานของรัฐ หรือหน่วยงานราชการ หรือรัฐวิสาหกิจ เป็นความกัน ทอท. ต้องเสนอเรื่องให้สำนักงานอัยการสูงสุด โดยสำนักงานการยุติการดำเนินคดีแพ่งและอนุญาโตตุลาการพิจารณาตัดสินชี้ขาด และนำเสนอให้คณะรัฐมนตรีทราบต่อไป

5.1 ข้อพิพาทกับกรุงเทพมหานครเรื่องการประเมินภาษีโรงเรือนและที่ดิน

ตั้งแต่ปี 2538 กรุงเทพมหานคร (กทม.) เปลี่ยนวิธีประเมินภาษีโรงเรือนฯ สำหรับพื้นที่ที่ ทอท.ให้ผู้ประกอบการเช่าจากเดิมคำนวณจากค่าเช่าเพียงอย่างเดียว มาเป็นการนำรายได้ค่าผลประโยชน์ตอบแทนที่ ทอท.ได้รับจากผู้ประกอบการในการให้สิทธิประกอบกิจการบนพื้นที่เช่าของ ทอท. รวมเป็นฐานในการคำนวณค่าเช่ารายปีเพื่อประเมินภาษีด้วย ซึ่ง ทอท. ไม่เห็นด้วย เนื่องจากจะทำให้พื้นที่ภายในสนามบินดอนเมืองสูงเกินสมควรที่จะให้เช่าได้ในปีหนึ่ง ๆ และในบางพื้นที่มีอัตราสูงถึง 100,000 บาท ต่อ ตร.ม.ต่อเดือน ทอท.จึงได้ยื่นหนังสืออุทธรณ์กับสำนักงานอัยการสูงสุด เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2542 เพื่อเสนอคณะกรรมการพิจารณาชี้ขาดการยุติในการดำเนินคดีแพ่งของส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาชี้ขาด ซึ่ง ทอท.ใช้เป็นแนวทางปฏิบัติในการดำเนินการเกี่ยวกับการอุทธรณ์ค่าภาษีโรงเรือนฯ จนถึงปัจจุบัน

สำนักงานอัยการสูงสุดได้มีหนังสือที่ อส(สฝยพ) 0015/5291 ลงวันที่ 24 มีนาคม 2548 แจ้งผลชี้ขาดการประเมินภาษีปี 2538 – 2546 ของคณะกรรมการพิจารณาชี้ขาดการยุติในการดำเนินคดีแพ่งของส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ต่อมาในระหว่างปี 2549 ถึงปี 2555 สำนักงานอัยการสูงสุดได้มีหนังสือแจ้งผลชี้ขาดสำหรับการประเมินภาษีปี 2547 – 2552 มีผลทำให้การประเมินภาษีโรงเรือนฯ ของ กทม. ตั้งแต่ปี 2538 – 2552 สูงเกินไป

ทอท.ยอมรับผลการพิจารณาของคณะกรรมการชี้ขาดฯ และได้ชำระค่าภาษีโรงเรือนฯ ให้แก่ กทม. ตามหลักเกณฑ์การประเมินที่คณะกรรมการชี้ขาดฯ กำหนด ตั้งแต่ปี 2538 จนถึงปัจจุบันครบถ้วนแล้ว แต่ กทม. ไม่เห็นด้วยกับหลักเกณฑ์การประเมินภาษีตามที่คณะกรรมการชี้ขาดฯ กำหนด จึงได้ประเมินภาษีโรงเรือนฯ ตามหลักเกณฑ์เดิมตั้งแต่ปี 2538 มาโดยตลอด กรมธนารักษ์ในฐานะเจ้าของโรงเรือนและที่ดินซึ่ง ทอท.เช่าใช้ประโยชน์ที่ราชพัสดุแจ้งว่า ได้มีหนังสือถึงสำนักงานอัยการสูงสุดเพื่อนำเรียนคณะรัฐมนตรีสั่งการให้ กทม.ปฏิบัติตามต่อไป ปัจจุบันยังไม่มีมติความคืบหน้าในเรื่องดังกล่าว

ณ วันที่ 30 กันยายน 2557 กทม.ได้แจ้งการประเมินภาษีโรงเรือนและที่ดินถึงปี 2553 โดย ทอท. มีค่าภาษีโรงเรือนและที่ดินที่ยังอยู่ระหว่างอุทธรณ์รวมทั้งสิ้นจำนวน 2,374.91 ล้านบาท (กทม.ได้ประเมินภาษีจำนวน 3,935.78 ล้านบาท หักยอดเงินที่ ทอท. ชำระแล้ว 1,560.87 ล้านบาท) และมีค่าปรับ จำนวน 228.65 ล้านบาท หากผลการอุทธรณ์เป็นไปตามการประเมินของ กทม.ตามนัยมาตรา 43(4) แห่งพระราชบัญญัติภาษีโรงเรือนและที่ดิน พ.ศ.2475 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติภาษีโรงเรือนและที่ดิน (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2534



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

5.2 ข้อพิพาทอื่น ๆ (เฉพาะคดีที่มีทุนทรัพย์สูงเกินกว่า 50 ล้านบาท หรือเรื่องร้องเรียนที่อาจจะส่งผลกระทบต่อการทำงานของ ทอท.)**5.2.1 คดีระหว่าง บริษัท สุวรรณภูมิ รีเทล ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด และ บริษัท สุวรรณภูมิ ทราน ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด กับ ทอท.**

บริษัท สุวรรณภูมิ รีเทล ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (SRD) และบริษัท สุวรรณภูมิ ทราน ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (STD) เป็นโจทก์ ยื่นฟ้อง ทอท.และบริษัท สุวรรณภูมิ ทรานเซอร์วิส จำกัด (SVT) เป็นจำเลยต่อศาลแพ่ง เมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2551 เป็นคดีหมายเลขคดีที่ 3585/2551 ในข้อหาหรือฐานความผิด ตัวการ ตัวแทน ละเมิด เรียกค่าเสียหายเป็นเงิน 1,175,897,514.20 บาท กล่าวคือ โจทก์ทั้งสองอ้างว่า ได้รับอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบกิจกรรมเชิงพาณิชย์ ศูนย์บริหารการขนส่งสาธารณะ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และเป็นผู้ลงทุนปรับปรุงพื้นที่ จึงฟ้องขอให้ ทอท. ทำสัญญาอนุญาตให้โจทก์ทั้งสองบริหารจัดการกิจกรรมเชิงพาณิชย์ หากไม่สามารถดำเนินการได้จะต้องชดเชยค่าเสียหายให้แก่โจทก์ทั้งสอง

เมื่อวันที่ 8 เมษายน 2554 ศาลแพ่งพิพากษาให้ ทอท.และ SVT ร่วมกันชำระค่าเสียหายให้แก่ SRD เป็นเงิน 319,900,031.78 บาท พร้อมด้วยดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงินดังกล่าวนับแต่วันมีคำพิพากษาเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์ โดยเมื่อวันที่ 5 กันยายน 2554 ทอท.ได้ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลอุทธรณ์

ปัจจุบันคดีอยู่ในระหว่างการพิจารณาของศาลอุทธรณ์

5.2.2 คดีระหว่าง พลเรือเอกบรรณวิทย์ เก่งเรียน ที่ 1 กับพวกรวม 5 คน กับ ทอท.

ทอท.ได้รับหมายนัดไต่สวนคำร้องของศาลแพ่ง โดยวิธีการปิดหมายในคดีหมายเลขคดีที่ 665/2553 ลงวันที่ 2 มีนาคม 2553 ระหว่าง พลเรือเอก บรรณวิทย์ เก่งเรียน ที่ 1 นางประภา เอี่ยมอร่ามศรี ที่ 2 นางสาวสุพร ปทุมสุวรรณวดี ที่ 3 นายทองอินทร์ แสงงาม ที่ 4 และนายธรรมบุญ จุลมณีโชติ ที่ 5 ผู้ร้อง ทอท.ผู้คัดค้าน โดยขอให้ศาลมีคำสั่งว่ามติการแต่งตั้งคณะกรรมการ ทอท.เป็นโมฆะเนื่องจากหนังสือมอบอำนาจที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังมอบอำนาจให้แก่ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เป็นผู้มีอำนาจแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาแต่งตั้งกรรมการ ทอท. และผู้อำนวยการ สคร. ได้แต่งตั้งให้นางพรรณชนิดดา บุญครอง เข้าร่วมประชุมนั้น ไม่สามารถทำได้ตามกฎหมายเพราะเป็นการมอบฉันทะช่วง ซึ่งจะต้องทำตามแบบหนังสือมอบฉันทะตามมาตรา 34 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 และขอให้ศาลมีคำสั่งหรือคำพิพากษาเพิกถอนมติการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2552 เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2553 โดยทอท.ได้ยื่นคำคัดค้านต่อศาลแพ่ง เมื่อวันที่ 12 เมษายน 2553 โดยเมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2553 ศาลแพ่งได้มีคำสั่งว่า การมอบอำนาจตามข้อ 4 ของคำสั่งกระทรวงการคลัง ที่ 60/2552 ที่ระบุว่า การมอบอำนาจตามข้อ 3 ไม่รวมถึงการแต่งตั้งกรรมการในคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ และกิจการที่กระทรวงการคลังถือหุ้นนั้น จึงไม่ใช่บังคับกับการเลือกตั้งกรรมการของ ทอท. เมื่อไม่ปรากฏว่า มีกฎหมาย กฎระเบียบ ประกาศ หรือคำสั่งใด หรือมติของคณะรัฐมนตรี ห้ามเรื่องการมอบอำนาจแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นไว้ การมอบอำนาจของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังไปแต่งตั้งผู้แทนเข้า



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ร่วมประชุมผู้ถือหุ้นจึงชอบด้วยกฎหมาย จึงมีคำสั่งยกคำร้อง และให้ผู้ร้องใช้ค่าฤชาธรรมเนียมแทน ทอท. โดยกำหนดค่าทนายความ 10,000.- บาท ซึ่งเมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2553 ผู้ร้องทั้ง 5 ได้ยื่นอุทธรณ์คำสั่งของศาลแพ่งดังกล่าว เมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2555 ศาลอุทธรณ์ได้มีคำพิพากษาว่า

การที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง มอบอำนาจให้ผู้อำนวยการ สคร. ไปแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นของผู้คัดค้าน การแต่งตั้งนางพรรณชนิดา บุญครอง จึงเป็นการมอบอำนาจให้นางพรรณชนิดา บุญครอง เข้าร่วมและลงมติแทน ซึ่งมีใช้การมอบอำนาจช่วง เมื่อมีการเลือกตั้งกรรมการและที่ประชุมใหญ่มีมติแต่งตั้งให้ผู้ที่ได้รับคะแนนสูงสุด 7 คน เป็นกรรมการของบริษัทผู้คัดค้านซึ่งเป็นไปตามวาระการประชุมที่ 5 จึงเป็นไปโดยชอบ และตามที่ผู้ร้องอุทธรณ์ว่า การที่ศาลชั้นต้นวินิจฉัยว่า คำสั่งกระทรวงการคลังที่ 60/2552 ออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 38 และ 39 แห่ง พ.ร.บ.ระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ.2534 ประกอบมาตรา 6 แห่ง พ.ร.ฎ.ว่าด้วยการมอบอำนาจ พ.ศ.2550 และข้อ 29 แห่งกฎกระทรวงว่าด้วยกลุ่มภารกิจ พ.ศ.2545 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม โดยกฎกระทรวงว่าด้วยกลุ่มภารกิจ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2546 เมื่อไม่ปรากฏว่ามีกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประกาศ หรือคำสั่งใด หรือมติของคณะรัฐมนตรี ห้ามเรื่องการมอบอำนาจการแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมการประชุมผู้ถือหุ้นไว้ การมอบอำนาจของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังให้ผู้อำนวยการ สคร. ไปแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นจึงชอบด้วยกฎหมายนั้น ไม่ถูกต้องตามธรรมเนียมปฏิบัติในทางพาณิชย์และการค้า เมื่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังไม่อาจเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นได้ต้องมอบอำนาจให้ผู้หนึ่งผู้ใดมาประชุมแทนโดยเฉพาะเจาะจงเท่านั้น ศาลอุทธรณ์เห็นว่า กรณีนี้เป็นกรณี que se ฎิบัติตาม พ.ร.บ.ระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ.2534 ดังที่ศาลชั้นต้นวินิจฉัยไว้ กรณีดังกล่าวจึงไม่ใช่การมอบอำนาจช่วง

นอกจากนี้ ตามที่ผู้ร้องอุทธรณ์ว่า หนังสือมอบอำนาจของกระทรวงการคลังมิใช่หนังสือมอบอำนาจตามแบบท้ายประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้า เรื่อง กำหนดแบบหนังสือมอบอำนาจ (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2550 ศาลอุทธรณ์เห็นว่า ประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้า เรื่อง กำหนดแบบหนังสือมอบอำนาจ (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2550 กำหนดแบบหนังสือมอบอำนาจไว้ 3 แบบ แต่ไม่ได้กำหนดว่าผู้ถือหุ้นหรือบริษัทจะจัดพิมพ์ขึ้นเองโดยมีข้อความตามแบบดังกล่าวมิได้ เมื่อหนังสือมอบอำนาจของกระทรวงการคลังมีข้อความตามที่กำหนดไว้ในหนังสือมอบอำนาจแบบ ข ที่แนบท้ายหนังสือบอกกล่าวเรียกประชุมสามัญผู้ถือหุ้น หรือตามแบบท้ายประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้า เรื่อง กำหนดแบบหนังสือมอบอำนาจ (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2550 ดังนั้น หนังสือมอบอำนาจดังกล่าวจึงถูกต้องตามแบบที่กฎหมายกำหนด การมอบอำนาจและการออกเสียงลงคะแนนของกระทรวงการคลังในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2552 ของผู้คัดค้านจึงชอบด้วยกฎหมาย

ดังนั้น ศาลอุทธรณ์จึงเห็นพ้องด้วยกับคำพิพากษาของศาลชั้นต้น อุทธรณ์ของผู้ร้องทั้งห้าฟังไม่ขึ้นจึงพิพากษายืน ค่าฤชาธรรมเนียมชั้นอุทธรณ์ให้เป็นพับ

ผู้ร้องที่ 1 ถึง 5 ได้ยื่นฎีกาต่อศาลแพ่งเมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน 2555

ทอท.ยื่นคำแก้ฎีกาต่อศาลแพ่ง เมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2555 ปัจจุบันอยู่ในระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกา



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

5.2.3 คดีระหว่าง บริษัท ปาร์คอิง แมนเนจเม้นท์ จำกัด กับ ทอท.

บริษัท ปาร์คอิง แมนเนจเม้นท์ จำกัด เป็นโจทก์ยื่นฟ้อง ทอท. ในคดีดังต่อไปนี้

(1) ยื่นฟ้อง ทอท. ต่อศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ 1628/2553 ลงวันที่ 21 ตุลาคม 2553 เรียกค่าเสียหาย เป็นเงิน 128,984,072.20 บาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี และค่าเสียหายจากการขาดรายได้ วันละ 1,300,000.- บาท นับตั้งแต่วันฟ้องจนกว่าบริษัท ฯ จะได้เข้าครอบครองพื้นที่ดำเนินการ และห้าม ทอท. ขัดขวางการประกอบกิจการของบริษัท ฯ พร้อมทั้งยื่นคำร้องขอคุ้มครองชั่วคราวก่อนพิพากษาให้บริษัท ฯ เข้าประกอบกิจการ และห้ามมิให้ ทอท. เรียกหรือให้ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) ชำระเงินตามหนังสือสัญญาค้ำประกัน ซึ่งศาลปกครองกลางมีคำสั่งรับฟ้อง แต่ให้ยกคำขอคุ้มครองชั่วคราวทั้ง 2 ฉบับ

ทอท. ยื่นฟ้องแย้งเรียกค่าเสียหาย เป็นเงิน 168,606,854.05 บาท และขอให้บริษัท ฯ ส่งมอบพื้นที่สำนักงานและห้องควบคุมระบบคอมพิวเตอร์คืนให้แก่ ทอท.

(2) ยื่นฟ้อง ทอท. และผู้บริหาร ทอท. 2 คน เป็นจำเลยต่อศาลอาญา คดีอาญา หมายเลขดำที่ อ.2671/2553 ลงวันที่ 26 สิงหาคม 2553 ในข้อหาหรือฐานความผิดพนักงานปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ ทำให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น

ศาลอาญาพิพากษาว่าคดีโจทก์ไม่มีมูล พิพากษายกฟ้อง โจทก์ยื่นอุทธรณ์

ศาลอุทธรณ์พิพากษายืนตามศาลชั้นต้นว่าคดีโจทก์ไม่มีมูล คดีถึงที่สุด

(3) ยื่นฟ้อง ทอท. ต่อศาลแพ่ง คดีหมายเลขดำที่ 3574/2554 ลงวันที่ 20 กันยายน 2554 ขอให้ขังได้ และขอคุ้มครองชั่วคราวกรณีฉุกเฉิน ศาลแพ่งได้มีคำสั่งให้คุ้มครองชั่วคราวให้บริษัท ฯ เข้าบริหารจัดการอาคารและลานจอดรถ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ทอท. ได้ยื่นคำร้องขอชี้ขาดอำนาจศาลว่า คดีดังกล่าวอยู่ในอำนาจของศาลปกครอง

ศาลแพ่งและศาลปกครองมีความเห็นว่าคดีอยู่ในอำนาจของศาลปกครอง ศาลแพ่งจึงโอนสำนวนไปศาลปกครองกลาง และศาลปกครองกลางมีคำสั่งไม่รับคำฟ้องไว้พิจารณาเนื่องจากเป็นฟ้องซ้อนกับคดีหมายเลขดำที่ 1628/2553 และให้คำสั่งคุ้มครองชั่วคราวสิ้นสุดลงวันที่ 30 เมษายน 2556 เวลา 15.30 น. และให้คืนเงินที่วางศาลให้แก่ ทอท. บริษัท ฯ ได้ยื่นอุทธรณ์คำสั่งศาลปกครองกลาง และศาลปกครองสูงสุดมีคำสั่งว่าคำสั่งศาลปกครองกลางที่ไม่รับคำฟ้องไว้พิจารณาชอบแล้ว และให้คืนเงินที่วางศาลให้แก่ ทอท. แต่ให้จ่ายเงินค่าจ้างพนักงานให้แก่บริษัท ฯ ถึงวันที่ 30 เมษายน 2556 และเมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2556 บริษัท ฯ ยื่นคำร้องขอพิจารณาคดีใหม่ต่อศาลปกครองกลาง แต่ศาลปกครองกลางมีคำสั่งไม่รับคำขอพิจารณาคดีใหม่ บริษัท ฯ อุทธรณ์คำสั่งของศาลปกครองกลางต่อศาลปกครองสูงสุด โดยปัจจุบันอยู่ในระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

5.2.4 คดีระหว่าง ทอท. กับ นายศรีสุข จันทรางศุ ที่ 1 กับพวกรวม 3 คน

สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ มีหนังสือ ที่ ปช 012/0339 ลงวันที่ 29 มกราคม 2556 ถึง ทอท. แจ้งผลการพิจารณาการไต่สวนข้อเท็จจริงกรณีได้รับเรื่องกล่าวหาเรื่องเรียน



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร ในฐานะประธานคณะกรรมการบริหารการพัฒนา ทสภ.กับพวก เพื่อดำเนินการตาม พ.ร.บ. ประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ. 2542 มาตรา 66 กรณีทุจริตโครงการจ้างเหมา บริการรักษาความปลอดภัย ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่ง ป.ป.ช.ได้รับไว้พิจารณา โดยแต่งตั้งคณะกรรมการ ใต้สวนเพื่อดำเนินการใต้สวนข้อเท็จจริงและรวบรวมพยานหลักฐาน พร้อมทั้งจัดทำสำนวนการใต้สวนข้อเท็จจริง เสนอต่อคณะกรรมการ ป.ป.ช.เพื่อพิจารณา

คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติได้พิจารณาสำนวนการใต้สวนข้อเท็จจริง แล้วมีมติ ดังนี้

1. การกระทำของนายศรีสุข จันทรางศุ มีมูลเป็นความผิดทางอาญาฐานเป็นพนักงานปฏิบัติหรือละ เว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ เพื่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้หนึ่งผู้ใด หรือปฏิบัติหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดย ทุจริต ตาม พ.ร.บ.ว่าด้วยความผิดของพนักงานในองค์การหรือหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2502 มาตรา 11

2. การกระทำของนายบัญชา ปิตตนานนท์ และเรืออากาศโท ณรงค์ชัย ถนัดช่างแสง มีมูลเป็นความผิด ทางวินัยอย่างร้ายแรง ฐานทุจริตต่อหน้าที่ตามข้อบังคับการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย ฉบับที่ (2) ว่าด้วยการ บรรจุ การแต่งตั้ง การออกจากตำแหน่ง การดำเนินการทางวินัย และการลงโทษของพนักงาน พ.ศ. 2522 ข้อ 36 (2) และระเบียบบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วย การบรรจุ การแต่งตั้ง การพ้นสภาพ วินัย การ ดำเนินการทางวินัย การลงโทษและการอุทธรณ์ของพนักงาน พ.ศ. 2554 ข้อ 27 (2) ประกอบข้อ 41 และมีมูลเป็น ความผิดทางอาญา ฐานเป็นพนักงานปฏิบัติหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ เพื่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้หนึ่ง ผู้ใด หรือปฏิบัติหรือละเว้นหน้าที่โดยทุจริต ตาม พ.ร.บ.ว่าด้วยความผิดของพนักงานในองค์การหรือหน่วยงานของ รัฐ พ.ศ. 2502 มาตรา 11

3. ทอท.ได้มีหนังสือ ที่ ทอท.003/2557 ลงวันที่ 8 มกราคม 2557 ถึงอธิบดีอัยการ สำนักงานคดีแพ่ง เพื่อให้จัดพนักงานอัยการว่าต่างคดีดำเนินการฟ้องร้องบุคคลทั้งสามแทน ทอท. เพื่อให้ชดเชยค่าเสียหายสำหรับความ เสียหาย ที่เกิดขึ้นแก่ ทอท.โดยเมื่อวันที่ 31 มกราคม 2557 สำนักงานอัยการพิเศษฝ่ายคดีแพ่ง 7 สำนักงานคดีแพ่ง สำนักงานอัยการสูงสุด ได้ดำเนินการยื่นฟ้องบุคคลทั้งสามต่อศาลแพ่ง คดีหมายเลขดำที่ 380/2557 ระหว่าง ทอท. โจทก์ กับนายศรีสุข จันทรางศุ จำเลยที่ 1 นายบัญชา ปิตตนานนท์ จำเลยที่ 2 และเรืออากาศโท ณรงค์ชัย ถนัดช่างแสง จำเลยที่ 3 ข้อหาหรือฐานความผิด ละเมิด, เรียกค่าเสียหาย ทุนทรัพย์ 3,626,825,644.43 บาท โดยทนายจำเลยที่ 1 ได้แถลงว่าจำเลยที่ 1 ได้มีมติลงภายหลังโจทก์ยื่นฟ้องคดี และมีนางจารุวรรณ จันทรางศุ ผู้จัดการมรดกของ จำเลยที่ 1

ปัจจุบันอยู่ระหว่างสืบพยานโจทก์ และพยานจำเลย



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

5.3 กระบวนการยุติการดำเนินคดีแพ่งและอนุญาโตตุลาการ

5.3.1 ข้อพิพาทระหว่างกิจการร่วมค้า ITO JV กับ ทอท.

ทอท.ได้รับสำเนาข้อเสนอข้อพิพาทของสถาบันอนุญาโตตุลาการ ลงวันที่ 12 พฤศจิกายน 2552 ระหว่างกิจการร่วมค้า ITO JV ผู้รับจ้างงานก่อสร้างอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน ผู้เรียกร้อง ทอท. ผู้คัดค้านในคดีดังนี้

(1) คดีหมายเลขดำที่ 103/2552 สัญญาจ้างก่อสร้างอาคารผู้โดยสาร เรียกร้องให้ ทอท. จ่ายเงินค่าเสียหายจากการที่ตัวแทนของ ทอท. ที่ควบคุมงานก่อสร้าง คือ บริษัทที่ปรึกษา TCS ได้ประเมินมูลค่างานก่อสร้างงานเปลี่ยนแปลง (Variation) งานเพิ่มเติม (Additional) และงานลด (Omission) ต่ำกว่ามูลค่าที่กิจการร่วมค้า ITO JV เสนอ ค่าเร่งรัด และการขัดขวางงาน (Acceleration And Disruption) ทำให้งานล่าช้าโดยเพิ่มเติมนานใหม่ ส่งผลให้หยุดงานชั่วคราว ค่าบริหารงาน ควบคุมงานก่อสร้างตามสัญญาในช่วงเวลาที่ ทอท. ได้ขยายเวลางานก่อสร้างหลักแล้วเสร็จ (Substantial Completion) จำนวน 20 เดือน และค่าความเสียหายอันเกิดจากการที่ ทอท. ออกใบรับรองการจ่ายเงินงวดรายเดือนล่าช้าจากกำหนดเวลาที่ระบุในสัญญา พร้อมทั้งให้จ่ายเงินค่าดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปีของยอดเงินแต่ละรายการที่เรียกร้องในคำร้อง โดยให้คำนวณจากวันที่ต้องจ่ายเงินของแต่ละรายการจนถึงวันที่ได้รับเงินครบถ้วน ให้คืนหนังสือค้ำประกันผลงานและหนังสือค้ำประกันวัสดุที่สั่งซื้อจากต่างประเทศ และให้จ่ายค่าธรรมเนียมกับธนาคารในอัตราร้อยละ 0.3 ต่อปี สำหรับหนังสือค้ำประกันข้างต้น และให้จ่ายเงินค่าดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี โดยให้คำนวณจากวันที่หนังสือค้ำประกันทั้งสองฉบับถึงกำหนดคืนให้กับกิจการร่วมค้า ITO JV จนถึงวันที่กิจการร่วมค้า ITO JV ได้รับหนังสือค้ำประกันทั้งหมดคืนจาก ทอท. ให้คืนเงินค้ำประกันผลงานจำนวน 9,158,345 เยน และดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี โดยให้คำนวณจากวันที่กิจการร่วมค้า ITO JV ควรได้รับเงินค้ำประกันผลงานคืนจนถึงวันที่กิจการร่วมค้า ITO JV ได้รับเงินค้ำประกันผลงานคืน ให้จ่ายเงินค่าดำเนินการอนุญาโตตุลาการทั้งหมด ค่าธรรมเนียมอนุญาโตตุลาการ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับที่ปรึกษากฎหมายและผู้เชี่ยวชาญอื่น ๆ ที่จะต้องใช้ในกระบวนการพิจารณา และให้จ่ายเงินค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) ตามรายการดังกล่าวข้างต้น รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 3,348,692,802.22 บาท และ 507,657,385 เยน

เมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม 2553 สำนักงานอัยการสูงสุดได้ยื่นคำคัดค้านและข้อเรียกร้องแย้งว่า ผู้รับจ้างไม่มีสิทธิเรียกค่าเสียหายหรือค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นใด หรือไม่มีสิทธิเรียกร้องใด ๆ จากผู้คัดค้านและการใช้สิทธิเรียกร้องของผู้ว่าจ้างขาดอายุความ และเรียกร้องแย้งให้ผู้รับจ้างชำระค่าปรับจากการส่งมอบงานล่าช้าตลอดจนชำระค่าบริษัทที่ปรึกษา ฯ ดังนั้น จึงขอให้คณะอนุญาโตตุลาการได้โปรดมีคำชี้ขาดยกคำเสนอข้อพิพาท และให้ผู้รับจ้างร่วมกันชดใช้เงิน 1,119,573,247.- บาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงินดังกล่าวนับแต่วันยื่นข้อเรียกร้องแย้งเป็นต้นไป จนกว่าจะชำระเสร็จแก่ผู้คัดค้านและให้ร่วมกันชำระค่าฤชาธรรมเนียม ตลอดจนค่าใช้จ่ายในการดำเนินการชั้นอนุญาโตตุลาการแทนผู้คัดค้าน



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ทอท.และผู้รับจ้างได้เจรจาข้อพิพาทต่อกัน โดยนำข้อพิพาทหมายเลขคำที่ 104/2552 มาเจรจาไปพร้อมกับข้อพิพาทนี้ ซึ่งเมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2557 ทอท.และผู้รับจ้างได้ทำสัญญาประนีประนอมยอมความขึ้น โดยตกลงให้ ทอท.ชำระเงินงวดสุดท้ายให้กับกิจการร่วมค้า ITO JV เป็นเงินจำนวน 1,697,054,564.- บาท (เป็นเงินค่างานที่ยังไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) และเมื่อวันที่ 17 เมษายน 2557 อนุญาโตตุลาการได้พิจารณาสัญญาประนีประนอมยอมความดังกล่าวและมีคำชี้ขาดตามสัญญาประนีประนอมยอมความเป็นข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 24-25/2557 การดำเนินข้อพิพาทระหว่างกิจการร่วมค้า ITO JV กับ ทอท.ในชั้นอนุญาโตตุลาการจึงเป็นอันเสร็จสิ้นลง

เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2557 ทอท.ได้ดำเนินการจ่ายเงินให้กับกิจการร่วมค้า ITO JV ตามสัญญาประนีประนอมยอมความและคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการเป็นเงินจำนวน 1,764,936,746.56 บาท (ยอดสุทธิรวมภาษีมูลค่าเพิ่มและหักภาษีเงินได้ ณ ที่จ่าย)

(2) คดีหมายเลขคำที่ 104/2552 สัญญาจ้างก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบิน เรียกร้องให้ ทอท.จ่ายเงินค่าเสียหายจากการที่ตัวแทนของ ทอท.ที่ควบคุมงานก่อสร้างคือ บริษัทที่ปรึกษา TCS ได้ประเมินมูลค่างานก่อสร้างงานเปลี่ยนแปลง (Variation) งานเพิ่มเติม (Additional) และงานลด (Omission) ต่ำกว่ามูลค่าที่กิจการร่วมค้า ITO JV เสนอค่าเร่งรัด และการขัดขวางงาน (Acceleration and Disruption) ทำให้งานล่าช้าโดยการเพิ่มเติมนงานใหม่ ส่งผลให้หยุดงานชั่วคราว ค่าบริหารงาน ควบคุมงานก่อสร้างตามสัญญา ในช่วงเวลาที่ ทอท.ได้ขยายเวลางานก่อสร้างหลักแล้วเสร็จ (Substantial Completion) จำนวน 20 เดือน ให้กับกิจการร่วมค้า ITO JV ค่าความเสียหายอันเกิดจากการที่ ทอท.ออกไปรับรองการจ่ายเงินงวดรายเดือนล่าช้า และการจ่ายเงินงวดรายเดือนล่าช้าจากกำหนดเวลาที่ระบุในสัญญา พร้อมทั้งให้จ่ายเงินค่าดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของยอดเงินแต่ละรายการที่เรียกร้องในคำร้องนี้โดยให้คำนวณจากวันที่ต้องจ่ายเงินของแต่ละรายการจนถึงวันที่ได้รับเงินครบถ้วน ให้คืนหนังสือค้ำประกันผลงาน และให้จ่ายเงินค่าธรรมเนียมให้กับธนาคารในอัตราร้อยละ 0.3 ต่อปี สำหรับหนังสือค้ำประกันข้างต้นและให้จ่ายเงินค่าดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี โดยให้คำนวณจากวันที่หนังสือค้ำประกันถึงกำหนดคืนให้กับกิจการร่วมค้า ITO JV จนถึงวันที่กิจการร่วมค้า ITO JV ได้รับหนังสือค้ำประกันทั้งหมดคืนจาก ทอท.ให้คืนเงินค้ำประกันผลงานจำนวน 22,080,226.15 บาท และ 21,260,147 เยน และดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี โดยให้คำนวณจากวันที่กิจการร่วมค้า ITO JV ควรได้รับเงินค้ำประกันผลงานคืนจนถึงวันที่กิจการร่วมค้า ITO JV ได้รับเงินค้ำประกันผลงานคืน ให้จ่ายเงิน ค่าดำเนินการ อนุญาโตตุลาการทั้งหมด ค่าธรรมเนียมอนุญาโตตุลาการ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับที่ปรึกษากฎหมายและผู้เชี่ยวชาญอื่น ๆ ที่จะต้องใช้ในกระบวนการพิจารณาและให้จ่ายเงินค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) ตามรายการดังกล่าวข้างต้น รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 3,721,994,529.16 บาท และ 61,111,154 เยน

เมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม 2553 สำนักงานอัยการสูงสุดได้ยื่นคำคัดค้านและข้อเรียกร้องแย้งว่า คำเสนอข้อพิพาทของผู้เรียกร้องทั้งสามเคลือบคลุม โดยไม่บรรยายให้ชัดเจนถึงงานเปลี่ยนแปลงเพิ่มเติม การเรียกร้องเงินชดเชยสำหรับการขัดขวาง และเร่งรัดงานและสิทธิเรียกร้องค่างานเปลี่ยนแปลงในการก่อสร้างงานออกแบบพร้อมก่อสร้างหลังคาฝ้าใบ และค่าดำเนินการต่าง ๆ เพิ่มเติมตามสัญญาจ้างพิพาทขาดอายุความ และผู้เรียกร้องทั้งสาม



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ไม่มีสิทธิเรียกค่าเสียหายพร้อมทั้ง ดอกเบี้ย และค่าชดเชย สำหรับการขัดขวาง และเร่งรัดงาน และเรียกร้องให้ผู้เรียกร้องทั้งสามชำระค่าปรับเป็นเงิน 1,059,389,250.- บาท และค่าควบคุมงานก่อสร้างของบริษัทที่ปรึกษา (TCS) เป็นเงิน 23,498,845.- บาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 1,082,888,095.- บาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงินดังกล่าว

ทอท.และผู้รับจ้างได้เจรจาข้อพิพาทต่อกัน โดยนำข้อพิพาทหมายเลขคำที่ 103/2552 มาเจรจาไปพร้อมกับข้อพิพาทนี้ ซึ่งเมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2557 ทอท.และผู้รับจ้างได้ทำสัญญาประนีประนอมยอมความขึ้น โดยตกลงให้ทอท.ชำระเงินงวดสุดท้ายให้กับกิจการร่วมค้า ITO JV เป็นเงินจำนวน 1,697,054,564.- บาท (เป็นเงินค่างานที่ยังไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) และเมื่อวันที่ 17 เมษายน 2557 อนุญาโตตุลาการได้พิจารณาสัญญาประนีประนอมยอมความดังกล่าวและมีคำชี้ขาดตามสัญญาประนีประนอมยอมความเป็นข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 24-25/2557 การดำเนินข้อพิพาทระหว่างกิจการกิจการร่วมค้า ITO JV กับ ทอท.ในชั้นอนุญาโตตุลาการจึงเป็นอันเสร็จสิ้นลง

เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2557 ทอท.ได้ดำเนินการจ่ายเงินให้กับกิจการร่วมค้า ITO JV ตามสัญญาประนีประนอมยอมความและคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการเป็นเงินจำนวน 1,764,936,746.56 บาท (ยอดสุทธิรวมภาษีมูลค่าเพิ่มและหักภาษีเงินได้ ณ ที่จ่าย)

5.3.2 ข้อพิพาทระหว่าง บริษัท ชิมิชิ คอร์ปอเรชั่น จำกัด ผู้เรียกร้องที่ 1 และบริษัท วิจิตรภัณฑ์ ก่อสร้าง จำกัด ผู้เรียกร้องที่ 2 กับ ทอท.

ทอท.ได้รับสำเนาข้อเสนอข้อพิพาทของสถาบันอนุญาโตตุลาการ ลงวันที่ 4 พฤษภาคม 2553 ระหว่าง บริษัท ชิมิชิ คอร์ปอเรชั่น จำกัด ผู้เรียกร้องที่ 1 และบริษัท วิจิตรภัณฑ์ ก่อสร้าง จำกัด ผู้เรียกร้องที่ 2 ผู้รับจ้างงานก่อสร้างทางยกระดับ หน้าอาคารผู้โดยสาร ทอท.ผู้คัดค้านในคดีหมายเลขคำที่ 33/2553 โดยคดีนี้ผู้เรียกร้องได้เรียกร้องให้ ทอท.ดำเนินการตามประเด็นดังต่อไปนี้

1. ข้อพิพาทของค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมที่เกิดขึ้นจากสาเหตุความล่าช้าของการแล้วเสร็จของงาน (Delayed Completion of the Works)
 2. ข้อพิพาทของเงินชดเชยจากการปรับตัวขึ้นของราคาวัสดุก่อสร้าง (Escalation of Material Costs)
 3. ข้อพิพาทของค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนขั้นตอนการทำงาน (Re-Sequence) และเร่งรัดงาน (Expedite the Progress of the Works)
 4. ข้อพิพาทของวิธีการคำนวณค่าดำเนินการ (overhead) และกำไร (profit) ในส่วนของเงินเย็น และค่าชี้แจงส่วนที่ 2 ข้อ 2 F ข้อเท็จจริงเรื่องข้อพิพาทการเรียกร้องเงินชดเชยจากความเดือดร้อนทางการเงิน (Finance cost suffered) ของผู้เรียกร้องจากการปฏิบัติผิดสัญญาของผู้คัดค้าน
 5. ข้อพิพาทของการประเมิน (Valuation) ค่างานและการออกใบรับรองเพื่อจ่ายค่างานของตัวแทนผู้คัดค้านรวมค่าเสียหายจากการปฏิบัติผิดสัญญาตามข้อ 1 - 5 เป็นเงินทั้งสิ้น 1,206,168,922.31 บาท และ 99,222,826 บาท
- เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2553 สำนักงานอัยการสูงสุด ได้ยื่นคำคัดค้านว่า การที่ผู้เรียกร้องทั้งสอง



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ขอขยายระยะเวลาการก่อสร้าง และขอคืนเบี้ยปรับไม่เป็นไปตามเงื่อนไขสัญญา และการขอให้ผู้คัดค้านจ่ายเงินค่างานเปลี่ยนแปลง และออกใบรับรองเพื่อจ่ายค่างานของตัวแทนผู้คัดค้าน ไม่ชอบด้วยสัญญาจ้างพิพาท และการเรียกร้องต่าง ๆ ของผู้เรียกร้องประกอบด้วย การเรียกร้องให้คำนวณค่าดำเนินการและกำไรค่างานเงินสกุลเงิน การเรียกร้องค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมของงาน การเรียกร้องค่าดำเนินการ ค่าเครื่องมือและเครื่องจักรกลที่เพิ่มขึ้นจากการขยายระยะเวลางาน การเรียกร้องเงินชดเชยความเดือดร้อนด้านการเงินของผู้เรียกร้องทั้งสอง และการเรียกร้องเงินค่าชดเชยจากการปรับตัวขึ้นตามราคาวัสดุก่อสร้างของผู้เรียกร้องทั้งสอง ไม่ชอบด้วยเงื่อนไขของสัญญาจ้างพิพาท

เมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม 2555 สถาบันอนุญาโตตุลาการได้แต่งตั้งคณะอนุญาโตตุลาการเรียบร้อยแล้ว ซึ่งคณะอนุญาโตตุลาการได้กำหนดประเด็นข้อพิพาทของคู่ความทั้งสอง ดังนี้

1. ใครเป็นฝ่ายผิดสัญญา
2. ในกรณีที่ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งผิดสัญญา อีกฝ่ายจะมีสิทธิเรียกร้องให้ชดเชยค่าเสียหายหรือคืนเงินหรือไม่ และเป็นจำนวนเท่าใด

ปัจจุบันอยู่ในระหว่างสืบพยานฝ่ายผู้เรียกร้อง

5.3.3 ข้อพิพาทระหว่างบริษัท บี.เอ.ดี.เอฟ. จำกัด กับ ทอท.

เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม 2532 บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ได้ทำสัญญากับ บริษัท บี.เอ.ดี.เอฟ. จำกัด โดยมีความประสงค์ร่วมทุนจัดตั้งบริษัทจำกัดขึ้น โดยใช้ชื่อว่า บริษัท แอร์พอร์ต ดิวตี้ฟรี จำกัด (ADF) มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทร้านค้าปลอดอากร เพื่อจำหน่ายสินค้าปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานระหว่างประเทศและสถานที่อื่นที่ได้รับอนุญาตให้เข้าดำเนินการ โดย ADF มีทุนจดทะเบียนรวมทั้งสิ้น 200,000,000.- บาท (สองร้อยล้านบาทถ้วน) แบ่งเป็นหุ้นสามัญ 2,000,000 หุ้น มีมูลค่าหุ้นละ 100.- บาท โดยบริษัทฯ เป็นผู้ชำระค่าหุ้นด้วยเงินสดทั้งหมด โดย ทอท.ถือหุ้นจำนวน 200,000 หุ้น เป็นมูลค่าทั้งสิ้น 20,000,000.- บาท แบ่งเป็นหุ้นที่ชำระด้วยทรัพย์สิน จำนวน 150,000 หุ้น เป็นมูลค่า 15,000,000.- บาท และหุ้นซึ่งออกให้เหมือนหนึ่งว่าได้ใช้เต็มมูลค่าแล้วโดยไม่ต้องลงเงินเลย เป็นจำนวน 50,000 หุ้น เป็นมูลค่า 5,000,000.- บาท หุ้นดังกล่าวออกให้ ทอท.เพื่อเป็นการตอบแทนที่ ทอท.ได้จัดให้บริษัทฯ ได้รับสิทธิและอนุญาตให้จัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทร้านค้าปลอดอากร โดยกำหนดอายุสัญญาตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2532 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2544

ในสัญญาดังกล่าวบริษัท ได้วางหนังสือค้ำประกันการปฏิบัติการชำระหนี้ของธนาคารต่าง ๆ ไว้รวม 8 ฉบับด้วยกัน ดังนี้

- (1) หนังสือสัญญาค้ำประกันของธนาคาร กรุงเทพฯ สาขาสาทร เลขที่ คส/ส.ชร. 69/89 ฉบับลงวันที่ 18 กันยายน 2532 เป็นเงินจำนวน 1,000,000.- บาท (หนึ่งล้านบาทถ้วน)
- (2) หนังสือสัญญาค้ำประกันของธนาคาร ไทยทูน สาขาแจ้งวัฒนะ เลขที่ จว.043/2539 ฉบับลงวันที่ 24 กันยายน 2539 เป็นจำนวนเงิน 125,000,000.- บาท (หนึ่งร้อยยี่สิบห้าล้านบาทถ้วน)
- (3) หนังสือสัญญาค้ำประกันของธนาคารกรุงเทพฯ สำนักงานใหญ่ เลขที่ 10/97/0402



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ฉบับลงวันที่ 3 พฤศจิกายน 2540 เป็นจำนวนเงิน 100,000,000.- บาท (หนึ่งร้อยล้านบาทถ้วน)

(4) หนังสือสัญญาค้ำประกันของธนาคารกรุงเทพ ฯ สำนักงานใหญ่ เลขที่ 10/98/00001

ฉบับลงวันที่ 1 มกราคม 2541 เป็นจำนวนเงิน 12,500,000.- บาท (สิบสองล้านห้าแสนบาทถ้วน)

(5) หนังสือสัญญาค้ำประกันของธนาคารกรุงเทพ ฯ สำนักงานใหญ่ เลขที่ 10/99/0193

ฉบับลงวันที่ 1 กันยายน 2542 เป็นจำนวนเงิน 12,500,000.- บาท (สิบสองล้านห้าแสนบาทถ้วน)

(6) หนังสือสัญญาค้ำประกันของธนาคารกรุงเทพ ฯ สำนักงานใหญ่ เลขที่ 10/99/0254

ฉบับลงวันที่ 20 ธันวาคม 2542 เป็นจำนวนเงิน 100,000,000.- บาท (หนึ่งร้อยล้านบาทถ้วน)

(7) หนังสือสัญญาค้ำประกันของธนาคารกรุงเทพ ฯ สำนักงานใหญ่ เลขที่ 10/43/0195

ฉบับลงวันที่ 29 สิงหาคม 2543 เป็นจำนวนเงิน 18,710,100.- บาท (สิบแปดล้านเจ็ดแสนหนึ่งหมื่นหนึ่งร้อยบาทถ้วน)

(8) หนังสือสัญญาค้ำประกันของธนาคารกรุงเทพ ฯ สำนักงานใหญ่ เลขที่ 127/0210010102

ฉบับลงวันที่ 23 สิงหาคม 2544 เป็นจำนวนเงิน 20,000,000.- บาท (ยี่สิบล้านบาทถ้วน)

ปัจจุบันสัญญาร่วมลงทุน ฯ ได้สิ้นสุดลงเมื่อวันที่ 31 ธันวาคม 2544 และ ทอท.ไม่ประสงค์ที่จะร่วมลงทุนกับทางบริษัท ฯ อีกต่อไป ซึ่งคณะกรรมการ ทอท.เห็นชอบให้ ทอท.ดำเนินการให้เป็นไปตามเงื่อนไขทางกฎหมาย และสัญญาร่วมลงทุนภายหลังจากที่อายุสัญญาดังกล่าวครบกำหนดแล้ว ซึ่งตามสัญญาร่วมลงทุนข้อ 13 ระบุว่า “บีเอซีเอฟ จะต้องรับผิดชอบในกรณีที่บริษัทจำกัดดำเนินการขาดทุนเพียงฝ่ายเดียวโดย ทอท.ไม่ต้องรับผิดชอบใด ๆ ทั้งสิ้น ในกรณีที่บริษัทเลิกกัน หรือสัญญาร่วมลงทุนนี้สิ้นสุดลงไม่ว่าด้วยเหตุใด ๆ และผลจากการชำระบัญชีบริษัท จำกัดขาดทุน บีเอซีเอฟ จะต้องชดใช้เงินลงทุนคืนแก่ ทอท.จนเต็มจำนวน 20,000,000.- บาท (ยี่สิบล้านบาทถ้วน)

ทอท.ได้มีหนังสือที่ ทอท.8465/2552 ลงวันที่ 22 ตุลาคม 2552 แจ้งบริษัท ฯ ว่า ทอท.ขอเสนอขายหุ้นจำนวน 200,000 หุ้น ในราคา 32,744,000.- บาทโดยขอให้ทางบริษัทแจ้งผลให้ ทอท.ทราบภายในวันที่ 30 พฤศจิกายน 2552 และบริษัท ฯ ได้มีหนังสือที่ บอจ.032/2552 ลงวันที่ 25 พฤศจิกายน 2552 แจ้งให้ทราบว่าบริษัท ฯ อาจพิจารณาซื้อหุ้นของ ทอท.แต่ขอให้ ทอท.พิจารณาทบทวนการเสนอขายหุ้นในราคาต่ำสุดตามมูลค่าในท้องตลาด และแจ้งให้บริษัท ฯ ทราบเพื่อพิจารณาหาข้อยุติที่เป็นธรรมต่อไป ต่อมา ทอท.ได้มีหนังสือเชิญบริษัท ฯ เข้าร่วมประชุมหารือเรื่องการขายหุ้นค่าตอบแทน ฯ และการขอคืนหนังสือค้ำประกัน ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม 2554 และครั้งที่ 2 ในวันที่ 21 มิถุนายน 2554 แต่บริษัท ฯ ไม่เข้าร่วมประชุมในวันเวลาดังกล่าว โดยมีได้แจ้งข้อขัดข้องมายัง ทอท.แต่อย่างใด

เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2554 ทอท.ได้มีหนังสือที่ ทอท.6898/2554 แจ้งให้บริษัท ฯ ปฏิบัติตามสัญญาร่วมลงทุน ฯ โดยขอให้บริษัท ฯ ไปดำเนินการจดทะเบียนเลิก ADF เพื่อชำระบัญชี และ/หรือชดใช้เงินลงทุนคืนแก่ ทอท.เต็มจำนวน 20,000,000.- บาท หากผลประกอบการกิจการของ ADF ขาดทุนหรือมากกว่าหากผลประกอบการกิจการของ ADF มีกำไรในวันที่ 15 กันยายน 2554 ซึ่งหลังจากครบกำหนดดังกล่าวแล้ว ทอท.ไม่ได้รับการติดต่อจากบริษัท ฯ แต่อย่างใด จึงถือว่าบริษัท ฯ ปฏิบัติผิดสัญญาร่วมลงทุน ทอท.จึงเห็นควรให้นำเสนอข้อโต้แย้งในการปฏิบัติตามสัญญาร่วมลงทุน ฯ ดังกล่าวเข้าสู่กระบวนการอนุญาโตตุลาการ



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2554 ทอท. ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการเป็นข้อพิพาท หมายเลขคำที่ 117/2554 ให้บริษัท ฯ ชำระเงินค่าผลประโยชน์ที่ ทอท. ควรได้รับ ณ วันที่สัญญาร่วมทุนสิ้นสุดลง วันที่ 31 ธันวาคม 2544 จำนวนร้อยละ 10 ของยอดกำไรสะสมรวมกับเงินสำรองตามกฎหมายคิดเป็นเงินจำนวน 25,890,770.46 บาท และดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปีของต้นเงินดังกล่าวตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2545 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2554 เป็นเงินจำนวนทั้งสิ้น 19,418,077.84 บาท รวมกับเงินที่ ทอท. ลงทุน 20,000,000.- บาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้นจำนวน 65,308,848.30 บาท (หกสิบห้าล้านสามแสนแปดพัน แปดร้อยสี่สิบแปดบาทสามสิบสตางค์)

ภายหลังที่ ทอท. ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทดังกล่าว ทอท. และ บริษัท ฯ ได้มีการเจรจาไกล่เกลี่ยกัน หลายครั้ง โดยครั้งล่าสุดบริษัท ได้มีหนังสือที่ บอศ.ที่ 002/2556 ลงวันที่ 10 มิถุนายน 2556 ขอประนีประนอมยอมความโดยยื่นข้อเสนอขอชำระเงินให้กับ ทอท. เป็นเงินจำนวน 32,744,000.- บาท ซึ่งเป็นจำนวนเดียวกับมติ คณะกรรมการ ทอท. ครั้งที่ 10/2552 เมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2552

ทอท. ได้นำข้อเสนอดังกล่าวของบริษัท ฯ ขอความเห็นชอบจากคณะกรรมการ ทอท. ถึงแนวทางการยุติข้อพิพาทหมายเลขคดีคำที่ 117/2556 ในการประชุมคณะกรรมการ ทอท. ครั้งที่ 13/2556 เมื่อวันที่ 28 สิงหาคม 2556 เสนอคณะกรรมการ ทอท. พิจารณา เป็นวาระที่ 4.2.1 ซึ่งผลการพิจารณา คณะกรรมการ ทอท. เห็นควรให้นำเรื่องดังกล่าวกลับมาพิจารณา โดยไม่ได้แจ้งประเด็นที่ให้กลับมาพิจารณาว่าเป็นประเด็นใด เพียงแต่มีความเห็นในการพูดคุยระหว่างวาระการประชุมว่า ข้อเสนอที่บริษัท ฯ ยื่นมาดังกล่าว นั้น เป็นยอดเงินตามมติเมื่อปี 2552 แต่ยื่นเสนอมานี้ในปี 2556 เห็นควรที่ ทอท. จะได้รับดอกเบี้ยหรือมีเบี้ยปรับต่อบริษัท ฯ หรือไม่ อย่างไร

ต่อมาบริษัท ฯ ได้มีหนังสือที่ บอศ. 001/2557 ลงวันที่ 24 มิถุนายน 2557 แจ้ง ทอท. ขอยกเลิกการประนีประนอมตามข้อพิพาทหมายเลขคำที่ 117/2554 ของสถาบันอนุญาโตตุลาการ และได้ยื่นฟ้อง ทอท. ต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการเป็นข้อพิพาทหมายเลขคำที่ 48/2557 และขอรวมสำนวนคดีดังกล่าวเข้าพิจารณารวมกับข้อพิพาท หมายเลขคำที่ 117/2554 ซึ่ง ทอท. ไม่ได้คัดค้านการรวมสำนวนดังกล่าวเนื่องจากเห็นว่าเป็นคดีที่มีข้อพิพาทเนื้อหาอย่างเดียวกันและสามารถพิจารณาให้แล้วเสร็จไปในคราวเดียวกันได้ และ ทอท. ยังได้มีหนังสือที่ ทอท. 7742/2557 ลงวันที่ 4 สิงหาคม 2557 ไปถึงสำนักงานอัยการ ฝ่ายการอนุญาโตตุลาการเพื่อขอให้จัดตั้งเจ้าพนักงานอัยการ เพื่อดำเนินการต่อสู้คดีให้

ปัจจุบันอยู่ระหว่างการเจรจาไกล่เกลี่ย

5.3.4 ข้อพิพาทกรณีชนอากาศยาน (Bird Strike) ระหว่างบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) กับ ทอท.

5.3.4.1 กรณีชนอากาศยาน TG692 ของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

สำนักงานการยุติการดำเนินคดีแพ่งและอนุญาโตตุลาการ สำนักงานอัยการสูงสุด ได้มีหนังสือที่ อส 0020.1/193 ลงวันที่ 15 สิงหาคม 2556 เรื่อง ให้ชี้แจงข้อเท็จจริงเกี่ยวกับคดี โดยแจ้งว่า



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีหนังสือที่ กบ 01/654 ลงวันที่ 2 สิงหาคม 2556 ส่งเรื่องพร้อมเอกสารหลักฐานไปยังสำนักงานอัยการสูงสุด เพื่อขอให้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2549 อ้างว่าเกิดเหตุนกบินเข้าไปชนเครื่องยนต์ของเครื่องบินแบบ โบอิง 777-200ER หมายเลขทะเบียน HS-TJW เที่ยวบินที่ TG692 ของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2555 ขณะเครื่องบินกำลังบินขึ้นจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นเหตุให้เครื่องยนต์หมายเลข 2 (เครื่องยนต์ด้านขวา) ได้รับความเสียหายจนไม่สามารถทำการบินต่อไปได้ จึงเรียกร้องค่าเสียหายจาก ทอท.เป็นเงิน 703,178,306.65 บาท

คดีอยู่ระหว่างการทำคำวินิจฉัยของพนักงานอัยการ

5.3.4.2 กรณีชนอากาศยาน TG202 ของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)**ณ ท่าอากาศยานภูเก็ต**

สำนักงานการยุติการดำเนินคดีแพ่งและอนุญาโตตุลาการสำนักงานอัยการสูงสุด ได้มีหนังสือที่ อส 0020.2/76 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2557 เรื่อง ให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องไปชี้แจงข้อเท็จจริง โดยแจ้งว่า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีหนังสือที่ กบ 01/311 ลงวันที่ 21 เมษายน 2557 ส่งเรื่องพร้อมเอกสารหลักฐานไปยังสำนักงานอัยการสูงสุด เพื่อขอให้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2549 อ้างว่าเกิดเหตุนกบินเข้าไปชนเครื่องยนต์ของเครื่องบินแบบ โบอิง 747-400 หมายเลขทะเบียน HS-TGO เที่ยวบินที่ TG202 ของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2556 ขณะเครื่องบินกำลังขึ้นจากท่าอากาศยานภูเก็ตเป็นเหตุให้เครื่องยนต์หมายเลข 2 ได้รับความเสียหาย จึงเรียกร้องค่าเสียหายจาก ทอท.เป็นเงิน 91,018.62 เหรียญสหรัฐ (2,929,907.58 บาท)

คดีอยู่ระหว่างการทำคำวินิจฉัยของพนักงานอัยการ

5.3.4.3 กรณีชนอากาศยาน TG702 ของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)**ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ**

สำนักงานการยุติการดำเนินคดีแพ่งและอนุญาโตตุลาการ สำนักงานอัยการสูงสุด ได้มีหนังสือที่ อส 0020.2/92 ลงวันที่ 21 พฤษภาคม 2557 เรื่อง ให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องไปชี้แจงข้อเท็จจริง โดยแจ้งว่า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีหนังสือที่ กบ 01/393 ลงวันที่ 14 พฤษภาคม 2557 ส่งเรื่องพร้อมเอกสารหลักฐานไปยังสำนักงานอัยการสูงสุด เพื่อขอให้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2549 อ้างว่าเกิดเหตุนกบินเข้าไปชนเครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200 หมายเลขทะเบียน HS-TXF เที่ยวบินที่ TG702 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 8 มิถุนายน 2556 ขณะเครื่องกำลังทะยานขึ้นจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นผลทำให้เครื่องบินในส่วนหางของ Radome-Nose เสียหาย จึงเรียกร้องค่าเสียหายจาก ทอท.เป็นเงิน 34,508.61 เหรียญสหรัฐ (1,120,494.57 บาท)

คดีอยู่ระหว่างการทำคำวินิจฉัยของพนักงานอัยการ

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

5.4 คดีปกครอง

5.4.1 คดีปกครองกับผู้รับจ้าง

5.4.1.1 บริษัท คลีน เทคโนโลยี จำกัด ผู้ฟ้องคดี ยื่นฟ้อง ทอท.เป็นจำเลยต่อศาลปกครองกลาง เมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2549 เป็นคดีหมายเลขดำที่ 1393/2549 ว่า ทอท.บอกเลิกสัญญาจ้างปรับปรุงขยายห้องผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ (ระยะที่ 1) ท่าอากาศยานภูเก็ต สัญญาเลขที่ 4C13 - 470002 กับผู้ฟ้องคดีโดยไม่ชอบ โดยผู้ฟ้องคดีเรียกค่าเสียหายจากการที่ ทอท.บอกเลิกสัญญาเป็นเงิน 4,416,000,000.- บาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับตั้งแต่วันฟ้องจนกว่าจะชำระเสร็จ

เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2552 ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษาให้ ทอท.ใช้เงินจำนวน 1,645,289.12 บาท (เป็นเงินค่างานงวดที่ 4 และ 5 ที่ผู้ฟ้องคดีทำงานไว้ โดยหักค่าเสียหายอันเนื่องมาจากการปฏิบัติผิดสัญญาที่ผู้ฟ้องคดีจะต้องชดใช้ต่อ ทอท.เรียบร้อยแล้ว) พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับตั้งจากวันฟ้องเป็นต้นไป จนกว่าจะชำระเสร็จให้แก่ผู้ฟ้องคดี โดยให้ชำระให้แล้วเสร็จภายใน 60 วัน นับแต่วันที่คดีถึงที่สุด ผู้ฟ้องคดียื่นอุทธรณ์ต่อศาลปกครองสูงสุด

ขณะนี้คดีอยู่ในระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

5.4.1.2 ทอท.ได้จ้างกลุ่มบริษัท DMJM International , Scott Wilson Kirkpatrick & Partners, Norconsult International A.S., บริษัท Span Co., Ltd. และบริษัท Southeast Asia Technology เป็นที่ปรึกษาออกแบบ Airside Design Group (ADG) และต่อมา ทอท.ได้จ้างกิจการร่วมค้า ไอโอที (IOT Joint Venture) ประกอบด้วย บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน), บริษัท โอบายาชิ คอปเปอร์เรชั่น และบริษัท ทาเกนากะ คอปเปอร์เรชั่น เป็นผู้รับเหมาดำเนินการก่อสร้างพื้นผิว ทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน ทสก. ตามสัญญาจ้างเหมาก่อสร้าง The Construction of Airfield Pavement และ ทอท.ได้จ้างกลุ่ม APC Consortium (APC) เป็นวิศวกรควบคุมงานก่อสร้างพื้นผิว ทางวิ่งทางขับ และลานจอดอากาศยาน ทสก. ประกอบด้วย บริษัท Scott Wilson Kirkpatrick (Thailand) Ltd.(Scott Wilson), บริษัท Span Co., Ltd. (Span), บริษัท MAA Consultants Co., Ltd. (MAA), บริษัท Southeast Asia Technology Co.,Ltd., (SEATEC) และ บริษัท Norconsult International AS (Norconsultant) ซึ่งเมื่อ ทอท.ได้เปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ ทสก.ในวันที่ 28 กันยายน 2549 ปรากฏว่า ทอท.พบปัญหาความเสียหายของพื้นผิวทางวิ่ง (Runway) และทางขับ (Taxiway) ภายในกำหนดช่วงการรับประกันผลงาน 2 ปี (กำหนดสิ้นสุดรับประกันผลงานวันที่ 21 กันยายน 2551) ของ IOT Joint Venture ผู้รับจ้างตามสัญญาจ้างเหมาก่อสร้าง The Construction of Airfield Pavement ซึ่งผู้รับจ้างงานได้เข้าดำเนินการซ่อมแซมแก้ไขตามภาระผูกพันของสัญญา แต่ความเสียหายยังคงปรากฏขึ้นอย่างต่อเนื่องก่อนเวลาอันสมควร ซึ่งต่อมา ทอท.ได้สัญญาจ้างวิศวกรที่ปรึกษาอิสระ เพื่อศึกษาตรวจสอบหาสาเหตุของความชำรุดเสียหายบริเวณบริเวณทางขับ (Taxiway) และทางวิ่ง (Runway) ของ ทสก.กับกลุ่ม The Consortium of IMMS Co.,Ltd., JAPAN Airport Consultants Inc., KISO JIBAN Consultants Co.,Ltd.



