

บริษัท ทำอากาศยานไทย 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 การดำเนินงานและการพัฒนาท่าอากาศยาน 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) ประกอบด้วยค่าบริการในการขึ้น-ลงของอากาศยานและค่าบริการที่เก็บอากาศยาน (Landing & Parking Charges) ค่าบริการผู้โดยสารขาออก (Passenger Service Charges) และค่าเครื่องอำนวยความสะดวก (Aircraft Service Charges) (ข) รายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน (Non-Aeronautical Revenues) ประกอบด้วย ค่าเช่าพื้นที่และที่ดิน (Space and Land Rental) รายได้เกี่ยวกับบริการ (Service Revenues) และรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ (Concession Revenues) ทั้งนี้ ในการดำเนินงานท่าอากาศยาน ทอท.ยังมีผู้ประกอบการภายนอกเป็นผู้ดำเนินการในกิจกรรมสนับสนุนทางการเงิน เช่น บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพ เวลด์ไวต์ไฟท์ เซอร์วิส จำกัด ซึ่งเป็นผู้ให้บริการภาคพื้นดิน รวมทั้งการให้บริการผู้โดยสาร นอกจากนี้ ยังมีผู้ประกอบการครัวการบิน การให้บริการเติมน้ำมันอากาศยาน การให้บริการร้านค้าปลีก การให้บริการร้านค้าปลอดอากร เป็นต้น โดยผู้ประกอบการเหล่านี้จะต้องชำระค่าตอบแทนส่วนแบ่งผลประโยชน์ (Concession Fees) ค่าเช่าพื้นที่ (Rent) และค่าบริการ (Service Charges)

## 1.1.1 บริษัทย่อยและบริษัทที่เกี่ยวข้องของ ทอท.

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เข้าร่วมลงทุนในบริษัทที่ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับท่าอากาศยาน และธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องหรือเกี่ยวเนื่องกับกิจการของ ทอท.รวมทั้งสิ้น 7 บริษัท โดยมีสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทดังกล่าวระหว่างร้อยละ 1.50 - 60.00 ของทุนจดทะเบียน คิดเป็นมูลค่าการลงทุนรวมทั้งสิ้น 1,001.72 ล้านบาท แบ่งเป็น บริษัทย่อย (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นเกินกว่าร้อยละ 50) จำนวน 1 บริษัท คือ (บริษัท ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด (รทส.) และ บริษัทร่วม (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นน้อยกว่าร้อยละ 50 ) จำนวน 6 บริษัท ดังนี้



## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

ตารางต่อไปนี้แสดงรายละเอียดของบริษัทย่อยและบริษัทที่เกี่ยวข้องของ ทอท. ณ วันที่ 30 กันยายน 2560

รายชื่อบริษัท	ลักษณะกิจการ	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	กิจการ โรงแรม	60.00
บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด	ให้บริการท่อน้ำมันและเติมน้ำมันด้วยระบบ Hydrant	10.00
บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด	ให้บริการครีวการบิน	10.00
บริษัท คอนมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โอเต็ล จำกัด	บริหารงานและดำเนินการเกี่ยวกับโรงแรม ณ ท่าอากาศยาน	9.00
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ให้บริการจัดส่งเชื้อเพลิงการบิน	4.94
บริษัท เทคสยาม จำกัด	ให้บริการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์	1.50
*บริษัท ไทยแอร์พอร์ตส์ กราวด์ เซอร์วิส เซส จำกัด	ให้บริการคลังสินค้า บริการในลานจอดอากาศยานและบริการช่างอากาศยาน	28.50

\*บริษัทฯ อยู่ในระหว่างการพิทักษ์ทรัพย์ของศาลล้มละลายกลาง

## 1.1.2 แหล่งที่มาหลักของรายได้

## (ก) รายได้จากกิจการการบิน (Aeronautical Revenues)

รายได้จากกิจการการบินประกอบด้วยค่าบริการสนามบิน (ค่าบริการในการขึ้น – ลงของอากาศยาน และค่าบริการที่เก็บอากาศยาน) ค่าบริการผู้โดยสารขาออก และค่าเครื่องอำนวยความสะดวก เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมดของ ทอท. สำหรับรอบปีบัญชี 2560 แล้ว จะเห็นได้ว่า ทอท. มีรายได้จากกิจการการบินคิดเป็นประมาณร้อยละ 56.96 โดยในจำนวนนี้ประกอบด้วย ค่าบริการสนามบินที่สายการบินชำระให้ ทอท. เมื่ออากาศยานของสายการบินลงจอด ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 12.44 ของรายได้จากการขายหรือการให้บริการทั้งหมดของ ทอท. ส่วนค่าบริการผู้โดยสารขาออก เป็นค่าบริการที่ผู้โดยสารที่เดินทางออกจากท่าอากาศยานของ ทอท. ต้องชำระมีสัดส่วนร้อยละ 43.02 ของรายได้จากการขายหรือการให้บริการทั้งหมดของ ทอท. และค่าเครื่องอำนวยความสะดวก เป็นค่าบริการที่สายการบินชำระในการใช้บริการสะพานเทียบเครื่องบินซึ่งเชื่อมต่อระหว่างอากาศยานกับอาคารผู้โดยสาร โดยมีสัดส่วนคิดเป็นประมาณร้อยละ 1.49 ของรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมดของ ทอท.

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

รายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน ได้แก่ รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ ค่าเช่าพื้นที่และที่ดิน และรายได้เกี่ยวกับการบริการ เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมด สำหรับรอบปีบัญชี 2560 จะเห็นได้ว่า ทอท. มีรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบินคิดเป็นร้อยละ 43.04 ของรายได้จากการขายหรือ



## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

การให้บริการทั้งหมดของ ทอท. ในรอบปีบัญชี 2560 รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ซึ่งเป็นรายได้ที่ผู้เช่าชำระให้แก่ ทอท. จากการดำเนินกิจการค้าปลีก บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน ครั้วการบิน ภัตตาคาร ที่จอดรถ โฆษณา และบริการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศภายใต้สัญญาอนุญาตให้ดำเนินการ ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 27.29 ของรายได้จากการขายหรือการให้บริการทั้งหมดของ ทอท. ส่วนค่าเช่าพื้นที่และที่ดิน ได้แก่ ค่าเช่าพื้นที่สำนักงานและพื้นที่อื่น ๆ ที่ ทอท. ให้เช่าแก่ผู้ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการ ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. สายการบินและผู้เช่าอื่น ๆ มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 4.22 ของรายได้จากการขายหรือการให้บริการทั้งหมดของ ทอท. และรายได้เกี่ยวกับบริการ ซึ่งได้แก่ ค่าบริการอำนวยความสะดวกเพื่อตรวจสอบและคัดกรองผู้โดยสารล่วงหน้า (APPS) ค่าบริการที่เรียกเก็บจากผู้เช่าในการให้บริการต่าง ๆ อาทิ ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ เคาน์เตอร์ตรวจบัตรผู้โดยสาร (Check-in Counter) และค่าบริการรถลิμουซีนโดยรายได้จากการให้บริการนี้คิดเป็นร้อยละ 11.53 ของรายได้จากการขายหรือการให้บริการทั้งหมดของ ทอท. สำหรับรายได้จากการดำเนินงานกิจการลานจอด และการให้บริการรถลิμουซีน ทอท. เป็นผู้ดำเนินการในการจัดเก็บเอง

## 1.1.3 ความสัมพันธ์กับหน่วยงานราชการและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

## (ก) ความสัมพันธ์กับกระทรวงการคลัง

ตามกฎหมาย หากกระทรวงการคลังหรือหน่วยงานราชการอื่นถือหุ้นใน ทอท. มากกว่าร้อยละ 50 ของหุ้นที่ออกและจำหน่ายแล้วทั้งหมดของ ทอท. จะมีผลให้ ทอท. ต้องอยู่ภายใต้กฎเกณฑ์ต่าง ๆ ในฐานะที่เป็น รัฐวิสาหกิจ โดยในปัจจุบัน กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ในสัดส่วนร้อยละ 70 ดังนั้น ทอท. จึงยังคงเป็น รัฐวิสาหกิจ ภายใต้พระราชบัญญัติว่าด้วยวิธีการงบประมาณ พ.ศ.2502 และมีหน้าที่ในการปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎเกณฑ์ของรัฐบาลซึ่งไม่ใช่บังคับกับกิจการของเอกชนทั่วไป รวมถึงการให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน เป็นผู้สอบบัญชี โดยที่กระทรวงการคลังมีหน้าที่ในการกำกับดูแลสถานะทางการเงิน และความเข้มแข็งทางการเงิน ของรัฐวิสาหกิจ

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

## (ข) ความสัมพันธ์กับกองทัพอากาศ

กองทัพอากาศมีหน้าที่รับผิดชอบการบินในราชการทหารและมีบทบาทสำคัญเกี่ยวกับการบิน ในประเทศไทย ท่าอากาศยานดอนเมือง เป็นท่าอากาศยานที่สร้างขึ้นโดยกองทัพอากาศบนพื้นที่ที่จัดซื้อโดย กระทรวงกลาโหมในปี พ.ศ.2522 ได้มีการก่อตั้ง "การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย" กองทัพอากาศได้ให้สิทธิ ในการใช้ที่ดินอันเป็นที่ตั้งท่าอากาศยานดอนเมืองแก่การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย ปัจจุบันที่ดินบางส่วนของท่าอากาศยานดอนเมืองยังคงอยู่ในความดูแลของกองทัพอากาศ แม้ว่า ทอท. จะได้เช่าพื้นที่อันเป็นที่ตั้ง ของท่าอากาศยานดอนเมืองทั้งหมดแล้วก็ตาม นอกจากท่าอากาศยานดอนเมืองแล้ว กองทัพอากาศยังให้สิทธิ



## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

ในการใช้ที่ดินอันเป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานเชียงใหม่แก่ ทอท. ด้วย ดังนั้น ทอท. จึงได้ทำสัญญาเช่ากับกองทัพอากาศในส่วนที่เกี่ยวกับการเช่าที่ดิน อันเป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานเชียงใหม่ กองทัพอากาศยังคงมีบทบาทสำคัญในท่าอากาศยานของ ทอท. โดย ทอท. ได้ทำข้อตกลงกับกองทัพอากาศในการให้บุคลากรของกองทัพอากาศเข้ามาปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยรักษาความปลอดภัยที่ท่าอากาศยานของ ทอท. นอกจากนี้ กองทัพอากาศยังมีหน้าที่ควบคุมดูแลสถานการณ์ร้ายแรงต่าง ๆ เช่น การก่อวินาศกรรม และกรณีจี้เครื่องบิน เป็นต้น

### (ค) ความสัมพันธ์กับกระทรวงคมนาคมและสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

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

#### 1.1.4 ภาพรวมเกี่ยวกับท่าอากาศยาน

ปัจจุบัน ทอท.เป็นผู้ดำเนินกิจการท่าอากาศยานนานาชาติในประเทศไทยทั้งหมด 6 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ในรอบปีบัญชี 2560 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้บริการผู้โดยสาร คิดเป็นร้อยละ 45.73 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดที่ใช้บริการท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่งของ ทอท. จำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขึ้นลงของอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานต่าง ๆ ของ ทอท. ขึ้นอยู่กับปัจจัยและองค์ประกอบต่าง ๆ เช่น สภาพธุรกิจ ภาวะทางเศรษฐกิจ สาธารณสุข และการเมืองโดยรวมในประเทศไทย รวมทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก ความต้องการของผู้โดยสารในการเดินทางทางอากาศ ฤดูกาลท่องเที่ยวในประเทศไทย รวมทั้งความต้องการในการเดินทางเข้า และออกจากประเทศไทย ความพอเพียงและราคาที่เหมาะสมของเที่ยวบิน รวมถึงศักยภาพของท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวกับท่าอากาศยานของ ทอท. เป็นต้น

ในช่วงรอบปีบัญชี 2560 มีสายการบินให้บริการที่ท่าอากาศยานของ ทอท.ทั้ง 6 แห่ง รวม 135 สายการบิน เป็นสายการบินราคาประหยัดจำนวน 37 สายการบิน ในจำนวนนี้เป็นสายการบินของไทย 7 สายการบิน ได้แก่ Nok Air, Nok Scoot, Orient Thai Airlines, Thai Air Asia, Thai Lion Air, Thai Air Asia X และ Thai Vietjet Air และสายการบินต่างชาติอีก 30 สายการบิน ได้แก่ Air Asia, CEBU Pacific Air, China Express Airlines, Eastar Jet, Firefly, Flydubai, Eurowings, Hong Kong Express, IndiGo Airlines, Indonesia Air Asia X,



## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

Indonesia Air Asia, Jeju Air, Jetstar Asia, Jetstar Pacific Airlines, Jin Air, Juneyao Airlines, Kuming Airlines, Lucky Air, Malindo Air, Norwegian Air Shuttle, Scoot, Spicejet, Spring Airlines, Tiger Airways, Tomsonfly, T'way Airlines, Tigerair Taiwan, และ Vietjet Air ทำให้ในช่วงรอบปีบัญชี 2560 ทอท.มีปริมาณเที่ยวบินของสายการบินราคาประหยัดรวมทั้งสิ้น 391,780 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากรอบปีบัญชี 2558 ร้อยละ 13.57 และให้บริการผู้โดยสารเป็นจำนวน 60.07 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากช่วงรอบปีบัญชี 2559 ร้อยละ 12.77

## (ก) การเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้โดยสาร

จำนวนผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานของ ทอท.ทั้ง 6 แห่ง เพิ่มขึ้นจาก 119.92 ล้านคน ในรอบปีบัญชี 2559 เป็น 129.20 ล้านคน ในรอบปีบัญชี 2560 หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 7.73

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

## รอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน

	2560 (คน)	2559 (คน)	2558 (คน)	2557 (คน)	2556 (คน)
<b>ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ</b>					
ระหว่างประเทศ	48,003,084	45,986,092	43,947,319	38,031,114	42,095,312
ภายในประเทศ	11,076,466	9,486,929	8,436,898	8,466,143	8,805,385
รวม	59,079,550	55,473,021	52,384,217	46,497,257	50,900,697
<b>ท่าอากาศยานดอนเมือง</b>					
ระหว่างประเทศ	13,277,912	11,756,399	8,490,406	5,340,585	5,059,378
ภายในประเทศ	23,905,705	22,933,491	20,098,906	14,009,356	10,503,375
รวม	37,183,617	34,689,890	28,589,312	19,349,941	15,562,753
<b>ท่าอากาศยานเชียงใหม่</b>					
ระหว่างประเทศ	2,184,152	2,098,385	1,792,360	1,197,430	726,128
ภายในประเทศ	7,789,297	7,109,871	6,277,558	5,016,033	4,446,614
รวม	9,973,449	9,208,256	8,069,918	6,213,463	5,172,742
<b>ท่าอากาศยานหาดใหญ่</b>					
ระหว่างประเทศ	250,112	262,009	230,915	214,574	226,821
ภายในประเทศ	4,097,018	3,609,459	3,337,178	2,729,685	2,238,549
รวม	4,347,130	3,871,468	3,568,093	2,944,259	2,465,370
<b>ท่าอากาศยานภูเก็ต</b>					
ระหว่างประเทศ	8,742,510	7,936,456	6,848,457	6,383,639	6,144,912
ภายในประเทศ	7,487,921	6,785,554	5,689,585	4,892,166	4,834,625
รวม	16,230,431	14,722,010	12,538,042	11,275,805	10,979,537

## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

## รอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน

	2560	2559	2558	2557	2556
<b>ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย</b>					
ระหว่างประเทศ	82,170	27,360	27,603	28,148	12,026
ภายในประเทศ	2,303,054	1,931,993	1,612,729	1,263,560	1,041,837
รวม	2,385,224	1,959,353	1,640,332	1,291,708	1,053,863
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b><u>129,199,401</u></b>	<b><u>119,923,998</u></b>	<b><u>106,789,914</u></b>	<b><u>87,572,433</u></b>	<b><u>86,134,962</u></b>

หมายเหตุ:

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

## (ข) การเปลี่ยนแปลงของปริมาณเที่ยวบิน

ปริมาณการขึ้น - ลงของอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. ทั้ง 6 แห่งรวมกัน เพิ่มขึ้นจาก 776,922 เที่ยวบิน ในรอบปี 2559 เป็น 823,574 เที่ยวบิน ในรอบปีบัญชี 2560 หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 6.00 โดยประกอบด้วยจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศ 415,338 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 3.13 และเที่ยวบินภายในประเทศ 408,236 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.10

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

## รอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน

	2560 (เที่ยวบิน)	2559 (เที่ยวบิน)	2558 (เที่ยวบิน)	2557 (เที่ยวบิน)	2556 (เที่ยวบิน)
<b>ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ</b>					
ระหว่างประเทศ	259,906	257,951	257,450	226,875	228,468
ภายในประเทศ	85,861	75,312	67,420	66,057	59,536
รวม	<u>345,767</u>	<u>333,263</u>	<u>310,870</u>	<u>292,932</u>	<u>288,004</u>
<b>ท่าอากาศยานดอนเมือง</b>					
ระหว่างประเทศ	83,263	77,004	60,874	43,937	39,745
ภายในประเทศ	170,281	163,597	153,935	117,894	96,243
รวม	<u>253,544</u>	<u>240,601</u>	<u>214,809</u>	<u>161,831</u>	<u>135,988</u>

## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

## รอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน

	2560 (เที่ยวบิน)	2559 (เที่ยวบิน)	2558 (เที่ยวบิน)	2557 (เที่ยวบิน)	2556 (เที่ยวบิน)
<b>ท่าอากาศยานเชียงใหม่</b>					
ระหว่างประเทศ	18,101	17,027	15,318	11,329	7,368
ภายในประเทศ	53,940	50,107	47,308	38,350	33,927
รวม	72,041	67,134	62,626	49,679	41,295
<b>ท่าอากาศยานหาดใหญ่</b>					
ระหว่างประเทศ	1,859	2,051	1,838	1,822	1,762
ภายในประเทศ	28,613	24,811	22,420	19,143	15,294
รวม	30,472	26,862	24,258	20,965	17,056
<b>ท่าอากาศยานภูเก็ต</b>					
ระหว่างประเทศ	51,466	48,196	43,316	40,387	38,814
ภายในประเทศ	53,383	46,793	38,684	34,114	31,384
รวม	104,849	94,989	82,000	74,501	70,198
<b>ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย</b>					
ระหว่างประเทศ	743	492	525	442	362
ภายในประเทศ	16,158	13,581	12,274	9,587	6,520
รวม	16,901	14,073	12,799	10,029	6,882
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>823,574</b>	<b>776,922</b>	<b>707,362</b>	<b>609,937</b>	<b>559,423</b>

หมายเหตุ:

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

**(ค) การเปลี่ยนแปลงของปริมาณการขนถ่ายสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า - ออก  
(ไม่รวมสินค้าผ่าน หรือ Transit Cargo)**

ในรอบปีบัญชี 2560 ทอท. มีรายได้ที่ได้จากบริการการขนถ่ายสินค้าพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์ในรูปแบบของรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์จากบริการเก็บสินค้าและค่าเช่าพื้นที่สำหรับคลังสินค้า และในรูปแบบของรายได้จากค่าธรรมเนียมสนามบิน ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน และค่าเครื่องอำนวยความสะดวก





## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

สำหรับการบริการขนส่งสินค้าที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะเป็นการดำเนินการภายในเขตปลอดอากร (Free Zone) ซึ่งจะได้รับสิทธิประโยชน์ทางด้านศุลกากร และจะมีพื้นที่ทั้งหมดสำหรับการให้บริการเกี่ยวกับคลังสินค้า ระหว่างประเทศประมาณ 600,000 ตารางเมตร

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

## รอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน

	2560 (ตัน)	2559 (ตัน)	2558 (ตัน)	2557 (ตัน)	2556 (ตัน)
<b>ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ</b>					
ระหว่างประเทศ	1,373,998	1,217,125	1,199,774	1,191,132	1,184,312
ภายในประเทศ	46,246	45,888	40,546	39,749	47,690
รวม	1,420,244	1,263,013	1,240,320	1,230,881	1,232,002
<b>ท่าอากาศยานดอนเมือง</b>					
ระหว่างประเทศ	47,874	38,305	19,666	9,145	8,474
ภายในประเทศ	22,706	26,799	21,121	14,913	8,864
รวม	70,580	65,104	40,787	24,058	17,338
<b>ท่าอากาศยานเชียงใหม่</b>					
ระหว่างประเทศ	1,303	1,366	1,645	706	185
ภายในประเทศ	17,290	18,019	17,533	17,953	18,266
รวม	18,593	19,385	19,178	18,659	18,451
<b>ท่าอากาศยานหาดใหญ่</b>					
ระหว่างประเทศ	-	-	-	-	-
ภายในประเทศ	11,848	12,349	11,817	12,090	14,773
รวม	11,848	12,349	11,817	12,090	14,773
<b>ท่าอากาศยานภูเก็ต</b>					
ระหว่างประเทศ	33,507	27,006	22,864	21,239	16,557
ภายในประเทศ	14,911	14,852	14,620	18,413	17,475
รวม	48,418	41,858	37,484	39,652	34,032
<b>ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย</b>					
ระหว่างประเทศ	-	-	-	-	-
ภายในประเทศ	5,172	5,798	4,624	3,708	4,565
รวม	5,172	5,798	4,624	3,708	4,565
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>1,574,855</b>	<b>1,407,507</b>	<b>1,354,210</b>	<b>1,329,048</b>	<b>1,321,161</b>

## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

## 1.1.5 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง

ในช่วงรอบปีบัญชี 2560 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง มีเที่ยวบินพาณิชย์ ขึ้น - ลง รวม 599,311 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2559 คิดเป็นร้อยละ 4.43 เป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศ จำนวน 343,169 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.45 และเป็นเที่ยวบินภายในประเทศจำนวน 256,142 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.21 จำนวนผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 96.26 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2559 คิดเป็นร้อยละ 6.77 เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 61.28 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.13 และผู้โดยสารภายในประเทศจำนวน 34.98 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.90 นอกจากนั้น มีปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณียภัณฑ์เข้า - ออกจำนวน 1.49 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.25 เป็นการขนถ่ายระหว่างประเทศ จำนวน 1.42 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 13.26 และเป็นการขนถ่ายภายในประเทศจำนวน 68,952 ตัน ลดลงร้อยละ 5.14

## (ก) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ในช่วงรอบปีบัญชี 2560 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีสายการบินให้บริการแบบประจำรวม 110 สายการบิน เป็นเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสารผสมสินค้า 100 สายการบิน และเที่ยวบินขนส่งสินค้าอย่างเดียว 10 สายการบิน

ในปีงบประมาณ 2560 ปริมาณการจราจรทางอากาศระหว่างประเทศฟื้นตัวจากความเชื่อมั่นในภาคการเมืองซึ่งมีเสถียรภาพมากขึ้น ขณะที่ปริมาณจราจรทางอากาศภายในประเทศไปใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำที่ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นส่วนใหญ่ ทำให้ปัจจุบันท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีเที่ยวบินพาณิชย์ขึ้น - ลง รวม 345,767 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 3.75 โดยเป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศ 259,906 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.76 และเที่ยวบินภายในประเทศ 85,861 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 14.01 รองรับผู้โดยสารรวม 59,079,550 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.50 เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 48,003,084 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.39 และภายในประเทศจำนวน 11,076,466 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.76 ปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณียภัณฑ์เข้า-ออกจำนวน 1,420,244 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.45 เป็นการขนส่งระหว่างประเทศจำนวน 1,373,998 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.89 โดยสินค้าขาออกส่วนใหญ่เป็นสินค้าจำพวกเครื่องมือและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ผลผลิตทางการเกษตร สิ่งทอและเสื้อผ้าสำเร็จรูป ส่วนสินค้านำเข้าได้แก่ อะไหล่ชิ้นส่วนของเครื่องมือ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ และวัตถุดิบจำพวกเส้นใยและสิ่งทอ ส่วนการขนส่งภายในประเทศจำนวน 46,246 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.78

## (ข) ท่าอากาศยานดอนเมือง

ท่าอากาศยานดอนเมือง มีสายการบินให้บริการแบบประจำทั้งหมด 19 สายการบิน ในจำนวนดังกล่าวเป็นสายการบินต้นทุนต่ำจำนวน 12 สายการบิน โดยในปีที่ผ่านมาตลาดสายการบินต้นทุนต่ำมีการเติบโตทั้งเส้นทางบินและความถี่ในการให้บริการเพิ่มขึ้นอย่างมาก รวมทั้งมีการแข่งขันด้านราคาที่รุนแรงเพื่อดึงดูดผู้ให้บริการ ทำให้ปริมาณการจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานดอนเมืองในปีงบประมาณ 2560 มีเที่ยวบินพาณิชย์



## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

ขึ้น – ลง รวม 253,544 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.38 เป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศ 83,263 เที่ยวบิน และเที่ยวบินภายในประเทศจำนวน 170,281 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.13 และ 4.09 ตามลำดับ รองรับผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 37,183,617 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.19 เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 13,277,912 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.94 และผู้โดยสารภายในประเทศจำนวน 23,905,705 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.24 มีปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า – ออก จำนวน 70,580 ดัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.41 เป็นการขนถ่ายระหว่างประเทศจำนวน 47,874 ดัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 24.98 และการขนถ่ายสินค้าภายในประเทศจำนวน 22,706 ดัน ลดลงร้อยละ 15.27

### 1.1.6 ท่าอากาศยานภูมิภาค

ท่าอากาศยานภูมิภาคของ ทอท.ประกอบด้วย ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย

#### (ก) ท่าอากาศยานเชียงใหม่

ในช่วงรอบปีบัญชี 2560 ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ให้บริการสายการบินแบบประจำรวม 31 สายการบิน มีเที่ยวบินขึ้นลงรวม 72,041 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.31 จากจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศจำนวน 18,101 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 6.31 ส่วนเที่ยวบินภายในประเทศมีจำนวน 53,940 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 7.65 รองรับจำนวนผู้โดยสารรวม 9,973,449 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.31 เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ 2,184,152 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.09 ผู้โดยสารภายในประเทศ 7,789,297 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.56 มีปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า - ออกจำนวน 18,593 ดัน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 4.09 เป็นการขนถ่ายระหว่างประเทศจำนวน 1,303 ดัน ลดลงร้อยละ 4.61 และการขนถ่ายสินค้าภายในประเทศ 17,290 ดัน ลดลงร้อยละ 4.05

#### (ข) ท่าอากาศยานหาดใหญ่

ในช่วงรอบปีบัญชี 2560 ท่าอากาศยานหาดใหญ่มีสายการบินให้บริการแบบประจำ 7 สายการบิน มีจำนวนเที่ยวบินขึ้น-ลงรวม 30,472 เที่ยวบินเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.44 ประกอบด้วยเที่ยวบินระหว่างประเทศ 1,859 เที่ยวบิน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 9.36 และเที่ยวบินภายในประเทศ 28,613 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 15.32 ให้บริการผู้โดยสารรวม 4,347,130 คน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 12.29 เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 250,112 คน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 4.54 ส่วนผู้โดยสารภายในประเทศมีจำนวน 4,097,018 คน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 13.51 มีปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า - ออกจำนวน 11,848 ดัน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 4.06 โดยทั้งหมดเป็นการขนส่งภายในประเทศ

#### (ค) ท่าอากาศยานภูเก็ต

ในช่วงรอบปีบัญชี 2560 ท่าอากาศยานภูเก็ต ให้บริการสายการบินแบบประจำรวม 50 สายการบิน มีจำนวนเที่ยวบินขึ้น – ลงรวม 104,849 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 10.38 เป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศจำนวน 51,466 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 6.78 จากทั้งเที่ยวบินแบบประจำและเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ ส่วนเที่ยวบินภายในประเทศมีจำนวน 53,383 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 14.08 ให้บริการผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 16,230,431 คน



## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 10.25 ประกอบด้วยผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 8,742,510 คน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 10.16 ส่วนผู้โดยสารภายในประเทศมีจำนวน 7,487,921 คน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 10.35 ส่วนปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า - ออกรวมทั้งสิ้น 48,418 ตัน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 15.67 ประกอบด้วยการขนถ่ายสินค้าระหว่างประเทศจำนวน 33,507 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 24.07 และการขนถ่ายสินค้าในประเทศจำนวน 14,911 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.40

