

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

---

## ส่วนที่ 1

การประกอบธุรกิจ



## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

## 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 มีความสามารถในการรองรับผู้โดยสารในเบื้องต้นได้ 45 ล้านคนต่อปี สามารถรองรับการขนถ่ายสินค้าได้ 3 ล้านตันต่อปี และรองรับเที่ยวบินได้ 76 เที่ยวบินต่อชั่วโมง

ทอท.มีรายได้หลักมาจาก (ก) รายได้จากกิจการการบิน (Aeronautical Revenues) ประกอบด้วยค่าธรรมเนียมสนามบิน (Landing & Parking Charges) ค่าธรรมเนียมผู้โดยสารขาออก (Passenger Service Charges) และค่าเครื่องอำนวยความสะดวก (Aircraft Service Charges) (ข) รายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน (Non-Aeronautical Revenues) ประกอบด้วย ค่าเช่าสำนักงานและพื้นที่ (Office and State Property Rents) รายได้เกี่ยวกับบริการ (Service Revenues) และรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ (Concession Revenues) ทั้งนี้ ในการดำเนินงานท่าอากาศยาน ทอท.ยังมีผู้ประกอบการ ภายนอกเป็นผู้ดำเนินการในกิจกรรมสนับสนุนทางการเงิน เช่น บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพ เวลด์ไวต์ไฟลท์ เซอร์วิส จำกัด ซึ่งเป็นผู้ให้บริการภาคพื้นดิน รวมทั้งการให้บริการผู้โดยสาร นอกจากนี้ ยังมีผู้ประกอบการครัวการบิน การให้บริการเติมน้ำมันอากาศยาน การให้บริการร้านค้าปลีก การให้บริการร้านค้าปลอดอากร เป็นต้น โดยผู้ประกอบการเหล่านี้จะต้องชำระค่าตอบแทนส่วนแบ่งผลประโยชน์ (Concession Fees) ค่าเช่าพื้นที่ (Rent) และค่าบริการ (Service Charges)

## 1.1.1 บริษัทย่อยและบริษัทที่เกี่ยวข้องของ ทอท.

จากข้อมูล ณ วันที่ 30 กันยายน 2558 บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด เป็นบริษัทย่อยของ ทอท. โดย ทอท.ถือหุ้นร้อยละ 60 นอกจากนี้ ทอท.ยังถือหุ้นใน 9 บริษัท ซึ่งเป็นผู้ให้บริการและขายสินค้าที่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าอากาศยานของ ทอท. โดยบางบริษัทถือเป็นบริษัทที่เกี่ยวข้องของ ทอท.



## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

ตารางต่อไปนี้แสดงรายละเอียดของบริษัทย่อยและบริษัทที่เกี่ยวข้องของ ทอท. ณ วันที่ 30 กันยายน 2558

รายชื่อบริษัท	ลักษณะกิจการ	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	กิจการโรงแรม	60.00
บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด	ให้บริการท่อน้ำมันและเติมน้ำมันด้วยระบบ Hydrant	10.00
บริษัท ครวการบินภูเก็ต จำกัด	ให้บริการครวการบิน	10.00
บริษัท คอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนลแอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	บริหารงานและดำเนินการเกี่ยวกับโรงแรม ณ ท่าอากาศยาน	9.00
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

## 1.1.2 แหล่งที่มาหลักของรายได้

## (ก) รายได้จากกิจการการบิน (Aeronautical Revenues)

รายได้จากกิจการการบินประกอบด้วยค่าบริการสนามบิน (ค่าบริการในการขึ้น - ลงของอากาศยาน และค่าค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน) ค่าธรรมเนียมผู้โดยสารขาออก และค่าเครื่องอำนวยความสะดวก เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมดของ ทอท. สำหรับรอบปีบัญชี 2558 แล้ว จะเห็นได้ว่า ทอท. มีรายได้จากกิจการการบินคิดเป็นประมาณร้อยละ 60.25 โดยในจำนวนนี้ประกอบด้วย ค่าค่าธรรมเนียมสนามบินที่สายการบินชำระให้ ทอท. เมื่ออากาศยานของสายการบินลงจอด ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 13.33 ของรายได้จากการขายหรือการให้บริการทั้งหมดของ ทอท. ส่วนค่าบริการผู้โดยสารขาออก เป็นค่าบริการที่ผู้โดยสารที่เดินทางออกจากท่าอากาศยานของ ทอท. ต้องชำระมีสัดส่วนร้อยละ 45.27 ของรายได้จากการขายหรือการให้บริการทั้งหมดของ ทอท. และค่าเครื่องอำนวยความสะดวก เป็นค่าธรรมเนียมที่สายการบินชำระในการให้บริการสะพานเทียบเครื่องบินซึ่งเชื่อมต่อระหว่างอากาศยานกับอาคารผู้โดยสาร โดยมีสัดส่วนคิดเป็นประมาณร้อยละ 1.64 ของรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมดของ ทอท.

✓

## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

**(ข) รายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน (Non-Aeronautical Revenues)**

รายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน ได้แก่ รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ ค่าเช่าสำนักงานและพื้นที่ และรายได้เกี่ยวกับการบริการ เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมด สำหรับรอบปีบัญชี 2558 จะเห็นได้ว่า ทอท.มีรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบินคิดเป็นร้อยละ 39.75 ของรายได้จากการขายหรือการให้บริการทั้งหมดของ ทอท.ในรอบปีบัญชี 2558 รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ซึ่งเป็นรายได้ที่ผู้เช่าชำระให้แก่ ทอท.จากการดำเนินกิจการค้าปลีก บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน ครั้วการบิน ภัตตาคาร ที่จอดรถ โฆษณา และบริการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศภายใต้สัญญาอนุญาตให้ดำเนินการ ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 27.14 ของรายได้จากการขายหรือการให้บริการทั้งหมดของ ทอท. ส่วนค่าเช่าสำนักงานและพื้นที่ ได้แก่ ค่าเช่าพื้นที่สำนักงานและพื้นที่อื่นๆ ที่ ทอท. ให้เช่าแก่ผู้ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการ ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. สายการบินและผู้เช่าอื่นๆ มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 4.39 ของรายได้จากการขายหรือการให้บริการทั้งหมดของ ทอท. และรายได้เกี่ยวกับการบริการ ซึ่งได้แก่ค่าบริการที่เรียกเก็บจากผู้เช่าในการให้บริการต่างๆ อาทิ ไฟฟ้า โทรศัพท์ เคาน์เตอร์ตรวจบัตรผู้โดยสาร (Check-in Counter) ระบบเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant บริการภายในอาคารผู้โดยสาร การให้บริการประกาศเที่ยวบิน และบริการอื่นๆ โดยรายได้จากการให้บริการนี้คิดเป็นร้อยละ 8.23 ของรายได้จากการขายหรือการให้บริการทั้งหมดของ ทอท. สำหรับรายได้จากการดำเนินงานกิจการลานจอดและการให้บริการลิμουซีน ทอท.เป็นผู้ดำเนินการในการจัดเก็บเอง

**1.1.3 ความสัมพันธ์กับหน่วยงานราชการและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง****(ก) ความสัมพันธ์กับกระทรวงการคลัง**

ตามกฎหมาย หากกระทรวงการคลังหรือหน่วยราชการอื่นถือหุ้นใน ทอท. มากกว่าร้อยละ 50 ของหุ้นที่ออกและจำหน่ายแล้วทั้งหมดของ ทอท. จะมีผลให้ ทอท. ต้องอยู่ภายใต้กฎเกณฑ์ต่างๆ ในฐานะที่เป็นรัฐวิสาหกิจ โดยในปัจจุบัน กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ในสัดส่วนร้อยละ 70 ดังนั้น ทอท. จึงยังคงเป็นรัฐวิสาหกิจ ภายใต้พระราชบัญญัติว่าด้วยวิธีการงบประมาณ พ.ศ. 2502 และมีหน้าที่ในการปฏิบัติตามกฎหมายและกฎเกณฑ์ของรัฐบาลซึ่งไม่ใช่บังคับกับกิจการของเอกชนทั่วไป รวมถึงการให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้สอบบัญชี โดยที่กระทรวงการคลังมีหน้าที่ในการกำกับดูแลสถานะทางการเงิน และความเข้มแข็งทางการเงินของรัฐวิสาหกิจ

คณะกรรมการของ ทอท. ได้รับการแต่งตั้งจากการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น โดยกระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่มีบทบาทสำคัญในการแต่งตั้งคณะกรรมการดังกล่าว และผู้แทนของกระทรวงการคลังได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการในคณะกรรมการ ทอท. ด้วย นอกจากนี้ กระทรวงการคลังยังมีหน้าที่ตามระเบียบการก่อนขึ้นของประเทศไทย พ.ศ. 2528 ในการกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจให้ปฏิบัติตามข้อกำหนดในระเบียบดังกล่าว



## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

**(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 กองทัพอากาศยังมีหน้าที่ควบคุมดูแลสถานการณ์ร้ายแรงต่างๆ เช่น การก่อวินาศกรรม และกรณีจี้เครื่องบิน เป็นต้น

**(ค) ความสัมพันธ์กับกระทรวงคมนาคมและกรมการบินพลเรือน**

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

**1.1.4 ภาพรวมเกี่ยวกับท่าอากาศยาน**

ปัจจุบัน ทอท.เป็นผู้ดำเนินการท่าอากาศยานนานาชาติในประเทศไทยทั้งหมด 6 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ในรอบปีบัญชี 2558 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้บริการผู้โดยสารคิดเป็นร้อยละ 49.05 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดที่ใช้บริการท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่งของ ทอท. จำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขึ้นลงของอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานต่างๆ ของ ทอท.ขึ้นอยู่กับปัจจัยและองค์ประกอบต่างๆ เช่น สภาพธุรกิจ ภาวะทางเศรษฐกิจ สาธารณสุข และการเมืองโดยรวมในประเทศไทย รวมทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก ความต้องการของผู้โดยสารในการเดินทางทางอากาศ ฤดูกาลท่องเที่ยวในประเทศไทย รวมทั้งความต้องการ



## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

ในการเดินทางเข้า และออกจากประเทศไทย ความพอเพียงและราคาที่เหมาะสมของเที่ยวบิน รวมถึงศักยภาพของท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวกับท่าอากาศยานของ ทอท.เป็นต้น

ในช่วงรอบปีบัญชี 2558 มีสายการบินให้บริการที่ท่าอากาศยานของ ทอท.ทั้ง 6 แห่ง รวม 129 สายการบิน เป็นสายการบินราคาประหยัดจำนวน 32 สายการบิน ในจำนวนนี้เป็นสายการบินของไทย 6 สายการบิน ได้แก่ Orient Thai Airlines, Thai Air Asia, Nok Air, Nok Scoot, Thai Lion Air และ Thai Air Asia X และสายการบินต่างชาติอีก 26 สายการบิน ได้แก่ Air Asia, Air Asia X, CEBU Pacific Air, Condor Flugdienst, Eastar Jet, Firefly, Golden Myanmar Airlines, Hong Kong Express, IndiGo Airlines, Indonesia Air Asia, Jeju Air, Jetstar Airways, Jetstar Asia, Jin Air, Juneyao Airlines, Malindo Air, Norwegian Air Shuttle, Scoot, Spicejet, Spring Airlines, Tiger Airways, Tomsonfly, T'way Airlines, Tigerair Taiwan, V Air และ Vietjet Air ทำให้ในช่วงรอบปีบัญชี 2558 ทอท.มีปริมาณเที่ยวบินของสายการบินราคาประหยัดรวมทั้งสิ้น 302,522 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากรอบปีบัญชี 2557 ร้อยละ 28.93 และให้บริการผู้โดยสารเป็นจำนวน 43.86 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากช่วงรอบปีบัญชี 2557 ร้อยละ 33.92

## (ก) การเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้โดยสาร

จำนวนผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานของ ทอท.ทั้ง 6 แห่ง เพิ่มขึ้นจาก 87.57 ล้านคน ในรอบปีบัญชี 2558 เป็น 106.79 ล้านคน ในรอบปีบัญชี 2558 หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 21.94

ตารางต่อไปนี้จะแสดงอัตราการเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้โดยสาร<sup>(1)</sup> ที่ใช้ท่าอากาศยานของ ทอท.ในแต่ละปีสำหรับช่วงระยะเวลาที่ระบุ

## รอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน

	2558 (คน)	2557 (คน)	2556 (คน)	2555 (คน)	2554 (คน)
<b>ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ</b>					
ระหว่างประเทศ	43,947,319	38,031,114	42,095,312	38,687,756	37,386,227
ภายในประเทศ	8,436,898	8,466,143	8,805,385	13,680,956	10,414,358
รวม	52,384,217	46,497,257	50,900,697	52,368,712	47,800,585
<b>ท่าอากาศยานดอนเมือง</b>					
ระหว่างประเทศ	8,490,406	5,340,585	5,059,378	102,315	28,798
ภายในประเทศ	20,098,906	14,009,356	10,503,375	2,615,098	3,944,078
รวม	28,589,312	19,349,941	15,562,753	2,717,413	3,972,876
<b>ท่าอากาศยานเชียงใหม่</b>					
ระหว่างประเทศ	1,792,360	1,197,430	726,128	489,657	345,320
ภายในประเทศ	6,277,558	5,016,033	4,446,614	3,844,951	3,335,070
รวม	8,069,918	6,213,463	5,172,742	4,334,608	3,680,390



## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

<b>ท่าอากาศยานหาดใหญ่</b>					
ระหว่างประเทศ	230,915	214,574	226,821	216,154	204,152
ภายในประเทศ	3,337,178	2,729,685	2,238,549	1,797,089	1,630,416
รวม	3,568,093	2,944,259	2,465,370	2,013,243	1,834,568
<b>ท่าอากาศยานภูเก็ต</b>					
ระหว่างประเทศ	6,848,457	6,383,639	6,144,912	4,816,972	4,136,812
ภายในประเทศ	5,689,585	4,892,166	4,834,625	4,344,033	4,069,593
รวม	12,538,042	11,275,805	10,979,537	9,161,005	8,206,405
<b>ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย</b>					
ระหว่างประเทศ	27,603	28,148	12,026	5,055	9,497
ภายในประเทศ	1,612,729	1,263,560	1,041,837	921,268	796,345
รวม	1,640,332	1,291,708	1,053,863	926,323	805,842
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>106,789,914</b>	<b>87,572,433</b>	<b>86,134,962</b>	<b>71,521,304</b>	<b>66,300,666</b>

หมายเหตุ:

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

**(ข) การเปลี่ยนแปลงของปริมาณเที่ยวบิน**

ปริมาณการขึ้น - ลงของอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานของ ทอท.ทั้ง 6 แห่งรวมกัน เพิ่มขึ้นจาก 609,937 เที่ยวบิน ในรอบปี 2557 เป็น 707,362 เที่ยวบิน ในรอบปีบัญชี 2558 หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 15.97 โดยประกอบด้วยจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศ 365,321 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 12.48 และเที่ยวบินภายในประเทศ 342,041 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 19.95

ตารางต่อไปนี้จะแสดงปริมาณการขึ้น - ลงของอากาศยาน<sup>(1)</sup> ที่ท่าอากาศยานของ ทอท.ในแต่ละปี สำหรับช่วงระยะเวลาที่ระบุ

**รอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน**

	2558	2557	2556	2555	2554
	(เที่ยวบิน)	(เที่ยวบิน)	(เที่ยวบิน)	(เที่ยวบิน)	(เที่ยวบิน)
<b>ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ</b>					
ระหว่างประเทศ	243,450	226,875	228,468	228,102	212,959
ภายในประเทศ	67,420	66,057	59,536	98,868	75,581
รวม	310,870	292,932	288,004	326,970	288,540
<b>ท่าอากาศยานดอนเมือง</b>					
ระหว่างประเทศ	60,874	43,937	39,745	2,507	2,507
ภายในประเทศ	153,935	117,894	96,243	34,634	45,001
รวม	214,809	161,831	135,988	37,141	47,508

## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

## รอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน

## ท่าอากาศยานเชียงใหม่

ระหว่างประเทศ	15,318	11,329	7,368	4,746	3,746
ภายในประเทศ	47,308	38,350	33,927	30,825	27,054
รวม	62,626	49,679	41,295	35,571	30,800

## ท่าอากาศยานหาดใหญ่

ระหว่างประเทศ	1,838	1,822	1,762	1,861	1,635
ภายในประเทศ	22,420	19,143	15,294	12,712	12,043
รวม	24,258	20,965	17,056	14,573	13,678

## ท่าอากาศยานภูเก็ต

ระหว่างประเทศ	43,316	40,387	38,814	31,130	27,389
ภายในประเทศ	38,684	34,114	31,384	28,276	27,721
รวม	82,000	74,501	70,198	59,406	55,110

## ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย

ระหว่างประเทศ	525	442	362	241	152
ภายในประเทศ	12,274	9,587	6,520	6,433	5,652
รวม	12,799	10,029	6,882	6,674	5,804

## รวมทั้งสิ้น

707,362	609,937	559,423	480,335	441,440
---------	---------	---------	---------	---------

## หมายเหตุ:

ปริมาณเที่ยวบินได้แก่ปริมาณการขึ้น - ลงของอากาศยานทั้งหมด ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. ยกเว้น  
อากาศยานของรัฐและเที่ยวบินที่ใช้ทางการทหาร

## (ค) การเปลี่ยนแปลงของปริมาณการขนถ่ายสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า - ออก

## (ไม่รวมสินค้าผ่าน หรือ Transit Cargo)

ในรอบปีบัญชี 2558 ทอท. มีรายได้ที่ได้จากบริการการขนถ่ายสินค้าพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์  
ในรูปของรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์จากบริการเก็บสินค้าและค่าเช่าพื้นที่สำหรับคลังสินค้า และในรูปของรายได้  
จากค่าบริการในการขึ้นลงของอากาศยาน ค่าบริการที่เก็บอากาศยาน และค่าบริการที่จัดเก็บจากอากาศยานที่ใช้เพื่อ  
การขนส่งสินค้าโดยเฉพาะ

สำหรับการบริการขนส่งสินค้าที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะเป็นการดำเนินการภายในเขต  
ปลอดอากร (Free Zone) ซึ่งจะได้รับสิทธิประโยชน์ทางด้านศุลกากร และจะมีพื้นที่ทั้งหมดสำหรับการให้บริการ  
เกี่ยวกับคลังสินค้านี้ระหว่างประเทศประมาณ 549,327 ตารางเมตร

✓



## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

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

รอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน

	2558 (ตัน)	2557 (ตัน)	2556 (ตัน)	2555 (ตัน)	2554 (ตัน)
<b>ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ</b>					
ระหว่างประเทศ	1,199,774	1,191,132	1,184,312	1,300,070	1,281,611
ภายในประเทศ	40,546	39,749	47,690	57,097	52,607
รวม	1,240,320	1,230,881	1,232,002	1,357,167	1,334,218
<b>ท่าอากาศยานดอนเมือง</b>					
ระหว่างประเทศ	19,666	9,145	8,474	60	24
ภายในประเทศ	21,121	14,913	8,864	3,652	7,110
รวม	40,787	24,058	17,338	3,712	7,134
<b>ท่าอากาศยานเชียงใหม่</b>					
ระหว่างประเทศ	1,645	706	185	254	109
ภายในประเทศ	17,533	17,953	18,266	21,226	20,419
รวม	19,178	18,659	18,451	21,480	20,528
<b>ท่าอากาศยานหาดใหญ่</b>					
ระหว่างประเทศ	-	-	-	-	-
ภายในประเทศ	11,817	12,090	14,773	16,201	14,826
รวม	11,817	12,090	14,773	16,201	14,826
<b>ท่าอากาศยานภูเก็ต</b>					
ระหว่างประเทศ	22,864	21,239	16,557	12,919	9,499
ภายในประเทศ	14,620	18,413	17,475	18,812	18,088
รวม	37,484	39,652	34,032	37,731	27,587
<b>ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย</b>					
ระหว่างประเทศ	-	-	-	-	-
ภายในประเทศ	4,624	3,708	4,565	4,893	3,775
รวม	4,624	3,708	4,565	4,893	3,775
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>1,354,210</b>	<b>1,329,048</b>	<b>1,321,161</b>	<b>1,435,184</b>	<b>1,408,068</b>

## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

## 1.1.5 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง

ในช่วงรอบปีบัญชี 2558 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง มีเที่ยวบินพาณิชย์ ขึ้น - ลง รวม 525,679 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2557 คิดเป็นร้อยละ 15.59 เป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศ จำนวน 304,324 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.37 และเป็นเที่ยวบินภายในประเทศจำนวน 221,355 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 20.33 จำนวนผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 80.97 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2557 คิดเป็นร้อยละ 22.97 เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 52.43 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 20.90 และผู้โดยสารภายในประเทศจำนวน 28.54 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 26.96 นอกจากนั้น มีปริมาณสินค้า และพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า - ออกจำนวน 1.28 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.09 เป็นการขนถ่ายระหว่างประเทศ จำนวน 1.21 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.60 และเป็นการขนถ่ายภายในประเทศจำนวน 61,667 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.82

## (ก) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ในช่วงรอบปีบัญชี 2558 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีสายการบินให้บริการแบบประจำรวม 105 สายการบิน เป็นเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสารผสมสินค้า 96 สายการบิน และเที่ยวบินขนส่งสินค้าอย่างเดียว 9 สายการบิน