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ทอท.ส่งเรื่องให้สำนักงานอัยการสูงสุดพิจารณาดำเนินการระงับข้อพิพาทต่อผู้รับผิดชอบในงานซ่อมบำรุงของงานก่อสร้างพื้นผิว ทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน โดยสำนักงานอัยการพิเศษ ฝ่ายการอนุญาโตตุลาการ สำนักงานอัยการสูงสุด ได้จัดพนักงานอัยการดำเนินการยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการให้ตามความประสงค์ของ ทอท.เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2554 เป็นข้อพิพาทหมายเลขคำที่ 53/2554 ระหว่าง ทอท.ผู้เรียกร้อง และ บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) ผู้คัดค้านที่ 1 กับพวก รวม 3 คน โดยให้ชดเชยค่าเสียหายเป็นเงิน จำนวน 3,025,478,629.- บาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับถัดจากวันยื่นคำเสนอข้อพิพาทไปจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น

วันที่ 8 พฤษภาคม 2557 คณะอนุญาโตตุลาการมีคำชี้ขาดว่า สิทธิเรียกร้องตามสัญญาจ้างพิพาท ซึ่งเป็นมูลกรณีในคำเสนอข้อพิพาทนี้ได้รับไปทั้งหมดก่อนที่จะมีการยื่นคำเสนอข้อพิพาทแล้วดังกล่าว เมื่อผู้คัดค้านทั้งสามมิได้กระทำการใดๆ อันเป็นการโต้แย้งสิทธิของผู้เรียกร้อง ผู้เรียกร้องจึงไม่มีอำนาจยื่นคำเสนอข้อพิพาทในมูลหนี้ตามสัญญาจ้างพิพาทที่ได้รับระงับระหว่างกันไปแล้วต่อคณะอนุญาโตตุลาการเพื่อพิจารณาชี้ขาดอีกต่อไป ส่วนข้ออ้างหรือข้อเถียงอื่นในคำคู่ความของทั้งสองฝ่าย คณะอนุญาโตตุลาการเห็นว่าไม่จำเป็นต้องวินิจฉัย เพราะไม่ทำให้ผลคำวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาทเปลี่ยนแปลงไป คณะอนุญาโตตุลาการจึงพร้อมกันชี้ขาดให้ยกคำเสนอข้อพิพาทของผู้เรียกร้องทั้งหมด

สำนักงานการยุติการดำเนินคดีแพ่งและอนุญาโตตุลาการ สำนักงานอัยการสูงสุด มีหนังสือแจ้งผลคดีชั้นอนุญาโตตุลาการ พร้อมแจ้งความเห็นต่อคำวินิจฉัยของคณะอนุญาโตตุลาการว่า ยังคลาดเคลื่อนในข้อเท็จจริงและข้อกฎหมาย จึงแจ้งผลคดีมายัง ทอท.เพื่อให้ดำเนินการเพิกถอนคำชี้ขาดตามมาตรา 40 ของพระราชบัญญัติอนุญาโตตุลาการ พ.ศ.2545 ต่อมา ทอท.ได้ส่งเรื่องให้สำนักงานอัยการคดีปกครอง สำนักงานอัยการสูงสุด จัดพนักงานอัยการว่าต่างคดีขอให้ศาลเพิกถอนคำชี้ขาดให้ ทอท.พนักงานอัยการได้ยื่นฟ้องต่อศาลปกครองเป็นคดีหมายเลขคำที่ 1368/2557

ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

5.4.3 คดีปกครองเกี่ยวกับพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินงานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

5.4.3.1 เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2549 นางจุฑารัตน์ จันทร ผู้ฟ้องคดี เจ้าของบ้านเลขที่ 173/101 หมู่ที่ 4 หมู่บ้านร่วมฤดี ถนนร่มเกล้า แขวงคลองสามประเวศ เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร ได้ยื่นฟ้องคณะรัฐมนตรี ที่ 1 กับพวกรวม 6 คน ทอท.เป็นผู้ถูกฟ้องคดีที่ 4 ต่อศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขคำที่ 1770/2549 ว่า ภายหลังจากที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้เปิดดำเนินการเมื่อวันที่ 28 กันยายน 2549 ได้ก่อให้เกิดมลพิษทางด้านเสียง กล่าวคือ ในแต่ละวันอากาศยานจะบินขึ้น - ลงผ่านบ้านพักของผู้ฟ้องคดีประมาณ 700 - 1,000 ลำ เท่ากับทุก ๆ 2 - 3 นาที จะมีอากาศยานขึ้น - ลงผ่านบ้านพักของผู้ฟ้องคดีทุกวัน ก่อให้เกิดเสียงในระดับ 80 - 100 เดซิเบล ทำให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน และส่งผลกระทบต่อบุคคลในครอบครัวของผู้ฟ้องคดี จึงเรียกร้องให้ ทอท.ชดเชยค่าเสียหาย หรือบรรเทาผลร้ายโดยการรับซื้อที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างของผู้ฟ้องคดีในราคา 10,494,620.- บาท ขอให้ชดเชยค่ารักษาพยาบาลที่ นายนิพนธ์ จันทร (สามีผู้ฟ้องคดี) ได้รับความเจ็บป่วย เป็นเงิน 153,687.- บาท



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

และขอให้บรรเทาผลร้ายแก่ผู้ฟ้องคดีไว้ชั่วคราว โดยผู้ฟ้องคดีจะเช่าที่อยู่ใหม่เพื่ออยู่อาศัยเป็นการชั่วคราว และให้ชำระค่าเช่าเป็นเงินจำนวน 80,000.- บาทต่อเดือน นับตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2549 เป็นต้นไปจนกว่าคดีจะถึงที่สุด เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2554 ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษาให้ ทอท. ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 4 จัดซื้อที่ดินตามโฉนดที่ดินเลขที่ 56515 และโฉนดที่ดินเลขที่ 56516 ตำบลคลองสาม (คลองประเวศบุรีรัมย์) อำเภอลาดกระบัง (แสนแสบ) กรุงเทพมหานคร พร้อมบ้านเลขที่ 173/101 หมู่ที่ 3 หมู่บ้านร่วมฤดี ถนนร่มเกล้า เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร จากผู้ฟ้องคดี ในราคา 9,380,564.- บาท พร้อมชำระดอกเบี้ยในอัตราสูงสุดของอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประเภทฝากประจำของธนาคารออมสินในแต่ละช่วงเวลาจากต้นเงินดังกล่าว นับแต่วันที่ 28 กันยายน 2549 เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จ โดยมีเงื่อนไขว่าหากผู้ฟ้องคดีตกลงขายที่ดินพร้อมบ้านให้ ทอท. ในราคาเงินต้นจำนวนดังกล่าว และให้ ทอท. ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนค่ารักษาพยาบาลสามผู้ฟ้องคดี จำนวน 33,644.- บาท พร้อมชำระดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันที่ 15 กันยายน 2549 เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่ผู้ฟ้องคดี ทั้งนี้ ให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 60 วัน นับแต่วันที่คดีถึงที่สุด โดยให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 2 และกระทรวงคมนาคม ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 3 กำกับดูแลให้ ทอท. ปฏิบัติตามคำพิพากษาและคำสั่งของศาล ยกฟ้องผู้ถูกฟ้องคดีที่ 5 ถึงที่ 6 ให้คืนค่าฤชาธรรมเนียมแก่ผู้ฟ้องคดีตามส่วนของการชนะคดี ค่าขออื่นนอกจากนี้ให้ยก

ต่อมาวันที่ 23 มีนาคม 2554 ทอท. ได้ยื่นอุทธรณ์คำพิพากษาของศาลปกครองกลาง และวันที่ 20 กันยายน 2554 ทอท. ยื่นชี้แจงข้อเท็จจริงเกี่ยวกับคำแก้อุทธรณ์ของผู้ฟ้องคดี

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

5.4.3.2 เมื่อวันที่ 23 เมษายน 2550 นายสมิตร กิจจาหาญ ผู้ฟ้องคดี เจ้าของบ้านเลขที่ 95/63 หมู่ที่ 3 ตำบลบางโหลง อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ได้ยื่นฟ้อง ทอท. ที่ 1 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ที่ 2 ผู้ถูกฟ้องคดี ต่อศาลปกครองกลาง เป็นคดีหมายเลขดำที่ 794/2550 ว่า เป็นผู้ได้รับผลกระทบด้านเสี่ยงจากการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำให้บ้านของผู้ฟ้องคดีได้รับผลกระทบมลพิษทางเสียงอย่างรุนแรง ทำให้เกิดคราบน้ำมัน ฝุ่นละออง มลพิษต่างๆ และความสั่นสะเทือน ทำให้อุปกรณ์เสียหายโดยเกิดเสียงดังรบกวนความเป็นอยู่ การประกอบอาชีพ ทำให้เกิดความทุกข์ทรมานทางร่างกายและเกิดการเจ็บป่วย เกิดมลพิษทางอากาศ โดยมีกลิ่นเหม็นของไอเสียจากอากาศยาน ซึ่งบินผ่านบ้านพักอาศัยเฉลี่ยประมาณ 76 เที่ยวบิน/ชั่วโมง จึงขอให้ศาลมีคำสั่งให้ ทอท. รับซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างของผู้ฟ้องคดี ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2550 ให้เสร็จสิ้นภายใน 60 วัน นับตั้งแต่วันที่ศาลมีคำพิพากษาและขอให้ศาลพิจารณาค้ำครอง โดยสั่งให้ผู้ถูกฟ้องคดีห้ามมิให้อากาศยานขึ้น - ลงผ่านบริเวณบ้านของผู้ฟ้องคดีในช่วงเวลาระหว่าง 22.00 น. จนถึง 06.00 น. จนกว่า ทอท. จะได้ซื้อที่ดิน ของผู้ฟ้องคดี ให้เรียบร้อย

เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2553 ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษายกฟ้อง เป็นคดีหมายเลขแดงที่ 1452/2553



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2553 ผู้ฟ้องคดี ได้ยื่นอุทธรณ์คำพิพากษาศาลปกครองกลางต่อศาลปกครองสูงสุดเป็นคดีหมายเลขคำที่ อ.126/2554 และ ทอท.ได้ยื่นคำแก้อุทธรณ์คำพิพากษา เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2554

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

5.4.3.3 เมื่อวันที่ 26 กันยายน 2550 นายธนวุฒิ อภิษฎาภิญโญ ที่ 1 กับพวกรวม 63 คน เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดิน เจ้าของกรรมสิทธิ์ห้องชุด และผู้อยู่อาศัย (โครงการธานีดี) ที่อยู่ในตำบลบางโหลง อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ได้ยื่นฟ้องรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ที่ 1 กระทรวงคมนาคม ที่ 2 ทอท.ที่ 3 บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ที่ 4 และ กรมการขนส่งทางอากาศ ที่ 5 ผู้ถูกฟ้องคดี ต่อศาลปกครองกลางเป็นคดีหมายเลขคำที่ 1845/2550 ว่า ผู้ฟ้องคดีทั้ง 63 คน เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดิน เจ้าของกรรมสิทธิ์ห้องชุด และผู้อยู่อาศัย (โครงการธานีดี) ที่อยู่ในตำบลบางโหลง อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ โดยโครงการธานีดีเริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี 2532 และเสร็จสิ้นในปี 2540 ซึ่งมีการทยอยโอนกรรมสิทธิ์ให้แก่ผู้ซื้อรวมทั้งผู้ฟ้องคดี ตั้งแต่ปี 2540 เป็นต้นมา ต่อมาเมื่อวันที่ 28 กันยายน 2549 ทอท.โดยความเห็นชอบของผู้ถูกฟ้องที่ 1 ที่ 2 และคณะรัฐมนตรีได้เปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยละเลยผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ผลกระทบต่อสุขภาพ และสิทธิพื้นฐานของผู้ฟ้องคดีทั้ง 63 คน มิได้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาสุขภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 ทำให้เกิดความเสียหายต่อสุขภาพ อนามัย และทรัพย์สินของผู้ฟ้องคดีทั้ง 63 คน โดยปราศจากอำนาจตามกฎหมาย ดังนี้

1. พื้นที่เป็นพื้นที่ที่ไม่เหมาะสมกับสภาพท่าอากาศยานในปัจจุบัน เป็นเหตุให้เกิดมลพิษทางเสียงรบกวนการอยู่อาศัย
 2. ผู้ถูกฟ้องคดีทั้ง 5 ไม่ปฏิบัติตามรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่จัดทำขึ้นตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535
 3. การเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของ ทอท.ทำให้ผู้ฟ้องคดีทั้ง 63 คน ได้รับความเดือดร้อนรำคาญ เป็นการละเมิดสิทธิของผู้ฟ้องคดีทั้ง 63 คน โดยที่ ทอท.ปราศจากอำนาจที่จะทำได้ตามกฎหมาย
 4. มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2550 ทำให้ผู้ฟ้องคดีที่ 1 ถึงที่ 18 เสียสิทธิที่จะได้รับการแก้ไขเยียวยาความเสียหายตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2549 อันเนื่องมาจากการปฏิบัติหน้าที่ล่าช้าเลือกปฏิบัติไม่เป็นธรรม มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2550 จึงเป็นมติที่ไม่ชอบ
- ผู้ฟ้องคดีทั้ง 63 คน จึงขอให้ศาลมีคำพิพากษา ดังนี้

1. ให้ผู้ถูกฟ้องคดีทั้ง 5 ร่วมกันหรือแทนกัน ประกาศห้ามให้อากาศยานขึ้นลงบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ใช้เส้นทางการบินขึ้น-ลงผ่านที่พักของผู้ฟ้องคดีทั้ง 63 คน หรือทำการอื่นใดทำให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญ หรือความเสียหายแก่ร่างกาย จิตใจ และทรัพย์สินของผู้ฟ้องคดีทั้ง 63 คน หากไม่สามารถดำเนินการได้ไม่ว่าด้วยเหตุใด ให้ผู้ถูกฟ้องคดีทั้ง 5 ร่วมกัน หรือแทนกัน แก้ไขความเสียหายที่ผู้ฟ้องคดีทั้ง 63 คน ได้รับ โดยการซื้อหรือชดเชยราคาทรัพย์สินหรือปรับปรุงซ่อมแซมที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง ของผู้ฟ้องคดีที่ 1 ถึงที่ 18 ให้เสร็จสิ้นภายใน 30 วัน นับแต่วันที่ศาลมีคำพิพากษา



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

2. ให้ผู้ถูกฟ้องคดีทั้ง 5 ร่วมกันหรือแทนกันชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สุขภาพอนามัย ทั้งทางร่างกาย จิตใจ และทรัพย์สินของผู้ฟ้องคดีทั้ง 63 คน

วันที่ 25 กรกฎาคม 2551 ทอท.ยื่นคำให้การและคำให้การเพิ่มเติมต่อผู้คดี

วันที่ 21 พฤษภาคม 2555 ศาลปกครองกลางนั่งพิจารณาคดีครั้งแรก

วันที่ 24 สิงหาคม 2555 ศาลปกครองมีคำพิพากษาให้ ทอท.ดำเนินการปรับปรุงสิ่งปลูกสร้างที่ได้รับผลกระทบ ด้านเสียงจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมถึงการติดตั้งอุปกรณ์เพื่อลดผลกระทบทางเสียงหรือจ่ายเงินค่าปรับให้แก่ ผู้ฟ้องคดีที่ 1 ถึงที่ 15 และที่ 17 ถึงที่ 18 ภายใน 180 วัน นับแต่วันที่คำพิพากษาถึงที่สุด และให้ชดใช้ค่าเสียหาย ในอัตราวันละ 100.- บาท ดังนี้

ก. จ่ายนับแต่วันที่ 28 กันยายน 2549 จนกว่าจะดำเนินการข้างต้นแล้วเสร็จ ให้แก่ผู้ฟ้องคดีที่ 1 ถึงที่ 5 ที่ 8 ถึงที่ 14 และที่ 18

ข. จ่ายนับแต่วันถัดวันฟ้อง (วันที่ 27 กันยายน 2550) เป็นต้นไปจนกว่าจะดำเนินการข้างต้นแล้วเสร็จ เช่นเดียวกันให้แก่ผู้ฟ้องคดีที่ 6 ที่ 7 ที่ 17 ที่ 19 ถึงที่ 48 และที่ 53 ถึงที่ 63

ค. จ่ายนับแต่วันที่ 27 กันยายน 2550 จนถึงวันที่ 30 กันยายน 2553 ให้แก่ผู้ฟ้องคดีที่ 15 ที่ 16 ที่ 49 ถึงที่ 52 ค่าขออื่นนอกจากนี้ให้ยก

ทอท.ยื่นคำอุทธรณ์คำพิพากษาของศาลปกครองกลาง

ปัจจุบันคืออยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

5.4.3.4 เมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2550 นางสันสนีย์ จันทร์หัตถี ผู้ฟ้องคดี เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดิน พร้อมสิ่งปลูกสร้างเลขที่ 109/475 หมู่บ้านบุสรินทร์ หมู่ที่ 11 ถนนเทพารักษ์ ซอยชนสิทธิ์ ตำบลบางปลา อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ได้ยื่นฟ้อง ทอท.ที่ 1 กระทรวงคมนาคม ที่ 2 กรมการขนส่งทางอากาศ ที่ 3 กรมควบคุมมลพิษ ที่ 4 และกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ 5 ผู้ถูกฟ้องคดี ต่อศาลปกครองกลางเป็นคดีหมายเลขดำที่ 1833/2550 ว่า บ้านของผู้ฟ้องคดีอยู่ในเขตพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบทางด้านเสียง NEF 30 - 40 อันมีผลสืบเนื่องมาจากการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นเหตุให้บ้านของผู้ฟ้องคดีต้องเผชิญมลภาวะทางเสียง และได้รับมลพิษ ทางอากาศ ฝุ่น คิววัน และละอองน้ำมันในอากาศ จากเวลาที่ผ่านไป ทอท.ยังคงละเลยและเพิกเฉย รวมทั้งปฏิบัติหน้าที่ ล่าช้าเกินสมควร จนเป็นเหตุให้ผู้ฟ้องคดีป่วยและต้องเสียค่ารักษาพยาบาลตลอดมา จึงขอให้ศาลมีคำสั่งให้ ทอท. ชดเชยความเดือดร้อนจากปัญหามลภาวะทางเสียงโดยรับซื้อที่อยู่อาศัยของผู้ฟ้องคดีเป็นเงิน 14,000,000.- บาท เพื่อนำไปซื้อที่อยู่อาศัยใหม่ ตลอดจนค่ารักษาพยาบาลและค่าเช่าที่อยู่อาศัยในกรณีที่ผู้ฟ้องไม่สามารถทนอยู่อาศัย ได้และค่าฤชาธรรมเนียม รวมทั้งดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นภายใน 30 วัน นับแต่ศาลมีคำพิพากษา