### (ง) ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย

ในช่วงรอบบัญชีปี 2560 ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย มีสายการบินให้บริการแบบประจำรวม 10 สายการบิน มีเที่ยวบินขึ้น - ลงรวม 16,901 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 20.10 มีเที่ยวบินระหว่างประเทศ 743 เที่ยวบิน และเที่ยวบินในประเทศ 16,158 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 51.02 และ 18.98 ตามลำดับ ให้บริการผู้โดยสารรวม 2,385,224 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 21.74 ประกอบด้วยผู้โดยสารระหว่างประเทศ 82,170 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 200.33 และผู้โดยสารภายในประเทศ 2,303,054 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 19.21 ตามลำดับ ปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า - ออก ทั้งหมดเป็นการขนส่งสินค้าภายในประเทศรวม 5,172 ตัน ลดลงร้อยละ 10.80

## 1.2 การตลาดและภาวะในการแข่งขัน

### 1.2.1 การแข่งขัน

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

การเปิดเสรีน่านฟ้าในปี 2558 ประกอบกับการที่ประเทศไทยมีปัจจัยดึงดูดการลงทุนจากอุปสงค์ในการท่องเที่ยวระหว่างประเทศที่มีแนวโน้มเติบโตสูง และมีภูมิประเทศที่เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศ (Hub) ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ก็ยิ่งส่งผลให้สายการบินในอาเซียนต้องการเข้ามาช่วงชิงและแข่งขันในประเทศไทยเพิ่มขึ้น ดังนั้นสายการบินของไทยจึงต้องจับตามองสภาวะธุรกิจและปรับกลยุทธ์รุกและรับเพื่อให้สอดคล้องกับการแข่งขันที่เข้มข้นมากขึ้น

จากนโยบายของภาครัฐในการพัฒนาท่าอากาศยาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เป็นศูนย์กลางการบินการท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้าทางอากาศชั้นนำของเอเชียและของโลก กอปรกับนโยบายการท่องเที่ยวไทยเชิงรุกของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยในการขยายกลุ่มตลาดนักท่องเที่ยวใหม่ ๆ จะช่วยส่งผลให้ปริมาณการจราจรทางอากาศและผู้โดยสารมีอัตราที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งอัตราการเติบโตของจำนวนผู้โดยสาร



## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ซึ่งเป็นอัตราการเติบโตที่สูงกว่าทุกภูมิภาคในโลกอันมีสาเหตุจากการเริ่มพัฒนาการขนส่งทางอากาศ และการเติบโตทางเศรษฐกิจที่รวดเร็วของสาธารณรัฐประชาชนจีนและสาธารณรัฐอินเดีย จะทำให้สายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีการขยายตัวได้อีกมาก ทอท.จึงได้กำหนดยุทธศาสตร์ โดยให้ท่าอากาศยานดอนเมืองรองรับสายการบินต้นทุนต่ำและเที่ยวบินจุดต่อจุดเป็นการเฉพาะ โดยให้บริการเที่ยวบินทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อรองรับการขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำต่อไปในอนาคต

นอกจากนั้น ด้วยนวัตกรรมเทคโนโลยีการผลิตอากาศยานแบบใหม่ จะช่วยทำให้ระบบการขนส่งทางอากาศโดยรวมมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ต้นทุนลดลง ลดเวลาการบินเนื่องจากสามารถบินตรงไปยังจุดหมายปลายทางได้โดยไม่ต้องหยุดพัก ทำให้เกิดเส้นทางบินใหม่ ๆ และทำให้เกิดโอกาสในการแข่งขันที่สูงขึ้น และจากการที่ค่าโดยสารมีราคาถูกลงทำให้ประชาชนสามารถเข้าถึงบริการการขนส่งทางอากาศได้มากขึ้น ยิ่งไปกว่านั้น เทคโนโลยีด้านการสื่อสารได้รับการพัฒนาอย่างรวดเร็วผู้เดินทางสามารถค้นหาข้อมูลแหล่งท่องเที่ยว แหล่งธุรกิจตามที่ต้องการได้สะดวกโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผู้โดยสารที่เดินทางโดยเครื่องบินสามารถทำการจองเที่ยวบินได้ด้วยตัวเองอย่างรวดเร็ว และได้ในราคาที่ถูกลง 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

จากการที่รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวและได้รณรงค์ให้ประเทศไทยและจังหวัดต่าง ๆ เป็นจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยว สำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศและนักท่องเที่ยวชาวไทย รวมทั้งการสนับสนุนและส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจากทั่วโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งนักท่องเที่ยวในทวีปเอเชียให้ความสนใจเป็นอย่างมาก ประกอบกับการที่ประเทศไทยตั้งอยู่ใกล้กับเมืองใหญ่ ๆ และสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ ๆ ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รวมถึงแหล่งท่องเที่ยวในประเทศกัมพูชา เวียดนาม ลาว และพม่า ทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางทางการบินที่สำคัญ สำหรับผู้โดยสารที่เดินทางมาจากเมืองใหญ่ ๆ ในทวีปอเมริกา ทวีปยุโรป ทวีปออสเตรเลีย และเมืองอื่น ๆ ในเอเชีย



## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

จากข้อมูลชาวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทย 10 เดือนของปี 2559 ณ ด่านตรวจคนเข้าเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 16.99 ล้านคน สามารถแบ่งออกได้ดังนี้ นักท่องเที่ยวจากเอเชียตะวันออกคิดเป็นร้อยละ 34.19 จากยุโรปคิดเป็นร้อยละ 17.58 จากเอเชียใต้คิดเป็นร้อยละ 6.41 จากอเมริกาคิดเป็นร้อยละ 4.50 จากตะวันออกกลางคิดเป็นร้อยละ 3.46 จากโอเชียเนียคิดเป็นร้อยละ 2.43 และจากแอฟริกาคิดเป็นร้อยละ 0.76 ของจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งหมด ปริมาณการจราจรทางอากาศสู่กรุงเทพฯ และประเทศไทยไม่ได้ขึ้นอยู่กับผู้โดยสารที่เดินทางมายังประเทศไทย เพื่อจุดประสงค์ทางธุรกิจเป็นหลัก ซึ่งต่างกับกรณีของท่าอากาศยานหลักอื่น ๆ ในภูมิภาคเดียวกัน ทั้งนี้ นักท่องเที่ยวถือเป็นผู้โดยสาร "ที่มีคุณภาพสูง (High Quality)" เนื่องจากนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มักจะเดินทางมาถึงท่าอากาศยานก่อนกำหนดเวลาเดินทาง และมีแนวโน้มในการที่จะใช้จ่ายเงินเพื่อซื้อสินค้าและบริการ ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. มากกว่าผู้โดยสารที่เดินทางมาเพื่อจุดประสงค์ทางธุรกิจ

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

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

ท่าอากาศยานระหว่างประเทศของ ทอท. นอกจากจะเป็นเสมือนประตูสู่เอเชียที่สำคัญของประเทศแล้ว การเตรียมพร้อมในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตก็เป็นสิ่งสำคัญเช่นเดียวกัน รัฐบาลได้มองเห็นศักยภาพของจังหวัดเชียงใหม่ที่จะสามารถพัฒนาไปสู่การเป็นศูนย์กลางการบินที่เชื่อมไปสู่ประเทศในแถบอินโดจีนได้อย่างสะดวกรวดเร็วรวมทั้งเป็นศูนย์กลางแห่งอารยธรรมลุ่มน้ำโขง นอกจากนั้นยังเล็งเห็นถึงศักยภาพการเติบโตด้านการท่องเที่ยวทางภาคใต้ของไทย โดยเฉพาะเมืองท่องเที่ยวอย่างภูเก็ตที่สามารถพัฒนาไปสู่ศูนย์กลางของการเดินทางท่องเที่ยวทางภาคใต้ จึงได้ส่งเสริมให้หน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องดำเนินการเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐานรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่ และท่าอากาศยานภูเก็ตให้มีความพร้อมและสามารถรองรับการเติบโตในอนาคต เพื่อเป็นการเพิ่มความเชื่อมั่นให้สายการบินทั่วโลกถึงศักยภาพและความพร้อมของท่าอากาศยานไทย





## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

(ค) ท่าอากาศยานของ ทอท. มีพื้นที่เอื้อต่อการขยายตัวและพัฒนาธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน เนื่องจากท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. มีพื้นที่ที่สามารถรองรับการขยายตัวและการพัฒนาโครงการต่าง ๆ เพื่อสร้างรายได้ โดยการร่วมลงทุนกับหน่วยงานภาครัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชน ดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการบิน เช่น งานประชาสัมพันธ์การใช้ประโยชน์ที่ดินของ ทอท. เป็นต้น

(ง) ทอท. มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในการบริหารจัดการท่าอากาศยาน

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 ทั้งด้านการพัฒนาขีดความสามารถในการรองรับการเติบโตของปริมาณการขนส่งทางอากาศและการพัฒนาเพื่อการยกระดับคุณภาพการบริการและการบริหารจัดการกิจกรรมเชิงพาณิชย์ให้ทัดเทียมกับท่าอากาศยานอื่น ๆ ในภูมิภาคเดียวกัน ในรอบปีที่ผ่านมา ทอท. ได้คำนึงถึงการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศของท่าอากาศยาน โดยคำนึงถึงการใช้ทรัพย์สินที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดย ทอท. ได้ดำเนินการตามแผนวิสาหกิจของ ทอท. ฉบับทบทวนปีงบประมาณ 2559 - 2562 ซึ่งได้มีการทบทวนสถานะแวดล้อมการดำเนินธุรกิจของ ทอท. เป็นประจำทุกปี โดยสถานการณ์อุตสาหกรรมขนส่งทางอากาศและการท่องเที่ยว ยังคงมีทิศทางการเติบโตที่สนับสนุนการดำเนินธุรกิจของ ทอท. นอกจากนี้ ในด้านการบริหารจัดการภายในของ ทอท. ได้ดำเนินการเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายของกระทรวงการคลังในการนำระบบบริหารจัดการ เพื่อสร้างมูลค่าเชิงเศรษฐศาสตร์ (Economic Value Management: EVM) และ Balanced Scorecard (BSC) มาใช้ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2549 และเริ่มมีการประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Performance Appraisal : SEPA ) มาใช้ในปีงบประมาณ 2557 โดยมีกำหนดเป้าหมายขององค์กรที่ครอบคลุมการดำเนินงานหลักด้านระดับบริการด้านประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากรและต้นทุน และการสร้างการเติบโตด้านรายได้ รวมทั้งด้านมาตรฐาน



## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

ความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน ภายใต้ยุทธศาสตร์ 7 ด้าน ได้แก่ Airport Strategic Positioning, Airport Service Capacity, Aeronautical Business, Non-Aeronautical Business, Intelligent Service, Regional Hub, Business Development เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ที่กำหนดและรองรับต่อสภาพแวดล้อมภายนอกข้างต้น ที่มีผลกระทบต่อการ

ทอท.อยู่ระหว่างดำเนินโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554 - 2560) และการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมืองโดยการปรับปรุงอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 สำหรับใช้เป็นอาคารผู้โดยสารภายในประเทศและจัดเตรียมแผนพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมืองระยะที่ 3 ต่อไป สำหรับท่าอากาศยานภูมิภาค ทอท. มีนโยบายด้านการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันอย่างต่อเนื่อง ซึ่งแผนแม่บทพัฒนาท่าอากาศยานเชิงใหม่ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย และท่าอากาศยานหาดใหญ่ได้รับอนุมัติแนวทางการดำเนินงานจาก คณะกรรมการ ทอท.เรียบร้อยแล้วและอยู่ระหว่างการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต รวมถึงการเปิดใช้งานอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศหลังใหม่ของท่าอากาศยานภูเก็ต เพื่อรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก นอกจากนี้ ทอท. ได้ให้ความสำคัญกับการกำหนดนโยบายการตลาดเชิงรุก โดยการพัฒนาแผนการเปิดตลาดเส้นทางการบินใหม่ ๆ การจัดทำแผนการสร้างเครือข่ายพันธมิตรทางธุรกิจ แผนการศึกษาพฤติกรรมผู้ใช้บริการ และการจัดกิจกรรมการส่งเสริมการตลาดที่หลากหลาย รวมถึงการสรรหาและพัฒนาบุคลากรของ ทอท. ด้านการตลาด เพื่อรองรับนโยบายการตลาดเชิงรุกข้างต้น ทั้งนี้ ในด้านการให้บริการ ทอท. มีการนำเทคโนโลยีเข้ามาบริหารจัดการ เพื่อเพิ่มความรวดเร็วในการตัดสินใจ เช่น ระบบ Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) ตลอดจนเทคโนโลยีสนับสนุนกระบวนการให้บริการผู้โดยสารเพื่อเพิ่มความสะดวกสบาย เช่น Airport Smart Service Application เป็นต้น

### (ข) การเข้าร่วมโครงการจัดอันดับคุณภาพบริการ Airport Service Quality (ASQ)

ทอท. ได้ให้ความสำคัญกับการแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ เพื่อพัฒนาคุณภาพการบริการให้ดียิ่งขึ้น เพื่อสามารถนำท่าอากาศยานในความรับผิดชอบทั้ง 6 แห่ง มุ่งสู่เป้าหมายในการเป็นท่าอากาศยานชั้นนำของโลก โดย ทอท. ได้เน้นด้านความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ และด้านสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น ขั้นตอนการตรวจผ่านผู้โดยสารที่รวดเร็ว ที่นั่งพักรอเพียงพอ ป้ายบอกทางที่ชัดเจน จำนวนห้องน้ำที่เพียงพอกับจำนวนผู้โดยสาร ความสะอาดภายในอาคารผู้โดยสารและบริเวณท่าอากาศยาน ตลอดจนการคมนาคมเชื่อมต่อกับท่าอากาศยาน เป็นต้น ทั้งนี้ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานเชียงใหม่ได้สมัครเข้าร่วมโครงการ Airport Service Quality (ASQ) ของ Airport Council International (ACI) โดยในไตรมาสที่ 2 ของปีงบประมาณ 2559 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานเชียงใหม่ได้รับการจัดลำดับคะแนน 4.61 และ 4.49 ตามลำดับจากคะแนนเต็ม 5 คะแนน ซึ่งค่าเฉลี่ยคะแนนการจัดอันดับของท่าอากาศยานทั่วโลกเท่ากับ 4.58 คะแนน





## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

นอกจากนี้ ทอท. ได้เตรียมความพร้อมในการนำท่าอากาศยานอื่นของ ทอท. เข้าสู่โครงการ ASQ ภายในปี 2562 โดยท่าอากาศยานดอนเมืองจะเริ่มเข้ารับการจัดอันดับในปี 2560 และท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย และท่าอากาศยานหาดใหญ่ มีแผนการเตรียมความพร้อมและชี้แจงแนวทางเพื่อสร้างความเข้าใจให้แก่ส่วนงานผู้รับผิดชอบและผู้มีส่วนได้เสียเพื่อดำเนินการต่อไปในอนาคต

### 1.3 การดำเนินงานท่าอากาศยาน

#### 1.3.1 การอนุญาตให้ผู้ประกอบการต่าง ๆ ดำเนินกิจการในท่าอากาศยาน

รายได้ส่วนหนึ่งของ ทอท. เป็นรายได้จากการอนุญาตให้ดำเนินการในเขตท่าอากาศยานของ ทอท. ในรูปของกิจการร้านค้าปลีก ร้านค้าปลอดอากร บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน ครั้วการบิน ภัตตาคาร ลานจอดรถ บริการโฆษณา บริการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ร้านหนังสือ ร้านอาหารว่างและเครื่องดื่ม บริการรถลิμουซีน บริการรถเช่า ร้านขายของที่ระลึก ไปรษณีย์ ศูนย์ข้อมูลนักท่องเที่ยวและสถานที่ท่องเที่ยว บริการด้านสื่อสารโทรคมนาคมต่าง ๆ ธนาคาร บริการภาคพื้นดิน และบริการด้านการขนส่ง ซึ่งโดยทั่วไป ทอท. จัดเก็บรายได้จากผู้ประกอบการดังกล่าวในรูปของส่วนแบ่งผลประโยชน์จากผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการในท่าอากาศยาน โดยคิดในอัตราร้อยละของรายได้หรือผลประโยชน์ตอบแทนขั้นต่ำแล้วแต่จำนวนใดจะสูงกว่า หรืออัตราผลประโยชน์ตอบแทนคงที่ หรือผันแปรตามปริมาณการให้บริการ โดยอัตราที่เรียกเก็บจะแตกต่างกันตามลักษณะของกิจการ สำหรับการเปิดประมูลคัดเลือกผู้ประกอบการนั้น จะพิจารณาจากผู้ประกอบการที่เสนอผลตอบแทนขั้นต่ำหรือค่าผลประโยชน์ตอบแทนคงที่สูงที่สุด

#### 1.3.2 การให้เช่าพื้นที่ที่ดินและการให้เช่าอสังหาริมทรัพย์

ทอท. ให้ผู้ประกอบการเช่าพื้นที่เพื่อเป็นสำนักงานและ/หรือประกอบกิจการต่าง ๆ ตามสัญญาเช่าและ/หรือสัญญาอนุญาต ซึ่ง ทอท. กำหนดอัตราค่าเช่าตามอัตราค่าภาระการใช้ท่าอากาศยาน ทรัพย์สิน บริการและความสะดวกต่าง ๆ ในกิจการของ ทอท. โดยแยกอัตราค่าภาระฯ ตามแต่ละท่าอากาศยาน คือ อัตราค่าภาระฯ สำหรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย โดยการกำหนดค่าเช่าพื้นที่สำหรับสำนักงานและอสังหาริมทรัพย์จะพิจารณาจากประเภทธุรกิจของผู้เช่าเป็นหลัก โดยปกติ ทอท. จะคิดค่าเช่าจากผู้ประกอบการค้าปลีกในอัตราที่สูงกว่าค่าเช่าพื้นที่สำหรับสำนักงาน สัญญาเช่าจะมีอายุสัญญาตั้งแต่ 1 - 3 ปี ทอท. จะเรียกเก็บค่าเช่าพื้นที่หรือห้องเพื่อใช้เป็นสำนักงานในท่าอากาศยานดอนเมืองในอัตรา 350 บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน ส่วนอัตราค่าเช่าพื้นที่กิจกรรมเชิงพาณิชย์จะอยู่ในอัตราระหว่าง 120 บาท ถึง 800 บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน อัตราค่าเช่าพื้นที่ในท่าอากาศยานภูมิภาคจะต่ำกว่าอัตราค่าเช่า ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง แต่สำหรับอัตราค่าเช่า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยทั่วไปจะสูงกว่าค่าเช่า ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง สำหรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้กำหนดค่าเช่าพื้นที่หรือห้องเพื่อใช้ดำเนินการกิจกรรมเชิงพาณิชย์ในอัตราระหว่าง 310 บาท ถึง 1,240 บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน และกำหนดค่าเช่าพื้นที่หรือห้องเพื่อใช้เป็นสำนักงานในอัตรา 470 - 830 บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน (ราคาแตกต่างกันตามพื้นที่ที่แตกต่างกัน) อีกทั้งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีพื้นที่จำนวนมากจึงมีที่ดินเปล่าที่จัดสรรให้ผู้เช่าประกอบการได้ โดยกำหนดค่าเช่า



## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

ในอัตราระหว่าง 35 บาท ถึง 80 บาท ต่อตารางเมตรต่อเดือน

### 1.3.3 การให้บริการของ ทอท.

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

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

ทอท.ยังได้จัดเตรียมบริการอื่น ๆ ที่ต่อเนื่อง เพื่อรองรับผู้โดยสารและสัมภาระของสายการบิน เช่น บริการรถเช่า รถลีมูซีน ตานจอรถ ร้านค้า ร้านอาหาร และคลังสินค้า เป็นต้น

## 1.4 ลูกค้าสายการบิน

ในช่วงรอบปีบัญชี 2560 ท่าอากาศยานของ ทอท.ให้บริการกับสายการบินประจำจากการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้ารวม 135 สายการบิน ทอท.เชื่อว่า การที่กรุงเทพฯ เปรียบเสมือนประตูสู่ประเทศไทย และการที่ประเทศไทย เปรียบเสมือนประตูสู่จุดหมายปลายทางต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นปัจจัยสำคัญที่สุดที่ทำให้ สายการบินต่าง ๆ ตัดสินใจเลือกใช้บริการท่าอากาศยานของ ทอท.ซึ่งสายการบินจะจัดเส้นทางการบินและเที่ยวบิน ตามปริมาณความต้องการของผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางมาสู่ประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานหลักของ ทอท.มีลูกค้าสายการบินมาใช้บริการมากที่สุด ซึ่งบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในฐานะ สายการบินแห่งชาติ เป็นลูกค้าที่สำคัญที่สุดของ ทอท. โดยในช่วงรอบปีบัญชี 2560 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ให้บริการแก่ผู้โดยสารระหว่างประเทศและภายในประเทศ รวมกันประมาณร้อยละ 32.24 ของจำนวนผู้โดยสารรวมทั้งหมดที่ใช้บริการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รองลงมาได้แก่สายการบินบางกอกแอร์เวย์สตามลำดับ

## 1.5 สิ่งอำนวยความสะดวกในเชิงพาณิชย์

การให้บริการเชิงพาณิชย์ ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. (ยกเว้นบริเวณอาคารผู้โดยสาร) ได้แก่ สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนถ่ายสินค้า การซ่อมแซมและบำรุงรักษาอากาศยาน การจัดส่งอาหารให้อากาศยานและการใช้ประโยชน์ในบริเวณที่ดินซึ่งมิได้ใช้ในกิจการการบิน โดยการให้เช่าแก่บุคคลภายนอกเพื่อใช้ในกิจกรรมต่าง ๆ 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)



## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

บริษัท ครัวการบินกรุงเทพ จำกัด และบริษัท แอลเอสจี สกายเซฟส์ (ประเทศไทย) จำกัด

- การให้เช่าพื้นที่สำหรับซ่อมบำรุงอากาศยาน (Hangar) และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง ทอท. เป็นผู้จัดสรรพื้นที่ให้เช่าแก่ผู้ประกอบการรายอื่น

### 1.6 สิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ในเขตการบิน

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

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

สิ่งอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์ ในการดับเพลิงและกู้ภัยเป็นของ ทอท. ในขณะที่สิ่งอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับการพยากรณ์อากาศ ดำเนินการและเป็นกรรมสิทธิ์ของกรมอุตุนิยมวิทยา การควบคุมการจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานทุกแห่ง ของ ทอท. อยู่ภายใต้การดำเนินงานและการบริหารโดยบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจ ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มีสิทธิ์ใช้พื้นที่บางส่วนของอาคารในท่าอากาศยานของ ทอท. โดย ทอท. ไม่ได้เรียกเก็บค่าตอบแทนจากการใช้พื้นที่ดังกล่าว บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เป็นผู้ให้บริการการควบคุมการจราจรทางอากาศ การบริการโทรคมนาคมการบิน การบริการวิทยุเครื่องช่วยการเดินอากาศ และเป็นผู้กำหนดและจัดสรรเที่ยวบินสำหรับสายการบินที่ให้บริการเที่ยวบินในประเทศ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มีกรรมสิทธิ์และครอบครองอุปกรณ์เพื่อใช้ประโยชน์ในกิจกรรมดังกล่าว ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. บริษัท วิทยุการบิน



## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

แห่งประเทศไทย จำกัด จะจัดเก็บค่าธรรมเนียมการจราจรทางอากาศจากสายการบินที่นำอากาศยานเข้าสู่น่านฟ้าไทย โดยมีคณะกรรมการการบินพลเรือนเป็นผู้กำหนดข้อบังคับเกี่ยวกับอัตราค่าธรรมเนียมดังกล่าว ทอท. ไม่ได้รับส่วนแบ่งจากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ก็ไม่ได้รับส่วนแบ่งจากการจัดเก็บค่าบริการต่าง ๆ ของ ทอท. เช่นกัน

### 1.7 ความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยาน

ทอท. มีหน้าที่ความรับผิดชอบที่ต้องดูแลและรักษาความปลอดภัยให้กับผู้โดยสาร ลูกเรือ ผู้ที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ท่าอากาศยาน สาธารณชนที่มาใช้บริการ ณ ท่าอากาศยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการบินในพื้นที่ท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. โดยมีวัตถุประสงค์หลักคือการปกป้องการบินพลเรือนให้พ้นจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (Acts of Unlawful Interferences) ในรูปแบบต่าง ๆ ทอท. จึงได้มีการดำเนินการด้านการรักษาความปลอดภัยที่ครบวงจร โดยได้กำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยที่สอดคล้องตามข้อกำหนดของรัฐและมาตรฐานสากลขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) มีการฝึกอบรม (Training) ผู้ที่จะนำมาตรการดังกล่าวไปปฏิบัติให้มีความรู้ (Knowledge) ที่แท้จริงและมีความเชี่ยวชาญในทักษะ (Skills) ที่จำเป็นต่อการรักษาความปลอดภัยกิจการการบิน ตลอดจนมีการควบคุมคุณภาพด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Quality Control) ว่าการปฏิบัติงานเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้และเพื่อให้มั่นใจว่าจะไม่เกิดความบกพร่องในการปฏิบัติงาน โดยหากมีจุดที่เสี่ยงต่อการรักษาความปลอดภัย ทอท. จะต้องระบุความเสี่ยงและบริหารจัดการความเสี่ยงนั้นได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ซึ่งการดำเนินการที่กล่าวมาข้างต้น มีรายละเอียดแบ่งได้ ดังนี้

#### 1. การกำหนดมาตรการการรักษาความปลอดภัย

ทอท. กำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัย และดำเนินการให้เป็นมาตรฐานเดียวกันในทุกท่าอากาศยาน ครอบคลุมทั้งมาตรการการรักษาความปลอดภัยเชิงป้องกัน มาตรการการรักษาความปลอดภัยเชิงรุก มาตรการรักษาความปลอดภัยด้านข้อมูลข่าวสาร และมาตรการรักษาความปลอดภัยในภาวะฉุกเฉิน ซึ่งมาตรการต่าง ๆ ล้วนสอดคล้องกับข้อกำหนดของรัฐ โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) และมาตรฐานสากลขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) นอกจากนี้ ยังมีการประสานงานกับหน่วยงานด้านการข่าวภายในประเทศ เช่น สำนักข่าวกรองแห่งชาติ ศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการก่อการร้ายสากล (ศตก.) รวมถึงหน่วยงานต่างประเทศ เช่น Transportation Security Administration (TSA) ของสหรัฐอเมริกา และ Office of Transport Security (OTS) ของเครือรัฐออสเตรเลีย เป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อนำข้อมูลข่าวที่อาจเป็นภัยคุกคามมาประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัย และปรับเปลี่ยนมาตรการรักษาความปลอดภัย ณ แต่ละท่าอากาศยานให้สอดคล้องและสามารถรับมือกับภัยคุกคามที่เกิดขึ้นได้อย่างทันทั่วทั้งที่ นอกจากกำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยข้างต้น ทอท. ยังได้มีการจัดหาเทคโนโลยีที่มีความทันสมัยมาช่วยเสริมประสิทธิภาพในการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนด เช่น เครื่องตรวจค้นร่างกายแบบเต็มตัว (Full Body Scanner) และระบบตรวจจับ



## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

ผู้บุกรุกแนวรั้ว (Perimeter Intruder Detection System:PIDS) เป็นต้น

### 2. การฝึกอบรมและพัฒนาบุคลากรในสายงานการรักษาความปลอดภัย

ทอท.ตระหนักถึงความสำคัญของการพัฒนาบุคลากรที่ปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัยอย่างเป็นประจำและต่อเนื่อง เพื่อให้บุคลากรดังกล่าวมีความรู้ (Knowledge) ความสามารถ (Ability) และทักษะ (Skills) ที่จำเป็น อันจะสามารถนำไปใช้ในการปฏิบัติงานในหน้าที่ได้อย่างเกิดประโยชน์สูงสุด

ทั้งนี้ บุคลากรที่ปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัย ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. จะต้องผ่านการรับรองจาก กพท. และมีคุณสมบัติที่สอดคล้องตามที่ กพท. กำหนดไว้ในแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Training Programme: NCASTP) โดย ทอท. ได้จัดทำแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (Aviation Security Training Programme : ASTA) อันประกอบไปด้วยหลักสูตรฝึกอบรมบุคลากรที่ปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัยการบินที่สอดคล้องตามข้อกำหนดของรัฐและมาตรฐานสากล โดยทุกหลักสูตรฝึกอบรมตามกำหนดในแผนนี้ ต้องดำเนินการสอนโดยวิทยากรด้านการรักษาความปลอดภัยการบินที่ผ่านการรับรองจาก กพท. จึงมั่นใจได้ว่า ผู้เข้ารับการฝึกอบรม จะได้รับการฝึกอบรมที่มีประสิทธิภาพและเป็นมาตรฐาน

นอกจากหลักสูตรสำหรับเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานรักษาความปลอดภัยโดยตรง ทอท.ยังมีการจัดฝึกอบรมเพื่อเสริมสร้างให้เกิดวัฒนธรรมด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Culture) ขึ้นในชุมชนท่าอากาศยาน โดยเน้นการให้ความรู้เพื่อสร้างจิตสำนึกด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Awareness) โดยให้บุคลากรตระหนักถึงความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้น ถ้าปฏิบัติงานโดยไม่ยึดตามหลักมาตรฐาน ซึ่งหลักสูตรดังกล่าวมีผู้เข้าร่วมอบรมจากทุกหน่วยงานที่มีผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ท่าอากาศยาน

### 3. การควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัย

ทอท.ดำเนินการตรวจสอบมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยในระดับองค์กรและระดับท่าอากาศยาน โดยการตรวจสอบทั้งระบบ (Audit) การตรวจสอบเฉพาะเรื่อง (Inspection) การสำรวจการรักษาความปลอดภัย (Survey) และการทดสอบมาตรการรักษาความปลอดภัย (Test) ทุกท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. เป็นประจำอย่างต่อเนื่อง โดยได้จัดทำแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน (Aviation Security Quality Control Programme: ASQCP) ให้สอดคล้องกับแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Quality Control Programme:NCASQCP) ทั้งนี้ บุคลากรที่เป็นผู้ตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน (Aviation Security Inspector) ได้ผ่านการฝึกอบรมตามมาตรฐานของ ICAO โดยข้อมูลข้อบกพร่องที่ตรวจพบจะถูกนำไปวิเคราะห์เพื่อแก้ไขปรับปรุงแบบบูรณาการอย่างต่อเนื่อง ซึ่งนอกจากการควบคุมคุณภาพที่ ทอท.ดำเนินการเองแล้ว ทอท.ยังได้รับการตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัย จาก กพท. และ ICAO ผ่านโครงการ Universal Security Audit Programme (USAP) ,TSA ของสหรัฐอเมริกา,OTS ของเครือรัฐออสเตรเลีย และสหราชอาณาจักร



## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

## 1.8 ประกันภัย

ทอท.ได้ทำประกันวินาศภัยสำหรับความเสี่ยงภัยสำหรับภัยทุกชนิด (All Risks Insurance) และประกันอัคคีภัย ซึ่งขยายความคุ้มครองถึง อุทกภัย ภัยจากแผ่นดินไหว วาตภัย ที่เกิดกับอาคารและสิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ รวมถึง การประกันภัยทรัพย์สินจากความรุนแรงทางการเมืองและการก่อการร้าย (Property Terrorism Insurance and Political Violence) ประกันภัยบุคคลที่ 3 คุ้มครองความรับผิดตามกฎหมายของ ทอท. ต่อการบาดเจ็บ เสียชีวิต ตลอดจนความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอกซึ่งเกิดจากการดำเนินงานของ ทอท. ณ ท่าอากาศยานต่าง ๆ ในความรับผิดชอบของ ทอท. ประกันภัยผู้บริหาร ประกันภัยสินค้าพัสดุคงคลังและประกันภัยรถยนต์ ทั้งนี้ การประกันภัยดังกล่าวไม่ครอบคลุมเหตุการณ์ที่เกิดจากภัยสงคราม ความรับผิดจากมลภาวะทางเสียง และภัยอื่น บางประเภท อย่างไรก็ดี การเอาประกันภัยในส่วนที่เกี่ยวกับความรับผิดด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศ การสื่อสารการบิน การจัดเที่ยวบิน ความสมควรเดินอากาศและการขนถ่ายสินค้าทางอากาศเป็นหน้าที่ของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กรมธรรม์ประกันภัยของ ทอท.มีการต่ออายุเป็นรายปีโดยบริษัท ผู้รับประกันภัยหลักของ ทอท. คือ บริษัท ทิพยประกันภัย จำกัด (มหาชน)

## 1.9 สิ่งแวดล้อม

ทอท.มีนโยบายในการจัดการสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน โดยมุ่งเน้นถึงความรับผิดชอบต่อในการดูแลรักษา คุณภาพสิ่งแวดล้อมให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และเป็นไปตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพ สิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 ทั้งนี้ ทอท.ได้กำหนดแนวทางการดำเนินงานที่เหมาะสมเพื่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม น้อยที่สุด โดยคำนึงถึงหลักธรรมาภิบาลและความรับผิดชอบต่อสังคม

ทิศทางการดำเนินงานของ ทอท. ภายใต้แผนวิสาหกิจของ ทอท. ฉบับทบทวนปีงบประมาณ 2559

วิสัยทัศน์ (Vision)

“ทอท.เป็นผู้ดำเนินการและจัดการท่าอากาศยานที่ระดับโลก” การมุ่งเน้นคุณภาพการให้บริการ โดยคำนึง ถึงความปลอดภัย และสร้างรายได้อย่างสมดุล

“AOT Operates the World’s Smartest Airports”

พันธกิจ (Mission)

“ประกอบและส่งเสริมกิจการท่าอากาศยาน รวมทั้งดำเนินการกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับ การประกอบกิจการท่าอากาศยาน โดยคำนึงถึงการพัฒนาที่ยั่งยืน”

เป้าหมายและกลยุทธ์ (Strategic Objectives & Strategy)

แผนวิสาหกิจของ ทอท.ปีงบประมาณ 2560-2564 กำหนดยุทธศาสตร์และกลยุทธ์การดำเนินงานของ องค์การ (AOT Strategy House) ภายใต้กรอบแนวคิดการเติบโตอย่างยั่งยืน (Sustainable Growth) มุ่งเน้นความเป็นเลิศ ใน 3 ด้าน ได้แก่ ด้านบริการ ด้านมาตรฐาน และด้านการเงิน ซึ่งมีการทบทวนบริบทแวดล้อมองค์กรทั้งภายใน และภายนอกเป็นประจำทุกปี โดยตระหนักถึงการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของธุรกิจ ซึ่งองค์กรจำเป็นต้องมีความ





## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

สามารถในการปรับตัวอย่างเท่าทันสถานการณ์ ตลอดจนบทบาทที่สำคัญของ ทอท. ในฐานะรัฐวิสาหกิจที่ต้องสร้างสมดุลการดำเนินงานโดยคำนึงเป้าหมายของประเทศควบคู่ไปกับการเจริญเติบโตของธุรกิจ เพื่อให้ ทอท. สามารถเติบโตอย่างยั่งยืนได้ ทอท. จึงกำหนดแนวทางการขับเคลื่อนองค์กรสู่ความยั่งยืนทั้งในระดับองค์กรและระดับท่าอากาศยานผ่าน 7 ยุทธศาสตร์หลักของ AOT Strategy House ซึ่งมีการกำหนดกลยุทธ์ย่อยของแต่ละยุทธศาสตร์เป็นแนวทางในการถ่ายทอดสู่การปฏิบัติ

ยุทธศาสตร์	รายละเอียด
<b>ยุทธศาสตร์ที่ 1</b> <b>Airport Strategic Positioning</b>	กำหนดแนวทาง (Roadmap) พัฒนาศักยภาพของท่าอากาศยาน ทอท. 6 แห่ง เพื่อมุ่งสู่ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์ของแต่ละท่าอากาศยาน โดยใช้ประโยชน์จากฐานข้อมูลของแต่ละท่าอากาศยาน สร้างความแตกต่างการดำเนินงานสู่ความยั่งยืน
<b>ยุทธศาสตร์ที่ 2</b> <b>Airport Service Capacity</b>	การเพิ่มขีดความสามารถท่าอากาศยานในการรับรองปริมาณการจราจรทางอากาศ และสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยาน การพัฒนาระบบบำรุงรักษาท่าอากาศยาน ตลอดจนการพิจารณาความเป็นไปได้ในการบริหารท่าอากาศยานแห่งใหม่
<b>ยุทธศาสตร์ที่ 3</b> <b>Regional Hub</b>	การพัฒนาท่าอากาศยานสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศที่สนับสนุนอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศ และศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางอากาศ
<b>ยุทธศาสตร์ที่ 4</b> <b>Intelligent Service</b>	การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการท่าอากาศยานและองค์กร โดยนำเทคโนโลยีสารสนเทศ (ICT) และแนวคิดเชิงนวัตกรรมมาประยุกต์ใช้ร่วมกับการยกระดับความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้เสียสำคัญ
<b>ยุทธศาสตร์ที่ 5</b> <b>Aeronautical Business</b>	การพัฒนาธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกิจการการบิน โดยการเพิ่มศักยภาพการรองรับผู้โดยสารและเที่ยวบิน รวมถึงการพัฒนาการตลาดเส้นทางการบินเชิงรุก
<b>ยุทธศาสตร์ที่ 6</b> <b>Non-Aeronautical Business</b>	การพัฒนาธุรกิจที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน โดยการพัฒนาพื้นที่และกิจกรรมเชิงพาณิชย์ภายในและภายนอกอาคารผู้โดยสาร รวมถึงการพัฒนาธุรกิจรูปแบบใหม่ที่ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศสนับสนุน
<b>ยุทธศาสตร์ที่ 7</b> <b>Business Development</b>	พัฒนาธุรกิจรูปแบบใหม่ๆ เพื่อขยายการดำเนินงานของธุรกิจเกี่ยวเนื่องทั้งในประเทศ และต่างประเทศ