ในปีงบประมาณ 2558 ปริมาณจราจรทางอากาศระหว่างประเทศฟื้นตัวจากความเชื่อมั่นในภาคการเมืองซึ่งมีเสถียรภาพมากขึ้น ขณะที่ปริมาณจราจรทางอากาศภายในประเทศเกิดการขยายพฤติกรรมการเดินทางไปใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำที่ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นส่วนใหญ่ ทำให้ปัจจุบันท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีเที่ยวบินพาณิชย์ขึ้น - ลงรวม 310,870 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 6.12 โดยเป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศ 243,450 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.31 และเที่ยวบินภายในประเทศ 67,420 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.06 รองรับผู้โดยสารรวม 52,384,217 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.66 เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 43,947,319 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 15.56 และภายในประเทศจำนวน 8,436,898 คน ลดลงร้อยละ 0.35 ปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า-ออกจำนวน 1,240,320 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.77 เป็นการขนส่งระหว่างประเทศจำนวน 1,199,774 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.73 โดยสินค้าขาออกส่วนใหญ่เป็นสินค้าจำพวกเครื่องมือและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ผลผลิตทางการเกษตร สิ่งทอและเสื้อผ้าสำเร็จรูป ส่วนสินค้านำเข้าได้แก่ อะไหล่ชิ้นส่วนของเครื่องมือ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ และวัตถุดิบจำพวกเส้นใยและสิ่งทอ ส่วนการขนส่งภายในประเทศจำนวน 40,546 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.01

## (ข) ท่าอากาศยานดอนเมือง

ท่าอากาศยานดอนเมือง มีสายการบินให้บริการแบบประจำทั้งหมด 19 สายการบิน ในจำนวนดังกล่าวเป็นสายการบินต้นทุนต่ำจำนวน 15 สายการบิน โดยในปีที่ผ่านมาตลาดสายการบินต้นทุนต่ำ มีการเติบโตทั้งเส้นทางบินและความถี่ในการให้บริการเพิ่มขึ้นอย่างมาก รวมทั้งมีการแข่งขันด้านราคาที่รุนแรงเพื่อดึงดูดผู้ให้บริการ ทำให้ปริมาณจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานดอนเมืองในปีงบประมาณ 2558 มีเที่ยวบินพาณิชย์



**1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ**

ขึ้น - ลงรวม 214,809 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 32.74 เป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศ 60,874 เที่ยวบิน และเที่ยวบินภายในประเทศจำนวน 153,935 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 38.55 และ 30.57 ตามลำดับ รองรับผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 28,589,312 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 47.75 เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 8,490,406 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 58.98 และผู้โดยสารภายในประเทศจำนวน 20,098,906 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 43.47 มีปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณียภัณฑ์เข้า - ออกจำนวน 40,787 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 69.54 เป็นการขนถ่ายระหว่างประเทศจำนวน 19,666 ตัน และการขนถ่ายสินค้าภายในประเทศจำนวน 21,121 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 115.05 และ 41.63 ตามลำดับ

**1.1.6 ท่าอากาศยานภูมิภาค**

ท่าอากาศยานภูมิภาคของ ทอท.ประกอบด้วย ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย

**(ก) ท่าอากาศยานเชียงใหม่**

ในช่วงรอบปีบัญชี 2558 ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ให้บริการสายการบินแบบประจำรวม 27 สายการบิน มีเที่ยวบินขึ้นลงรวม 62,626 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 26.06 จากจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศจำนวน 15,318 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 35.21 ส่วนเที่ยวบินภายในประเทศมีจำนวน 47,308 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 23.36 รองรับจำนวนผู้โดยสารรวม 8,069,918 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 29.88 เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ 1,792,360 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 49.68 ผู้โดยสารภายในประเทศ 6,277,558 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 25.15 มีปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณียภัณฑ์เข้า - ออกจำนวน 19,178 ตัน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 2.78 เป็นการขนถ่ายระหว่างประเทศจำนวน 1,645 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 133.00 และการขนถ่ายสินค้าภายในประเทศ 17,533 ตัน ลดลงร้อยละ 2.34

**(ข) ท่าอากาศยานหาดใหญ่**

ในช่วงรอบปีบัญชี 2558 ท่าอากาศยานหาดใหญ่มีสายการบินให้บริการแบบประจำ 7 สายการบิน มีจำนวนเที่ยวบินขึ้น-ลงรวม 24,258 เที่ยวบินเพิ่มขึ้นร้อยละ 15.71 ประกอบด้วยเที่ยวบินระหว่างประเทศ 1,838 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 0.88 และเที่ยวบินภายในประเทศ 22,420 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 17.12 ให้บริการผู้โดยสารรวม 3,568,093 คน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 21.19 เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 230,915 คน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 7.62 ส่วนผู้โดยสารภายในประเทศมีจำนวน 3,337,178 คน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 22.26 มีปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณียภัณฑ์เข้า - ออกจำนวน 11,817 ตัน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 2.26 โดยทั้งหมดเป็นการขนส่งภายในประเทศ

**(ค) ท่าอากาศยานภูเก็ต**

ในช่วงรอบปีบัญชี 2558 ท่าอากาศยานภูเก็ต ให้บริการสายการบินแบบประจำรวม 44 สายการบิน มีจำนวนเที่ยวบินขึ้น - ลงรวม 82,000 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 10.07 เป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศจำนวน



## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

43,316 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 7.25 จากทั้งเที่ยวบินแบบประจำและเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ ส่วนเที่ยวบินภายในประเทศมีจำนวน 38,684 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 13.40 ให้บริการผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 12,538,042 คน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 11.19 ประกอบด้วยผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 6,848,457 คน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 7.28 ส่วนผู้โดยสารภายในประเทศมีจำนวน 5,689,585 คน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 16.30 ส่วนปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า - ออกรวมทั้งสิ้น 37,484 ตัน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 5.47 ประกอบด้วยการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจำนวน 22,864 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.65 และการขนส่งสินค้าในประเทศจำนวน 14,620 ตัน ลดลงร้อยละ 20.60

### (ง) ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย

ในช่วงรอบบัญชีปี 2558 ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย มีสายการบินให้บริการแบบประจำรวม 7 สายการบิน มีเที่ยวบินขึ้น - ลงรวม 12,799 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 27.62 มีเที่ยวบินระหว่างประเทศ 525 เที่ยวบิน และเที่ยวบินในประเทศ 12,274 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 18.78 และ 28.03 ตามลำดับ ให้บริการผู้โดยสารรวม 1,640,332 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 26.99 ประกอบด้วยผู้โดยสารระหว่างประเทศ 27,603 คน ลดลงร้อยละ 1.94 และผู้โดยสารภายในประเทศ 1,612,729 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 27.63 ตามลำดับ ปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า - ออก ทั้งหมดเป็นการขนส่งสินค้าภายในประเทศรวม 4,624 ตัน ลดลงร้อยละ 24.70

## 1.2 การตลาดและภาวะในการแข่งขัน

### 1.2.1 การแข่งขัน

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

การเปิดเสรีน่านฟ้าในปี 2015 ประกอบกับการที่ประเทศไทยมีปัจจัยดึงดูดการลงทุนจากอุปสงค์ในการท่องเที่ยวระหว่างประเทศที่มีแนวโน้มเติบโตสูง และมีภูมิภาคที่เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศ (Hub) ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ก็ยังส่งผลให้สายการบินในอาเซียนต้องการเข้ามาช่วงชิงและแข่งขันในประเทศไทยเพิ่มขึ้น ดังนั้นสายการบินของไทยจึงต้องจับตามองสถานะธุรกิจและปรับกลยุทธ์รุกและรับเพื่อให้สอดคล้องกับการแข่งขันที่เข้มข้นมากขึ้น

จากนโยบายของภาครัฐในการพัฒนาท่าอากาศยาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เป็นศูนย์กลางการบินการท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้าทางอากาศชั้นนำของเอเชียและของโลก กอปรกับนโยบาย



## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

การท่องเที่ยวไทยเชิงรุกของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยในการขยายกลุ่มตลาดนักท่องเที่ยวใหม่ๆ จะช่วยส่งผลให้ปริมาณการจราจรทางอากาศและผู้โดยสารมีอัตราที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งอัตราการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ซึ่งเป็นอัตราการเติบโตที่สูงกว่าทุกภูมิภาคในโลกอันมีสาเหตุจากการเริ่มพัฒนาการขนส่งทางอากาศ และการเติบโตทางเศรษฐกิจที่รวดเร็วของสาธารณรัฐประชาชนจีนและสาธารณรัฐอินเดีย จะทำให้สายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีการขยายตัวได้อีกมาก ทอท.จึงได้กำหนดยุทธศาสตร์โดยให้ท่าอากาศยานดอนเมืองรองรับสายการบินต้นทุนต่ำและเที่ยวบินจุดต่อจุดเป็นการเฉพาะ โดยให้บริการเที่ยวบินทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อรองรับการขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำต่อไปในอนาคต

นอกจากนั้น ด้วยนวัตกรรมเทคโนโลยีการผลิตอากาศยานแบบใหม่ จะช่วยทำให้ระบบการขนส่งทางอากาศโดยรวมมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ต้นทุนลดลง ลดเวลาการบินเนื่องจากสามารถบินตรงไปยังจุดหมายปลายทางได้ โดยไม่ต้องหยุดพัก ทำให้เกิดเส้นทางบินใหม่ๆ และทำให้เกิดโอกาสในการแข่งขันที่สูงขึ้น และจากการที่ค่าโดยสารมีราคาถูกลงทำให้ประชาชนสามารถเข้าถึงบริการการขนส่งทางอากาศได้มากขึ้น ยิ่งไปกว่านั้น เทคโนโลยีด้านการสื่อสารได้รับการพัฒนาอย่างรวดเร็วผู้เดินทางสามารถค้นหาข้อมูลแหล่งท่องเที่ยวแหล่งธุรกิจตามที่ต้องการได้สะดวก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง 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



## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

จากข้อมูลชาวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทย 10 เดือนของปี 2558 ณ คำนวณตรวจ คนเข้าเมืองท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 14.07 ล้านคน สามารถแบ่งออกได้ดังนี้ นักท่องเที่ยวจากเอเชีย ตะวันออกคิดเป็นร้อยละ 59.42 จากยุโรปคิดเป็นร้อยละ 21.40 จากเอเชียใต้คิดเป็นร้อยละ 6.42 จากอเมริกาใต้คิดเป็น ร้อยละ 4.31 จากตะวันออกกลางคิดเป็นร้อยละ 3.24 จากโอเชียเนียคิดเป็นร้อยละ 2.98 และจากแอฟริกาใต้คิดเป็น ร้อยละ 0.71 ของจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งหมด ปริมาณการจราจรทางอากาศสู่กรุงเทพและประเทศไทยไม่ได้ขึ้นอยู่กับผู้โดยสารที่เดินทางมายังประเทศไทย เพื่อจุดประสงค์ทางธุรกิจเป็นหลัก ซึ่งต่างกับกรณีของท่าอากาศยานหลัก อื่น ๆ ในภูมิภาคเดียวกัน ทั้งนี้ นักท่องเที่ยวถือเป็นผู้โดยสาร "ที่มีคุณภาพสูง (High Quality)" เนื่องจากนักท่องเที่ยว ส่วนใหญ่จะมาเดินทางมาถึงท่าอากาศยานก่อนกำหนดเวลาเดินทาง และมีแนวโน้มในการที่จะใช้จ่ายเงินเพื่อซื้อ สินค้าและบริการ ณ ท่าอากาศยานของ ทอท.มากกว่าผู้โดยสารที่เดินทางมาเพื่อจุดประสงค์ทางธุรกิจ

นอกจากนี้ การที่รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยว และได้รณรงค์ให้ประเทศไทย และจังหวัดต่างๆ เป็นจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยวสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติและนักท่องเที่ยวชาวไทย รวมทั้งสนับสนุนและส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวภายในประเทศ ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ มีส่วนช่วยให้ประเทศไทยมีความน่าสนใจต่อนักท่องเที่ยวมากขึ้น ประกอบกับการที่ประเทศไทยตั้งอยู่ใกล้ กับเมืองใหญ่ๆ และสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญๆ ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รวมถึงแหล่งท่องเที่ยวในประเทศ กัมพูชา เวียดนาม ลาว และพม่า ทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินที่สำคัญสำหรับผู้โดยสารที่เดินทางมาจาก เมืองใหญ่ๆ ในทวีปอเมริกา ทวีปยุโรป ทวีปออสเตรเลีย และเมืองอื่นๆ ในเอเชีย

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

ท่าอากาศยานระหว่างประเทศของ ทอท.นอกจากจะเป็นเสมือนประตูสู่เอเชียที่สำคัญ ของประเทศแล้ว การเตรียมพร้อมในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตก็เป็นสิ่งสำคัญ เช่นเดียวกัน รัฐบาลได้มองเห็นศักยภาพของจังหวัดเชียงใหม่ที่จะสามารถพัฒนาไปสู่การเป็นศูนย์กลางการบิน ที่เชื่อมไปสู่ประเทศในแถบอินโดจีนได้อย่างสะดวกรวดเร็วรวมทั้งเป็นศูนย์กลางแห่งอารยธรรมลุ่มน้ำโขง นอกจากนั้นยังเล็งเห็นถึงศักยภาพการเติบโตด้านการท่องเที่ยวทางภาคใต้ของไทย โดยเฉพาะเมืองท่องเที่ยวอย่าง ภูเก็ตที่สามารถพัฒนาไปสู่ศูนย์กลางของการเดินทางท่องเที่ยวทางภาคใต้ จึงได้ส่งเสริมให้หน่วยงานภาครัฐ และเอกชนที่เกี่ยวข้องดำเนินการเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐานรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานและ สิ่งอำนวยความสะดวกที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่ และท่าอากาศยานภูเก็ตให้มีความพร้อมและสามารถรองรับ การเติบโตในอนาคต เพื่อเป็นการเพิ่มความเชื่อมั่นให้สายการบินทั่วโลกถึงศักยภาพและความพร้อมของ ท่าอากาศยานไทย





## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

**(ค) ท่าอากาศยานของ ทอท.มีพื้นที่เอื้อต่อการขยายตัวและพัฒนาธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน**

เนื่องจากท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท.มีพื้นที่ที่สามารถรองรับการขยายตัวและการพัฒนาโครงการต่าง ๆ เพื่อสร้างรายได้ โดยการร่วมลงทุนกับหน่วยงานภาครัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชน ดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการบิน เช่น โครงการพัฒนาที่ดินแปลง 37 ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โครงการพัฒนาที่ดิน ณ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย เป็นต้น

**(ง) ทอท.มีประสิทธิภาพและความเชี่ยวชาญในการบริหารจัดการท่าอากาศยาน**

คณะผู้บริหารของ ทอท.มีความเชี่ยวชาญและมีประสบการณ์ด้านการบริหารจัดการท่าอากาศยาน เป็นอย่างดีรวมถึงมีการวางแผนพัฒนาท่าอากาศยานและปรับปรุงท่าอากาศยานให้อยู่ในระดับมาตรฐานสากล และมีศักยภาพสามารถรองรับความต้องการของลูกค้าได้ ดังนั้น เพื่อให้การบริหารงานของ ทอท.สามารถแข่งขันในระดับสากล และเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทอท.จึงได้กำหนดยุทธศาสตร์ในการแข่งขันด้านต่าง ๆ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานให้บรรลุยังเป้าหมายที่กำหนดไว้ ตลอดจนดำเนินการในการสร้างเครือข่ายพันธมิตรธุรกิจเพื่อส่งเสริมการประกอบธุรกิจท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง ที่อยู่ภายใต้การดำเนินงานของ ทอท.และทำการตลาดเชิงรุกกับกลุ่มลูกค้าสายการบินในภูมิภาคต่าง ๆ

**1.2.3 ยุทธศาสตร์การแข่งขัน****(ก) การพัฒนาท่าอากาศยานเพื่อการแข่งขัน**

ทอท.เป็นหน่วยงานหลักที่มีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนให้ประเทศไทยก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยกำหนดแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของท่าอากาศยาน ทั้งด้านการพัฒนาขีดความสามารถในการรองรับการเติบโตของปริมาณการขนส่งทางอากาศและการพัฒนา เพื่อการยกระดับคุณภาพการบริการและการบริหารจัดการกิจกรรมเชิงพาณิชย์ให้ทัดเทียมกับท่าอากาศยานอื่นๆ 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 โดยมีการกำหนดเป้าหมายขององค์กรที่ครอบคลุมการดำเนินงานหลัก



## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

ด้านระดับบริการ ด้านผลผลิตภาพ 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 เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ที่กำหนดและรองรับต่อสภาพแวดล้อมภายนอกข้างต้นที่มีผลกระทบต่อการ

สำหรับท่าอากาศยานภูมิภาค ทอท.มีนโยบายด้านการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันอย่างต่อเนื่อง โดยดำเนินการตามโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานภูเก็ต (ปีงบประมาณ 2553-2557) นอกจากนี้ ทอท.ได้ให้ความสำคัญกับการกำหนดนโยบายการตลาดเชิงรุก โดยการพัฒนาแผนการเปิดตลาดเส้นทางการบินใหม่ ๆ การจัดทำแผนการสร้างเครือข่ายพันธมิตรทางธุรกิจ แผนการศึกษาพฤติกรรมการใช้จ่ายของผู้ใช้บริการ และการจัดกิจกรรมการส่งเสริมการตลาดที่หลากหลาย รวมถึงการสรรหาและพัฒนาบุคลากรของ ทอท.ด้านการตลาดเพื่อรองรับนโยบายการตลาดเชิงรุกข้างต้น

### (ข) การนำท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานเชียงใหม่เข้าสู่การจัดอันดับ

ทอท.ได้ให้ความสำคัญกับการแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ เพื่อพัฒนาคุณภาพการบริการให้ดียิ่งขึ้น เพื่อสามารถนำท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานเชียงใหม่ไปสู่เป้าหมายในการเป็นท่าอากาศยานชั้นนำของโลก โดย ทอท.ได้เน้นด้านความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ และด้านสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ขั้นตอนการตรวจผ่านผู้โดยสารที่รวดเร็ว ที่นั่งพักรอเพียงพอ ป้ายบอกทางที่ชัดเจน จำนวนห้องน้ำที่เพียงพอกับจำนวนผู้โดยสาร ความสะอาดภายในอาคารผู้โดยสารและบริเวณท่าอากาศยาน ตลอดจนการคมนาคมเชื่อมต่อกับท่าอากาศยาน ทั้งนี้ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานเชียงใหม่ได้สมัครเข้าร่วมโครงการ Airport Service Quality (ASQ) ของ Airport Council International (ACI) โดยในไตรมาสที่ 3 ของปีงบประมาณ 2558 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจัดอยู่ในลำดับที่ 7 จาก 20 ท่าอากาศยานที่มีผู้โดยสารมากกว่า 40 ล้านคน และท่าอากาศยานเชียงใหม่จัดอยู่อันดับที่ 20 จาก 78 ท่าอากาศยานที่มีผู้โดยสาร 5-15 ล้านคน

## 1.3 การดำเนินงานท่าอากาศยาน

### 1.3.1 การอนุญาตให้ผู้ประกอบการต่าง ๆ ดำเนินกิจการในท่าอากาศยาน

รายได้ส่วนหนึ่งของ ทอท.เป็นรายได้จากการอนุญาตให้ดำเนินกิจการในเขตท่าอากาศยานของ ทอท. ในรูปของกิจการร้านค้าปลีก ร้านค้าปลอดอากร บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน ครีวการบิน ภัตตาคาร ลานจอดรถ บริการโฆษณา บริการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ร้านหนังสือ ร้านอาหารว่างและเครื่องดื่ม บริการรถลิμουซีน บริการรถเช่า ร้านขายของที่ระลึก ไปรษณีย์ ศูนย์ข้อมูลนักท่องเที่ยวและสถานที่ท่องเที่ยว บริการด้านสื่อสารโทรคมนาคมต่างๆ ธนาคาร บริการภาคพื้นดิน และบริการด้านการขนส่ง ซึ่งโดยทั่วไป ทอท. จัดเก็บรายได้จากผู้ประกอบการดังกล่าวในรูปของส่วนแบ่งผลประโยชน์จากผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาต ให้ดำเนินกิจการในท่าอากาศยาน โดยคิดในอัตราร้อยละของรายได้หรือผลตอบแทนขั้นต่ำแล้วแต่จำนวนใด จะสูงกว่า หรืออัตราผลตอบแทนคงที่ โดยอัตราที่เรียกเก็บจะแตกต่างกันตามลักษณะของกิจการ สำหรับการเปิดประมูลคัดเลือกผู้ประกอบการนั้น จะพิจารณาจากผู้ประกอบการที่เสนอผลตอบแทนขั้นต่ำหรือค่าตอบแทนคงที่สูง





## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

ที่สุด ในกรณีมีผู้ยื่นข้อเสนอขอประกอบการเพียงรายเดียวจะพิจารณายกเลิกการประมูลดังกล่าว เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อ ทอท. โดยทั่วไปสัญญาอนุญาตให้ดำเนินการจะระบุข้อสัญญา ที่คล้ายคลึงกัน แต่จะแตกต่างกันในบางส่วน ขึ้นอยู่กับประเภทกิจการของผู้รับอนุญาต 1 - 30 ปี