วันที่ 20 มกราคม 2554 ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษายกฟ้อง และผู้ฟ้องคดีได้ยื่นอุทธรณ์ ซึ่งพนักงานอัยการได้ดำเนินการแก้อุทธรณ์แล้ว

ปัจจุบันคืออยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

5.4.3.5 เมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2550 นายสนั่น วรสุขศรี ที่ 1 กับพวกรวม 359 คน ผู้ฟ้องคดี เป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์ที่ดิน หรือมีสิทธิ์ครอบครองที่ดิน และมีบ้านพักอาศัยอยู่ในชุมชน บ้านเคหะนคร บ้านลาดกระบัง การ์เด็นท์ บ้านรื่นสุข บ้านร่มฤดี บ้านสราญวงศ์ ชุมชนวัดบำรุ่งรีน แขวงลาดกระบัง เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร ชุมชนในตำบลบางโหลง อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ และชุมชนอื่นทั้งทางทิศเหนือและทิศต่าง ๆ โดยรอบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้ยื่นฟ้อง ทอท.ที่ 1 อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศที่ 2 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ที่ 3 อธิบดีกรมควบคุมมลพิษ ที่ 4 และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ 5 ผู้ถูกฟ้องคดีต่อศาลปกครองกลาง เป็นคดีหมายเลขดำที่ 2193/2550 ว่า

1. ผู้ฟ้องคดีทั้ง 359 คน เข้ามาตั้งถิ่นฐานเป็นระยะเวลาหลายสิบปี จึงถือเป็นชุมชนที่ได้รับความคุ้มครองตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 และตามพระราชบัญญัติสุขภาพแห่งชาติ พ.ศ. 2550 โดยผู้ฟ้องคดีทั้ง 359 คน และชาวบ้านโดยทั่วไปเชื่อโดยสุจริตว่าจะไม่มีการก่อสร้างท่าอากาศยานในบริเวณดังกล่าว จึงได้เลือกซื้อ เช่าที่ดิน ปลูกสร้างบ้านพักอาศัยในบริเวณที่อยู่ใกล้กับที่ดิน ที่ถูกเวนคืนตามพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตเวนคืน
2. ทอท.ได้จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยไม่ให้ผู้ฟ้องคดีทั้ง 359 คน และชาวบ้าน ที่อาจได้รับผลกระทบมีส่วนร่วมในการรับฟังความคิดเห็น และทำประชาพิจารณ์ก่อนเริ่มโครงการ แต่ทอท.ใช้วิธีเลือกรับฟังความคิดเห็น และทำประชาพิจารณ์เฉพาะกลุ่มบุคคลที่ได้รับผลประโยชน์จากโครงการ ถือเป็นการทำประชาพิจารณ์ที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย อีกทั้งรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของ ทอท.ที่เสนอขออนุมัติ และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เป็นการศึกษาเฉพาะกรณีทางวิ่งที่ 1 และ 2 เท่านั้น เพื่อเสนอขออนุมัติการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 และ 4 ควบคู่กันไป โดยไม่ได้จัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ถือเป็นการจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย มีเจตนาปกปิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเต็มรูปแบบ ดังนั้น การเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของ ทอท.จึงเป็นการกระทำที่ขัดต่อกฎหมาย และการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 และ 4 โดยไม่ได้จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมข้างต้น จึงขัดต่อรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550
3. ทอท.ได้เปิดให้บริการท่าอากาศยาน โดยไม่ได้ย้ายประชาชนที่อยู่ในแนวเขตพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงรบกวนที่ระดับ NEF มากกว่า 40 ขึ้นไป ออกนอกพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบก่อนเปิดดำเนินการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไม่น้อยกว่า 5 เดือน อันเป็นการทำผิดเงื่อนไขในการได้รับอนุญาตให้เปิดใช้ท่าอากาศยานตามที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 2 อนุญาต นับแต่วันที่เปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ผู้ฟ้องคดีทั้ง 359 คน และชาวบ้านที่อยู่ในชุมชนโดยรอบท่าอากาศยานได้รับความเดือดร้อนอย่างยิ่งจากเสียงรบกวนของอากาศยานขึ้น - ลงตลอด 24 ชั่วโมง บ้านเรือนได้รับความเสียหายจากการสั่นสะเทือนของเสียง ทำให้หลังคาบ้าน ผนังอาคารแตกร้าวและทรุดตัว บางครั้งวัตถุจากอากาศยานตกใส่หลังคาบ้านผู้ฟ้องคดีทั้ง 359 คน และชาวบ้านต้องเสื่อมสุขภาพอนามัยทั้งร่างกายและจิตใจ
4. ทอท.ละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ หรือการปฏิบัติหน้าที่ที่กฎหมายกำหนดล่าช้าเกินสมควร กล่าวคือ ทอท.กระทำละเมิดตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 ละเมิดสิทธิของชุมชนตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 ก่อให้เกิดความรำคาญตามพระราชบัญญัติสาธารณสุข พ.ศ. 2540



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

และทำให้เสื่อมสภาพตามพระราชบัญญัติสุขภาพแห่งชาติ พ.ศ. 2550

วันที่ 4 เมษายน 2551 ทอท.ยื่นคำให้การและคำให้การเพิ่มเติมต่อผู้คดี

วันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2555 ศาลปกครองกลางกำหนดวันนั่งพิจารณาคดีครั้งแรก

วันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2555 ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษายกฟ้อง

วันที่ 29 มีนาคม 2555 ผู้ฟ้องคดีทั้ง 359 คน ยื่นอุทธรณ์

วันที่ 13 กรกฎาคม 2555 พนักงานอัยการ ได้ยื่นคำแก้อุทธรณ์

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

5.4.3.6 เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2551 นายประจวบ วรรณพุกษ์ ผู้ฟ้องคดี เจ้าของกรรมสิทธิ์ในที่ดินและบ้านเลขที่ 95/28 หมู่ 3 ตำบลบางโหลง อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ได้ยื่นฟ้อง ทอท.ผู้ถูกฟ้องคดีต่อศาลปกครองกลางเป็นคดีหมายเลขดำที่ 784/2551 ว่า บ้านของผู้ฟ้องคดีได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการเปิดดำเนินการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และบ้านของผู้ฟ้องคดีอยู่ในหลักเกณฑ์ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2550 เรื่อง หลักเกณฑ์ในการประเมินอาคารที่พักอาศัยของผู้ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งมีมติดังกล่าวระบุให้พื้นที่ในเขต NEF 30-40 ให้ผู้ถูกฟ้องคดีสนับสนุนการปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างโดยการตรวจวัดเสียงรบกวน (L_{90}) หากพบว่าโครงการทำให้มีระดับเสียงรบกวน (L_{90}) เกิน 10 เดซิเบล (เอ) ซึ่ง ทอท.มีพฤติการณ์กระทำความผิดหรือความรับผิดชอบอย่างอื่นของหน่วยงานทางปกครอง หรือเจ้าหน้าที่ของรัฐ อันเกิดจากการใช้อำนาจตามกฎหมาย หรือจากกฎ คำสั่ง หรือจากการละเลยต่อหน้าที่ หรือจากการปฏิบัติหน้าที่ล่าช้าเกินสมควร จึงขอให้ศาลพิพากษาให้ผู้ถูกฟ้องคดีประเมินค่าใช้จ่าย และจ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้ฟ้องคดีตามหลักเกณฑ์ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติไว้เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2550 และให้ผู้ถูกฟ้องคดีรับผิดชอบจ่ายดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของยอดเงินค่าชดเชยตามหลักเกณฑ์ที่จะประเมินได้ให้แก่ผู้ฟ้องคดี โดยนับระยะเวลาคิดดอกเบี้ยตั้งแต่วันที่ยื่นฟ้องคดีไปจนถึงวันที่ชำระเงินค่าชดเชยจริงตามคำสั่งศาล

ในวันที่ 4 สิงหาคม 2551 ทอท.ยื่นคำให้การและคำให้การเพิ่มเติมต่อผู้คดี

วันที่ 5 เมษายน 2556 ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษาเป็นคดีหมายเลขแดงที่ 577/2556 พิพากษาให้ ทอท.จ่ายเงินชดเชยให้แก่ผู้ฟ้องคดีเป็นเงิน 1,084,036.50 บาท พร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันฟ้องจนกว่าจะชำระแก่ผู้ฟ้องคดีจนเสร็จสิ้น ทั้งนี้ ภายใน 60 วัน นับแต่คำพิพากษาถึงที่สุด

วันที่ 20 พฤษภาคม 2556 ศาลปกครองกลางได้มีหมายแจ้งคำบังคับให้ ทอท.ทราบว่า คดีนี้ศาลปกครองได้มีคำพิพากษาถึงที่สุดเมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2556 โดยมีคำบังคับให้ ทอท.ผู้ถูกฟ้องคดีจ่ายเงินชดเชยให้แก่ผู้ฟ้องคดีเป็นเงิน 1,084,036.50 บาท พร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันฟ้องจนกว่าจะชำระแก่ผู้ฟ้องคดีจนเสร็จสิ้น ทั้งนี้ ภายใน 60 วัน นับแต่คำพิพากษาถึงที่สุด

วันที่ 4 กรกฎาคม 2556 ทอท.ได้ดำเนินการยื่นคำร้องขอวางเงินตามคำพิพากษาดังกล่าวต่อศาลปกครองกลาง รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 1,501,910.30 บาท เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

ปัจจุบัน คดีเป็นอันเสร็จสิ้น เนื่องจาก ทอท.ได้ปฏิบัติตามคำพิพากษาศาลปกครองแล้ว



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

5.4.3.7 เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2550 นายประสิทธิ์ พุกยาพรพงศ์ ที่ 1 กับพวก 35 คน โจทก์ ผู้เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ห้องชุดบางส่วนในอาคารสูง 16 ชั้น อาคารชุดเลขที่ 1 - 6 อาคารชุดเพรสทิจ คอนโดมิเนียม (บริษัท ธนาฯ จำกัด) ทะเบียนอาคารชุด เลขที่ 1/2538 ซึ่งปลูกอยู่บนที่ดินโฉนดเลขที่ 608079 ตำบลบางโหลง อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ได้ยื่นฟ้อง ทอท.ที่ 1 บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด ที่ 2 กรมการขนส่งทางอากาศ ที่ 3 กระทรวงคมนาคม ที่ 4 และ กระทรวงการคลัง ที่ 5 จำเลย ต่อศาลแพ่งกรุงเทพใต้ เป็นคดีหมายเลขดำที่ 8705/2550 ว่า เมื่อประมาณต้นปี 2550 จำเลยทั้งห้าได้ร่วมกันจัดการให้อาสาชยานโดยสารบินขึ้น-ลงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นสถานที่ใกล้กับที่พักอาศัยของโจทก์ทั้ง 35 คน การขึ้น-ลงของอากาศยานดังกล่าว ทำให้เกิดเสียงดังมาก โดยค่าเฉลี่ยของเสียงดังเกิน 70 เดซิเบล ซึ่งเป็นค่าเฉลี่ยต่อวัน และในบางครั้งมีเสียงดังเกินกว่า 100 เดซิเบล ทำให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของโจทก์ทั้ง 35 คน การกระทำดังกล่าวของจำเลยทั้งห้าเป็นการทำละเมิดต่อโจทก์ ทั้ง 35 คน ให้ได้รับความเสียหาย โดยโจทก์ทั้ง 35 คนขอให้ศาลมีคำสั่งให้จำเลยทั้งห้าดำเนินการเพื่อป้องกันไม่ให้อากาศยานโดยสารบินผ่านที่พักอาศัยของโจทก์ทั้ง 35 คน หากไม่อาจดำเนินการได้ ให้ร่วมกันชดเชยค่าเสียหายเป็นเงินวันละ 2,000,000.- บาทนับแต่วันถัดจากวันฟ้องเป็นต้นไปจนกว่าจำเลยทั้งห้าจะดำเนินการเพื่อป้องกันมิให้อาสาชยานโดยสารบินผ่านที่พักอาศัยของโจทก์ทั้ง 35 คน ได้

ในวันที่ 23 เมษายน 2551 ศาลปกครองกลางได้รับโอนคดีจากศาลแพ่งกรุงเทพใต้ไว้ในสารบบความเป็นคดีหมายเลขดำที่ 668/2551 และ ทอท.ยื่นคำคัดค้านคำให้การเพิ่มเติมต่อผู้คดี

วันที่ 11 กรกฎาคม 2555 ศาลปกครองนัดพิจารณาคดีครั้งแรก

วันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2556 ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษายกฟ้อง

ผู้ฟ้องคดีได้ยื่นอุทธรณ์คำพิพากษาศาลปกครองกลางต่อศาลปกครองสูงสุด

ปัจจุบันคดีอยู่ในระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

5.4.3.8 เมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2553 ผู้ฟ้องคดี ได้ยื่นฟ้อง ทอท.ที่ 1 กับพวกรวม 6 คน ผู้ถูกฟ้องคดี ต่อศาลปกครองกลาง เป็นคดีหมายเลขดำที่ 1807/2553 ต่อมามีการแก้ไขเพิ่มเติมทุนทรัพย์ขึ้น โดยผู้ฟ้องคดีทั้ง 1,075 คน โดยขอให้ศาลพิพากษา ดังนี้

1. ขอให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1 และผู้ถูกฟ้องคดีที่เกี่ยวข้องระงับการให้บริการขึ้น - ลงของอากาศยานทุกประเภท ในช่วงเวลา 23.00 น. จนถึงเวลา 05.00 น. ของทุกวันเพื่อคุ้มครองสิทธิในการพักผ่อนของผู้ฟ้องคดีและสาธารณชน โดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลหรือขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรือเป็นมาตรฐานเช่นเดียวกันกับช่วงเวลาการบินของท่าอากาศยานเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี

2. ขอให้ศาลพิพากษาให้กระบวนการจัดทำรายงาน EIA ในโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 5 ให้ความเห็นชอบฉบับวันที่ 2 พฤษภาคม 2545 และกระบวนการจัดทำรายงาน EIA เพิ่มเติม (สืบเนื่องจากการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารในปีที่เปิดดำเนินการ) ฉบับลงวันที่ 10 มีนาคม 2548 เป็นไปโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย หรือไม่ครบถ้วนตามวิธีการหรือขั้นตอนที่กฎหมายกำหนด และให้ดำเนินการใหม่ทั้งหมด



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

3. ขอให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 5 และ 6 ดำเนินการในการประกาศให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นแหล่งกำเนิดมลพิษและกำหนดมาตรฐานการควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดดังกล่าว และกำหนดให้ท้องที่โดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นเขตควบคุมมลพิษ เพื่อดำเนินการในการควบคุม ลด และขจัดมลพิษต่อไป

4. ขอให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1 กับพวกร่วมกันชำระค่าเสียหายทางละเมิดโดยซื้อที่ดินหรือบ้านพร้อมที่ดินและค่าเสียหายอื่นของผู้ฟ้องคดีที่ 2 ถึงที่ 53 , 546 ถึงที่ 551 และที่ 1,075 โดยใช้ราคาตลาดที่มีการซื้อขายจริงสูงสุดก่อนท่าอากาศยานเปิดดำเนินการ หรือโดยเปรียบเทียบราคาจากพื้นที่ใกล้เคียงที่ไม่ได้รับผลกระทบจากมลพิษจากท่าอากาศยานแห่งนี้โดยเฉพาะมลพิษทางเสียง เป็นจำนวนเงิน 965,454,210.- บาท พร้อมภาษีการโอน รวมทั้งดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันฟ้องคดีจนกว่าจะชำระเสร็จ และหรือความเสียหายที่เกิดจากการต้องย้ายถิ่นฐานที่พักอาศัยไปอยู่ที่อื่น อันมีผลมาจากการได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการหรือกิจกรรมของผู้ถูกฟ้องคดี

5. ขอให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1 กับพวกร่วมกันชำระค่าเสียหายทางละเมิด โดยจ่ายค่าชดเชยซึ่งเป็นค่าซ่อมแซม และปรับปรุงบ้านพักที่อยู่อาศัยให้ปลอดภัยจากมลพิษจากอากาศยานและค่าเสียหายอื่นให้กับผู้ฟ้องคดีที่ 54 ถึงที่ 82 และที่ 552 ถึงที่ 605 เป็นเงินจำนวน 43,850,500.- บาท ตามราคาการปรับปรุงซ่อมแซมจริง พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปีนับแต่วันฟ้องคดีจนกว่าจะชำระเสร็จ

6. ขอให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1 กับพวกร่วมกันชำระค่าเสียหายทางละเมิด โดยจ่ายค่าสินไหมทดแทนและหรือค่าชดเชยความเสียหายทางจิตใจและค่าเสียหายอื่นๆ ให้กับผู้ฟ้องคดีที่ 83 ถึงที่ 274 และที่ 606 ถึงที่ 1,074 เป็นจำนวน เงินรวม 310,800,000.- บาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันฟ้องคดีจนกว่าจะชำระเสร็จ

7. ขอให้ศาลสงวนไว้ซึ่งสิทธิที่จะแก้ไขคำพิพากษาในส่วนของค่าเสียหายทางละเมิดที่เป็นค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อร่างกาย อนามัย จิตใจ และค่าเสียหายอันเนื่องมาจากความเสื่อมของร่างกาย หรือสมรรถนะของการไม่สามารถประกอบกิจการงานได้ หรือความเสียหายที่เกิดจากการย้ายถิ่นฐานที่พักอาศัยไปอยู่ที่อื่น อันมีผลมาจากการได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการหรือกิจกรรมของผู้ถูกฟ้องคดี ให้กับผู้ฟ้องคดีที่ 2 ถึงผู้ฟ้องคดีที่ 1,075 ในระยะเวลาไม่เกิน 5 ปี

8. ให้ผู้ถูกฟ้องคดีร่วมกันชดใช้ค่าฤชาหรือค่าธรรมเนียมศาลแทนผู้ฟ้องคดีทั้งหมดทุกคน

เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2554 ศาลปกครองกลางมีคำสั่งให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1 ชี้แจงข้อเท็จจริงต่อศาลว่าบุคคลผู้มีรายชื่อเป็นผู้ถูกฟ้องคดี มีรายใดบ้างเป็นผู้มีสิทธิได้รับเงินชดเชยหรือค่าเสียหายอันเนื่องจากการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและได้รับเงินไปแล้วหรือไม่ หรือคาดว่าจะจ่ายเงินค่าชดเชยหรือค่าเสียหายให้แก่ผู้นั้นได้เมื่อใด พร้อมเหตุผลกรณีรายชื่อผู้ฟ้องคดีที่ไม่มีสิทธิได้รับค่าชดเชยหรือค่าเสียหายในกรณีดังกล่าว โดยทำเป็นตารางอย่างง่ายแสดงรายการดังกล่าวข้างต้น

คดีที่ศาลปกครองกลางมีคำสั่งลงวันที่ 23 กรกฎาคม 2555 ให้แยกคดีหมายเลขดำที่ 1807/2553 ออกเป็นรายคดี ปัจจุบันคดีที่มีการถอนฟ้อง 250 คดี ต่อมาศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งรวมคดีเข้าเป็นกลุ่ม (ปัจจุบันมี 31 กลุ่ม) และพิจารณาพิพากษาคดีรวมกันไปในแต่ละกลุ่มคดี ปัจจุบันมีความคืบหน้า ดังนี้



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

8.1 คดีที่อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง จำนวน 29 กลุ่ม ประกอบด้วย คดีหมายเลขดำที่ 1807/2553, 1236/2555, 1253/2555, 1338/2555, 1392/2555, 1467/2555, 1514/2555, 1522/2555, 1555/2555, 1632/2555, 1664/2555, 1696/2555, 1733/2555, 1812/2555, 1822/2555, 1922/2555, 1953/2555, 1968/2555, 1986/2555, 2003/2555, 2031/2555, 2048/2555, 2066/2555, 2092/2555, 2096/2555, 2138/2555, 2139/2555, 2155/2555 และ 2189/2555

8.2 คดีที่ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษาแล้ว ได้แก่

8.2.1 คดีหมายเลขดำที่ 1775/2555 ศาลปกครองกลางพิพากษาให้ ทอท.จ่ายค่าชดเชยให้แก่ ผู้ฟ้องคดีที่ 14 เป็นเงิน 192,917.55 บาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันฟ้องคดีเป็นต้นไปจนกว่า วันที่มีคำพิพากษาถึงที่สุด ยกฟ้องผู้ถูกฟ้องคดีที่ 2 ถึงที่ 6 คำขออื่นนอกจากนี้ให้ยก

ทอท.ยื่นอุทธรณ์ในส่วนของผู้ฟ้องคดีที่ 14 ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของ ศาลปกครองสูงสุด

8.2.2 คดีหมายเลขดำที่ 1776/2555 ศาลปกครองกลางพิพากษาให้ ทอท.จ่ายค่าชดเชยให้แก่ ผู้ฟ้องคดีที่ 23 เป็นเงิน 515,369.02 บาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันฟ้องคดีเป็นต้นไปจนกว่า วันที่มีคำพิพากษาถึงที่สุด ยกฟ้องผู้ถูกฟ้องคดีที่ 2 ถึงที่ 6 คำขออื่นนอกจากนี้ให้ยก

ทอท.ยื่นอุทธรณ์ในส่วนของผู้ฟ้องคดีที่ 23 ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของ ศาลปกครองสูงสุด

5.4.3.9 เมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2555 นายบุญธรรม วงษ์สะอาด ที่ 1 กับพวกรวม 406 คน ผู้ฟ้องคดี ได้ยื่นฟ้อง ทอท.ผู้ถูกฟ้องคดี ต่อศาลปกครองกลาง เป็นคดีหมายเลขดำที่ ส.578/2555 โดยศาลปกครองกลางได้มี คำสั่งแบ่งแยกคดีดังกล่าวออกเป็นคดีสาขาจำนวน 406 คดี และผู้ฟ้องคดีขอให้ศาลพิพากษา ดังนี้

1. ให้ศาลพิพากษาหรือมีคำสั่งให้ผู้ถูกฟ้องคดี และหรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องออกมาตรการที่เป็นรูปธรรม ที่ชัดเจน ในการจำกัดจำนวนผู้โดยสารที่เข้ามาใช้สนามบินสุวรรณภูมิไว้ไม่เกิน 45 ล้านคนต่อปี ทั้งนี้ภายใน 30 วันนับแต่วันที่ศาลมีคำพิพากษาหรือคำสั่ง และหากผู้ถูกฟ้องคดีฝ่าฝืนขอให้ศาลมีคำสั่งปรับเงินเป็นจำนวน 10 เท่าของอัตรา ค่าบริการที่ผู้ถูกฟ้องคดีเรียกเก็บการใช้สนามบินของสายการบินที่ขึ้นลงเป็นรายลำของแต่ละเที่ยวบิน จากผู้ถูกฟ้องคดี ตลอดระยะเวลาที่ฝ่าฝืนนับแต่วันที่ฝ่าฝืน โดยนำเงินค่าปรับดังกล่าวทั้งหมดตั้งเป็นกองทุนฟื้นฟูและ เยียววยาผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการฝ่าฝืนของผู้ถูกฟ้องคดี โดยการบริหารกองทุนโดยองค์กรอิสระที่เป็นกลางและ ตัวแทนผู้ฟ้องคดี

2. ให้ศาลพิพากษาหรือมีคำสั่งให้ผู้ถูกฟ้องคดี ดำเนินการติดตั้งเครื่องตรวจวัดมลพิษทางอากาศและ เครื่องตรวจวัดมลพิษทางเสียงและความสั่นสะเทือนชนิดติดตั้งถาวร พร้อมติดตามผลตลอด 24 ชั่วโมง โดยการรับรอง ของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติหรือกรมควบคุมมลพิษในพื้นที่โดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิ ไม่ต่ำกว่า 30 จุด โดยค่าใช้จ่ายของผู้ถูกฟ้องคดีทั้งหมด

3. ให้ศาลพิพากษาให้ผู้ถูกฟ้องคดีชำระค่าเสียหายทางละเมิดและหรือค่าเสียหายอื่นที่ก่อให้เกิดความเดือดร้อน และเสียหายทางด้านร่างกายและจิตใจและการเสียโอกาสของผู้ฟ้องคดีทุกคน ตามบัญชีค่าเสียหายของผู้ฟ้องคดีแต่ละ



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

รายเป็นเงินรายละ 100,000.- บาท พร้อมอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันฟ้องคดีจนกว่าผู้ถูกฟ้องคดีจะชำระเสร็จสิ้น

เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2556 ทอท.ได้ชี้แจงข้อเท็จจริงต่อสำนักงานอัยการคดีปกครองเพื่อให้พนักงานอัยการจัดทำคำให้การแก้คดีผู้ฟ้องคดีแล้ว ซึ่งขณะนี้ ทอท.ได้ส่งสำนวนคดีให้พนักงานอัยการสำนักงานคดีปกครองแก้ต่างคดีแล้ว จำนวน 405 คดี และอยู่ระหว่างรอศาลปกครองกลางมีคำสั่งเรียกให้ ทอท.ทำคำให้การอีก 1 คดี ต่อมา วันที่ 2 กันยายน 2557 ทอท.ได้ชี้แจงข้อเท็จจริงเพิ่มเติมต่อสำนักงานคดีปกครองในคดีหลักคดีดำที่ ส.578/2555 เพื่อให้พนักงานอัยการยื่นคำชี้แจงข้อเท็จจริงเพิ่มเติมโต้แย้งคำคัดค้านคำให้การของผู้ฟ้องคดี ปัจจุบันอยู่ระหว่างส่งคำชี้แจงข้อเท็จจริงเพิ่มเติมในคดีสาขาที่ศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งแบ่งแยก

5.4.3.10 เมื่อวันที่ 26 กันยายน 2555 สมาคมต่อต้านสภาวะโลกร้อนที่ 1 กับพวกรวม 379 คน ผู้ฟ้องคดี ได้ยื่นฟ้อง ทอท.ผู้ถูกฟ้องคดี ต่อศาลปกครองกลาง เป็นคดีหมายเลขดำที่ ส.512/2555 โดยศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งแบ่งแยกคดีดังกล่าวออกเป็นคดีสาขาจำนวน 379 คดี และผู้ฟ้องคดีขอให้ศาลพิพากษา ดังนี้

1. ให้ศาลพิพากษาหรือมีคำสั่งให้ผู้ถูกฟ้องคดี และหรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องออกมาตรการที่เป็นรูปธรรมที่ชัดเจน ในการจำกัดจำนวนผู้โดยสารที่เข้ามาใช้สนามบินสุวรรณภูมิไว้ไม่เกิน 45 ล้านคนต่อปี ทั้งนี้ภายใน 30 วันนับแต่วันที่ศาลมีคำพิพากษาหรือคำสั่ง และหากผู้ถูกฟ้องคดีฝ่าฝืนขอให้ศาลมีคำสั่งปรับเงินเป็นจำนวน 10 เท่าของอัตราค่าบริการที่ผู้ถูกฟ้องคดีเรียกเก็บการใช้สนามบินของสายการบินที่ขึ้นลงเป็นรายลำของแต่ละเที่ยวบินจากผู้ถูกฟ้องคดี ตลอดระยะเวลาที่ฝ่าฝืนนับแต่วันที่ฝ่าฝืน โดยนำเงินค่าปรับดังกล่าวทั้งหมดตั้งเป็นกองทุนฟื้นฟูและเยียวยาผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการฝ่าฝืนของผู้ถูกฟ้องคดี โดยการบริหารกองทุนโดยองค์กรอิสระที่เป็นกลางและตัวแทนผู้ฟ้องคดี

2. ให้ศาลพิพากษาหรือมีคำสั่งให้ผู้ถูกฟ้องคดี ดำเนินการติดตั้งเครื่องตรวจวัดมลพิษทางอากาศและเครื่องตรวจวัดมลพิษทางเสียงและความสั่นสะเทือนชนิดติดตั้งถาวร พร้อมติดตามผลตลอด 24 ชั่วโมง โดยการรับรองของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติหรือกรมควบคุมมลพิษในพื้นที่โดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิ ไม่ต่ำกว่า 30 จุด โดยค่าใช้จ่ายของผู้ถูกฟ้องคดีทั้งหมด

3. ให้ศาลพิพากษาให้ผู้ถูกฟ้องคดีชำระค่าเสียหายทางละเมิดและหรือค่าเสียหายอื่นที่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนและเสียหายทางด้านร่างกายและจิตใจและการเสียโอกาสของผู้ฟ้องคดีทุกคน ตามบัญชีค่าเสียหายของผู้ฟ้องคดีแต่ละรายเป็นเงินรายละ 100,000.- บาท พร้อมอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันฟ้องคดีจนกว่าผู้ถูกฟ้องคดีจะชำระเสร็จสิ้น

ปัจจุบัน ทอท.ได้ส่งสำนวนคดีให้พนักงานอัยการสำนักงานคดีปกครองดำเนินการแก้ต่างคดีเรียบร้อยแล้ว โดยศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งรวมคดีเข้าเป็นกลุ่ม (ปัจจุบันมี 32 กลุ่ม) และพิจารณาพิพากษาคดีรวมกันไปในแต่ละกลุ่มคดี



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ต่อมา ผู้ฟ้องคดีได้ยื่นคำคัดค้านคำให้การของ ทอท.และศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งให้ ทอท.จัดทำคำให้การเพิ่มเติม ปัจจุบันอยู่ในระหว่างจัดทำคำให้การเพิ่มเติมและรวบรวมเอกสารที่เกี่ยวข้องเสนอพนักงานอัยการเจ้าของสำนวน

5.4.3.11 เมื่อวันที่ 2 เมษายน 2556 นางสาวขวัญเรือน โพธิ์ทองคำ ที่ 1 กับพวกรวม 204 คน ผู้ฟ้องคดี ได้ยื่นฟ้อง ทอท.ผู้ถูกฟ้องคดี ต่อศาลปกครองกลาง เป็นคดีหมายเลขคำที่ ส.508/2556 โดยศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งแบ่งแยกคดีดังกล่าวออกเป็น 20 กลุ่ม และผู้ฟ้องคดีขอให้ศาลพิพากษา ดังนี้

1. ขอให้ศาลพิพากษาหรือมีคำสั่งให้ผู้ถูกฟ้องคดี และหรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องดำเนินการออกมาตรการที่เป็นรูปธรรมที่ชัดเจน ในการจำกัดจำนวนผู้โดยสารที่เข้ามาใช้สนามบินสุวรรณภูมิไม่ให้เกิน 45 ล้านคน ต่อปี ตามที่ EIA กำหนด ทั้งนี้ ภายใน 30 วันนับแต่วันที่ศาลมีคำพิพากษาหรือคำสั่ง และหากผู้ฟ้องคดีฝ่าฝืนขอให้ศาลมีคำสั่งปรับเงินเป็นจำนวน 10 เท่าของอัตราค่าบริการที่ผู้ถูกฟ้องคดีเรียกเก็บการใช้สนามบินของสายการบินที่ขึ้นลงเป็นรายลำของแต่ละเที่ยวบินและหรือจากผู้โดยสารที่เข้ามาใช้บริการสนามบินจากผู้ถูกฟ้องคดี ตลอดระยะเวลาที่ ฝ่าฝืนนับแต่วันที่ฝ่าฝืน โดยนำเงินค่าปรับดังกล่าวทั้งหมดตั้งเป็นกองทุนฟื้นฟูและเยียวยาผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการฝ่าฝืนของผู้ถูกฟ้องคดี โดยการบริหารกองทุนโดยองค์กรอิสระที่เป็นกลางและตัวแทนผู้ฟ้องคดี

2. ขอให้ศาลพิพากษาหรือมีคำสั่งให้ผู้ถูกฟ้องคดีดำเนินการติดตั้งเครื่องตรวจวัดมลพิษทางอากาศและเครื่องตรวจวัดมลพิษทางเสียงและความสั่นสะเทือนชนิดติดตั้งถาวร พร้อม Monitor ตลอด 24 ชั่วโมง โดยการรับรองของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติหรือกรมควบคุมมลพิษในพื้นที่โดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิ ไม่ต่ำกว่า 30 จุด โดยค่าใช้จ่ายของผู้ถูกฟ้องคดีทั้งหมด

3. ขอให้ศาลพิพากษาให้ผู้ถูกฟ้องคดีชำระค่าเสียหายทางละเมิด และหรือค่าเสียหายอื่นที่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนและเสียหายทางด้านร่างกายและจิตใจและการเสียโอกาสของผู้ฟ้องคดีทุกคน ตามบัญชีค่าเสียหายของผู้ฟ้องคดีแต่ละราย พร้อมอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันฟ้องจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น

5.4.3.12 เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2556 นางสาวจำรุณ กลิ่นสร ที่ 1 กับพวกรวม 239 คน ผู้ฟ้องคดี ได้ยื่นฟ้อง ทอท.ผู้ถูกฟ้องคดี ต่อศาลปกครองกลาง เป็นคดีหมายเลขคำที่ ส.544/2556 และผู้ฟ้องคดีขอให้ศาลพิพากษา ดังนี้

1. ขอให้ศาลพิพากษาหรือมีคำสั่งอย่างหนึ่งอย่างใดให้ผู้ถูกฟ้องคดีหรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องสั่งระงับการให้บริการขึ้น-ลงของอากาศยานทุกประเภทในช่วงเวลา 23.00 นาฬิกา จนถึงเวลา 05.00 นาฬิกา ของทุกวันเพื่อคุ้มครองสิทธิในการพักผ่อนของผู้ฟ้องคดีและสาธารณชนโดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิ

2. ขอให้ศาลพิพากษาหรือมีคำสั่งอย่างหนึ่งอย่างใดให้กระบวนการจัดทำรายงานการประเมินหรือการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือ EIA โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้ความเห็นชอบฉบับลงวันที่ 2 พฤษภาคม 2545 และกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินหรือการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือ EIA โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพิ่มเติม (สืบเนื่องจากการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารในปีที่เปิดดำเนินการ) ฉบับลงวันที่ 10 มีนาคม 2548 เป็นไปโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย หรือไม่ครบถ้วนตามวิธีการ



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

หรือขั้นตอนที่กฎหมายกำหนด และหรือมีคำสั่งอย่างหนึ่งอย่างใดให้ดำเนินการจัดทำใหม่ทั้งหมด โดยต้องให้ประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียเข้ามามีส่วนร่วมทุกขั้นตอนและร่วมตัดสินใจ

3. ขอให้ศาลพิพากษาหรือมีคำสั่งอย่างหนึ่งอย่างใดให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติดำเนินการเพื่อประกาศให้สนามบินสุวรรณภูมิเป็นแหล่งกำเนิดมลพิษและกำหนดมาตรการควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดดังกล่าว และกำหนดให้ท้องที่โดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิเป็นเขตควบคุมมลพิษเพื่อดำเนินการควบคุมลด และจำกัดมลพิษต่อไป

4. ขอให้ศาลพิพากษาหรือมีคำสั่งอย่างหนึ่งอย่างใดให้ผู้ถูกฟ้องคดีหรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องดำเนินการออกมาตรการในการจำกัดจำนวนผู้โดยสารที่เข้ามาใช้สนามบินสุวรรณภูมิไม่ให้เกิน 45 ล้านคนต่อปีตามที่รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมกำหนด ทั้งนี้ภายใน 30 วันนับแต่วันที่ศาลมีคำพิพากษาหรือคำสั่ง และหากผู้ถูกฟ้องคดีฝ่าฝืนขอให้ศาลมีคำสั่งปรับเงินเป็นจำนวน 10 เท่าของอัตราค่าบริการที่ผู้ถูกฟ้องคดีเรียกเก็บการใช้สนามบินของสายการบินที่เข้ามาใช้บริการขึ้น-ลงเป็นรายลำของแต่ละเที่ยวบินและหรือจากผู้โดยสารที่เข้ามาใช้บริการสนามบินจากผู้ถูกฟ้องคดีตลอดระยะเวลาที่ฝ่าฝืน นับแต่วันที่ฝ่าฝืน โดยนำเงินค่าปรับดังกล่าวทั้งหมดตั้งเป็นกองทุนฟื้นฟูและเยียวยาผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการฝ่าฝืนของผู้ถูกฟ้องคดี โดยการบริหารกองทุนโดยองค์กรอิสระที่เป็นกลางและตัวแทนผู้ฟ้องคดี

5. ขอให้ศาลพิพากษาหรือมีคำสั่งอย่างหนึ่งอย่างใดให้ผู้ถูกฟ้องคดีดำเนินการติดตั้งเครื่องตรวจวัดมลพิษทางอากาศและเครื่องตรวจวัดมลพิษทางเสียงและความสั่นสะเทือนชนิดติดตั้งถาวรพร้อม Monitor ตลอด 24 ชั่วโมง โดยการรับรองของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติหรือกรมควบคุมมลพิษตามกฎหมายไทย ในพื้นที่โดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิไม่ต่ำกว่า 30 จุด โดยค่าใช้จ่ายของผู้ถูกฟ้องคดีทั้งหมด

6. ขอให้ศาลพิพากษาให้ผู้ถูกฟ้องคดีชื้อบ้านพร้อมที่ดินของผู้ฟ้องคดีลำดับที่ 1 ถึงที่ 25 ที่อยู่ในพื้นที่ได้รับผลกระทบทางเสียงจากท่าอากาศยานของผู้ถูกฟ้องคดีตามมูลค่า และชำระค่าเสียหายทางละเมิดและหรือค่าเสียหายอื่นที่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนและเสียหายทางด้านร่างกายและจิตใจและการเสียโอกาสของผู้ฟ้องคดีทุกคน ตามบัญชีค่าเสียหายของผู้ฟ้องคดีแต่ละราย พร้อมอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันฟ้องคดีจนกว่าผู้ถูกฟ้องคดีจะชำระเสร็จสิ้น

7. ขอศาลได้โปรดสงวนไว้ซึ่งสิทธิที่จะแก้ไขคำพิพากษาในส่วนของค่าเสียหายทางละเมิดที่เป็นค่าสินไหมทดแทน เพื่อความเสียหายต่อร่างกาย อนามัย จิตใจ และค่าเสียหายอันเนื่องมาจากความเสื่อมของร่างกาย หรือสมรรถนะของการไม่สามารถประกอบกิจการงานได้ หรือความเสียหายที่เกิดจากการย้ายถิ่นฐานที่พักอาศัยไปอยู่ที่อื่น อันมีผลมาจากการได้รับผลกระทบจากการดำเนิน โครงการหรือกิจกรรมของผู้ถูกฟ้องคดี ให้กับผู้ฟ้องคดีทั้งหมด ในระยะเวลาไม่เกิน 5 ปีหรือมากกว่า