### 1.3.2 การให้เช่าพื้นที่สำนักงานและการให้เช่าอสังหาริมทรัพย์

ทอท. ให้ผู้ประกอบการเช่าพื้นที่เพื่อเป็นสำนักงานและ/หรือประกอบกิจการต่างๆ ตามสัญญาเช่า และ/หรือสัญญาอนุญาต ซึ่ง ทอท. กำหนดอัตราค่าเช่าตามอัตราค่าภาระการใช้ท่าอากาศยาน ทรัพย์สิน บริการ และความสะดวกต่างๆ ในกิจการของ ทอท. โดยแยกอัตราค่าภาระฯ ตามแต่ละท่าอากาศยาน คือ อัตราค่าภาระฯ สำหรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย เป็นต้น โดยการกำหนดค่าเช่าพื้นที่สำหรับสำนักงาน และอสังหาริมทรัพย์จะพิจารณาจากประเภทธุรกิจของผู้เช่าเป็นหลัก โดยปกติ ทอท. จะคิดค่าเช่าจากผู้ประกอบการ ค้ำปลีกในอัตราที่สูงกว่าค่าเช่าพื้นที่สำหรับสำนักงาน สัญญาเช่าจะมีอายุสัญญาตั้งแต่ 1 - 3 ปี ทอท. จะเรียกเก็บค่าเช่าพื้นที่หรือห้องเพื่อใช้เป็นสำนักงานในท่าอากาศยานดอนเมืองในอัตรา 325.- บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน ส่วนอัตราค่าเช่าพื้นที่ที่กิจกรรมเชิงพาณิชย์จะอยู่ในอัตราระหว่าง 240.- บาท ถึง 750.- บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน อัตราค่าเช่าพื้นที่ในท่าอากาศยานภูมิภาคจะต่ำกว่าอัตราค่าเช่า ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง แต่สำหรับพื้นที่เช่า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยทั่วไปจะสูงกว่าค่าเช่า ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง สำหรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้กำหนดค่าเช่าพื้นที่หรือห้องเพื่อใช้ในการกิจกรรมเชิงพาณิชย์ในอัตราระหว่าง 250.- บาท ถึง 1,200.- บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน และกำหนดค่าเช่าพื้นที่หรือห้องเพื่อใช้เป็นสำนักงานในอัตรา 450.- บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน อีกทั้งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีพื้นที่จำนวนมากจึงมีที่ดินเปล่าที่จัดสรรให้ผู้เช่าประกอบการได้ 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 ค่าธรรมเนียมการใช้บริการภายในอาคารผู้โดยสารจะจัดเก็บอยู่ในอัตราร้อยละ 15 ของค่าเช่าต่อเดือน

นอกจากบริการด้านสาธารณูปโภคแล้ว ทอท. ได้จัดหาบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบินโดยตรง อาทิ บริการภาคพื้นดิน บริการด้านสัมภาระของผู้โดยสารในเขตท่าอากาศยาน ครีวการบิน เคาน์เตอร์ตรวจบัตรโดยสาร บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน เป็นต้น

ทอท. ยังได้จัดเตรียมบริการอื่นๆ ที่ต่อเนื่อง เพื่อรองรับผู้โดยสารและสัมภาระของสายการบิน เช่น บริการรถเช่า รถลีมูซีน ลานจอดรถ ร้านค้า ร้านอาหาร และคลังสินค้า เป็นต้น



## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

## 1.4 ลูกค้าสายการบิน

ในช่วงรอบปีบัญชี 2558 ท่าอากาศยานของ ทอท. ให้บริการกับสายการบินประจำจากการขนส่งผู้โดยสารและสินค้ารวม 129 สายการบิน ทอท. เชื่อว่า การที่กรุงเทพฯ เปรียบเสมือนประตูสู่ประเทศไทย และการที่ประเทศไทยเปรียบเสมือนประตูสู่จุดหมายปลายทางต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นปัจจัยสำคัญที่สุดที่ทำให้สายการบินต่าง ๆ ตัดสินใจเลือกใช้บริการท่าอากาศยานของ ทอท. ซึ่งสายการบินจะจัดเส้นทางการบินและเที่ยวบินตามปริมาณความต้องการของผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางมาสู่ประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานหลักของ ทอท. มีลูกค้าสายการบินมาใช้บริการมากที่สุด ซึ่งบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในฐานะสายการบินแห่งชาติ เป็นลูกค้าที่สำคัญที่สุดของ ทอท. โดยในช่วงรอบปีบัญชี 2558 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ให้บริการแก่ผู้โดยสารระหว่างประเทศและภายในประเทศ รวมกันประมาณร้อยละ 34 ของจำนวนผู้โดยสารรวมทั้งหมดที่ใช้บริการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รองลงมาได้แก่สายการบินบางกอกแอร์เวย์สตามลำดับ

## 1.5 สิ่งอำนวยความสะดวกในเชิงพาณิชย์

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

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

## 1.6 สิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ในเขตการบิน

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

- สิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้ในกิจการการบินโดยทั่วไป เช่น ระบบไฟฟ้าส่องสว่างพื้นที่ลานจอดอากาศยาน (Apron Flood Light) ระบบไฟทางวิ่ง ทางขับ (Runway/Taxiway Visual Aids Light) คือไฟขอบทางวิ่ง (Runway Edge) และไฟกึ่งกลางทางวิ่ง (Runway Center line Lights) เป็นต้น



## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

- 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
- สิ่งอำนวยความสะดวกในการควบคุมระบบการจราจรทางอากาศ ระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ

(Navigation Aids : NAV Aids)

สิ่งอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์ ในการดับเพลิงและกู้ภัยเป็นของ ทอท. ในขณะที่สิ่งอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับการพยากรณ์อากาศ ดำเนินการและเป็นกรรมสิทธิ์ของกรมอุตุนิยมวิทยา การควบคุมการจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานทุกแห่ง ของ ทอท.อยู่ภายใต้การดำเนินงานและการบริหารโดยบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย 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.ไม่ได้รับส่วนแบ่งจากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ก็ไม่ได้รับส่วนแบ่งจากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมต่างๆ ของ ทอท.เช่นกัน

### 1.7 ความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยาน

มาตรการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระก่อนขึ้นอากาศยาน

การตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระติดตัวก่อนขึ้นอากาศยานด้วยเครื่องตรวจจับ โลหะชนิดเดินผ่าน (Walk Through Metal Detector) และเครื่อง X-ray แม้ว่าขณะที่ทำการตรวจค้นอยู่จะไม่มีสัญญาณเตือนใดๆ ทอท.ก็ยังมีการสุ่มตรวจผู้โดยสารและสัมภาระติดตัว เพื่อป้องกันมิให้มีการส่งหรือพาวัตถุระเบิดหรืออุปกรณ์



## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

ที่เป็นอันตรายอื่นๆ ขึ้นไปยังอากาศยาน นอกจากนี้ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้มีการตรวจค้นสัมภาระบรรทุก โดยระบบ Inline Security System ด้วยเครื่อง Computed Tomography X-ray (CTX) ซึ่งเป็นเทคโนโลยีขั้นสูงในการตรวจหาร่องรอยวัตถุระเบิด ประกอบกับอุปกรณ์ Explosive Trace Detector (ETD) อีกชั้นหนึ่ง ทั้งนี้ เพื่อป้องกันมิให้มีการส่งหรือพาวัตถุระเบิดหรืออุปกรณ์ที่เป็นอันตรายอื่น ๆ ซึ่งอาจใช้ในการกระทำความผิดเป็นการแทรกแซง โดยมีขอบด้วยกฎหมายไปกับอากาศยานได้

**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 - ปิดผนึกได้คนละ 1 ถุง ๆ ละไม่เกิน 10,000 มิลลิลิตร/กรัมหรือ 1 ลิตร โดยต้องแสดงถุงพลาสติกใสซึ่งใส่ภาชนะบรรจุของเหลว เจล และสเปรย์ต่อเจ้าหน้าที่ตรวจค้นก่อนเข้ารับการตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัยและในส่วนที่เกินจากปริมาณที่กำหนด ผู้โดยสารไม่สามารถนำขึ้นเครื่องได้ สำหรับนม อาหารเด็ก และยา ผู้โดยสารสามารถนำติดตัวผ่านจุดตรวจค้นไปกับอากาศยานได้ในปริมาณที่เหมาะสม ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 25 กันยายน 2552 ทอท.ได้รับหนังสือแจ้งจากกรมการบินพลเรือน เรื่องการผ่อนผันให้ลูกเรือสามารถนำของเหลว เจล สเปรย์ ขึ้นบนอากาศยานเกินจำนวนที่กำหนด เมื่อลูกเรืออยู่ในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ แต่งเครื่องแบบ จนกว่าจะมีการประชุมและมีมติเกี่ยวกับเรื่องนี้ ของคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ทั้งนี้ ปริมาณที่ผ่อนผันให้ลูกเรือนำติดตัวได้ควรให้เฉพาะเท่าที่จำเป็นต่อการใช้งานเท่านั้น

**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 เพื่อประกันว่าบุคคลทุกคนที่จะผ่านเข้าไปปฏิบัติงานในพื้นที่ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกำหนดให้เป็นพื้นที่หวงห้าม



## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

เพื่อการรักษาความปลอดภัยได้รับการตรวจค้นและไม่สามารถนำอาวุธ วัตถุระเบิด และวัตถุอันตรายต้องห้ามใดใด ติดตัวเข้าไปได้ซึ่งปัจจุบันท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ติดตั้งเครื่องอ่านบัตรรักษาความปลอดภัยบุคคล เพื่อให้มั่นใจว่าบุคคลที่จะผ่านเข้าไปยัง Security Restricted Area : SRA ได้รับอนุญาตและมีบัตรถูกต้อง

(3) จุดตรวจค้นสินค้าที่จะนำเข้าไปจำหน่ายภายในพื้นที่หวงห้ามเพื่อการรักษาความปลอดภัย เพื่อประกันว่าสินค้าดังกล่าวไม่ใช่อาวุธ วัตถุระเบิด และวัตถุต้องห้ามใดใด ที่จะก่อให้เกิดอันตรายและสามารถนำไปใช้ในการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย

นอกจากระบบการตรวจค้นแบบรวมศูนย์จะมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการรักษาความปลอดภัย และก่อให้เกิดความมั่นใจในระบบการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแล้ว ยังเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการแก่ผู้โดยสาร เนื่องจากผู้โดยสารจะผ่านกระบวนการต่าง ๆ ในการเดินทางครั้งเดียว ได้แก่ การตรวจรับบัตรโดยสารที่เคาน์เตอร์ของสายการบิน (Check-in Counter) การตรวจประทับตราหนังสือเดินทาง และการตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัย ทำให้ผู้โดยสารสามารถใช้เวลาที่มืออยู่ระหว่างรอขึ้นอากาศยานในห้องโถงผู้โดยสารขาออกได้อย่างเต็มที่ เนื่องจากผู้โดยสารได้ผ่านกระบวนการต่าง ๆ ในการเดินทางทั้งหมดเรียบร้อยแล้ว

- มาตรการควบคุมสินค้าไปรษณีย์ภัณฑ์และโฆษณาการ

ผู้ประกอบการที่ดำเนินกิจการขนส่งสินค้าไปรษณีย์ภัณฑ์ และ โฆษณาการ เป็นผู้ควบคุมกำกับดูแลให้การขนส่งเป็นไปด้วยความเรียบร้อย ไม่มีการลักลอบนำอาวุธ วัตถุระเบิดไปกับอากาศยานในขั้นต้น จากนั้นเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของ 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



## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

## 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 ท่าอากาศยานจึงได้เตรียมความพร้อมโดยแบ่งระดับการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานเป็น 4 ระดับ ตามที่สภาความมั่นคงแห่งชาติ (สมช.) กำหนดดังนี้

ระดับ 1 – ระดับต่ำ / ปรากฏข่าวว่าจะมีการก่อการร้าย

ระดับ 2 – ระดับความเสี่ยง / เสี่ยงต่อการโจมตีตั้งแต่ทั่วๆ ไปจนถึงเกิดขึ้นจริง 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 ท่าอากาศยานต่างๆ ในความรับผิดชอบของ ทอท. ทั้งนี้ ประกันภัยดังกล่าวไม่ครอบคลุมเหตุการณ์ที่เกิดจากภัยสงคราม ความรับผิดจากมลภาวะทางเสียง และภัยอื่นบางประเภท อย่างไรก็ตาม การเอาประกันภัยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศ การสื่อสารการบิน การจัดเที่ยวบิน ความสมควรเดินอากาศ และการขนถ่ายสินค้าทางอากาศเป็นหน้าที่ของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กรมธรรม์ประกันภัยของ ทอท. มีการต่ออายุเป็นรายปีโดยบริษัทผู้รับประกันหลักของ ทอท. คือบริษัท ทิพยประกันภัย จำกัด (มหาชน)





## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

## 1.9 สิ่งแวดล้อม

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

ทิศทางการดำเนินงานของ ทอท.ภายใต้แผนวิสาหกิจของ ทอท. ปีงบประมาณ 2558-2562

วิสัยทัศน์ (Vision)

“ทอท. เป็นผู้ดำเนินการและจัดการท่าอากาศยานที่ดีระดับโลก”

“AOT Operates the World’s Smartest Airports”

พันธกิจ (Mission)

“ให้บริการด้วยใจรักที่เหนือมาตรฐาน และสำนึกในความรับผิดชอบต่อสังคม สิ่งแวดล้อม และชุมชน”

เป้าหมายและกลยุทธ์

ทอท.กำหนดทิศทางการดำเนินงานขององค์กรตามแผนวิสาหกิจของ ทอท. (ปีงบประมาณ 2558-2562) โดยได้มีการทบทวนปัจจัยแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานทั้งภายในและภายนอกองค์กร เพื่อสนับสนุนให้ ทอท.สามารถดำเนินธุรกิจให้เติบโตอย่างยั่งยืน (Sustainable Growth) ภายใต้กรอบ AOT Strategy House ประกอบด้วยวัตถุประสงค์หลัก 3 ด้าน คือ การเงิน นวัตกรรม และชื่อเสียง ซึ่งรองรับยุทธศาสตร์หลัก 7 ด้าน ได้แก่

- 1. Airport Strategic Positioning:** เพื่อกำหนดบทบาทและตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ในการพัฒนาศักยภาพของสนามบิน 6 แห่ง นำไปสู่การกำหนด Roadmap การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานและสถาปัตยกรรม และการดำเนินงานท่าอากาศยานที่สอดคล้องกับ User Profile ของแต่ละท่าอากาศยาน ซึ่งจะเป็นปัจจัยขับเคลื่อนให้ ทอท.สามารถดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนจากการกำหนดรูปแบบการใช้งานภายในท่าอากาศยานให้เหมาะสม การพัฒนาขีดความสามารถได้อย่างสอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ และชุมชนโดยรอบ สร้างการเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคม ส่งผลต่อประโยชน์สาธารณะ และการพัฒนาประเทศในภาพรวม

- 2. Airport Service Capacity:** มุ่งเน้นการบริหารและขยายขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศ และพัฒนาระบบบำรุงรักษา โดยเฉพาะ ทสภ., ทคม. และ ทภก. เป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อศักยภาพในการแข่งขันของ ทอท.ให้สามารถดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนได้ต่อไปในอนาคต

- 3. Aero Business (Efficiency Orientation):** พัฒนาการบริหารและดำเนินงานท่าอากาศยาน เพื่อการให้บริการที่สะดวกรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพสูงสุด ปรับปรุงคุณภาพบริการ บำรุงรักษาสิ่งอำนวยความสะดวก ความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานในระดับมาตรฐานสากล พัฒนาการตลาดเชิงรุก เพื่อเพิ่มเที่ยวบิน ผู้โดยสาร สินค้า และรายได้จากกิจการการบิน ซึ่งเป็นรายได้หลักของการดำเนินธุรกิจท่าอากาศยานของ ทอท.



## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

**4. Non-Aero Business:** พัฒนารัฐกิจและการตลาดเพื่อเพิ่มรายได้ Non-Aeronautical Revenue

เป็นแนวทางในการลดความเสี่ยงจากธุรกิจหลักของ ทอท. ที่สร้างรายได้หลักคือ รายได้ที่เกี่ยวข้องกับการการบิน (Aeronautical Revenue) การพัฒนายุทธศาสตร์ Non-Aero เป็นรูปแบบธุรกิจที่ท่าอากาศยานชั้นนำทั่วโลกใช้ในการบริหารธุรกิจท่าอากาศยานในปัจจุบัน เนื่องจากสามารถสร้างความยั่งยืนทางรายได้ให้ให้แก่องค์กรมากกว่า โดย ทอท. มุ่งเน้นการขยายและเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้พื้นที่เชิงพาณิชย์จากพื้นที่เดิม รวมถึงกิจการอื่นๆ ภายในอาคารผู้โดยสารของทุกท่าอากาศยานในความรับผิดชอบ นอกจากนี้ โครงการพัฒนาท่าอากาศยานต่างๆ ทั้งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานภูเก็ตยังนำมาซึ่งโอกาสในการสร้างรายได้เพิ่มเติมจากพื้นที่ใหม่ รวมถึงการร่วมลงทุน และ/หรือสร้างพันธมิตรในกิจกรรมเชิงพาณิชย์ใหม่

**5. Service Oriented (Intelligent Airport):** ใช้นวัตกรรมใหม่ๆ รวมทั้งเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ICT) เพื่อการพัฒนาคุณภาพบริการอย่างต่อเนื่อง พัฒนาและปรับปรุงระบบปฏิบัติการท่าอากาศยาน ระบบกระบวนการเข้าออกของผู้โดยสาร ระบบ Social Media ระบบสนับสนุนการบริการเชิงพาณิชย์ เป็นต้น โดยเทคโนโลยีที่ทันสมัยจะช่วยยกระดับคุณภาพมาตรฐานการให้บริการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการนำเทคโนโลยีมาสนับสนุนด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน มุ่งสร้างความมั่นใจให้ผู้ใช้บริการในคุณภาพระดับสากล และความประทับใจในความรวดเร็วและทันสมัยของท่าอากาศยานแห่งอนาคตของ ทอท.

**6. Regional Hub:** เน้นการพัฒนาการดำเนินงานท่าอากาศยานให้เป็นศูนย์กลางการบินในด้านต่างๆ ได้แก่ ด้านการท่องเที่ยว ด้านธุรกิจโลจิสติกส์ ด้านการเป็นจุดเปลี่ยนผ่านไปยังจุดหมายปลายทางอื่นๆ ด้านการเป็นศูนย์ซ่อมอากาศยาน และอื่นๆ ซึ่งจะสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจ เป็นโอกาสในการสร้างงานให้แก่ชุมชนและพื้นที่โดยรอบ ตลอดจนสามารถนำรายได้ที่เพิ่มขึ้นจากธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการการบิน และไม่เกี่ยวข้องกับการการบินมาพัฒนาคุณภาพการบริการ ตลอดจนการปรับปรุงประสิทธิภาพด้านความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัย รวมทั้งการดำเนินการด้านการรักษาสิ่งแวดล้อม การนำเทคโนโลยีสะอาดเข้ามาใช้ในการดำเนินงานมากขึ้น

**7. Business Development:** พัฒนารัฐกิจในรูปแบบการร่วมลงทุน กับพันธมิตรทางธุรกิจในการดำเนินงาน ทั้งในและต่างประเทศ

ทั้งนี้ โดยมีพื้นฐานการดำเนินงานที่สำคัญ ประกอบด้วย

1. การกำกับดูแลกิจการที่ดี
2. ด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และชุมชน
3. ด้านมาตรฐานการรักษาความปลอดภัย
4. ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
5. การพัฒนาบุคลากร





## 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 การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยได้เริ่มดำเนินการกิจการที่ท่าอากาศยานกรุงเทพฯ 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 ทรัพย์สิน หนี้สิน และพนักงานทั้งหมดจาก การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย

เมื่อวันที่ 4 สิงหาคม 2546 กระทรวงการคลังในฐานะผู้ถือหุ้นทั้งหมดมีมติให้เพิ่มทุนจดทะเบียนของ ทอท. เป็น 10,000 ล้านบาท ซึ่งได้ชำระค่าหุ้นเพิ่มทุนโดยการโอนหุ้นของ บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด ที่กระทรวงการคลังถืออยู่ให้แก่ ทอท.และต่อมา ทอท.ได้รับโอนกิจการ สิทธิ ทรัพย์สิน หนี้สิน พนักงาน 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.) ซึ่งเป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศ และนอกจากการให้บริการด้านสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศแล้ว ทอท.ยังรับผิดชอบ การบริหารกิจกรรมเชิงพาณิชย์ต่างๆ ภายในท่าอากาศยาน และดำเนินธุรกิจร่วมทุนในบริษัทที่ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับท่าอากาศยาน และธุรกิจเกี่ยวเนื่องอื่นๆ อาทิ บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด บริษัท ไทยเชื้อเพลิง