8. ขอให้ผู้ถูกฟ้องคดีชดเชยค่าธรรมเนียมศาลหรือส่วนต่างของค่าธรรมเนียมศาลแทนผู้ฟ้องคดีทั้งสิบคน



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ปัจจุบัน ทอท.ได้ส่งสำนวนคดีให้พนักงานอัยการสำนักงานคดีปกครองดำเนินการแก้ต่างคดีเรียบร้อยแล้ว โดยศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งรวมคดีเข้าเป็นกลุ่ม (ปัจจุบันมี 24 กลุ่ม) และพิจารณาพิพากษาคดีรวมกันไปในแต่ละกลุ่มคดี

5.4.3.13 เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2556 นายชนทศ ปรีเปรม ที่ 1 กับพวกรวม 104 คน ผู้ฟ้องคดี ได้ยื่นฟ้อง ทอท.ผู้ถูกฟ้องคดี ต่อศาลปกครองกลาง เป็นคดีหมายเลขดำที่ ส.555/2556 และผู้ฟ้องคดีขอให้ศาลพิพากษา ดังนี้

1. ขอให้ศาลพิพากษาหรือมีคำสั่งอย่างหนึ่งอย่างใดให้ผู้ถูกฟ้องคดีหรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องสั่งระงับการให้บริการขึ้น-ลงของอากาศยานทุกประเภทในช่วงเวลากลางคืนของทุกวันเพื่อคุ้มครองสิทธิในการพักผ่อนของผู้ฟ้องคดีและสาธารณะชนโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

2. ขอให้ศาลพิพากษาหรือมีคำสั่งอย่างหนึ่งอย่างใดให้กระบวนการจัดทำรายงานการประเมินหรือการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือ EIA โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้ความเห็นชอบฉบับลงวันที่ 2 พฤษภาคม 2545 และกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินหรือการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือ EIA โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพิ่มเติม (สืบเนื่องจากการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารในปีที่เปิดดำเนินการ) ฉบับลงวันที่ 10 มีนาคม 2548 เป็นไปโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย หรือไม่ครบถ้วนตามวิธีการหรือขั้นตอนที่กฎหมายกำหนด และหรือมีคำสั่งอย่างหนึ่งอย่างใดให้ดำเนินการจัดทำใหม่ทั้งหมด โดยต้องให้ประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียเข้ามามีส่วนร่วมทุกขั้นตอนและร่วมตัดสินใจตามที่รัฐธรรมนูญ 2550 มาตรา 57 มาตรา 58 กำหนด

3. ขอให้ศาลพิพากษาหรือมีคำสั่งอย่างหนึ่งอย่างใดให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติดำเนินการเพื่อประกาศให้ท่าอากาศยานบินสุวรรณภูมิเป็นแหล่งกำเนิดมลพิษแลกำหนดมาตรการควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดดังกล่าวและกำหนดให้ท้องที่โดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นเขตควบคุมมลพิษเพื่อดำเนินการควบคุม ลด และขจัดมลพิษต่อไป

4. ขอให้ศาลพิพากษาหรือมีคำสั่งอย่างหนึ่งอย่างใดให้ผู้ถูกฟ้องคดีหรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องดำเนินการออกมาตรการที่เป็นรูปธรรมที่ชัดเจนในการจำกัดจำนวนผู้โดยสารที่เข้ามาใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไม่ให้เกิน 45 ล้านคนต่อปีตามที่ EIA กำหนด ทั้งนี้ภายใน 30 วันนับแต่วันที่ศาลมีคำพิพากษาหรือคำสั่ง และหากผู้ถูกฟ้องคดีฝ่าฝืนขอให้ศาลมีคำสั่งปรับเงินเป็นจำนวน 10 เท่าของอัตราค่าบริการที่ผู้ถูกฟ้องคดีเรียกเก็บการใช้ท่าอากาศยานของสายการบินที่เข้ามาใช้บริการขึ้น-ลงเป็นรายลำของแต่ละเที่ยวบินและหรือจากผู้โดยสารที่เข้ามาใช้บริการสนามบินจากผู้ถูกฟ้องคดีตลอดระยะเวลาที่ฝ่าฝืน นับแต่วันที่ฝ่าฝืน โดยนำเงินค่าปรับดังกล่าวทั้งหมดตั้งเป็นกองทุนฟื้นฟูและเยียวยาผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการฝ่าฝืนของผู้ถูกฟ้องคดี โดยการบริหารกองทุนโดยองค์กรอิสระที่เป็นกลางและตัวแทนผู้ฟ้องคดี

5. ขอให้ศาลพิพากษาหรือมีคำสั่งอย่างหนึ่งอย่างใดให้ผู้ถูกฟ้องคดีดำเนินการติดตั้งเครื่องตรวจวัดมลพิษทางอากาศและเครื่องตรวจวัดมลพิษทางเสียงและความสั่นสะเทือนชนิดติดตั้งถาวรพร้อม Monitor



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ตลอด 24 ชั่วโมง โดยการรับรองของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติหรือกรมควบคุมมลพิษตามกฎหมายไทย ในพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไม่ต่ำกว่า 30 จุด โดยค่าใช้จ่ายของผู้ถูกฟ้องคดีทั้งหมด

6. ขอให้ศาลพิพากษาให้ผู้ถูกฟ้องคดีเจรจาซื้อบ้านพร้อมที่ดินของผู้ฟ้องคดีลำดับที่ 1 และลำดับที่ 83 และชำระค่าเสียหายทางละเมิดและหรือค่าเสียหายอื่นที่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนและเสียหายทางด้านร่างกายและจิตใจและการเสียโอกาสของผู้ฟ้องคดี ทุกคน ตามบัญชีค่าเสียหายของผู้ฟ้องคดีแต่ละราย พร้อมอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันฟ้องคดีจนกว่า ผู้ถูกฟ้องคดีจะชำระเสร็จสิ้น

7. ขอศาลได้โปรดสงวนไว้ซึ่งสิทธิที่จะแก้ไขคำพิพากษาในส่วนของค่าเสียหายทางละเมิดที่เป็นค่าสินไหมทดแทน เพื่อความเสียหายต่อร่างกาย อนามัย จิตใจ และค่าเสียหายอันเนื่องมาจากความเสื่อมของร่างกาย หรือสมรรถนะของการไม่สามารถประกอบกิจการงานได้ หรือความเสียหายที่เกิดจากการย้ายถิ่นฐานที่พักอาศัย ไปอยู่ที่อื่น อันมีผลมาจากการได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการหรือกิจกรรมของผู้ถูกฟ้องคดี ให้กับผู้ฟ้องคดีทั้งหมด ในระยะเวลาไม่เกิน 5 ปีหรือมากกว่า

8. ขอให้ผู้ถูกฟ้องคดีใช้ค่าธรรมเนียมศาลหรือส่วนต่างของค่าธรรมเนียมศาลแทนผู้ฟ้องคดีทั้งหมดทุกคน

9. ขอให้ศาลกำหนดมาตรการหรือวิธีการใดๆ เพื่อการคุ้มครองผู้ฟ้องคดีชั่วคราวก่อนมีคำพิพากษา เนื่องจากบ้านพักและหรือเคหสถานของผู้ฟ้องคดีอยู่ในแนวหัวสนามบินด้านทิศเหนือโดยตรงได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงจากผลพิษทางเสียง ความสั่นสะเทือน แรงอัดอากาศ และมลพิษทางอากาศจากการขึ้น – ลง ของเครื่องบิน โดยสั่งห้ามการขึ้น – ลง ของเครื่องบินทุกประเภทในเวลากลางคืน 11.00 นาฬิกา ถึงเวลา 05.00 นาฬิกา ของวันใหม่ทุกวัน

ปัจจุบัน ศาลได้มีคำสั่งยกคำร้องข้อ 9 ของผู้ฟ้องคดีแล้ว และ ทอท.ได้ส่งสำนวนคดีให้พนักงานอัยการสำนักงานคดีปกครองดำเนินคดีแก่ต่างคดีเรียบร้อยแล้ว โดยศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งรวมคดีเข้าเป็นกลุ่ม (ปัจจุบันมี 15 กลุ่ม) และพิจารณาพิพากษาคดีรวมกันไปในแต่ละกลุ่มคดี

5.4.3.14 เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2556 นายช้อย น้อยเพิ่ม ที่ 1 กับพวกรวม 276 คน ผู้ฟ้องคดีได้ยื่นฟ้อง ทอท.ผู้ถูกฟ้องคดี ต่อศาลปกครองกลาง เป็นคดีหมายเลขคำที่ ส.1551/2556 และผู้ฟ้องคดีขอให้ศาลพิพากษา ดังนี้

1. ขอให้ศาลพิพากษาหรือมีคำสั่งอย่างหนึ่งอย่างใดให้ผู้ถูกฟ้องคดีหรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องตั้งระงับการให้บริการขึ้น-ลงของอากาศยานทุกประเภทในช่วงเวลากลางคืนของทุกวันเพื่อคุ้มครองสิทธิในการพักผ่อนของผู้ฟ้องคดีและสาธารณะชนโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

2. ขอให้ศาลพิพากษาหรือมีคำสั่งอย่างหนึ่งอย่างใดให้กระบวนการจัดทำรายงานการประเมินหรือการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือ EIA โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้ความเห็นชอบฉบับลงวันที่ 2 พฤษภาคม 2545และกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินหรือการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือ EIA โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพิ่มเติม (สืบเนื่องจากการเพิ่มจำนวนผู้โดยสาร



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ในปีที่เปิดดำเนินการ) ฉบับลงวันที่ 10 มีนาคม 2548 เป็นไปโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย หรือไม่ครบถ้วนตามวิธีการหรือขั้นตอนที่กฎหมายกำหนด และหรือมีคำสั่งอย่างหนึ่งอย่างใดให้ดำเนินการจัดทำใหม่ทั้งหมด โดยต้องให้ประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียเข้ามามีส่วนร่วมทุกขั้นตอนและร่วมตัดสินใจตามที่รัฐธรรมนูญ 2550 มาตรา 57 มาตรา 58 และมาตรา 67 วรรคสอง กำหนด

3. ขอให้ศาลพิพากษาหรือมีคำสั่งอย่างหนึ่งอย่างใดให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติดำเนินการเพื่อประกาศให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นแหล่งกำเนิดมลพิษแล่งกำหนดมาตรการควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดดังกล่าวและกำหนดให้ท้องที่โดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นเขตควบคุมมลพิษเพื่อดำเนินการควบคุม ลด และขจัดมลพิษต่อไป

4. ขอให้ศาลพิพากษาหรือมีคำสั่งอย่างหนึ่งอย่างใดให้ผู้ถูกฟ้องคดีหรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องดำเนินการออกมาตรการที่เป็นรูปธรรมที่ชัดเจนในการจำกัดจำนวนผู้โดยสารที่เข้ามาใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไม่ให้เกิน 45 ล้านคนต่อปีตามที่ EIA กำหนด ทั้งนี้ภายใน 30 วันนับแต่วันที่ศาลมีคำพิพากษาหรือคำสั่ง และหากผู้ถูกฟ้องคดีฝ่าฝืนขอให้ศาลมีคำสั่งปรับเงินเป็นจำนวน 10 เท่าของอัตราค่าบริการที่ผู้ถูกฟ้องคดีเรียกเก็บการใช้ท่าอากาศยานของสายการบินที่เข้ามาใช้บริการขึ้น - ลงเป็นรายลำของแต่ละเที่ยวบินและหรือจากผู้โดยสารที่เข้ามาใช้บริการท่าอากาศยานจากผู้ถูกฟ้องคดีตลอดระยะเวลาที่ฝ่าฝืน นับแต่วันที่ฝ่าฝืน โดยนำเงินค่าปรับดังกล่าวทั้งหมดตั้งเป็นกองทุนฟื้นฟูและเยียวยาผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการฝ่าฝืนของผู้ถูกฟ้องคดี โดยการบริหารกองทุนโดยองค์กรอิสระที่เป็นกลางและตัวแทนผู้ฟ้องคดีและหรือผู้ที่ได้รับผลกระทบ

5. ขอให้ศาลพิพากษาหรือมีคำสั่งอย่างหนึ่งอย่างใดให้ผู้ถูกฟ้องคดีดำเนินการติดตั้งเครื่องตรวจวัดมลพิษทางอากาศและเครื่องตรวจวัดมลพิษทางเสียงและความสั่นสะเทือนชนิดติดตั้งถาวรพร้อม Monitor ตลอด 24 ชั่วโมง โดยการรับรองของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติหรือกรมควบคุมมลพิษตามกฎหมายไทย ในพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไม่ต่ำกว่า 30 จุด โดยค่าใช้จ่ายของผู้ถูกฟ้องคดีทั้งหมด พร้อมรายงานให้ผู้ที่ได้รับผลกระทบและสาธารณชนทราบแบบเป็นปัจจุบันตลอดเวลา หรือ Real Time

6. ขอให้ศาลพิพากษาหรือมีคำสั่งอย่างหนึ่งอย่างใดให้ผู้ถูกฟ้องคดีชำระค่าเสียหายทางละเมิดและหรือค่าเสียหายอื่นที่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนและเสียหายทางด้านร่างกายและจิตใจและการเสียโอกาสของผู้ฟ้องคดีทุกคน ตามบัญชีค่าเสียหายของผู้ฟ้องคดีแต่ละราย พร้อมอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันฟ้องคดีจนกว่าผู้ถูกฟ้องคดีจะชำระเสร็จสิ้น

7. ขอศาลได้โปรดสงวนไว้ซึ่งสิทธิที่จะแก้ไขคำพิพากษาในส่วนของค่าเสียหายทางละเมิดที่เป็นค่าสินไหมทดแทน เพื่อความเสียหายต่อร่างกาย อนามัย จิตใจ และค่าเสียหายอันเนื่องมาจากความเสื่อมของร่างกาย หรือสมรรถนะของการไม่สามารถประกอบกิจการงานได้ หรือความเสียหายที่เกิดจากการย้ายถิ่นฐานที่พักอาศัยไปอยู่ที่อื่น อันมีผลมาจากการได้รับผลกระทบจากการดำเนิน โครงการหรือกิจกรรมของผู้ถูกฟ้องคดี ให้กับผู้ฟ้องคดีทั้งหมด ในระยะเวลาไม่เกิน 5 ปีหรือมากกว่า หรือจนกว่าผู้ถูกฟ้องคดีจะป้องกันแก้ไขปัญหามิให้เกิดความเดือดร้อนและเสียหายแก่ผู้ฟ้องคดีและประชาชนอื่นที่ได้รับผลกระทบ



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

8. ขอให้ศาลได้ส่วนเพื่อกำหนดมาตรการหรือวิธีการใดๆ เพื่อการคุ้มครองผู้ฟ้องคดีชั่วคราวก่อนพิพากษา ดังนี้

8.1 มีคำสั่งอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อให้ผู้ถูกฟ้องคดีดำเนินการห้ามขึ้น-ลงของอากาศยานทุกประเภทในเวลากลางคืน 11.00 นาฬิกา ถึงเวลา 05.00 นาฬิกา ของวันใหม่ทุกวัน เนื่องจากบ้านพักและหรือเคหะสถานของผู้ฟ้องคดีบางคนอยู่ในแนวหัวบินด้านทิศเหนือโดยตรงได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงจากมลพิษทางเสียง ความสั่นสะเทือน แรงอัดอากาศ และมลพิษทางอากาศจากการขึ้น - ลงของอากาศยาน

8.2 มีคำสั่งอย่างหนึ่งอย่างใดห้ามไม่ให้ผู้ถูกฟ้องคดีดำเนินการใดๆ ในทางก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างใดๆ หรือดำเนินโครงการหรือกิจกรรมใดๆ ที่อาจมีผลกระทบต่อการเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน หรือก่อสร้างอาคารสิ่งปลูกสร้างใด ในพื้นที่ทั้งหมดของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

5.4.4 คดีแพ่งเกี่ยวกับพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินงานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เมื่อวันที่ 12 มกราคม 2552 พันตำรวจโท วัชรพงศ์ เจริญพร ที่ 1 และ นางไฮดีปาร์ค เจริญพร ที่ 2 โจทก์ เจ้าของบ้านเลขที่ 120/159 หมู่ 4 ถนนบางนา – ตราด ตำบลบางโฉลง อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ (เจ้าของโครงการหมู่บ้านธานี) ได้ยื่นฟ้อง ทอท.จำเลย ต่อศาลแขวงสมุทรปราการ เป็นคดีหมายเลขดำที่ 36/2552 ว่าโจทก์ทั้งสองได้ปลูกบ้านอยู่อาศัยมาตั้งแต่ปี 2543 ทอท.ดำเนินกิจการท่าอากาศยานเมื่อวันที่ 28 กันยายน 2549 ทำให้พื้นที่รอบท่าอากาศยานได้รับผลกระทบทางเสียงอย่างรุนแรงทำให้ที่ดินของโจทก์ทั้งสองได้รับผลกระทบเป็นเสียงแหลมดังและเสียงที่เกิดความสั่นสะเทือนที่มีค่าระดับเสียงสูงสุดเกิน 115 เดซิเบล และค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง เกิน 70 เดซิเบลเอ ซึ่งไม่เป็นไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 ในเรื่องกำหนดเสียงมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ทำให้โจทก์ทั้งสองไม่สามารถอาศัยอยู่ ณ ที่ดินของโจทก์ได้ การดำเนินกิจการของ ทอท.ในแต่ละวันจึงเป็นการกระทำละเมิดโดยจงใจที่มีเจตนาชั่วร้าย แสวงหาผลกำไรบนความเดือดร้อนของผู้อื่น และทำให้ที่ดินของโจทก์คงเหลือประโยชน์เพียงใช้เป็นที่เก็บของใช้ในชีวิตประจำวันเท่านั้น ซึ่งการกระทำของ ทอท.ทำให้โจทก์ทั้งสองได้รับความเสียหาย โจทก์จึงขอให้ศาลมีคำพิพากษา ให้ ทอท.ชดเชยเงินจำนวน 260,000.- บาท และดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี จากเงินต้น 260,000.- บาท นับถัดจากวันฟ้องเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์ทั้งสอง

เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2552 ศาลได้มีคำพิพากษายกฟ้องโจทก์ทั้งสอง เนื่องจากโจทก์ทั้งสองยอมรับว่าได้ก่อสร้างบ้านพักอาศัยเลขที่ 120/159 หมู่ที่ 4 ตำบลบางโฉลง อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งตั้งอยู่บนโฉนดที่ดินเลขที่ 83396 มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543 จึงเป็นการปลูกสร้างในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ โดยไม่ได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ ตามมาตรา 59 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 จึงเป็นเรื่องที่โจทก์ทั้งสองสมควรใจเข้าเสี่ยงภัยหรือยอมเข้ารับความเสียหายที่จะเกิดขึ้นโดยหลักของกฎหมาย “ความยินยอมไม่เป็นละเมิด” ดังนั้น การดำเนินธุรกิจตามวัตถุประสงค์ของ ทอท.ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิซึ่งมีกฎหมายรองรับ จึงไม่ได้เป็นการกระทำละเมิดต่อโจทก์ทั้งสองอันจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหาย ตามคดีหมายเลขดำที่ 36/2552 คดีหมายเลขแดงที่ 828/2552 ซึ่งเมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2552 โจทก์ได้ยื่นอุทธรณ์คำพิพากษา โดยโจทก์อุทธรณ์ว่า ทอท.