## 2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

การบิน จำกัด บริษัท แอร์พอร์ต แอสโซซิเอท จำกัด และบริษัทครัวการบินภูเก็ต จำกัด

ผลการดำเนินงานด้านการให้บริการในปีงบประมาณ 2558 ท่าอากาศยานของ ทอท. ให้บริการสายการบินแบบประจำรวม 129 สายการบิน เป็นสายการบินขนส่งผู้โดยสารและสินค้าจำนวน 120 สายการบิน และขนส่งสินค้าอย่างเดียวจำนวน 9 สายการบิน ปริมาณการจราจรทางอากาศโดยรวมของ ทอท. ในปีงบประมาณ 2558 ปริมาณการขึ้นลงของอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. 6 แห่ง รวม 707,362 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 15.97 ประกอบด้วย จำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศ 365,321 เที่ยวบิน และภายในประเทศ 342,041 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 12.48 และ 19.95 ตามลำดับ ให้บริการผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 106,789,914 คน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 21.94 เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 61,337,060 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 19.81 และผู้โดยสารภายในประเทศ 45,452,854 คน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 24.95 มีปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้าออกจำนวน 1,354,210 ตัน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 1.89 โดยเป็นการขนส่งระหว่างประเทศจำนวน 1,243,949 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.78 และในประเทศจำนวน 110,261 ตัน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 3.22

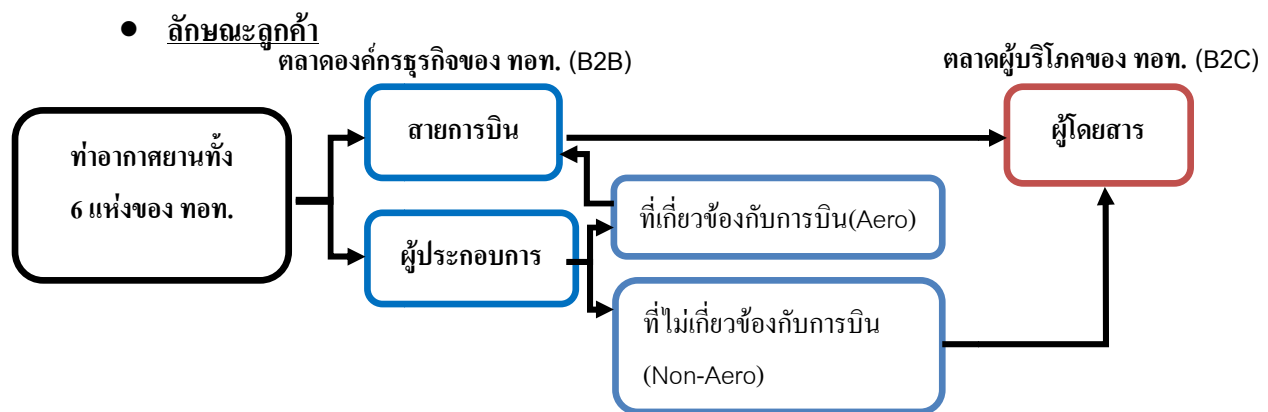
ปีงบประมาณ

	■ การขึ้น-ลงของอากาศยานพาณิชย์ (เที่ยวบิน)			■ จำนวนผู้โดยสารรวม (คน)		
	2557	2558	%	2557	2558	%
<b>ทสภ.+ทดม.</b>	<b>454,763</b>	<b>525,679</b>	<b>15.59%</b>	<b>65,847,198</b>	<b>80,973,529</b>	<b>22.97%</b>
ทสภ.	292,932	310,870	6.12%	46,497,257	52,384,217	12.66%
ทดม.	161,831	214,809	32.74%	19,349,941	28,589,312	47.75%
ทชม.	49,679	62,626	26.06%	6,213,463	8,069,918	29.88%
ทหญ.	20,965	24,258	15.71%	2,944,259	3,568,093	21.19%
ทกก.	74,501	82,000	10.07%	11,275,805	12,538,042	11.19%
ทชร.	10,029	12,799	27.62%	1,291,708	1,640,332	26.99%
<b>รวม 6 แห่ง</b>	<b>609,937</b>	<b>707,362</b>	<b>15.97%</b>	<b>87,572,433</b>	<b>106,789,914</b>	<b>21.94%</b>

✓

## 2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

	ปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า-ออก (ตัน)		
	2557	2558	%
ทสภ.+ทคม.	1,254,939	1,281,107	2.09%
ทสภ.	1,230,881	1,240,320	0.77%
ทคม.	24,058	40,787	69.54%
ทชม.	18,659	19,178	2.78%
ทหญ.	12,090	11,817	-2.26%
ทกก.	39,652	37,484	-5.47%
ทชร.	3,708	4,624	24.70%
รวม 6 แห่ง	1,329,048	1,354,210	1.89%



## รูปที่ 1. อธิบายความสัมพันธ์ระหว่าง ทอท. และกลุ่มลูกค้าของ ทอท.

ทอท. จำแนกลักษณะลูกค้าตามเกณฑ์ “ความต้องการ” (Need and Want) ซึ่งเป็นการแบ่งลักษณะ Clustered Preference (ความชอบแบบแบ่งกลุ่มย่อยแตกต่างกันแต่ละกลุ่ม) ได้เป็น 3 กลุ่ม คือ สายการบิน ผู้ประกอบการ และผู้โดยสาร ซึ่งมีความต้องการที่เหมือนและแตกต่างกันอย่างเห็นได้ชัด อธิบายตามตาราง ดังนี้

## 2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

ตารางที่ 1 : แสดงการจำแนกลูกค้าในลักษณะ Clustered Preference

ลำดับ	กลุ่มลูกค้า	เกณฑ์ความต้องการ
1	สายการบิน	ต้องการประกอบกิจการให้บริการการเดินอากาศ ขนส่งผู้โดยสาร โดยอาศัย ท่าอากาศยานของ ทอท. เป็นจุดหมายปลายทาง
2	ผู้ประกอบการ	ต้องการประกอบกิจการประเภทสนับสนุนให้การดำเนินกิจกรรมหลักของ ทอท. มีความครบวงจรยิ่งขึ้น (Aero and Non-Aero)
3	ผู้โดยสาร	ต้องการเดินทางโดยอากาศยาน จากจุดหนึ่งไปยังจุดหมายปลายทาง

นอกจากนี้ ทอท. ได้นำหลักการการแบ่งส่วนตลาด (STP) มาใช้ในการแบ่งส่วนตลาดของ ทอท. เป็น 2 ส่วน คือ ส่วนตลาดองค์กรธุรกิจ (B2B) และ ส่วนตลาดผู้บริโภค (B2C) รายละเอียด ดังนี้

**ส่วนตลาดองค์กรธุรกิจ (B2B)** เป็นลูกค้าที่มีความสัมพันธ์ลักษณะองค์กรต่อองค์กร และเป็นผู้สร้างรายได้โดยตรงให้กับ ทอท. ประกอบด้วย 2 กลุ่มลูกค้า คือ

- **สายการบิน** เป็นองค์กรธุรกิจให้บริการอากาศยาน ขนส่ง ผู้โดยสารจากจุดหนึ่งไปยังจุดหนึ่ง โดยท่าอากาศยานมีสถานะเป็นผู้ให้เช่าสถานบริการ และผู้ใช้บริการหลัก คือ ผู้โดยสาร
- **ผู้ประกอบการ** เป็นองค์กรธุรกิจที่ให้บริการด้านสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าอากาศยานทั้งที่เกี่ยวข้องกับการบิน และไม่เกี่ยวข้องกับการบิน โดยท่าอากาศยานมีสถานะเป็นผู้ให้เช่าสถานบริการ ซึ่งผู้ใช้บริการหลักจะมีทั้งสายการบิน และผู้โดยสาร

**ส่วนตลาดผู้บริโภค (B2C)** เป็นลูกค้าที่มีความสัมพันธ์ลักษณะองค์กรต่อผู้บริโภค นั่นคือ ผู้โดยสาร ซึ่งในที่นี่จะเป็นผู้บริโภคระยะสุดท้าย เนื่องจาก ความต้องการหลักของผู้โดยสาร คือ การเดินทาง และจะซื้อบริการจากสายการบินเป็นหลัก ดังนั้นการปฏิสัมพันธ์ระหว่างผู้โดยสารกับ ทอท. จึงเกิดขึ้นในระยะสั้นเพียงชั่วคราวเท่านั้น

ตารางที่ 2 : ส่วนแบ่งตลาดตามความต้องการของลูกค้าต่อผลิตภัณฑ์และบริการของ ทอท.

กลุ่มลูกค้า	ความต้องการ	ความคาดหวัง
<b>ส่วนตลาดที่ 1</b> <b>องค์กร (B2B)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ผลิตภัณฑ์และบริการเพียงพอและได้มาตรฐาน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ผลิตภัณฑ์และบริการทันสมัย เหนือมาตรฐาน</li> </ul>
1. สายการบิน	<ul style="list-style-type: none"> <li>● การสนับสนุนข้อมูลและการทำธุรกรรม สะดวก รวดเร็ว ถูกต้อง และเข้าถึงได้ง่าย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● การสนับสนุนข้อมูลและการให้บริการด้านธุรกรรมอย่างครบวงจรและทันทั่วถึง</li> </ul>
2. ผู้ประกอบการ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● คู่ค้าในด้านผลประโยชน์</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● การให้สิทธิพิเศษในด้านต่างๆ เพื่อจูงใจในการประกอบการ</li> </ul>

## 2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

<p>ส่วนตลาดที่ 2</p> <p>ผู้บริโภค (B2C)</p> <p>3. ผู้โดยสาร</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ผลิตภัณฑ์และบริการเพียงพอและได้มาตรฐาน</li> <li>● การสนับสนุนข้อมูล สะดวก รวดเร็ว และถูกต้อง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ผลิตภัณฑ์และบริการทันสมัย และเหนือมาตรฐาน</li> <li>● การให้ข้อมูล ข่าวสาร และการบริการเชิงรุก เพื่อนำไปใช้ประโยชน์ได้อย่างทันทั่วถึง</li> </ul>
---	--	--

**ความสัมพันธ์**

ทอท. ได้จัดทำแผนแม่บทการบริหารลูกค้าสัมพันธ์ของ ทอท. ประจำปี 2557 – 2562 เพื่อจัดการความสัมพันธ์ระหว่าง “ลูกค้า” และ “ทอท.” โดยเป็นการสร้างมาตรฐานและพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารลูกค้าสัมพันธ์ของ ทอท. ให้สอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน และตอบสนองต่อความต้องการและความคาดหวังของลูกค้า รักษาและเพิ่มรายได้จากฐานลูกค้ารายเดิม ขยายฐานลูกค้ารายใหม่ ตลอดจนลดต้นทุนอันเกิดจากความซ้ำซ้อนในการบริหารลูกค้าสัมพันธ์ของ ทอท.

โดยกำหนดกรอบกลยุทธ์ เพื่อให้การบริหารลูกค้าสัมพันธ์บรรลุตามวัตถุประสงค์ ดังนี้

**1. กลยุทธ์เพิ่มประสิทธิภาพการตอบสนองความต้องการของลูกค้าเหนือความคาดหมาย**

ศึกษาพฤติกรรม ความต้องการ/คาดหวัง ความพึงพอใจ/ไม่พึงพอใจ มาวิเคราะห์เพื่อจำแนก Customer Segmentation รวมถึงการป้อนกลับข้อมูล/Voice of Customer (VOC) – Information

**2. กลยุทธ์ยกระดับประสิทธิภาพการดำเนินการขององค์กรให้ทัดเทียมกับอุตสาหกรรมคู่แข่ง**

การชดเชยจุดอ่อนและเสริมโอกาสที่มีอยู่ โดยนำผลจากการศึกษาพฤติกรรมลูกค้าในกลยุทธ์ที่ 1 มาเป็นปัจจัยนำเข้าในการปรับปรุง และยกประสิทธิภาพการดำเนินงาน

**3. กลยุทธ์สร้างแรงจูงใจและเชื่อมความสัมพันธ์กับลูกค้าอย่างยั่งยืน**

มุ่งเน้นสร้างความสัมพันธ์กับลูกค้าผ่านกิจกรรมต่างๆ โดยใช้หลัก 80 : 20

**4. กลยุทธ์ส่งเสริมบทบาทองค์กรให้เกิดภาพลักษณ์ที่ดีต่อลูกค้า**

สร้างความรู้ ความเข้าใจให้กับพนักงาน สร้างมาตรฐานในการปฏิบัติงาน/สามารถทำให้อุปสรรคการบริหารงานลดลง ตลอดจนสร้างภาพลักษณ์ที่ดีขององค์กรต่อลูกค้าได้

ทั้งนี้ แผนแม่บทฯ ได้มีการกำหนดโครงสร้างการกำกับดูแล โดยส่วนงานภายใน ทอท. ให้มีความรับผิดชอบในแต่ละกลุ่มลูกค้าอย่างชัดเจน กอปรกับ ในปัจจุบัน ทอท. ได้มีการแต่งตั้งคณะทำงานกำกับดูแลกิจกรรมภายใต้แผนแม่บทการบริหารลูกค้าสัมพันธ์ของ ทอท. โดย ผอ.ทอ. ให้มีอำนาจและความรับผิดชอบในการตรวจสอบกำกับดูแลและผลักดันการดำเนินงานด้านบริหารลูกค้าสัมพันธ์ของ ทอท. เป็นระบบสอดคล้องกับแผนแม่บทการบริหารลูกค้าสัมพันธ์ของ ทอท.

✓

## 2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

- กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย (ส่วนพัฒนาธุรกิจและการตลาด (ด้านการบิน))

การตลาดด้านการบิน (Aero Business) กลุ่มลูกค้าสายการบินแบ่งเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ 1. Full Service Carrier (FSC) เป็นการให้บริการของสายการบินแบบเต็มรูปแบบตามสากล 2. Low Cost Carrier (LCC) สายการบินต้นทุนต่ำ และ 3. Charter การให้บริการเช่าเหมาลำ

- กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย (ส่วนพัฒนาธุรกิจและการตลาด (ด้านพาณิชย์) อธิบายเกณฑ์การพิจารณาลูกค้าเป้าหมายของ ทอท.)

ทอท. ให้บริการลูกค้าทั้ง 3 กลุ่ม คือ สายการบิน ผู้ประกอบการ และผู้โดยสาร อย่างเท่าเทียมกัน จึงไม่ได้มีการกำหนดส่วนตลาดเป้าหมายในภาพรวมของ ทอท. แต่มีการดำเนินการกำหนดส่วนตลาดเป้าหมายในระดับกิจกรรมหรือโครงการ ซึ่งการกำหนดส่วนตลาดดังกล่าวขึ้นอยู่กับข้อกำหนดวัตถุประสงค์ของแผนงาน หรือกิจกรรมนั้น ๆ โดยอาศัยหลักเกณฑ์การพิจารณาดังต่อไปนี้

## ตารางที่ 1 เกณฑ์การกำหนดส่วนตลาดเป้าหมายสายการบิน

ลำดับ	เกณฑ์ในการกำหนดกลุ่มตลาดเป้าหมาย	กลุ่มตลาดเป้าหมาย
1.	รูปแบบการเดินทางอากาศ	Schedule, Non-Schedule, Charter, Commuter, Private
2.	รูปแบบการประกอบธุรกิจของสายการบิน	Full Service, Hybrid, Low Cost Carrier
3.	ข้อมูลพันธมิตรของสายการบิน	Star Alliance, One World, Sky Team, Non Alliance
4.	ระยะทางการบิน หรือ ภูมิภาค	Long Haul, Medium Haul, Short Haul
5.	ผลการดำเนินงาน	สายการบินที่เปิดเส้นทางการบินใหม่ และสายการบินที่เพิ่มเที่ยวบินใหม่
6.	การให้บริการ ณ ท่าอากาศยานของ ทอท.	สายการบินใหม่ และสายการบินเก่า
7.	แนวโน้มและศักยภาพของแต่ละสายการบิน	สายการบินหลักที่มีศักยภาพสูง สายการบินใหม่ที่มีศักยภาพสูง และกลุ่มสายการบินอื่นๆ

## ตารางที่ 2 เกณฑ์การกำหนดส่วนตลาดเป้าหมายกลุ่มผู้ประกอบการ

ลำดับ	เกณฑ์ในการกำหนดกลุ่มตลาดเป้าหมาย	กลุ่มตลาดเป้าหมาย
1.	ประเภทของธุรกิจ	ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการบิน (Aero) และผู้ประกอบการที่ไม่เกี่ยวข้องกับการบิน (Non-Aero)
2.	ความสามารถในการจ่ายค่าเช่าค่าตอบแทนให้ ทอท.	ผู้ประกอบการชั้นดี (จ่ายตรง ครบถ้วน) และผู้ประกอบการ Black List (จ่ายล่าช้า ผิดผ่อน)

✓

## 2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

3.	ระดับการสร้างรายได้ให้กับ ทอท. ต่อเดือน	ผู้ประกอบการที่ทำรายได้สูงสุด 10 อันดับแรกต่อเดือน
4.	ประเภทการดำเนินธุรกิจ	ผู้ประกอบการโฆษณาประชาสัมพันธ์ อาหารและเครื่องดื่ม การเงิน การท่องเที่ยว การสื่อสาร และอื่นๆ
5.	รูปแบบการดำเนินงานเชิงพาณิชย์	ผู้ประกอบการร้านค้า และผู้ได้รับสัมปทาน

## ตารางที่ 3 เกณฑ์การกำหนดส่วนตลาดเป้าหมายกลุ่มผู้โดยสาร

ลำดับ	เกณฑ์ในการกำหนดกลุ่มตลาดเป้าหมาย	กลุ่มตลาดเป้าหมาย
1.	รูปแบบการเดินทาง	ภายในประเทศ (Inter) ระหว่างประเทศ (Dom) เปลี่ยนเครื่อง (Transfer) ผ่าน (Transit)
2.	วัตถุประสงค์การเดินทาง	ธุรกิจ ท่องเที่ยว/พักผ่อน กลับภูมิลำเนา
3.	ลักษณะภูมิศาสตร์	ทวีปยุโรป อเมริกา เอเชีย ฯลฯ
4.	ลักษณะของประชากร	กลุ่มอายุ เพศ การศึกษา
5.	จิตวิทยา	ลักษณะความสนใจ หรือทัศนคติ เช่น กลุ่มนักท่องเที่ยวเพื่อดูคอนเสิร์ต ตามรอยละคร หรือกลุ่มนักท่องเที่ยวที่ชอบปั่นจักรยานรอบโลก
6.	การแสวงหาผลประโยชน์	นักธุรกิจ กลุ่มครอบครัว
7.	ระดับราคาการบริการ	ผู้โดยสารชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ ชั้นประหยัด
8.	อัตราค่าโดยสารและกลุ่มนักท่องเที่ยว	นักท่องเที่ยวระดับ HI-end ระดับกลาง ระดับ Backpack
9.	ธุรกิจที่เกี่ยวข้องในแหล่งท่องเที่ยว	ประชาชนท้องถิ่น นักทัศนาจร นักท่องเที่ยวกลุ่มนักท่องเที่ยว Inbound และ Outbound

## - สัดส่วนการจำหน่ายในประเทศและต่างประเทศ

การตลาดด้านการบิน (Aero Business) แบ่งสัดส่วนตลาดลูกค้าออกเป็น 2 ประเภทหลัก คือ กลุ่มลูกค้าสายการบินต่างชาติ (International Airlines Market) จำนวน 114 สายการบิน และกลุ่มลูกค้าสายการบินสัญชาติไทย (Domestic Airlines Market) จำนวน 15 สายการบิน หรือคิดเป็นสัดส่วน 88% ต่อ 12% ของจำนวนสายการบินทั้งหมด และคิดเป็นสัดส่วน 57% ต่อ 43% ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด

✓

## 2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

## (ก) การทำการตลาดของผลิตภัณฑ์และบริการที่สำคัญ

## - นโยบายการตลาดในปีที่ผ่านมา

การตลาดด้านการบิน (Aero Business) ใช้นโยบายการตลาดเชิงรุก “International Marketing Approach” กล่าวคือการเข้าถึงลูกค้าสายการบินที่ทำการบินกับท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง ณ ปัจจุบัน และรวมทั้งสายการบินใหม่ที่มีศักยภาพในการเปิดเส้นทางการบินมายังประเทศไทย หรือที่เรียกว่าสายการบินเป้าหมายใหม่ โดยผ่านการเข้าร่วมงานการพัฒนาเครือข่ายเส้นทางการบิน (Route Development Events; Routes Asia, World Routes, World Low Cost Airlines เป็นต้น)

## (ข) สภาพการแข่งขัน

## - สภาพการแข่งขันภายในอุตสาหกรรมในปีที่ผ่านมา

ช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา ตลาดของสายการบินเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว และมีการแข่งขันสูงในหลาย ๆ ประเทศในอาเซียน เห็นได้จากการเกิดใหม่ของสายการบินต้นทุนต่ำที่ออกมาเพื่อตอบสนองความต้องการของกลุ่มเป้าหมายที่มีฐานะปานกลาง และเพื่อรองรับประชาคมอาเซียน มีการเพิ่มจำนวนของเครื่องบินที่ให้บริการพัฒนาท่าอากาศยานให้มีความพร้อมที่จะรองรับการเติบโตของธุรกิจการบิน จากปัจจัยสนับสนุนต่าง ๆ ทั้งการท่องเที่ยว การเปิดเสรีด้านการบริการทางการบิน การเพิ่มขึ้นของการลงทุนในภูมิภาคอาเซียน รวมทั้งการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สะดวกต่อการขนส่งทางอากาศมากขึ้น ทั้งในด้านเครือข่ายครอบคลุม และความสามารถในการรองรับปริมาณการขนส่งทางอากาศ ที่สูงขึ้น ในด้านการท่องเที่ยวที่จะเดินทางเข้ามายังอาเซียนจะเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งจะเป็นส่วนสำคัญในการเติบโตของธุรกิจการบิน และถือเป็นโอกาสสำหรับธุรกิจการบินของไทยในการขยายตลาดในภูมิภาคที่สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการให้มีการเปิดเสรีการบิน และส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคนี้ด้วย แต่ขณะเดียวกันก็อาจมีผลกระทบ จากการแข่งขันที่สูงขึ้นด้วยเช่นกัน เมื่อธุรกิจการบินต่างชาติสามารถเข้ามาดำเนินธุรกิจด้านการบินในภูมิภาคได้อย่างเสรีมากขึ้น ซึ่งประเทศเพื่อนบ้านต่างเร่งพัฒนาและเข้าสู่อุตสาหกรรมการบินมากขึ้น และยังมีแนวโน้มที่จะเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยเอกชนและภาครัฐจะต้องปรับตัวต่อการแข่งขันที่มีแนวโน้มที่สูงขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) อย่างเต็มตัวในปลายปี 2558 นี้

## - แนวโน้มภาวะอุตสาหกรรมและสภาพการแข่งขันในอนาคต

การขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airline) ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก สายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airline) ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง จากวิกฤติเศรษฐกิจในปี 2551 ทำให้สายการบินต่างใช้กลยุทธ์การเพิ่มสายการบินต้นทุนต่ำขึ้นมาเพื่อเป็นการลดต้นทุน ทำให้สามารถให้บริการในราคาที่ต่ำกว่าและเกิดการแข่งขันทางด้านราคาในตลาดสายการบินต้นทุนต่ำ แรงดึงดูดทางด้านราคาจึงส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง สำหรับในภูมิภาคอาเซียนนั้นเมื่อรวมกับกระแสการตื่นตัวรับ AEC การเปิดเสรีการบินอาเซียน และการท่องเที่ยวในภูมิภาค จึงยังทำให้ธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำในอาเซียนคึกคัก โดยในปี 2555 ที่ผ่านมา มีการ





## 2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

เปิดตัวสายการบินต้นทุนต่ำถึง 4 สายการบินในประเทศสมาชิกอาเซียนได้แก่ ไทย สิงคโปร์ ฟิลิปปินส์ และ อินโดนีเซีย นอกจากนี้ยังมีการเปิดเส้นทางการบินของสายการบินนอกภูมิภาคมายังอาเซียนอีกด้วย นอกเหนือจากปัจจัยเสริมให้ธุรกิจการบินไทยเติบโตแล้ว จากการเปิดเสรีอาเซียนที่รัฐบาลแต่ละประเทศต่างเร่งปรับปรุงศักยภาพของประเทศตน เพื่อรองรับกิจกรรมการค้า การลงทุน รวมถึงมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม โดยเฉพาะการพัฒนาท่าอากาศยาน เพื่อดึงดูดเที่ยวบินต่างๆ เข้ามาทำการบิน ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. เพิ่มขึ้นด้วย

- จำนวนคู่แข่งโดยประมาณ

ท่าอากาศยานนานาชาติของประเทศใกล้เคียงประเทศไทย มีจำนวน 20 ท่าอากาศยานนานาชาติ จากกลุ่มประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งถือเป็นท่าอากาศยานโดยรอบประเทศไทย ที่สามารถแบ่งสัดส่วนทางการตลาดลูกค้าสายการบินได้ (Catchment Areas) \*ทั้งนี้ไม่ได้หมายถึงท่าอากาศยานคู่แข่ง

- สถานภาพและศักยภาพในการแข่งขัน

จุดที่ตั้งของประเทศไทยที่มีข้อได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ มีเส้นทางการบินเชื่อมโยงกับประเทศต่างๆ ทั่วโลกมากถึง 74 ประเทศใน 211 เมือง หากพิจารณาเฉพาะการเชื่อมโยงกับประเทศในเอเชีย พบว่าไทยมีเส้นทางบินระหว่างประเทศต่างๆ ถึง 41 ประเทศ ใน 149 เมือง มากกว่าสิงคโปร์ที่นับว่าเป็นประเทศที่มีการวางเป้าหมายที่จะเป็นศูนย์กลางทางการบินเช่นเดียวกัน ซึ่งทำให้มั่นใจได้ว่าท่าอากาศยานของไทยมีศักยภาพเป็นศูนย์กลางทางการบินในภูมิภาค (Aviation Hub) อีกทั้งการพัฒนาศักยภาพด้านการรองรับจำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสารอย่างต่อเนื่อง ทำให้สามารถแข่งขันกับท่าอากาศยานใกล้เคียงในภูมิภาคได้อย่างมีประสิทธิภาพ



## 3. ปัจจัยความเสี่ยง

## 3. ปัจจัยความเสี่ยง

## การบริหารความเสี่ยง

เพื่อให้การดำเนินงานของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) บรรลุตามวิสัยทัศน์ที่ระบุไว้ในแผนวิสาหกิจของ ทอท.ฉบับทบทวน (ปีงบประมาณ 2558 - 2562) “ทอท. เป็นผู้นำด้านการ และจัดการท่าอากาศยานที่ระดับโลก” “AOT Operates The World’s Smartest Airports” ภายใต้กระแสการถดถอยของเศรษฐกิจโลกและการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองที่รวดเร็ว ซึ่งแตกต่างจากการเปลี่ยนแปลงในอดีต ส่งผลให้ปัจจุบัน ทอท.ต้องเผชิญกับความท้าทายต่อการดำเนินธุรกิจในรูปแบบใหม่ เช่น ความเสี่ยงจากความเข้มงวดของหน่วยงานกำกับดูแลการบิน ความเสี่ยงจากภาวะเศรษฐกิจโลกชะลอการเติบโต ความเสี่ยงจากภัยพิบัติต่างๆ ตลอดจนความเสี่ยงที่เกี่ยวกับชื่อเสียงจากการดำเนินการของ ทอท. เป็นต้น

ทอท.ได้ให้ความสำคัญกับการบริหารความเสี่ยงโดยได้นำหลักการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กรตามมาตรฐาน COSO - Enterprise Risk Management (ERM) มาเป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการความเสี่ยงมีการแบ่งประเภทความเสี่ยงออกเป็น 4 ประเภท ได้แก่ ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติการ ความเสี่ยงด้านการเงิน และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบ เพื่อสร้างความมั่นใจในการดำเนินงานให้สำเร็จลุล่วงด้วยดีภายใต้กรอบความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk Appetite) ร่วมกับแนวทางการประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Performance Appraisal (SEPA)) ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินงานเป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วทั้งองค์กร มีการเชื่อมโยงกระบวนการบริหารความเสี่ยงกับยุทธศาสตร์องค์กรตามแผนวิสาหกิจ มีการจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงประจำปีภายในระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk Appetite) หรือระดับค่าเบี่ยงเบนความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk Tolerance) พร้อมทั้ง รายงานผลเป็นประจำทุกไตรมาส ต่อคณะทำงานบริหารความเสี่ยงของ ทอท. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการ ทอท. เพื่อนำไปสู่ระบบการกำกับดูแลกิจการที่ดี สร้างโอกาสในการแสวงหาผลตอบแทนทางธุรกิจที่เพิ่มขึ้นลดความสูญเสียหรือความเสียหายจากความเสี่ยงหรือภัยพิบัติที่อาจเกิดขึ้นและสามารถตอบสนองต่อนโยบายภาครัฐ ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย และกลุ่มที่ได้รับผลกระทบจากการปฏิบัติการของ ทอท.อย่างสมดุล

ทอท.ได้กำหนดกรอบการดำเนินงานด้านการบริหารความเสี่ยง (Risk Framework) ประกอบด้วย 3 องค์ประกอบหลัก ดังนี้

## 1. การกำกับดูแล (Risk Governance)

1.1 คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง: ทำหน้าที่กำหนดนโยบาย กรอบการดำเนินงานด้านการบริหารความเสี่ยง รวมถึงให้คำแนะนำแก่ กรรมการ ทอท. และฝ่ายบริหารในด้านการบริหารความเสี่ยงขององค์กร

1.2 คณะทำงานบริหารความเสี่ยงของ ทอท.: ทำหน้าที่ดำเนินการบริหารความเสี่ยงตามนโยบาย กรอบ แนวทางและกระบวนการบริหารความเสี่ยงที่กำหนดขึ้นโดยคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง



### 3. ปัจจัยความเสี่ยง

1.3 คณะทำงานบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของ สาย/สาขางาน/ท่าอากาศยานต่างๆทำหน้าที่พิจารณา สอบทาน และกลั่นกรองการวิเคราะห์ การระบุและการประเมินความเสี่ยงที่มีนัยสำคัญ และการจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงเพิ่มเติม เพื่อให้มั่นใจว่า ทอท.จะบรรลุวัตถุประสงค์ในภาพรวมทั้งจัดทำรายงานการบริหารความเสี่ยงของสาขางาน และแผนบริหารความเสี่ยงเพิ่มเติมนำเสนอคณะทำงานบริหารความเสี่ยงของ ทอท. พิจารณา

1.4 คณะทำงานจัดระบบการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยงของส่วนงาน ทอท.ทำหน้าที่ดำเนินการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในตามนโยบาย กรอบ แนวทางและกระบวนการบริหารความเสี่ยงที่กำหนดขึ้นโดยคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง คณะทำงานบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในที่ ทอท.แต่งตั้ง รวมถึงการติดตามรายงานความก้าวหน้าการดำเนินงานตามแผนการปรับปรุงการควบคุมภายในและแผนบริหารความเสี่ยงที่ส่วนงานรับผิดชอบในระดับส่วนงานและระดับองค์กร เสนอคณะทำงานบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในที่ ทอท.แต่งตั้ง

1.5 ฝ่ายบริหารความเสี่ยง: รับผิดชอบและสนับสนุนการดำเนินการตามกรอบบริหารความเสี่ยงของ ทอท.

## 2. โครงสร้างพื้นฐานของการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Infrastructure)

2.1 นโยบายการบริหารความเสี่ยง

2.2 พังความเสี่ยงองค์กร

2.3 เกณฑ์การประเมินความเสี่ยง

2.4 ระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้

2.5 ระบบฐานข้อมูล และเครื่องมือการบริหารความเสี่ยง

2.6 กรอบการบริหารความเสี่ยง

## 3. กระบวนการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Process)

3.1 การกำหนดวัตถุประสงค์

3.2 การระบุปัจจัยเสี่ยง

3.3 การวิเคราะห์และประเมินความเสี่ยง

3.4 การตอบสนองต่อความเสี่ยง

3.5 การกำหนดแผนบริหารความเสี่ยงเพิ่มเติม

3.6 การติดตาม และรายงานความเสี่ยง

### ประเด็นสำคัญในปีงบประมาณ 2558

ในปีงบประมาณ 2558 ทอท.ได้มีการระบุปัจจัยเสี่ยงระดับองค์กร ที่อาจส่งผลต่อการดำเนินธุรกิจและความเสี่ยงต่อการลงทุนของผู้ถือหุ้นหลักทรัพย์ รวมถึงได้กำหนดแผนจัดการความเสี่ยงเพื่อลดระดับความรุนแรงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ (Risk Appetite) หรือ อยู่ในระดับค่าเบี่ยงเบนความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk Tolerance) โดยมีปัจจัยเสี่ยงที่มีความสำคัญ ดังนี้



## 3. ปัจจัยความเสี่ยง

**ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk)**

เพื่อให้การดำเนินงานของ ทอท.บรรลุวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาท่าอากาศยานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ระดับโลก รวมถึงการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นอันมีผลมาจากปัจจัยการเติบโตของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว โดยคาดการณ์ว่าจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาประเทศไทยมีแนวโน้มจะเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2559 คาดว่าจะมีนักท่องเที่ยวประมาณ 19 ล้านคน โดยนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ 85% เดินทางเข้ามาทางอากาศ รวมถึงการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (เออีซี) ในปี 2558 จะเป็นปัจจัยสนับสนุนที่ผลักดันให้ประเทศสมาชิกอาเซียนให้ความสำคัญกับการพัฒนาท่าอากาศยานภายในประเทศค่อนข้างมาก เพราะจะมีการเดินทางภายในภูมิภาคเอเซียมากยิ่งขึ้น ในปีงบประมาณ 2558 ทอท.ได้ดำเนินการบริหารปัจจัยเสี่ยงโครงการก่อสร้างที่สำคัญเพื่อให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นดังนี้

1. ปัจจัยเสี่ยงโครงการปรับปรุงอาคารผู้โดยสาร อาคาร 2 ท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดม.) อาจไม่เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดในปีงบประมาณ 2558 ซึ่ง ทอท.ได้กำหนดให้มีแผนเพิ่มประสิทธิภาพการตรวจสอบกำกับดูแลโครงการปรับปรุงอาคารผู้โดยสารฯ โดยในปีงบประมาณ 2558 ทอท.สามารถดำเนินการได้ในระดับค่าเบี่ยงเบนความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk Tolerance) ส่งผลให้โครงการปรับปรุงอาคารผู้โดยสาร อาคาร 2 ทดม.จะดำเนินการแล้วเสร็จภายในปี 2558

2. ปัจจัยเสี่ยงโครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (ทกภ.) อาจไม่เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด ในปีงบประมาณ 2558 ประกอบด้วย งานก่อสร้างทางขับและลานจอดอากาศยาน งานปรับปรุงขยายระบบเติมน้ำมันอากาศยานทางท่อ งานก่อสร้างระบบถนนภายใน ทกภ. ซึ่ง ทอท.ได้กำหนดให้รองผู้อำนวยการท่าอากาศยานภูเก็ต (สายปฏิบัติการและบำรุงรักษา) ติดตามกำกับดูแลโครงการพัฒนา ทกภ. พร้อมแผนการเร่งรัดติดตามและแจ้งเตือนค่าปรับที่เกิดจากความล่าช้าของโครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ตจากผู้รับจ้าง ทั้งนี้ ทอท.สามารถดำเนินการบริหารความเสี่ยงดังกล่าวให้อยู่ในระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk Appetite) ส่งผลให้โครงการพัฒนา ทกภ. สามารถดำเนินการได้ตามแผนที่กำหนด

**ความเสี่ยงด้านกฎระเบียบ (Compliance Risk)**

เพื่อให้การดำเนินงานของ ทอท.บรรลุวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาคุณภาพบริการ ความสะดวกสบาย และความปลอดภัยท่าอากาศยาน ทอท.มีภารกิจสำคัญในด้านการส่งเสริมและประกอบกิจการท่าอากาศยาน รวมทั้งการดำเนินกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการท่าอากาศยานให้เป็นไปตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับของรัฐ และมาตรฐานสากล ทั้งนี้ เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของรัฐในฐานะผู้ประกอบการท่าอากาศยาน ทอท.จึงได้กำหนดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ในแผนวิสาหกิจ ทอท.ปีงบประมาณ 2558 - 2562 โดย ทอท.จะต้องได้รับการรับรองสนามบินสาธารณะทั้ง 6 ท่าอากาศยานภายในปี 2558

ในปีงบประมาณ 2558 ทอท.สามารถบริหารปัจจัยเสี่ยง “ทอท.อาจไม่ได้รับใบรับรองสนามบินสาธารณะสำหรับท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท.ภายในปีงบประมาณ 2558” ให้สามารถอยู่ในระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk Appetite) ส่งผลให้ ทอท.ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะทั้ง 6

### 3. ปัจจัยความเสี่ยง

ท่าอากาศยาน เมื่อวันที่ 14 มกราคม 2558 โดยมีคุณสมบัติตามที่พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 (ฉบับที่ 11) แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ.2551 โดยมีเกณฑ์ ดังนี้ คือ (1) มาตรฐานของลักษณะทางกายภาพและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ของสนามบินถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด สามารถรองรับการปฏิบัติการบินของอากาศยาน ได้อย่างปลอดภัย (2) มีคู่มือการดำเนินงานสนามบิน(Aerodrome Manual) เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด และได้รับความเห็นชอบจากกรมการบินพลเรือน (บพ.) เพื่อใช้เป็นมาตรฐานในการดำเนินงานสนามบินให้มีความปลอดภัย และเป็นแนวทางเดียวกัน (3) มีระบบและคู่มือการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน (Safety Management System : SMS) เป็นไปตามข้อกำหนดและได้รับความเห็นชอบจาก บพ. เพื่อให้สนามบินมีการดำเนินงานอย่างบูรณาการร่วมกัน และมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง (4) มีระบบมาตรฐานและแผนการรักษาความปลอดภัยของสนามบิน เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด และมีความสอดคล้องกับแผนการรักษาความปลอดภัยของ บพ. เพื่อรองรับสถานการณ์ต่างๆ ที่อาจมีผลต่อระบบการรักษาความปลอดภัยของสนามบิน รวมทั้งการปฏิบัติการบินของอากาศยาน และ (5) มีผู้จัดการสนามบินสาธารณะที่มีความรู้ความสามารถที่ครอบคลุมทางด้านมาตรฐานการดำเนินงานสนามบิน รวมถึงด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวกับการปฏิบัติการบิน และต้องได้รับใบรับรองจาก บพ. เพื่อทำหน้าที่ในการกำกับดูแล การดำเนินงานของแต่ละสนามบินให้มีมาตรฐานและความปลอดภัยในการให้บริการแก่อากาศยานและผู้โดยสาร

#### ความเสี่ยงด้านปฏิบัติการ (Operational Risk)

เพื่อให้การดำเนินงานของ ทอท.บรรลุวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาคุณภาพบริการ ความสะดวกสบาย และความปลอดภัยท่าอากาศยาน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) เป็นยุทธศาสตร์สำคัญของประเทศไทย ในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยได้เปิดให้บริการเชิงพาณิชย์เต็มรูปแบบอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 28 กันยายน พ.ศ. 2549 เพียบพร้อมไปด้วยสิ่งอำนวยความสะดวก ระบบเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่มีประสิทธิภาพสูง มีทางวิ่ง (Runway) 2 เส้น กว้างเส้นละ 60 เมตร ยาว 3,700 เมตร และ 4,000 เมตร ระยะห่าง 2,200 เมตร มีทางขับ (Taxiway) ขนานกับทางวิ่งทั้ง 2 เส้น โดยมีขีดความสามารถในการให้บริการเที่ยวบินขึ้นต่ำ ประมาณ 40 เที่ยวบินต่อชั่วโมง และในช่วงเวลาคับคั่ง 59 เที่ยวบินต่อชั่วโมง

ปัจจุบันการจราจรทางอากาศที่มีปริมาณมากขึ้นและมีแนวโน้มที่จะสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ณ ทสภ. ส่งผลให้ทางวิ่ง-ทางขับ ของ ทสภ. รองรับปริมาณการขึ้น-ลง จากอากาศยานจำนวนมาก ทอท.ได้ตระหนักถึง ความปลอดภัยในการให้บริการบนมาตรฐานการบริหารงานท่าอากาศยานในระดับสากล และเพื่อแก้ปัญหา ความเสียหายของพื้นผิวทางวิ่ง (Runway) – ทางขับ (Taxiway) อย่างถาวรด้วยเหตุนี้ ทอท.จึงมีโครงการก่อสร้าง ซ่อมแซมพื้นทางอากาศยานด้วยวัสดุปอร์ตแลนด์ซีเมนต์คอนกรีต ซึ่งมีความแข็งแรงและทนทานกว่าวัสดุ แอสฟัลต์ที่ใช้ในการซ่อมแซมพื้นผิวทางวิ่ง (Runway) – ทางขับ (Taxiway) ในปัจจุบัน โดยมีระยะเวลาดำเนิน โครงการระหว่างปีงบประมาณ 2558 - 2561

ในปีงบประมาณ 2558 ทอท.ได้คาดการณ์ถึงปัจจัยเสี่ยงที่พื้นผิวทางวิ่ง (Runway) – ทางขับ (Taxiway) อาจเสียหายและส่งผลต่อประสิทธิภาพการให้บริการของ ทสภ. ระหว่างดำเนินการตามแผนแก้ปัญหาอย่างถาวร ปีงบประมาณ 2558 - 2561 ยังไม่แล้วเสร็จ โดยจัดทำแผนบริหารปัจจัยเสี่ยงเพิ่มเติมเพื่อการแก้ปัญหาพื้นผิวทางวิ่ง



### 3. ปัจจัยความเสี่ยง

(Runway) ทางขับ (Taxiway) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้แก่ การปรับปรุงคุณภาพแอสฟัลต์ที่ใช้ในการซ่อมแซมชั่วคราว การจัดจ้างเอกชนเพื่อซ่อมแซมทางขับประชิดอาคาร การจ้างติดตั้งระบบระบายน้ำใต้ดิน

โดยในปีงบประมาณ 2558 ทอท.สามารถดำเนินการบริหารปัจจัยเสี่ยงดังกล่าวให้อยู่ในระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk Appetite) ส่งผลให้สถิติการซ่อมพื้นผิวทางวิ่ง - ทางขับ แบบฉุกเฉิน ณ ทสก. มีสถิติลดลงเมื่อเทียบกับระยะเวลาเดียวกันในปีงบประมาณ 2557

#### ความเสี่ยงจากเหตุการณ์ภายนอก (External Risk)

สำหรับด้านการเตรียมความพร้อมเพื่อรับมือจากโรคระบาดกรณีของการแพร่โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ 2012 (MERS – COV) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ร่วมมือกับ ด้านควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศ เพื่อเฝ้าระวังและติดตามสถานการณ์การระบาดอย่างใกล้ชิด โดยมีมาตรการติดตั้ง เครื่อง Thermoscan จำนวน 4 จุด และเพื่อให้การคัดกรองผู้โดยสารเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ด้านควบคุมโรคติดต่อฯ ได้ปรับตั้งค่าเครื่อง Thermoscan ให้สามารถจับอุณหภูมิร่างกายได้ลดลงจากเดิม 37 องศา เป็น 36.5 องศา และได้มีมาตรการจัดหลุมจอดไว้รองรับเที่ยวบินที่เดินทางมาจากประเทศสูงเสี่ยง 7 ประเทศ (ประเทศแถบตะวันออกกลาง ได้แก่ ประเทศโอมาน การ์ตาร์ ซาอุดีอาระเบีย สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ อิหร่าน จอร์แดน และประเทศแถบเอเชีย คือ ประเทศเกาหลีใต้) ไว้ที่หลุมจอดประชิดอาคาร E และ F เป็นการเฉพาะอีกด้วย รวมถึง การให้ความสำคัญด้านความสะอาด โดยกำกับให้เจ้าหน้าที่ทำความสะอาดเพิ่มความถี่ในการทำทำความสะอาดทุกพื้นที่ ที่มีการสัมผัสกับผู้โดยสาร อาทิ ห้องน้ำ เคาน์เตอร์เช็คอิน เคาน์เตอร์ตำรวจตรวจคนเข้าเมือง จุดให้บริการรถแท็กซี่ เป็นต้น ติดตั้งเจลล้างมือกระจายตามจุดต่างๆ ภายในอาคารผู้โดยสารกว่า 200 จุด และจัดเตรียมหน้ากากอนามัยไว้ที่เคาน์เตอร์ประชาสัมพันธ์สำหรับแจกให้กับผู้โดยสารและผู้ปฏิบัติงานภายใน ทสก.

#### ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Risk)

เพื่อให้การดำเนินงานของ ทอท.บรรลุวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 5 สร้างความเติบโตและมีผลกำไรอย่างสมเหตุสมผล ทอท.ได้บริหารจัดการปัจจัยเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยน โดยมีสาเหตุจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน สำหรับเงินกู้สกุลเงินจากภาระหนี้เงินกู้ต่างประเทศสกุลเงิน ที่ ทอท.ได้รับจาก Japan International Cooperation Agency (JICA) เพื่อใช้ในโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 1 โดยได้ทำการป้องกันความเสี่ยงด้วยการทำสัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงินไปแล้ว ร้อยละ 93.24 ปัจจุบันมียอดหนี้ที่ไม่ได้ทำการป้องกันความเสี่ยง จำนวน 6,378.64 ล้านบาท สำหรับหนี้สกุลเงินเงินที่ไม่ได้ถูกป้องกันความเสี่ยง ทอท.ได้มอบหมายให้คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงนี้ต่างประเทศของ ทอท. ซึ่งมีกรรมการ ทอท. เป็นประธานฯ และมีผู้เชี่ยวชาญจากภายนอก ทอท. เป็นอนุกรรมการ ทำหน้าที่กำกับดูแลและกำหนดนโยบายด้านการบริหารความเสี่ยงนี้ต่างประเทศ รวมถึงการติดตามความเคลื่อนไหวความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนอย่างใกล้ชิด เพื่อให้การบริหารความเสี่ยงนี้ต่างประเทศในส่วนที่เหลือเป็นไปอย่างเหมาะสมกับสถานการณ์ทางการเงินของ ทอท. โดยในปีงบประมาณ 2558 ทอท.สามารถบริหารจัดการปัจจัยเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยนฯ ให้สามารถอยู่ในระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk Appetite)



## 3. ปัจจัยความเสี่ยง

ด้านการสร้างผลกำไรอย่างสมเหตุสมผล ทอท.ได้แต่งตั้งคณะทำงานพิจารณากำไรจากการดำเนินงานของ ทอท.โดยมีรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (สายบัญชีและการเงิน) เป็นหัวหน้าคณะทำงานฯ เพื่อติดตาม และกำกับดูแล ปัจจัยเสี่ยงกำไรจากการดำเนินงานของ ทอท. ไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด โดยในปีงบประมาณ 2558 ทอท.สามารถบริหารจัดการปัจจัยเสี่ยงกำไรจากการดำเนินงานของ ทอท.ให้สามารถอยู่ในระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk Appetite)





## 4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

## 4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

## 4.1 ทรัพย์สินอาคารหลัก ประกอบด้วยอาคารและสิ่งปลูกสร้างทุกท่าอากาศยาน

ที่ดิน อาคาร และสิ่งปลูกสร้างของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ทั้งที่เป็นทรัพย์สินครอบครองของ ทอท. และทรัพย์สินในที่ดินราชพัสดุซึ่งเช่ามาจากกรมธนารักษ์ กระทรวงการคลัง เดิมระเบียบกระทรวงการคลังและกองทัพอากาศกำหนดให้อาคารและสิ่งปลูกสร้างตกเป็นกรรมสิทธิ์ของกระทรวงการคลัง นับตั้งแต่วันที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ แต่กลุ่มบริษัทบันทึกอาคารและสิ่งปลูกสร้างเป็นสินทรัพย์ เนื่องจากเป็นผู้รับความเสี่ยงและผลประโยชน์ในสินทรัพย์ดังกล่าว โดย ทอท.เป็นผู้จ่ายค่าตอบแทนการใช้ที่ดินราชพัสดุให้กรมธนารักษ์ เมื่อ ทอท.แปลงสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด กระทรวงการคลังได้จัดทำระเบียบกระทรวงการคลังและกองทัพอากาศจำนวนหนึ่งระเบียบ และระเบียบกระทรวงการคลังและกรมการบินพาณิชย์จำนวนสองระเบียบ ซึ่งทั้งสามระเบียบมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 30 กันยายน 2545 โดยข้อ 8 ของทั้งสามระเบียบกำหนดให้กรรมสิทธิ์อาคารและสิ่งปลูกสร้าง ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของกระทรวงการคลัง เมื่อข้อตกลงการใช้ประโยชน์ในที่ดินราชพัสดุที่เข้าขึ้นตามระเบียบนี้สิ้นสุดผลบังคับผูกพัน เมื่อรวมระยะเวลาทั้งสิ้นแล้วต้องไม่เกิน 50 ปีนับแต่วันที่ทำข้อตกลงการใช้ประโยชน์ ทอท.ได้ทำข้อตกลงการใช้ประโยชน์รวม 4 ฉบับ เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2545 และทำข้อตกลงการใช้ประโยชน์ฉบับปรับปรุงแก้ไขอีก 1 ฉบับ เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2547 โดยให้ ทอท.ใช้ประโยชน์ในที่ดินราชพัสดุมีกำหนดเวลา 30 ปี (วันที่ 30 กันยายน 2575) และยินยอมให้ ทอท. แสวงหาใช้ประโยชน์ต่อไปได้อีกสองครั้งๆ ละ 10 ปี (วันที่ 30 กันยายน 2595) ซึ่ง ทอท.จ่ายค่าตอบแทนการใช้ที่ดินราชพัสดุให้กรมธนารักษ์ตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน

ทอท.ได้มอบหมายให้ฝ่ายบริหารทรัพย์สิน ทอท. มีภารกิจในการบริหารจัดการควบคุมกำกับดูแล จัดสรรพื้นที่ต่างๆ ที่เป็นทรัพย์สินของ ทอท. และทรัพย์สินที่ดินที่ ทอท.ครอบครอง (ที่ดินราชพัสดุ) ของท่าอากาศยานทุกแห่งในความรับผิดชอบของ ทอท. และรวบรวมจัดเก็บข้อมูลให้เป็นระบบ ซึ่งการจัดเก็บข้อมูลที่เป็นระบบจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินการในการบริหารและจัดการทรัพย์สินที่ ทอท. มีอยู่ได้อย่างมีคุณภาพ และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อ ทอท. และเพื่อความสะดวก รวดเร็วในการค้นหาข้อมูลในการนำไปใช้งานของส่วนงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการนำเสนอข้อมูลต่อผู้บริหาร นั้น

ทอท.ได้จ้างที่ปรึกษาประกันภัย บริษัท Asian Valuation Consultants จำกัด ที่มีประสบการณ์ความชำนาญสูงในด้านการประเมินราคาทรัพย์สินจากประเทศอังกฤษ ซึ่งผู้ที่เข้ามาประเมินราคาฯ ได้แก่ มร.ริชาร์ด เบนท์ลีย์, มร.เดวิด ไฮเนสเลอร์, มร.โอลิเวอร์ แม็กคลาฟลิน และ มร.โรเบิร์ต วิลเลียมสัน เข้ามาดำเนินการสำรวจและประเมินมูลค่าทรัพย์สินที่เป็นอาคารและสิ่งปลูกสร้างรวมทั้งระบบต่างๆ ของทุกท่าอากาศยานที่อยู่ในความดูแลของ ทอท. ในระหว่างวันที่ 27 กรกฎาคม ถึง วันที่ 21 สิงหาคม 2558

รูปแบบของการประเมินราคาทรัพย์สินในครั้งนี้ เป็นการประเมินแบบสร้างใหม่ทดแทนเพื่อทำประกันภัยบนสมมุติฐานว่าทรัพย์สินทั้งหมดจะถูกสร้างทดแทนในช่วงเวลาเดียวกัน ในวันที่กำหนดในรายงาน การประเมิน





#### 4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

ในครั้งนี้อยู่จัดทำขึ้นตามข้อเสนอแนะของสถาบันผู้ประเมิน Royal Institution of Chartered Surveyors ประเทศอังกฤษ ซึ่งบริษัทเป็นสมาชิกวิสามัญ อยู่ภายใต้ข้อกำหนดของบริษัทประกันภัยในระดับสากล ซึ่งไม่สามารถนำผลการประเมินไปใช้ในการอื่นที่นอกเหนือจากด้านประกันภัย

#### 4.2 อาคารและสิ่งปลูกสร้าง

อาคารและสิ่งปลูกสร้างของ ทอท. ณ ท่าอากาศยานทุกแห่งปลูกสร้างอยู่บนที่ราชพัสดุของ กรมธนารักษ์ กระทรวงการคลัง แต่เนื่องจากกรมธนารักษ์ได้ให้สิทธิในการใช้ที่ดินบางส่วนแก่กรมการบินพลเรือน และกองทัพอากาศ ทอท. จึงได้เข้าทำสัญญาเช่าที่ราชพัสดุเพื่อเป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานกับกรมการบินพลเรือน และกองทัพอากาศแทนที่จะเข้าทำสัญญากับกรมธนารักษ์หรือกระทรวงการคลัง ทั้งนี้ ทอท. ได้เข้าทำสัญญาเช่าที่ราชพัสดุเพื่อเป็นที่ตั้งท่าอากาศยาน เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2545 โดยมีอายุสัญญา 30 ปี และสามารถต่ออายุสัญญาได้สองครั้ง ครั้งละ 10 ปี โดยอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่ ทอท. ใช้ในการประกอบธุรกิจ ประกอบด้วย อาคารผู้โดยสาร อาคารเทียบเครื่องบินและสะพานเทียบเครื่องบิน อาคารคลังสินค้า อาคารสำนักงาน อาคารจอดรถ อาคารศูนย์บริหาร การขนส่งสาธารณะ ฯลฯ โดยอาคารสิ่งปลูกสร้างดังกล่าว ทอท. ได้ใช้ในการประกอบกิจการท่าอากาศยาน และกิจการที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการท่าอากาศยาน เช่น อาคาร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ใช้ในกิจการคลังสินค้า เขตปลอดอากร (Free Zone) ครีวการบิน กิจการบริการภาคพื้น ช่อมบำรุงอากาศยาน การเติมน้ำมัน เชื้อเพลิงอากาศยาน ศูนย์บริการการขนส่งสาธารณะ (Bus Terminal) ฯลฯ โดยในระหว่างที่สัญญาเช่าที่ราชพัสดุ ยังมีผลใช้บังคับ อาคารและสิ่งปลูกสร้างต่างๆ ของ ทอท. ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ซึ่งปลูกสร้างใหม่หลังวันที่ 30 กันยายน 2545 อาคาร และสิ่งปลูกสร้างต่างๆ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นกรรมสิทธิ์ของ ทอท. และกรรมสิทธิ์ ในอาคารและสิ่งปลูกสร้างดังกล่าวจะตกเป็นของกระทรวงการคลังเมื่อสัญญาดังกล่าวสิ้นผลผูกพันซึ่งรวมแล้ว ไม่เกิน 50 ปี นับจากวันที่ 30 กันยายน 2545

#### 4.3 สรุปเงื่อนไขสำคัญบางประการของสัญญาเช่า

ภายใต้สัญญาเช่าที่ราชพัสดุที่เป็นที่ตั้งของท่าอากาศยาน กรมธนารักษ์เรียกเก็บค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์ ในที่ราชพัสดุจาก ทอท. สำหรับท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในอัตราร้อยละ 5 และสำหรับ ท่าอากาศยานภูมิภาค ได้แก่ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยาน แม่ฟ้าหลวง เชียงราย ในอัตราร้อยละ 2 ของรายได้ทั้งหมด โดยไม่หักค่าใช้จ่ายใดๆ ทั้งสิ้น และเมื่อท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิเปิดใช้ จะมีการปรับอัตราค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุสำหรับท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานภูมิภาคใหม่ ตามผลการศึกษาของที่ปรึกษาที่จัดจ้างโดยกรมธนารักษ์ ซึ่งขณะนี้กรมธนารักษ์ และ ทอท. อยู่ระหว่างการเจรจาต่อรองเพื่อกำหนดอัตราค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุดังกล่าว ภายใต้เงื่อนไขของสัญญาเช่าที่ราชพัสดุเพื่อเป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานดังกล่าว กองทัพอากาศ และกรมการบิน



---

#### 4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

พลเรือน (แล้วแต่กรณี) จะมีหน้าที่รับผิดชอบในการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญาเช่าในนามของกรมธนารักษ์ โดยสัญญาเช่าทั้งหมดของ ทอท. รวมทั้งสัญญาเช่าที่ดินอันเป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะสิ้นสุดลงโดยอัตโนมัติ หากกระทรวงการคลังถือหุ้น ทอท. เท่ากับร้อยละ 50 หรือน้อยกว่า

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

#### กรณีทำสัญญาเช่าที่ธรณีสงฆ์วัดดอนเมือง

ทอท. ได้ทำสัญญาเช่าที่ธรณีสงฆ์วัดดอนเมือง ซึ่งตั้งอยู่ตำบลดอนเมือง อำเภอบางเขน จังหวัดกรุงเทพมหานคร โฉนดที่ดินเลขที่ 1374 หน้าสำรวจ 193 เนื้อที่ 8 ไร่ 2 งาน 88 ตารางวา (3,488 ตารางวา) ตั้งแต่ปี 2525 เพื่อใช้ประโยชน์ในกิจการท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อเป็นอาคารคลังพัสดุ อาคารกองสนามบิน ถนนภายในท่าอากาศยานดอนเมืองและบางส่วนของถนนเทวฤทธิ์-พินสัก ปัจจุบันได้ทำสัญญาถึง วันที่ 31 ธันวาคม 2559 ในอัตราค่าเช่า 500,000.-บาทต่อปี



## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

**5. ข้อพิพาททางกฎหมาย ณ 30 กันยายน 2558**

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) มีกระบวนการพิจารณาทางศาลและอนุญาโตตุลาการที่ไม่อยู่ในทางการค้าปกติของ ทอท.และในฐานะที่ ทอท.เป็นรัฐวิสาหกิจ จึงเสนอเรื่องให้สำนักงานอัยการสูงสุดเป็นผู้ดำเนินการด้านการฟ้องร้องหรือแก้ต่าง โดยในกรณีคดีแพ่งระหว่างหน่วยงานของรัฐ หรือหน่วยงานราชการหรือรัฐวิสาหกิจ 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

สำนักงานอัยการสูงสุดมีหนังสือที่ อส 0020/11341 ลงวันที่ 11 กันยายน 2558 ตอบข้อหารือของ ทอท.ว่า กทม. ต้องปฏิบัติตามคำตัดสินชี้ขาดของคณะกรรมการชี้ขาดการยุติในการดำเนินคดีแพ่งของส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยเคร่งครัด และไม่สามารถนำคดีขึ้นสู่ชั้นศาลได้อีก แต่ทั้งนี้การประเมินภาษีโรงเรือนและที่ดินเป็นอำนาจของ กทม. หากในการประเมินรอบใหม่ ทอท.ไม่เห็นพ้องด้วย ก็ต้องแจ้งให้กรมธนารักษ์ยื่นอุทธรณ์ต่อผู้ว่าราชการ กทม.ต่อไป



## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

**5.2 ข้อพิพาทอื่นๆ (เฉพาะคดีที่มีทุนทรัพย์สูงเกินกว่า 50 ล้านบาท หรือเรื่องร้องเรียนที่อาจจะส่งผลกระทบต่อการค้าดำเนินงานของ 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 หากไม่สามารถดำเนินการได้จะต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่โจทก์ทั้งสอง

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

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลอุทธรณ์

**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.) เป็นผู้มอบอำนาจแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาแต่งตั้งกรรมการ 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 ไม่รวมถึงการแต่งตั้งกรรมการ ในคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ และกิจการที่กระทรวงการคลังถือหุ้นนั้น จึงไม่ใช่บังคับกับการเลือกตั้งกรรมการของ ทอท. เมื่อไม่ปรากฏว่ามีกฎหมาย กฎระเบียบ ประกาศ หรือคำสั่งใด หรือมติของคณะรัฐมนตรี ห้ามเรื่องการมอบอำนาจแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นไว้ การมอบอำนาจของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ไปแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วม



## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ประชุมผู้ถือหุ้นจึงชอบด้วยกฎหมาย จึงมีคำสั่งยกคำร้อง และให้ผู้ร้องใช้ค่าฤชาธรรมเนียมแทน ทอท. โดยกำหนดค่าทนายความ 10,000.- บาท ซึ่งเมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2553 ผู้ร้องทั้ง 5 ได้ยื่นอุทธรณ์คำสั่งของศาลแพ่งดังกล่าว

เมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2555 ศาลอุทธรณ์ได้มีคำพิพากษาว่า

การที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง มอบอำนาจให้ผู้อำนวยการ สคร. ไปแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นของผู้คัดค้าน การแต่งตั้งนางพรรณชนิดตา บุญครอง จึงเป็นการมอบอำนาจให้นางพรรณชนิดตา บุญครอง เข้าประชุมและลงมติแทน 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 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวงว่าด้วยกลุ่มภารกิจ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2546 เมื่อไม่ปรากฏว่ามีกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประกาศ หรือคำสั่งใด หรือมติของคณะรัฐมนตรี ห้ามเรื่องการมอบอำนาจการแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมการประชุมผู้ถือหุ้นไว้ การมอบอำนาจของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังให้ผู้อำนวยการ สคร. ไปแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นจึงชอบด้วยกฎหมาย นั้น ไม่ถูกต้องตามธรรมเนียมปฏิบัติในทางพาณิชย์และการค้า เมื่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังไม่อาจเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นได้ต้องมอบอำนาจให้ผู้หนึ่งผู้ใดมาประชุมแทน โดยเฉพาะเจาะจงเท่านั้น ศาลอุทธรณ์เห็นว่า กรณีนี้เป็นกรณีที่ปฏิบัติตาม 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 แต่มิได้กำหนดว่าผู้ถือหุ้นหรือบริษัทจะจัดพิมพ์ขึ้นเองโดยมีข้อความตามแบบดังกล่าวมิได้เมื่อหนังสือมอบอำนาจของกระทรวงการคลังมีข้อความตามที่กำหนดไว้ในหนังสือมอบอำนาจแบบ ข ที่แนบท้ายหนังสือบอกกล่าวเรียกประชุมสามัญผู้ถือหุ้น หรือตามแบบท้ายประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้า เรื่อง กำหนดแบบหนังสือมอบอำนาจ (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2550 ดังนั้น หนังสือมอบอำนาจดังกล่าวจึงถูกต้องตามแบบที่กฎหมายกำหนด การมอบอำนาจและการออกเสียงลงคะแนนของกระทรวงการคลังในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2552 ของผู้คัดค้านจึงชอบด้วยกฎหมาย

ดังนั้น ศาลอุทธรณ์จึงเห็นพ้องด้วยกับคำพิพากษาของศาลชั้นต้น อุทธรณ์ของผู้ร้องทั้งห้าฟังไม่ขึ้นจึงพิพากษายืนค่าฤชาธรรมเนียมชั้นอุทธรณ์ให้เป็นพับ

ผู้ร้องที่ 1 ถึง 5 ได้ยื่นฎีกาต่อศาลแพ่งเมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน 2555

ทอท.ยื่นคำแก้ฎีกาต่อศาลแพ่ง เมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2555 ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกา



## 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 พร้อมทั้งยื่นคำร้องขอคุ้มครองชั่วคราวก่อนพิพากษา ให้บริษัท ฯ เข้าประกอบกิจการ และห้ามมิให้ ทอท.เรียกร้องให้ธนาคารกสิกรไทย 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 ข้อหาขัดได้และขอคุ้มครองชั่วคราวกรณีฉุกเฉิน 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 ต่อมาศาลปกครองสูงสุดมีคำสั่งที่ 781/2557 โดยมีคำสั่งยืนตามคำสั่งของศาลปกครองชั้นต้นที่ไม่รับคำร้องขอพิจารณาคดีใหม่ของผู้ฟ้องคดีและผู้ร้องทั้งสองไว้พิจารณา และไม่รับคำขอให้ระงับการจ่ายเงินใดๆ แก่ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1





## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

## 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.แจ้งผลการพิจารณาการไต่สวนข้อเท็จจริงกรณีได้รับเรื่องกล่าวหา ร้องเรียน พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร ในฐานะประธานคณะกรรมการบริหารการพัฒนา ทสภ.กับพวก เพื่อดำเนินการตาม พ.ร.บ.ประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ. 2542 มาตรา 66 กรณีทุจริตโครงการจ้างเหมาบริการรักษาความปลอดภัย ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่ง ป.ป.ช.ได้รับไว้พิจารณา โดยแต่งตั้งคณะกรรมการไต่สวนเพื่อดำเนินการไต่สวนข้อเท็จจริงและรวบรวมพยานหลักฐาน พร้อมทั้งจัดทำสำนวนการไต่สวนข้อเท็จจริงเสนอต่อคณะกรรมการ ป.ป.ช.เพื่อพิจารณา

คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติได้พิจารณาสำนวนการไต่สวนข้อเท็จจริงแล้ว มีมติ ดังนี้

1. การกระทำของนายศรีสุข จันทรางศุ มีมูลเป็นความผิดทางอาญาฐานเป็นพนักงานปฏิบัติหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ เพื่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้หนึ่งผู้ใด หรือปฏิบัติหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยทุจริต ตาม พ.ร.บ.ว่าด้วยความผิดของพนักงานในองค์การหรือหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2502 มาตรา 11

2. การกระทำของนายบัญชา ปิตตนานนท์ และเรืออากาศโท ณรงค์ชัย ญัตตช่วงแสง มีมูลเป็นความผิดทางวินัยอย่างร้ายแรง ฐานทุจริตต่อหน้าที่ตามข้อบังคับการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย ฉบับที่ (2) ว่าด้วยการบรรจุ การแต่งตั้ง การออกจากตำแหน่ง การดำเนินการทางวินัย และการลงโทษของพนักงาน พ.ศ. 2522 ข้อ 36 (2) และระเบียบบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วย การบรรจุ การแต่งตั้ง การพ้นสภาพ วินัย การดำเนินการทางวินัย การลงโทษและการอุทธรณ์ของพนักงาน พ.ศ. 2554 ข้อ 27 (2) ประกอบข้อ 41 และมีมูลเป็นความผิดทางอาญา ฐานเป็นพนักงานปฏิบัติหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ เพื่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้หนึ่งผู้ใด หรือปฏิบัติหรือละเว้นหน้าที่โดยทุจริต ตาม พ.ร.บ.ว่าด้วยความผิดของพนักงานในองค์การหรือหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2502 มาตรา 11

3. ทอท.ได้มีหนังสือ ที่ ทอท.003/2557 ลงวันที่ 8 มกราคม 2557 ถึงอธิบดีอัยการ สำนักงานคดีแพ่ง เพื่อให้จัดพนักงานอัยการว่าต่างคดีดำเนินการฟ้องร้องบุคคลทั้งสามแทน ทอท. เพื่อให้ชดเชยค่าเสียหายสำหรับความเสียหาย 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 ญัตตช่วงแสง จำเลยที่ 3 ข้อหาหรือฐานความผิด ละเมิด, เรียกค่าเสียหาย ทุนทรัพย์ 3,626,825,644.43 บาท โดยทนายจำเลยที่ 1 ได้แถลงว่าจำเลยที่ 1 ได้มรณะลงภายหลังโจทก์ยื่นฟ้องคดี และมีนางจารุวรรณ จันทรางศุ ผู้จัดการมรดกของจำเลยที่ 1

ศาลแพ่งได้มีคำพิพากษาเมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2558 ยกฟ้องโจทก์ โดยวินิจฉัยว่า พยานหลักฐานของจำเลยทั้งสามที่น่าสืบถามมีน้ำหนักดีกว่าพยานหลักฐานของโจทก์ ข้อเท็จจริงจึงรับฟังได้ว่า จำเลยทั้งสามไม่ได้ร่วมกันกระทำ





## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ละเมิดต่อโจทก์ เมื่อข้อเท็จจริงรับฟังได้ว่า จำเลยทั้งสามไม่ได้ร่วมกันกระทำละเมิดต่อโจทก์ จึงไม่จำเป็นต้องวินิจฉัยในประเด็นข้ออื่นเพราะไม่ทำให้ผลคดีเปลี่ยนแปลง

สำนักงานอัยการสูงสุดมีความเห็นว่า ควรอุทธรณ์คำพิพากษาดังกล่าว ปัจจุบันอยู่ระหว่างจัดทำคำอุทธรณ์ยื่นต่อศาล

## 5.3 กระบวนการยุติการดำเนินคดีแพ่งและอนุญาโตตุลาการ

5.3.1 ข้อพิพาทระหว่าง บริษัท ชิมิซี คอร์ปอเรชั่น จำกัด ผู้เรียกร้องที่ 1 และบริษัท วิจิตรภณท์ ก่อสร้าง จำกัด ผู้เรียกร้องที่ 2 กับ ทอท.

ทอท.ได้รับสำเนาคำเสนอข้อพิพาทของสถาบันอนุญาโตตุลาการ ลงวันที่ 4 พฤษภาคม 2553 ระหว่าง บริษัท ชิมิซี คอร์ปอเรชั่น จำกัด ผู้เรียกร้องที่ 1 และบริษัท วิจิตรภณท์ 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) ค่างานและการออกใบรับรองเพื่อจ่ายค่างานของตัวแทนผู้คัดค้าน รวมค่าเสียหายจากการปฏิบัติผิดสัญญาตามข้อ 1 - 5 เป็นเงินทั้งสิ้น 1,206,168,922.31 บาท และ 99,222,826 เยน

เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2553 สำนักงานอัยการสูงสุด ได้ยื่นคำคัดค้านว่า การที่ผู้เรียกร้องทั้งสองขอขยายระยะเวลาการก่อสร้าง และขอคืนเบี้ยปรับไม่เป็นไปตามเงื่อนไขสัญญา และการขอให้ผู้คัดค้านจ่ายเงินค่างานเปลี่ยนแปลง และออกใบรับรองเพื่อจ่ายค่างานของตัวแทนผู้คัดค้านไม่ชอบด้วยสัญญาจ้างพิพาท และการเรียกร้องต่าง ๆ ของผู้เรียกร้องประกอบด้วย การเรียกร้องให้คำนวณค่าดำเนินการและกำไรค่างานเงินสกุลเยน การเรียกร้องค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมของงาน การเรียกร้องค่าดำเนินการ ค่าเครื่องมือและเครื่องจักรกลที่เพิ่มขึ้นจากการขยายระยะเวลางาน การเรียกร้องเงินชดเชยความเดือดร้อนด้านการเงินของผู้เรียกร้องทั้งสอง และการเรียกร้องเงินค่าชดเชยจากการปรับตัวขึ้นตามราคาวัสดุก่อสร้างของผู้เรียกร้องทั้งสอง ไม่ชอบด้วยเงื่อนไขของสัญญาจ้างพิพาท

เมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม 2555 สถาบันอนุญาโตตุลาการ ได้แต่งตั้งคณะอนุญาโตตุลาการเรียบร้อยแล้ว ซึ่งคณะอนุญาโตตุลาการได้กำหนดประเด็นข้อพิพาทของคู่ความทั้งสอง ดังนี้



## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

1. ใครเป็นฝ่ายผิดสัญญา
2. ในกรณีที่ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งผิดสัญญา อีกฝ่ายจะมีสิทธิเรียกร้องให้ชดเชยค่าเสียหายหรือคืนเงินหรือไม่ และเป็นจำนวนเท่าใด

ปัจจุบันอยู่ระหว่างสืบพยานฝ่ายผู้เรียกร้อง

**5.3.2 ข้อพิพาทระหว่างบริษัท พี.เอ.ดี.เอฟ. จำกัด กับ ทอท.**

เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม 2532 บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ได้ทำสัญญากับ บริษัท พี.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 ได้วางหนังสือค้ำประกันการปฏิบัติการชำระหนี้ของธนาคารต่างๆ 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 ไทยทนุ สาขาแจ้งวัฒนะ เลขที่ จว.043/2539 ฉบับลงวันที่ 24 กันยายน 2539 เป็นจำนวนเงิน 125,000,000.- บาท (หนึ่งร้อยยี่สิบห้าล้านบาทถ้วน)
3. หนังสือสัญญาค้ำประกันของธนาคารกรุงเทพ ฯ สำนักงานใหญ่ เลขที่ 10/97/0402 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



## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

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)

ปัจจุบันสัญญาร่วมลงทุนฯ ได้สิ้นสุดลงเมื่อวันที่ 31 ธันวาคม 2544 และ ทอท.ไม่ประสงค์ที่จะร่วมลงทุนกับทางบริษัท ฯ อีกต่อไป ซึ่งคณะกรรมการ ทอท.เห็นชอบให้ ทอท.ดำเนินการให้เป็นไปตามเงื่อนไขทางกฎหมาย และสัญญาร่วมลงทุนภายหลังจากที่อายุสัญญาดังกล่าวครบกำหนดแล้ว ซึ่งตามสัญญาร่วมลงทุนข้อ 13 ระบุว่า

“บีเอซีเอฟ จะต้องรับผิดชอบในกรณีที่บริษัทจำกัดดำเนินการขาดทุนเพียงฝ่ายเดียวโดย ทอท.ไม่ต้องรับผิดชอบใดๆ 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 และบริษัทฯ ได้มีหนังสือที่ บอช.032/2552 ลงวันที่ 25 พฤศจิกายน 2552 แจ้งให้ทราบว่าบริษัท ฯ อาจพิจารณาซื้อหุ้นของ ทอท.แต่ขอให้ ทอท.พิจารณาทบทวนการเสนอขายหุ้นในราคาต่ำสุดตามมูลค่าในท้องตลาด และแจ้งให้บริษัทฯ ทราบเพื่อพิจารณาหาข้อยุติที่เป็นธรรมต่อไป ต่อมา ทอท.ได้มีหนังสือเชิญบริษัทฯ เข้าร่วมประชุมหารือเรื่องการขายหุ้นค่าตอบแทนฯ 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 แจ้งให้บริษัทฯ ปฏิบัติตามสัญญาร่วมลงทุนฯ โดยขอให้บริษัทฯ ไปดำเนินการจดทะเบียนเลิก ADF เพื่อชำระบัญชี และ/หรือชดใช้เงินลงทุนคืนแก่ทอท.เต็มจำนวน 20,000,000.- บาท หากผลประกอบการกิจการของ ADF ขาดทุนหรือมากกว่าหากผลประกอบการกิจการของ ADF มีกำไรในวันที่ 15 กันยายน 2554 ซึ่งหลังจากครบกำหนดดังกล่าวแล้ว ทอท.ไม่ได้รับการติดต่อจาก บริษัทฯ แต่อย่างใด จึงถือว่าบริษัท ฯ ปฏิบัติผิดสัญญาร่วมลงทุน ทอท.จึงเห็นควรให้นำเสนอข้อโต้แย้งในการปฏิบัติตามสัญญาร่วมลงทุนฯ ดังกล่าวเข้าสู่กระบวนการอนุญาโตตุลาการ

เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2554 ทอท.ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการเป็นข้อพิพาทหมายเลขคำที่ 117/2554 ให้บริษัท ฯ ชำระเงินค่าผลประโยชน์ที่ ทอท.ควรได้รับ ณ วันที่สัญญาร่วมลงทุนสิ้นสุดลงวันที่ 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 (หกสิบล้านสามแสนแปดพันแปดร้อยสี่สิบลบาทสามสิบสตางค์)



## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ภายหลังที่ ทอท. ได้ยื่นข้อเสนอข้อพิพาทดังกล่าว ทอท. และ บริษัทฯ ได้มีการเจรจาไกล่เกลี่ยกันหลายครั้ง โดยครั้งล่าสุดบริษัทได้มีหนังสือที่ บอศ.ที่ 002/2556 ลงวันที่ 10 มิถุนายน 2556 ขอประนีประนอมยอมความโดยยื่นข้อเสนอขอชำระเงินให้กับ ทอท. เป็นเงินจำนวน 32,744,000.- บาท ซึ่งเป็นจำนวนเดียวกับมติคณะกรรมการ ทอท. ครั้งที่ 10/2552 เมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2552

บริษัทฯ มีหนังสือที่ บอศ. 001/2557 ลงวันที่ 24 มิถุนายน 2557 แจ้ง ทอท. ขอยกเลิกการประนีประนอมตามข้อพิพาทหมายเลขคำที่ 117/2554 ของสถาบันอนุญาโตตุลาการ และได้ยื่นฟ้อง ทอท. ต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการเป็นข้อพิพาทหมายเลขคำที่ 48/2557 เรียกร้องค่าเสียหายจากการที่ ทอท. ไม่คืนหนังสือค้ำประกันของธนาคารเป็นเงินจำนวน 79,853,736.50 บาท และขอรวมสำนวนคดีดังกล่าวเข้าพิจารณารวมกับข้อพิพาทหมายเลขคำที่ 117/2554 ซึ่ง ทอท. ไม่ได้คัดค้านการรวมสำนวนดังกล่าวเนื่องจากเห็นว่าเป็นคดีที่มีข้อพิพาทเนื้อหาลักษณะเดียวกันและสามารถพิจารณาให้แล้วเสร็จไปในคราวเดียวกันได้

ต่อมาบริษัทฯ ได้ยื่นข้อเสนอเพื่อยุติข้อพิพาทโดยเสนอขอชำระเงินแทนค่าหุ้นเป็นจำนวน 20,000,000.- บาท จากเดิมที่เคยเสนอไว้จำนวน 32,744,000.- บาท เนื่องจากบริษัทฯ ต้องเสียหายจากการที่ ทอท. ไม่คืนหนังสือค้ำประกัน ทำให้บริษัทฯ ต้องจ่ายค่าธรรมเนียมของหนังสือค้ำประกันตลอดมา ซึ่งในการประชุมคณะกรรมการ ทอท. ครั้งที่ 4/2558 เมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2558 ที่ประชุมมีมติ เห็นชอบแนวทางในการยุติข้อพิพาทระหว่าง ทอท. กับบริษัทฯ โดยให้ฝ่ายบริหาร ทอท. เสนอให้บริษัทฯ ชำระเงินค่าหุ้นคืนให้ ทอท. ตามมูลค่าหุ้นตามบัญชี (Book Value) ณ ปัจจุบัน (ตามงบการเงินของบริษัท แอร์พอร์ตควิตี้พี จำกัด (ADF) สิ้นสุด ณ วันที่ 21 ธันวาคม 2557 และได้ผ่านการรับรองจากผู้สอบบัญชีแล้ว) ตามสัดส่วนที่ ทอท. ถืออยู่ร้อยละ 10 คิดเป็นเงิน 27,042,840.93 บาท

บริษัทฯ เห็นชอบด้วยกับแนวทางตามมติของคณะกรรมการ ทอท. ที่ให้บริษัทฯ ชำระเงินค่าหุ้นคืนให้กับ ทอท. ตามที่ ทอท. เสนอ ทอท. กับบริษัทฯ จึงตกลงทำบันทึกข้อตกลงร่วมกันทั้งสองฝ่ายเพื่อยุติข้อพิพาทให้เสร็จสิ้น โดยมีสาระสำคัญอันได้แก่ การชำระเงินค่าหุ้น การโอนหุ้น การเลิกสัญญาร่วมลงทุนจัดตั้งบริษัท รวมทั้งการถอนข้อพิพาทที่ยื่นเสนอต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ ซึ่งทั้งสองฝ่ายได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงดังกล่าวเมื่อวันที่ 21 เมษายน 2558 โดยบริษัทฯ ได้ชำระเงิน ค่าหุ้นคืนให้ ทอท. จำนวน 27,042,840.93 บาท และ ทอท. ได้ส่งมอบหนังสือค้ำประกันคืนให้บริษัทฯ ในวันเดียวกัน ต่อมาทั้งสองฝ่ายต่างยื่นถอนคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ และสถาบันอนุญาโตตุลาการได้มีคำสั่งจำหน่ายคดีออกจากสารบบความ ข้อพิพาทเป็นอันยุติ

### 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 ได้มีหนังสือ



## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ที่ อส 0020.1/193 ลงวันที่ 15 สิงหาคม 2556 เรื่อง ให้ชี้แจงข้อเท็จจริงเกี่ยวกับคดี โดยแจ้งว่า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีหนังสือที่ กบ 01/654 ลงวันที่ 2 สิงหาคม 2556 ส่งเรื่องพร้อมเอกสารหลักฐานไปยังสำนักงานอัยการสูงสุด เพื่อขอให้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2549 อ้างว่าเกิดเหตุคนบินเข้าไปชนเครื่องยนต์ของเครื่องบินแบบ 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 อ้างว่าเกิดเหตุคนบินเข้าไปชนเครื่องยนต์ของเครื่องบินแบบ โบอิง 747-400 หมายเลขทะเบียน HS-TGO เที่ยวบินที่ TG202 ของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2556 ขณะเครื่องบินกำลังขึ้นจากท่าอากาศยานภูเก็ต เป็นเหตุให้เครื่องยนต์หมายเลข 2 ได้รับความเสียหาย จึงเรียกร้องค่าเสียหายจาก ทอท.เป็นเงิน 91,018.62 เหรียญสหรัฐ (2,929,907.58 บาท)

สำนักงานอัยการสูงสุดมีหนังสือที่ อส 0020/6978 ลงวันที่ 2 มิถุนายน 2558 แจ้งผลการพิจารณาข้อพิพาทมายัง ทอท. โดยวินิจฉัยว่า ข้อเท็จจริงยังไม่อาจรับฟังได้แน่ชัดว่า เหตุเกิดจากการกระทำละเมิดของ ทอท. ดังนั้น ทอท.จึงไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายสำหรับความเสียหายของเครื่องบินแบบ โบอิง 747-400 หมายเลขทะเบียน HS-TGO เที่ยวบินที่ TG202 จำนวน 91,018.62 เหรียญสหรัฐ ให้แก่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่เรียกร้องตามข้อพิพาทนี้

**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 อ้างว่าเกิดเหตุคนบินเข้าไปชนเครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200 หมายเลขทะเบียน HS-TXF เที่ยวบินที่ TG702 ของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 8 มิถุนายน 2556 ขณะเครื่องกำลังทะยานขึ้นจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นผลทำให้เครื่องบินในส่วนของ Radome-Nose เสียหาย จึงเรียกร้องค่าเสียหายจาก ทอท.เป็นเงิน 34,508.61 เหรียญสหรัฐ (1,120,494.57 บาท)



## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

สำนักงานอัยการสูงสุดมีหนังสือที่ อส 0020/6884 ลงวันที่ 29 พฤษภาคม 2558 แจ้งผลการพิจารณาข้อพิพาทมายัง ทอท. โดยวินิจฉัยว่า ข้อเท็จจริงรับฟังไม่ได้ว่า ทอท.ปล่อยปละละเลยไม่ระมัดระวังดูแลความปลอดภัยในการป้องกันสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบินภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่ตั้งบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) กล่าวอ้าง ทอท.จึงไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายของเครื่องบินแบบแอร์บัส A 320-200 ทะเบียน HS-TXF เที่ยวบินที่ TG 702 จำนวน 34,508.61 เหรียญสหรัฐ ให้แก่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ตามที่เรียกร้องตามข้อพิพาทนี้

## 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 4CI3 - 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 นับตั้งแต่วันฟ้องเป็นต้นไป จนกว่าจะชำระเสร็จให้แก่ผู้ฟ้องคดี โดยให้ชำระให้แล้วเสร็จภายใน 60 วัน นับแต่วันที่คดีถึงที่สุด ผู้ฟ้องคดียื่นอุทธรณ์ต่อศาลปกครองสูงสุด

เมื่อวันที่ 18 สิงหาคม 2558 ศาลปกครองสูงสุดมีคำสั่งไม่รับอุทธรณ์ คดีถึงที่สุด

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.ได้ร่วมกิจการร่วมค้า ไอโอที (IOT Joint Venture) ประกอบด้วย บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน), บริษัท โอบายาชิ คอเปอร์เรชั่น และบริษัท ทาเคนากะ คอเปอร์เรชั่น เป็นผู้รับเหมาดำเนินการก่อสร้างพื้นผิว ทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน ทสก. ตามสัญญาจ้างเหมาก่อสร้าง The Construction of Airfield Pavement และ ทอท.ได้ร่วมกลุ่ม 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





## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

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 ทสภ.กับกลุ่ม The Consortium of IMMS Co.,Ltd., JAPAN Airport Consultants Inc., KISO JIBAN Consultants Co.,Ltd.