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ไม่ได้ขอใบรับรองการดำเนินงานจากกรมการขนส่งทางอากาศ และรัฐไม่เคยประกาศห้ามการเข้ามาใช้ที่ดินโดยรอบ ท่าอากาศยาน และไม่เคยมีประกาศเตือนภัยจากท่าอากาศยาน ไม่ว่าจะเป็นมลพิษทางเสียง หรือแรงอัดอากาศ หรือแรงสั่นสะเทือน เท่าที่รัฐยอมรับว่าท่าอากาศยานไม่ได้ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ประกอบกับผลการตรวจวัดเสียงของ ทอท. ไม่เป็นไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 2553 ศาลอุทธรณ์ภาค 1 ได้มีคำพิพากษายกอุทธรณ์ของโจทก์ทั้ง 2 โจทก์ฎีกา วันที่ 19 มีนาคม 2556 ศาลฎีกามีคำพิพากษายืนตามคำพิพากษาศาลชั้นต้น ปัจจุบันคดีถึงที่สุด

แนวทางการดำเนินการเพื่อต่อสู้คดีในข้อ 5.4.3 และ 5.4.4 ทอท. ได้ยื่นคำให้การต่อสู้คดีทุกเรื่องสรุปว่า

(1) พื้นที่บริเวณโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้ถูกกำหนดตั้งอยู่ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ที่ประกาศตามความในมาตรา 6 แห่ง พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2507 และมาตรา 58 ประกอบกับ มาตรา 98 แห่ง พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ซึ่งได้มีการกำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศตามประกาศกระทรวงคมนาคม ลงวันที่ 12 ธันวาคม 2516 และวันที่ 28 กันยายน 2535 และวันที่ 17 มกราคม 2551 ซึ่งมีผลให้การก่อสร้างหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงอาคารในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ต้องขออนุญาตจากอธิบดีกรมการบินพลเรือน และเงื่อนไขขออนุญาตก่อสร้าง หรือปรับปรุงอาคารระบุไว้ว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องยอมรับสภาพอันเกิดจากผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานแห่งนี้ ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมแล้ว

(2) ทอท.ได้ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางเสียงจากการดำเนินงาน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2548 และมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2550 โดยพื้นที่ NEF มากกว่า 40 ให้เจรจาซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง (ซึ่งสร้างก่อนปี 2544) กรณีเจ้าของที่ดินและสิ่งปลูกสร้างไม่ประสงค์จะขาย ต้องสนับสนุนและปรับปรุง หรือติดตั้งวัสดุอุปกรณ์ลดผลกระทบ ด้านเสียง พื้นที่ NEF 30 - 40 ให้สนับสนุนการปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้าง โดยตรวจวัดระดับเสียงรบกวน หากพบว่าโครงการทำให้มีระดับเสียงรบกวน (L_{90}) เกิน 10 เดซิเบล เอ ประกาศเส้นเสียงกรณีเลวร้ายที่สุดที่เป็นไปได้ คือ กรณีใช้ทางวิ่งเส้นที่ 1 และ 2 เต็มความสามารถสูงสุดของจำนวน 76 เที่ยวบินต่อชั่วโมง เฉพาะการบินลงที่ปลายทางวิ่ง ฟังตะวันตกด้านทิศเหนือ ร้อยละ 80 ของเที่ยวบินทั้งหมด และการบินลงที่ปลายทางวิ่งฟังตะวันออกด้านทิศเหนือ ร้อยละ 20 ของเที่ยวบินทั้งหมด ใช้หลักเกณฑ์การประเมินราคาอสังหาริมทรัพย์ ไม่มีการหักค่าเสื่อมราคาและบวกเพิ่ม ค่าการตลาด ในทุกพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ

ผลคำพิพากษาในคดีข้อ 5.4.4

เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2552 ศาลแขวงสมุทรปราการได้มีคำพิพากษาในคดีหมายเลขคำที่ 36/2552 คดีหมายเลขแดงที่ 828/2552 พิพากษายกฟ้องคดีของโจทก์ทั้งสอง โดยคำพิพากษาดังกล่าวมีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้ เป็นที่ทราบกันทั่วไปว่า ทางราชการได้วางแผนที่จะขยายท่าอากาศยานดอนเมือง มาสร้างที่บริเวณท่าอากาศยาน



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

สุวรรณภูมิ จึงอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 58 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 ออกประกาศกำหนดพื้นที่ใกล้เคียงเป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศลงวันที่ 12 ธันวาคม 2516 วันที่ 28 กันยายน 2535 และวันที่ 17 มกราคม 2551 ซึ่งประกาศดังกล่าวได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว แม้จะมีประกาศยกเลิกประกาศฉบับก่อน ๆ ตามลำดับ แต่พื้นที่ตำบลบางโจลง อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ อยู่ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศตลอดมา และภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศห้ามมิให้บุคคลใด ก่อสร้าง หรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงอาคาร หรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่น เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่ เมื่อโจทก์ทั้งสองยอมรับว่า ได้ก่อสร้างบ้านพักอาศัย เลขที่ 120/159 หมู่ที่ 4 ตำบลบางโจลง อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งตั้งอยู่บนโฉนดที่ดินเลขที่ 83396 มาตั้งแต่ปี 2543 จึงเป็นการปลูกสร้างในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ โดยไม่ได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ ตามมาตรา 59 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 จึงเป็นเรื่องที่โจทก์ทั้งสองสมควรจะเข้าเสียภัยหรือยอมเข้ารับความเสียหายที่จะเกิดขึ้น โดยหลักของกฎหมาย “ความยินยอมไม่เป็นละเมิด” ดังนั้น การดำเนินธุรกิจตามวัตถุประสงค์ของ ทอท.จำกัด ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งมีกฎหมายรองรับจึงไม่ได้เป็นการกระทำละเมิดต่อโจทก์ทั้งสอง อันจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหาย พิพากษายกฟ้อง

การดำเนินการของ ทอท. ณ ปัจจุบัน

เมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน 2552 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบในหลักการให้ ทอท.พิจารณาดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาการดำเนินกิจการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2550 ต่อไป ตามความเหมาะสม และในการประชุมสามัญประจำปีของผู้ถือหุ้น เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2553 ทอท.ได้แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบแล้วว่า พื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ NEF มากกว่า 40 และ 30 – 40 ทอท.จะดำเนินการเพื่อลดผลกระทบด้านเสียงตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2550 ต่อไป

5.4.5 คดีปกครองเกี่ยวกับพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินงานท่าอากาศยานเชียงใหม่

เมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2551 นางสุภาพร กาสเช่นขมิค ผู้ฟ้องคดี อาศัยอยู่บ้านเลขที่ 111/243 – 244 หมู่บ้านนิมมานนรดี ตำบลแม่เหิยะ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ ได้ยื่นฟ้อง อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ ที่ 1 กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทอท.ที่ 2 และผู้อำนวยการท่าอากาศยานเชียงใหม่ ที่ 3 ผู้ถูกฟ้องคดี ต่อศาลปกครองเชียงใหม่ เป็นคดีหมายเลขดำที่ 330/2551 ว่า เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2550 เวลา 14.00 น. ได้มีอากาศยานของ บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) เที่ยวบินที่ TG 110 บินผ่านบ้านของผู้ฟ้องคดีในระดับที่ต่ำกว่าปกติ ทำให้หลังคาบ้านของผู้ฟ้องคดีได้รับความเสียหาย ผู้ฟ้องคดีจึงขอให้ศาลมีคำพิพากษาดังนี้

1. ขอให้กรมการขนส่งทางอากาศ และท่าอากาศยานเชียงใหม่ ชี้แจงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นและสร้างความเสียหายให้กับบ้านของผู้ฟ้องคดีว่ามาจากสาเหตุใด มีมาตรการป้องกันอย่างไร และหน่วยงานใดเป็นผู้รับผิดชอบโดยตรง และหากความเสียหายเกิดขึ้นโดยชัดแจ้งจากความบกพร่องของการปฏิบัติงานแล้ว ขอให้พิจารณาจ่ายค่าเสียหายไม่ใช่ค่าเสียหาย

2. ขอให้กรมการขนส่งทางอากาศ และท่าอากาศยานเชียงใหม่ มีการตรวจสอบพร้อมแก้ไขแนวเส้นทางวิ่ง (รันเวย์) ขึ้น - ลง ของอากาศยานทางด้านทิศใต้ของท่าอากาศยาน



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

3. ขอให้ ทอท.และท่าอากาศยานเชียงใหม่ ใช้เครื่องมือที่ใช้วัดโครงสร้างในการวัดความสั่นสะเทือน ไม่ใช่เครื่องวัดระดับพื้นดิน

4. ให้ ทอท.ใช้เกณฑ์ในการวัดระดับเสียงตามภาคผนวกท้ายประกาศคณะกรรมการควบคุมมลพิษ เรื่อง วิธีตรวจวัดระดับเสียงพื้นฐาน ระดับเสียงขณะไม่มีการรบกวน การตรวจวัดและคำนวณระดับเสียงขณะมีการรบกวน การคำนวณค่าระดับการรบกวนและแบบบันทึกการตรวจวัดเสียง และให้ตรวจวัดในฤดูกาลท่องเที่ยว

5. ขอให้คณะกรรมการสุขภาพจิตแห่งชาติ (คสช.) จัดหน่วยแพทย์เฉพาะทางไปตรวจสุขภาพของผู้อาศัยอยู่ในหมู่บ้านนิมมานนรดี และใกล้เสียงท่าอากาศยาน ปีละ 2 ครั้ง ในเรื่องของระบบประสาทหู ระบบทางเดินหายใจ อันเกิดจากการบิน โดย ทอท.เป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่าย

ซึ่ง ทอท.ได้ยื่นคำให้การต่อสู้คดีเมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2552 ว่า ท่าอากาศยานเชียงใหม่ มีการกำหนดให้เป็นสนามบินอนุญาตตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2497 และกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศไว้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2517 ซึ่งการก่อสร้างบ้านผู้ฟ้องคดีภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศในภายหลังโดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่ ผู้ฟ้องคดีย่อมเป็นผู้ยอมเสี่ยงภัยหรือความเสียหายใด ๆ ในการที่จะเกิดผลกระทบในการดำเนินการของท่าอากาศยานเอง ผู้ฟ้องคดีจึงควรคาดหมายได้ถึงผลกระทบในระดับหนึ่งที่ได้รับจากการพักอาศัยบริเวณพื้นที่ดังกล่าว และจำต้องยอมรับสภาพแวดล้อมที่ตนเลือก จึงถือว่า ผู้ฟ้องคดีไม่ใช่ผู้ได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายตามมาตรา 42 แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครอง และวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542 ผู้ฟ้องคดีจึงไม่มีอำนาจนำคดีมาฟ้องผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสามต่อศาลนี้ อีกทั้ง บ้านผู้ฟ้องคดีก็ไม่ได้อยู่ในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบทางด้านเสียงหรือความสั่นสะเทือนจากอากาศยานในระดับที่เป็นอันตรายแต่อย่างใด ความเสียหายที่ผู้ฟ้องคดีกล่าวอ้างจึงมิได้เกิดจากการกระทำของผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสาม และคำขอท้ายฟ้องของผู้ฟ้องคดีเรื่องค่าเสียหายก็ไม่ชัดเจนเพียงพอที่ผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสามจะให้การต่อสู้คดี จึงขอศาลได้โปรดพิจารณาพิพากษายกฟ้องและจำหน่ายคดีของผู้ฟ้องคดีเสีย

ในวันที่ 10 มิถุนายน 2552 ทอท.ยื่นคำให้การและคำให้การเพิ่มเติมต่อสู้คดี

วันที่ 27 ธันวาคม 2555 ศาลปกครองเชียงใหม่ได้มีคำพิพากษายกฟ้อง

ผู้ฟ้องคดียื่นอุทธรณ์คำพิพากษาต่อศาลปกครองสูงสุด และปัจจุบันคดีอยู่ในระหว่างพนักงานอัยการจัดทำคำโต้แย้งอุทธรณ์

5.5 ข้อพิพาทของบริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บทม.) ซึ่ง ทอท.ได้รับโอนมาเป็นของ ทอท. ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2549 (เฉพาะคดีที่มีทุนทรัพย์สูงเกินกว่า 50 ล้านบาท หรือเรื่องร้องเรียนที่อาจจะส่งผลกระทบต่อการทำงานของ ทอท.)

ข้อพิพาทกับ บริษัท เทวีเอช จำกัด

ทอท.ได้ทำสัญญาว่าจ้าง บริษัท เทวีเอช จำกัด เพื่อก่อสร้างอาคารงานระบบบริหารสารสนเทศ



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

(The Construction of Aims Building) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามสัญญาเลขที่ NBIA (PP) 14/2547 ลงวันที่ 12 ธันวาคม 2546 กำหนดเริ่มงานก่อสร้างวันที่ 15 ธันวาคม 2546 มีกำหนดแล้วเสร็จภายใน 442 วัน และ ทอท. จะจ่ายเงินค่าจ้างแก่บริษัท ฯ ตามงวดงานที่บริษัท ฯ ก่อสร้างและส่งมอบงานให้แก่ บทม.

เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2550 บริษัท ฯ ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทตามสัญญาดังกล่าวข้างต้นต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ ตามข้อพิพาทหมายเลขคำที่ 13/2550 เรียกร้องให้ ทอท.ชดใช้เงินคืนเป็นเงินจำนวน 66,008,404.47 บาท และเรียกค่าเสียหาย เป็นจำนวนเงินรวมทั้งสิ้น 90,000,000.- บาท พร้อมทั้งให้คืนหลักประกันตามสัญญาจ้างคิดเป็นเงิน 22,031,300.- บาท และ ทอท.ได้ยื่นคำคัดค้านต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการเมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2550 คดีได้มีการสืบพยานฝ่ายบริษัท ฯ ผู้เรียกร้อง และ ทอท.ผู้คัดค้านเสร็จสิ้นแล้ว และ คณะอนุญาโตตุลาการคดีนี้ได้มีคำชี้ขาดเป็นข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 8/2552 ให้ ทอท.ชำระเงินให้แก่บริษัท ฯ เป็นเงิน 25,100,232.24 บาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของค่างินดังกล่าว นับแต่วันที่ยื่นเสนอข้อพิพาทเป็นต้นไป จนกว่าจะชำระเสร็จ

ต่อมา บริษัท ฯ ได้ยื่นฟ้อง ทอท.ต่อศาลปกครองกลางเป็นคดีหมายเลขคำที่ 496/2552 ให้ ทอท.ปฏิบัติตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการที่ได้วินิจฉัยชี้ขาดให้ ทอท.ชำระเงินดังกล่าว ซึ่ง ทอท.ได้ยื่นคำให้การต่อสู้คดี เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2552 ว่า

1. การที่คณะอนุญาโตตุลาการได้วินิจฉัยว่า การบอกเลิกสัญญาของบริษัท ฯ ไม่ชอบด้วยกฎหมาย สัญญา ยังคงมีผลผูกพันคู่สัญญาอยู่ ทอท.มิได้เป็นฝ่ายผิดสัญญาและผิดนัดชำระหนี้ ย่อมทำให้สัญญามีผลผูกพันคู่สัญญา บริษัท ฯ จึงต้องมีหน้าที่นำเอกสารรับรองทำงานตามที่คณะกรรมการตรวจการจ้างออกให้ไปยื่นขอรับค่าผลงานจาก ทอท.ต่อไป มิใช่เป็นกรณีที่บริษัท ฯ จะต้องมาบอกเลิกสัญญาแต่อย่างใด

2. การที่คณะอนุญาโตตุลาการกำหนดให้ ทอท.ชำระค่าจ้างงานงวดที่ 24 และ 25 และลดเบี้ยปรับลงนั้น คำวินิจฉัยของคณะอนุญาโตตุลาการยังคลาดเคลื่อนอยู่ เนื่องจากบริษัท ฯ ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเพื่อขอให้ ทอท.ชำระค่าจ้าง โดยอ้างในคำเสนอข้อพิพาทว่า ทอท.เป็นฝ่ายผิดสัญญาและผิดนัดชำระหนี้ แต่คณะอนุญาโตตุลาการวินิจฉัยแล้วว่า ทอท.มิได้ผิดสัญญา ดังนั้น คำวินิจฉัยของคณะอนุญาโตตุลาการเสียงข้างมากวินิจฉัยลดเบี้ยปรับ และให้ ทอท.ชำระเงินค่าจ้างเป็นการวินิจฉัยเกินขอบเขต และขัดกล้งในคำเสนอข้อพิพาท

3. ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้นเห็นว่า การยื่นคำร้องของบริษัท ฯ คดีนี้เป็นการไม่ถูกต้อง จึงขอให้ศาล มีคำพิพากษายกฟ้อง และศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งเรียกให้ทำคำให้การเพิ่มเติม ลงวันที่ 27 สิงหาคม 2552 ซึ่ง ทอท.ได้ตรวจสอบรายละเอียดในคำคัดค้านคำให้การดังกล่าวแล้ว ไม่มีข้อเท็จจริงที่จะทำคำคัดค้านคำให้การเพิ่มเติมแต่อย่างใด

4. เมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2555 ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษาให้ ทอท.ชำระเงินค่าเสียหายจำนวน 25,110,232.24 บาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันที่ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่ผู้ร้อง กับให้บริษัท ฯ และ ทอท.ออกค่าธรรมเนียมค่าใช้จ่ายในชั้นอนุญาโตตุลาการฝ่ายละครึ่ง และให้คืนค่าธรรมเนียมศาลทั้งหมด จำนวน 50,000.- บาท ให้แก่บริษัท ฯ



5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

5. เมื่อวันที่ 12 เมษายน 2555 ทอท.ได้ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษาของศาลปกครองกลาง ต่อศาลปกครองสูงสุด ซึ่งบริษัท ฯ ได้ทำคำแก้อุทธรณ์ยื่นต่อศาลปกครองสูงสุดเมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2555 ขณะนี้คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

ชื่อบริษัท	:	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ (ทอท.)
เลขทะเบียนบริษัท	:	ทะเบียนเลขที่ บมจ. 0107545000292
ประเภทธุรกิจ	:	ประกอบกิจการท่าอากาศยานรวมทั้งกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการท่าอากาศยาน
ทุนจดทะเบียน	:	14,285,700,000.- บาท
จำนวนหุ้นสามัญ	:	1,428,570,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10.- บาท
ผู้ถือหุ้น	:	ปัจจุบันผู้ถือหุ้นรายใหญ่ได้แก่ กระทรวงการคลังถือหุ้นร้อยละ 70 ส่วนที่เหลือเป็นการถือหุ้นโดยสถาบันและนักลงทุนทั่วไป
ปีที่จะจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย : 11 มีนาคม 2547		
รอบปีบัญชี	:	1 ตุลาคม - 30 กันยายน
เว็บไซต์	:	http://www.airportthai.co.th
สำนักงานใหญ่	:	333 ถนนเชิดวุฒากาศ แขวงสีกัน เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210 โทรศัพท์ 0-2535-1111 โทรสาร 0-2535-4061 หรือ 0-2504-3846
สำนักเลขานุการบริษัท	:	โทรศัพท์ 0-2535-5858 โทรสาร 0-2535-5540 e-mail: corporate@airportthai.co.th
ศูนย์นักลงทุนสัมพันธ์	:	โทรศัพท์ 0-2535-5900 โทรสาร 0-2535-5909 e-mail: aotir@airportthai.co.th
สำนักสื่อสารองค์กร	:	โทรศัพท์ 0-2535-3738 โทรสาร 0-2535-4099 e-mail: aotpr@airportthai.co.th
นายทะเบียนหลักทรัพย์	:	บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด 62 อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ชั้น 4 และ 7 ถนนรัชดาภิเษก แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110 โทรศัพท์ 0-2229-2888 โทรสาร 0-2654-5427



6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

ผู้สอบบัญชี

: สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ถนนพระราม 6 แขวงสามเสนใน กรุงเทพฯ ฯ 10400

โทรศัพท์ 0-2273-9674-91 โทรสาร 0-2618-5883