ทอท.ส่งเรื่องให้สำนักงานอัยการสูงสุดพิจารณาดำเนินการระงับข้อพิพาทต่อผู้รับผิดชอบในงานชำรุดบกพร่องของงานก่อสร้างพื้นผิว ทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน โดยสำนักงานอัยการพิเศษฝ่ายการอนุญาตตุลาการ สำนักงานอัยการสูงสุด ได้จัดพนักงานอัยการดำเนินการยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาตตุลาการให้ตามความประสงค์ของ ทอท.เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2554 เป็นข้อพิพาทหมายเลขคำที่ 53/2554 ระหว่าง ทอท.ผู้เรียกร้อง และ บริษัท อิตาลีเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ผู้คัดค้านที่ 1 กับพวกรวม 3 คน โดยให้ชดเชยค่าเสียหายเป็นเงิน จำนวน 3,025,478,629.- บาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับถัดจากวันยื่นคำเสนอข้อพิพาทไปจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น

วันที่ 8 พฤษภาคม 2557 คณะอนุญาตตุลาการมีคำชี้ขาดว่า สิทธิเรียกร้องตามสัญญาจ้างพิพาทซึ่งเป็นมูลกรณีในคำเสนอข้อพิพาทนี้ได้ระงับไปทั้งหมดก่อนที่จะมีการยื่นคำเสนอข้อพิพาทแล้วดังกล่าว เมื่อผู้คัดค้านทั้งสามมิได้กระทำการใดๆ อันเป็นการโต้แย้งสิทธิของผู้เรียกร้อง ผู้เรียกร้องจึงไม่มีอำนาจยื่นคำเสนอข้อพิพาทในมูลหนี้ตามสัญญาจ้างพิพาทที่ได้ระงับระหว่างกันไปแล้วต่อคณะอนุญาตตุลาการเพื่อพิจารณาชี้ขาดอีกต่อไป ส่วนข้ออ้างหรือข้อเถียงอื่นในคำคู่ความของทั้งสองฝ่าย คณะอนุญาตตุลาการเห็นว่าไม่จำต้องวินิจฉัย เพราะไม่ทำให้ผลคำวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาทเปลี่ยนแปลงไป คณะอนุญาตตุลาการจึงพร้อมกันชี้ขาดให้ยกคำเสนอข้อพิพาทของผู้เรียกร้องทั้งหมด

สำนักงานการยุติการดำเนินคดีแพ่งและอนุญาตตุลาการ สำนักงานอัยการสูงสุด มีหนังสือแจ้งผลคดีชั้นอนุญาตตุลาการ พร้อมแจ้งความเห็นต่อคำวินิจฉัยของคณะอนุญาตตุลาการว่ายังคลาดเคลื่อนในข้อเท็จจริงและข้อกฎหมาย จึงแจ้งผลคดีมายัง ทอท.เพื่อให้ดำเนินการเพิกถอนคำชี้ขาดตามมาตรา 40 ของพระราชบัญญัติอนุญาตตุลาการ พ.ศ.2545 ต่อมา ทอท.ได้ส่งเรื่องให้สำนักงานอัยการคดีปกครอง สำนักงานอัยการสูงสุด จัดพนักงานอัยการว่าต่างคดีขอให้ศาลเพิกถอนคำชี้ขาดให้ ทอท.พนักงานอัยการได้ยื่นฟ้องต่อศาลปกครองเป็นคดีหมายเลขคำที่ 1368/2557

ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

#### 5.4.2 คดีปกครองเกี่ยวกับพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินงานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

5.4.2.1 คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขคำที่ 1770/2549 ระหว่าง นางจุฑารัตน์ จันทร ผู้ฟ้องคดี คณะรัฐมนตรี ที่ 1 กับพวกรวม 6 คน ( ทอท.เป็นผู้ถูกฟ้องคดีที่ 4) เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2554 เป็นทุนทรัพย์ทั้งสิ้น





## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

10,648,307.- บาท ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษาให้ ทอท. ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 4 จัดซื้อที่ดินตามโฉนดที่ดินเลขที่ 56515 และโฉนดที่ดินเลขที่ 56516 ตำบลคลองสาม (คลองประเวศบุรีรัมย์) อำเภอลาดกระบัง (แสนแสน) 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. ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนค่ารักษาพยาบาลสามีผู้ฟ้องคดี 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

**5.4.2.2** คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ 794/2550 ระหว่าง นายสมิตร กิจจาหาญ ผู้ฟ้องคดี ทอท. ที่ 1 กับพวกรวม 2 คน ผู้ถูกฟ้องคดี เป็นทุนทรัพย์ทั้งสิ้น 27,640,000.- บาท เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2553 ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษายกฟ้อง เป็นคดีหมายเลขแดงที่ 1452/2553 เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2553 ผู้ฟ้องคดี ได้ยื่นอุทธรณ์คำพิพากษาศาลปกครองกลางต่อศาลปกครองสูงสุดเป็นคดีหมายเลขดำที่ อ.126/2554 และ ทอท. ได้ยื่นคำแก้อุทธรณ์คำพิพากษา เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2554

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

**5.4.2.3** คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ 1845/2550 ระหว่าง นายชนวุฒิ อภิภูรัตนปัญญา ที่ 1 กับพวกรวม 63 คน ผู้ฟ้องคดี รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ที่ 1 กับพวกรวม 5 คน (ทอท. เป็นผู้ถูกฟ้องคดีที่ 3) เป็นทุนทรัพย์ทั้งสิ้น 352,033,650.- บาท เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2555 ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษาให้ ทอท. ดำเนินการปรับปรุงสิ่งปลูกสร้างที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมถึงการติดตั้งอุปกรณ์เพื่อลดผลกระทบทางเสียงหรือจ่ายเงินค่าปรับให้แก่ผู้ฟ้องคดีที่ 1 ถึงที่ 15 และที่ 17 ถึงที่ 18 ภายใน 180 วัน นับแต่วันที่คำพิพากษาถึงที่สุด และให้ชดใช้ค่าเสียหายในอัตราร้อยละ 100.- บาท ดังนี้

1. จ่ายนับแต่วันที่ 28 กันยายน 2549 จนกว่าจะดำเนินการข้างต้นแล้วเสร็จ ให้แก่ผู้ฟ้องคดีที่ 1 ถึงที่ 5 ที่ 8 ถึงที่ 14 และที่ 18
2. จ่ายนับแต่วันถัดวันฟ้อง (วันที่ 27 กันยายน 2550) เป็นต้นไปจนกว่าจะดำเนินการข้างต้นแล้วเสร็จเช่นเดียวกันให้แก่ผู้ฟ้องคดีที่ 6 ที่ 7 ที่ 17 ที่ 19 ถึงที่ 48 และที่ 53 ถึงที่ 63



## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

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

ทอท.ยื่นคำอุทธรณ์คำพิพากษาของศาลปกครองกลาง

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

**5.4.2.4** คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ 1833/2550 ระหว่าง นางสนสนีย์ จันทร์หัตติ ผู้ฟ้องคดี ทอท.ที่ 1 กับพวกรวม 5 คน ผู้ถูกฟ้องคดี เป็นทุนทรัพย์ทั้งสิ้น 14,000,000.- บาท เมื่อวันที่ 20 มกราคม 2554 ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษายกฟ้อง และผู้ฟ้องคดีได้ยื่นอุทธรณ์ ซึ่งพนักงานอัยการได้ดำเนินการแก้อุทธรณ์แล้ว

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

**5.4.2.5** คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ 2193/2550 ระหว่าง นายสนั่น วรสุขศรี ที่ 1 กับพวกรวม 359 คน ผู้ฟ้องคดี ทอท.ที่ 1 กับพวกรวม 5 คน ผู้ถูกฟ้องคดี เมื่อวันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2555 ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษายกฟ้องและผู้ฟ้องคดีทั้ง 359 คน ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลปกครองสูงสุด ซึ่งพนักงานอัยการได้ดำเนินการแก้อุทธรณ์แล้ว

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

**5.4.2.6** คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ 668/2551 ระหว่าง นายประสิทธิ์ พุกษาพรพงศ์ ที่ 1 กับพวกรวม 35 คน ผู้ฟ้องคดี ทอท.ที่ 1 กับพวกรวม 5 คน เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2556 ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษายกฟ้องและผู้ฟ้องคดีได้ยื่นอุทธรณ์คำพิพากษาศาลปกครองกลางต่อศาลปกครองสูงสุด ซึ่งพนักงานอัยการได้ดำเนินการแก้อุทธรณ์แล้ว

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

**5.4.2.7** คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ 1807/2553 ระหว่าง สมาคมต่อต้านสภาวะโลกร้อน ที่ 1 กับพวกรวม 1,075 คน ผู้ฟ้องคดี ทอท.ที่ 1 กับพวกรวม 6 คน ผู้ถูกฟ้องคดี เป็นทุนทรัพย์ทั้งสิ้น 1,320,104,710 บาท โดยศาลปกครองกลางมีคำสั่งให้แยกคดีหมายเลขดำที่ 1807/2553 ออกเป็นรายคดี ปัจจุบันคดีที่มีการถอนฟ้อง 250 คดี และต่อมาศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งรวมคดีเข้าเป็นกลุ่ม จำนวน 33 กลุ่มคดี และพิจารณาพิพากษาคดีรวมกันไปในแต่ละกลุ่มคดี ปัจจุบันศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษาคกรบ 33 กลุ่มคดีแล้ว คู่ความทั้งสองฝ่ายได้ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลปกครองสูงสุด

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

**5.4.2.8** คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ ส.578/2555 ระหว่าง นายบุญธรรม วงษ์สะอาด ที่ 1 กับพวกรวม 406 คน ผู้ฟ้องคดี ทอท.ผู้ถูกฟ้องคดี เป็นทุนทรัพย์ทั้งสิ้น 40,600,000.- บาท ต่อมาผู้ฟ้องคดีจำนวน 15 ราย ได้ขอถอนฟ้องและศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งอนุญาตให้ผู้ฟ้องคดีทั้ง 15 ราย ถอนฟ้องและมีคำสั่งจำหน่ายคดีออกจากสารบบความทั้ง 15 ราย ขณะนี้จึงอยู่ระหว่างชี้แจงข้อเท็จจริงเพิ่มเติมก่อนวันที่ศาลปกครองกลางกำหนดวันสิ้นสุดการแสวงหาข้อเท็จจริงต่อศาลปกครองกลาง จำนวน 391 คดี



## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

**5.4.2.9** คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ ส.512/2555 ระหว่าง สมาคมต่อต้านสภาวะโลกร้อนที่ 1 กับพวกรวม 379 คน ผู้ฟ้องคดี ทอท.ผู้ถูกฟ้อง เป็นทุนทรัพย์ทั้งสิ้น 397,000,000.- บาท โดยศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งรวมคดีเข้าเป็นกลุ่ม จำนวน 32 กลุ่มคดี และพิจารณาพิพากษาคดีรวมกันไปในแต่ละกลุ่มคดี ต่อมาผู้ฟ้องคดีจำนวน 11 ราย ได้ขอถอนฟ้องและศาลปกครองได้มีคำสั่งอนุญาตให้ผู้ฟ้องคดีทั้ง 11 ราย ถอนฟ้องและมีคำสั่งจำหน่ายคดีออกจากสารบบความทั้ง 11 ราย

ปัจจุบันทั้ง 32 กลุ่มคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

**5.4.2.10** คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ ส.508/2556 ระหว่าง นางสาววิญเรณ โพร้ทองคำ ที่ 1 กับพวกรวม 204 คน ผู้ฟ้องคดี ทอท.ผู้ถูกฟ้องคดี เป็นทุนทรัพย์ทั้งสิ้น 20,400,000.- บาท โดยศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งรวมคดีเข้าเป็นกลุ่ม จำนวน 20 กลุ่มคดี และพิจารณาพิพากษาคดีรวมกันไปในแต่ละกลุ่มคดี

ปัจจุบันทั้ง 20 กลุ่มคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

**5.4.2.11** คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ ส.544/2556 ระหว่าง นางสาวจำรุณ กลิ่นสร ที่ 1 กับพวกรวม 239 คน ผู้ฟ้องคดี ทอท.ผู้ถูกฟ้องคดี เป็นทุนทรัพย์ทั้งสิ้น 135,670,000.- บาท โดยศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งรวมคดีเข้าเป็นกลุ่ม จำนวน 24 กลุ่มคดี และพิจารณาพิพากษาคดีรวมกันไปในแต่ละกลุ่มคดี ต่อมาผู้ฟ้องคดีจำนวน 2 ราย ได้ขอถอนฟ้องและศาลปกครองได้มีคำสั่งอนุญาตให้ผู้ฟ้องคดีทั้ง 2 ราย ถอนฟ้องและมีคำสั่งจำหน่ายคดีออกจากสารบบความทั้ง 2 ราย

ปัจจุบันทั้ง 24 กลุ่มคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

**5.4.2.12** คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ ส.555/2556 ระหว่าง นายชนทศ ปรีเปรม ที่ 1 กับพวกรวม 104 คน ผู้ฟ้องคดี ทอท.ผู้ถูกฟ้องคดี เป็นทุนทรัพย์ทั้งสิ้น 197,000,000.- บาท โดยศาลปกครองกลางมีคำสั่งให้แยกคดีหมายเลขดำที่ ส.555/2556 ออกเป็นรายคดี และต่อมา ศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งรวมคดีเข้าเป็นกลุ่ม จำนวน 15 กลุ่มคดี และพิจารณาพิพากษาคดีรวมกันไปในแต่ละกลุ่มคดี ต่อมาผู้ฟ้องคดีจำนวน 3 ราย ได้ขอถอนฟ้องและศาลปกครองได้มีคำสั่งอนุญาตให้ผู้ฟ้องคดีทั้ง 3 ราย ถอนฟ้องและมีคำสั่งจำหน่ายคดีออกจากสารบบความทั้ง 3 ราย

ปัจจุบันทั้ง 15 กลุ่มคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

**5.4.2.13** คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ ส.1551/2556 ระหว่าง นายชัย น้อยเพิ่ม ที่ 1 กับพวกรวม 276 คน ผู้ฟ้องคดี ทอท.ผู้ถูกฟ้องคดี เป็นทุนทรัพย์ทั้งสิ้น 26,600,000.- บาท

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

**5.4.3 คดีปกครองเกี่ยวกับพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินงานท่าอากาศยานเชียงใหม่**

คดีของศาลปกครองเชียงใหม่ คดีหมายเลขดำที่ 330/2551 ระหว่าง นางสุภาพร กาสเช่นขมิค ผู้ฟ้องคดี อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ ที่ 1 กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทอท.ที่ 2 และผู้อำนวยการท่าอากาศยานเชียงใหม่ ที่ 3 ผู้ถูกฟ้องคดี เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2555 ศาลปกครองเชียงใหม่ได้มีคำพิพากษายกฟ้อง และผู้ฟ้องคดียื่นอุทธรณ์คำพิพากษาต่อศาลปกครองสูงสุด ซึ่งพนักงานอัยการได้ดำเนินการแก้อุทธรณ์แล้ว



## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ปัจจุบันคืออยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

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

ข้อพิพาทกับ บริษัท เทวิเอชั่น จำกัด ทอท.ได้ทำสัญญาว่าจ้าง บริษัท เทวิเอชั่น จำกัด เพื่อก่อสร้างอาคารงานระบบบริหารสารสนเทศ (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.ชดเชยเงินคืนเป็นเงินจำนวน 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 และคณะอนุญาโตตุลาการคดีนี้ได้มีคำชี้ขาดเป็นข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 8/2552 ให้ ทอท.ชำระเงินให้แก่บริษัท ฯ เป็นเงิน 25,100,232.24 บาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของค้ำเงินดังกล่าว 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 ย่อมทำให้สัญญามีผลผูกพันคู่สัญญาบริษัท ฯ จึงต้องมีหน้าที่นำเอกสารรับรองค่างานตามที่คณะกรรมการตรวจการจ้างออกให้ไปยื่นขอรับค่าผลงานจาก ทอท.ต่อไป มิใช่เป็นกรณีที่บริษัท ฯ จะต้องมาบอกเลิกสัญญาแต่อย่างใด

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

3. ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้นเห็นว่า การยื่นคำร้องของบริษัท ฯ คดีนี้เป็นการไม่ถูกต้อง จึงขอให้ศาลมีคำพิพากษายกฟ้อง และศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งเรียกให้ทำคำให้การเพิ่มเติม ลงวันที่ 27 สิงหาคม 2552



## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

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. เมื่อวันที่ 12 เมษายน 2555 ทอท.ได้ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษาของศาลปกครองกลางต่อศาลปกครองสูงสุด ซึ่งบริษัท ฯ ได้ทำคำแก้อุทธรณ์ยื่นต่อศาลปกครองสูงสุดเมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2555 ขณะนี้คืออยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด



6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

ชื่อบริษัท : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท.  
 ชื่อย่อหลักทรัพย์ : AOT  
 เลขทะเบียนบริษัท : ทะเบียนเลขที่ บมจ. 0107545000292  
 ประเภทธุรกิจ : ประกอบกิจการท่าอากาศยานรวมทั้งกิจการอื่นที่เกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการท่าอากาศยาน  
 ทุนจดทะเบียน : 14,285,700,000 บาท  
 จำนวนหุ้นสามัญ : 1,428,570,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท  
 ผู้ถือหุ้น : ปัจจุบันผู้ถือหุ้นรายใหญ่ได้แก่ กระทรวงการคลังถือหุ้นร้อยละ 70 ส่วนที่เหลือเป็นการถือหุ้นโดยสถาบันและนักลงทุนทั่วไป

ปีที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย : 11 มีนาคม 2547

รอบปีบัญชี : 1 ตุลาคม - 30 กันยายน

เว็บไซต์ : <http://www.airportthai.co.th>

ที่ตั้งสำนักงานใหญ่ : 333 ถนนเชิดวุฒากาศ แขวงสีกัน เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210  
 โทรศัพท์ 0 2535 1192 โทรสาร 0 2535 4061 หรือ 0 2504 3846

ฝ่ายกิจการเพื่อสังคมและ : โทรศัพท์ 0 2535 5885 โทรสาร 0 2535 5540

กำกับดูแลกิจการ e-mail: [goodgovernance@airportthai.co.th](mailto:goodgovernance@airportthai.co.th)

ฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์ : โทรศัพท์ 0 2535 5900 โทรสาร 0 2535 5909  
 e-mail: [aotir@airportthai.co.th](mailto:aotir@airportthai.co.th)

ฝ่ายสื่อสารองค์กร : โทรศัพท์ 0 2535 3738 โทรสาร 0 2535 4099  
 e-mail: [aotpr@airportthai.co.th](mailto:aotpr@airportthai.co.th)

บุคคลอ้างอิง

- นายทะเบียนหลักทรัพย์ : บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด  
 62 อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย  
 ถนนรัชดาภิเษก แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110  
 โทรศัพท์ 0 2229 2888 โทรสาร 0 2654 5427
- ผู้สอบบัญชี : สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน  
 ถนนพระรามที่ 6 เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400  
 โทรศัพท์ 0 2271 8000 ต่อ 2615 โทรสาร 0 2618 5803



6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

นิติบุคคลที่ ทอท.ถือหุ้น

	ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ	ทุนจดทะเบียน (บาท)	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้น ที่จำหน่ายแล้วทั้งหมด (หุ้น)	มูลค่าหุ้น ต่อหน่วย	สัดส่วน การถือหุ้น (%)	ที่ตั้งสำนักงานใหญ่
1	บริษัท ไทยแอร์พอร์ตส์ กราวด์ เซอร์วิสเชส จำกัด	ให้บริการคลังสินค้า บริการในลานจอด อากาศยานและบริการช่างอากาศยาน	1,000,000,000	643,000,000	10,000,000	100	28.50 %	(ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งพิทักษ์ทรัพย์ เด็ดขาดตั้งแต่วันที่ 30 มิถุนายน 2558)
2	บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด	ให้บริการผลิตอาหารส่งสายการบิน ณ ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต	100,000,000	100,000,000	1,000,000	100	10.00 %	ที่อยู่ 10/3 หมู่ที่ 6 ถนนสนามบิน ตำบลไม้ขาว อำเภอถลาง จังหวัดภูเก็ต 83110 โทรศัพท์ 0 7632 7497 - 502
3	บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด	ให้บริการท่อส่งน้ำมันและเติมน้ำมันด้วย ระบบ Hydrant	530,000,000	530,000,000	5,300,000	100	10.00 %	ที่อยู่ 99 หมู่ 10 ตำบลสิริชะครเขื่อน้อย อำเภอบางเสาธง จังหวัดสมุทรปราการ 10540 โทรศัพท์ 0 2134 4021 - 6
4	บริษัท คอนมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเทล จำกัด	บริหารงานและดำเนินการเกี่ยวกับโรงแรม ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง	120,000,000	120,000,000	1,200,000	100	9.00 %	ที่อยู่ 333 หมู่ที่ 10 ถนนเขิวดุสิต แขวงสีกัน เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210 โทรศัพท์ 0 2566 1020
5	บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ดำเนินธุรกิจทางด้านการบริหารจัดการเก็บน้ำมัน เชื้อเพลิงอากาศยาน และให้บริการเติมน้ำมัน เชื้อเพลิงแก่อากาศยาน	637,500,000	637,500,000	637,500,000	1	4.94 %	ที่อยู่ เลขที่ 171/2 ถนนกำแพงเพชร 6 แขวงดอนเมือง เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210 โทรศัพท์ 0 2834 8900
6	บริษัท เทรคสยาม จำกัด	ให้บริการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์	200,000,000	50,000,000	2,000,000	100	1.50 %	ที่อยู่ อาคารศูนย์อีดีไอ กรมศุลกากร ถนนสุนทรโกษา แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110 โทรศัพท์ 0 2350 3200
7	บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	บริหารงานและดำเนินการเกี่ยวกับโรงแรม ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	1,018,000,000	1,018,000,000	1,018,000	100	60.00 %	ที่อยู่ อาคารโรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หมู่ที่ 1 ตำบลหนองปรือ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ 10540 โทรศัพท์ 0 2131 1111