ทั้งนี้ โดยมีพื้นฐานการดำเนินงานสำคัญ ประกอบด้วย การกำกับดูแลกิจการที่ดี, การดำเนินงานที่คำนึงถึงสิ่งแวดล้อม สังคม และชุมชน, มาตรฐานความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย, ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร และการพัฒนาบุคลากร ที่สนับสนุนการขับเคลื่อนองค์กรตามภารกิจ ตลอดจนสร้างคุณค่าร่วมให้เกิดขึ้นระหว่าง ทอท. และชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อมสู่ความยั่งยืนต่อไป



## 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 ดำเนินกิจการอื่นที่เกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการท่าอากาศยาน 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 หนี้สินทรัพย์ และพนักงานทั้งหมดจาก การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย

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

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

ทอท. ได้เปลี่ยนแปลงมูลค่าหุ้นที่ตราไว้จากหุ้นละ 10 บาท เป็นหุ้นละ 1 บาท ทำให้มีหุ้นสามัญที่ออกและชำระเต็มมูลค่าจำนวน 14,285.7 ล้านหุ้น ตั้งแต่วันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2560 เป็นต้นไป





## 2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

ปัจจุบัน ทอท.ดำเนินธุรกิจในการบริหารท่าอากาศยานนานาชาติ 6 แห่งของประเทศ ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดม.) ท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ทชม.) ท่าอากาศยานหาดใหญ่ (ทหญ.) ท่าอากาศยานภูเก็ต (ทภก.) ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย (ทชร.) ซึ่งเป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศและนอกจากการให้บริการด้านสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศแล้ว ทอท.ยังรับผิดชอบ การบริหารกิจกรรมเชิงพาณิชย์ต่าง ๆ ภายในท่าอากาศยาน และดำเนินธุรกิจร่วมทุนในบริษัทที่ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับท่าอากาศยาน และธุรกิจเกี่ยวเนื่องอื่น ๆ อาทิ บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด และบริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด เป็นต้น

ผลการดำเนินงานด้านการให้บริการในปีงบประมาณ 2560 ท่าอากาศยานของ ทอท. ให้บริการสายการบินแบบประจำรวม 135 สายการบิน เป็นสายการบินขนส่งผู้โดยสารและสินค้าจำนวน 125 สายการบิน และขนส่งสินค้าอย่างเดียวจำนวน 10 สายการบิน ปริมาณการจราจรทางอากาศโดยรวมของ ทอท. ในปีงบประมาณ 2560 ปริมาณการขึ้นลงของอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. 6 แห่ง รวม 823,574 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 6.00 ประกอบด้วย จำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศ 415,338 เที่ยวบิน และภายในประเทศ 408,236 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 3.13 และ 9.10 ตามลำดับ ให้บริการผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 129,199,401 คน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 7.73 เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 72,539,940 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.57 และผู้โดยสารภายในประเทศ 56,659,461 คน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 9.26 มีปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้าออกจำนวน 1,574,855 ตัน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 11.89 โดยเป็นการขนส่งระหว่างประเทศจำนวน 1,456,682 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 13.47 และในประเทศจำนวน 118,173 ตัน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 4.47

: ปีงบประมาณ

	■ การขึ้น-ลงของอากาศยานพาณิชย์ (เที่ยวบิน)			■ จำนวนผู้โดยสารรวม (คน)		
	2559	2560	%	2559	2560	%
<b>ทสภ.+ทดม.</b>	<b>573,864</b>	<b>599,311</b>	<b>4.43%</b>	<b>90,162,911</b>	<b>96,263,167</b>	<b>6.77%</b>
ทสภ.	333,263	345,767	3.75%	55,473,021	59,079,550	6.50%
ทดม.	240,601	253,544	5.38%	34,689,890	37,183,617	7.19%
ทชม.	67,134	72,041	7.31%	9,208,256	9,973,449	8.31%
ทหญ.	26,862	30,472	13.44%	3,871,468	4,347,130	12.29%
ทภก.	94,989	104,849	10.38%	14,722,010	16,230,431	10.25%
ทชร.	14,073	16,901	20.10%	1,959,353	2,385,224	21.74%
<b>รวม 6 แห่ง</b>	<b>776,922</b>	<b>823,574</b>	<b>6.00%</b>	<b>119,923,998</b>	<b>129,199,401</b>	<b>7.73%</b>



## 2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

	■ ปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า-ออก (ตัน)		
	2559	2560	%
ทสภ.+ทคม.	1,328,117	1,490,824	12.25%
ทสภ.	1,263,013	1,420,244	12.45%
ทคม.	65,104	70,580	8.41%
ทชม.	19,385	18,593	-4.09%
ทหญ.	12,349	11,848	-4.06%
ทกก.	41,858	48,418	15.67%
ทชร.	5,798	5,172	-10.80%
รวม 6 แห่ง	1,407,507	1,574,855	11.89%

ลักษณะลูกค้า

การดำเนินงานของ ทอท. ในฐานะผู้ประกอบการและส่งเสริมกิจการท่าอากาศยาน รวมทั้งดำเนินการกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการท่าอากาศยานนั้น เพื่อให้บรรลุตามเป้าประสงค์ที่ ทอท. กำหนดไว้ จำเป็นต้องอาศัยกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียสำคัญต่าง ๆ ในการเข้ามามีส่วนร่วม และเป็นองค์ประกอบสำคัญในการนำมาซึ่งความสำเร็จ “ลูกค้า” เป็นหนึ่งในกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียสำคัญของ ทอท. โดยเป็นผู้ให้บริการหรือผลิตภัณฑ์ด้านบริการที่มีความสัมพันธ์ในรูปแบบการสร้างรายได้ให้ ทอท. โดยตรง ดังนั้น กระบวนการจำแนกส่วนตลาด กลุ่มลูกค้า และลูกค้า จึงเป็นรากฐานสำคัญของการพัฒนาความสัมพันธ์ระหว่าง ทอท. และลูกค้า ให้เกิดความพึงพอใจ ความผูกพัน ตลอดจนนำมาสู่ความภักดี

การจำแนกส่วนตลาด กลุ่มลูกค้าและลูกค้า

ทอท. ได้กำหนดการจำแนกส่วนตลาดเป็น 2 ส่วนตามเกณฑ์แหล่งที่มาของรายได้ (Revenues) คือ ส่วนการตลาดที่เกี่ยวข้องกับการบิน (Aeronautical) และ ส่วนการตลาดที่ไม่เกี่ยวข้องกับการบิน (Non-Aeronautical) รายละเอียด ดังนี้

**ส่วนการตลาดที่เกี่ยวข้องกับการบิน (Aeronautical)** เป็นส่วนการตลาดที่มีรายได้จากกิจการการบิน (Aeronautical Revenues) ประกอบด้วย ค่าบริการสนามบิน ค่าบริการผู้โดยสารขาออก และค่าเครื่องอำนวยความสะดวก เป็นต้น

**ส่วนการตลาดที่ไม่เกี่ยวข้องกับการบิน (Non-Aeronautical)** เป็นส่วนการตลาดที่มีรายได้จากกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกับการบิน (Non-Aeronautical) ประกอบด้วย รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ ค่าเช่าพื้นที่และที่ดิน รายได้ที่เกี่ยวข้องกับการบริการ และรายได้จากการให้สิทธิประกอบกิจกรรมเชิงพาณิชย์ (ประกอบด้วย 8 ประเภท



## 2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

กิจกรรม ได้แก่ 1) ร้านค้า 2) การเงิน 3) การสื่อสาร 4) โฆษณาและประชาสัมพันธ์ 5) การท่องเที่ยว 6) อาหารและเครื่องดื่ม 7) การบริการนอกราชการ และ 8) บริการอื่น ๆ

ทั้งนี้ ทอท. ได้นำเอาระบบรับรู้รายได้ (Point of Sale: POS) เข้ามาใช้ในการบริหารจัดการรับรู้รายได้เพื่อให้เกิดการจัดเก็บรายได้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และรักษาผลประโยชน์ขององค์กรและของชาติให้เป็นไปด้วยความโปร่งใส ยุติธรรม และตรวจสอบได้

**กลุ่มลูกค้าและลูกค้า** มีความสัมพันธ์ต่อองค์กรในฐานะผู้บริโภค (B2C: Business to Customer) การบริการหรือผลิตภัณฑ์ด้านบริการของ ทอท. โดยเงื่อนไขของความสัมพันธ์นั้นต้องสร้างรายได้ให้แก่ ทอท. โดยตรง ซึ่งสามารถจำแนกลูกค้าตามหลัก STP Marketing รูปแบบ Clustered Preference (ความชอบแบบแบ่งกลุ่มย่อยแตกต่างกันแต่ละกลุ่ม) ได้แก่ 2 กลุ่ม คือ สายการบิน และผู้โดยสาร ดังนี้

**สายการบิน** คือ องค์กรธุรกิจให้บริการขนส่งผู้โดยสาร สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศจากจุดหมายปลายทางหนึ่งไปยังอีกจุดหมายปลายทางหนึ่ง โดยท่าอากาศยานมีสถานะเป็นผู้ให้บริการสายการบินในด้านโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกในการประกอบการเดินอากาศ และบริการเกี่ยวเนื่องอื่น ๆ ในการเดินอากาศ โดยลูกค้าสายการบินสามารถแบ่งเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ 1. Full Service Carrier (FSC) เป็นการให้บริการของสายการบินแบบเต็มรูปแบบตามสากล 2. Low Cost Carrier (LCC) สายการบินต้นทุนต่ำ และ 3. Charter การให้บริการเช่าเหมาลำ

**ผู้โดยสาร** คือ ผู้ใช้บริการ/ผู้บริโภคระยะสุดท้าย (End User) ซึ่งใช้บริการท่าอากาศยานใน 2 รูปแบบ คือ 1) การใช้บริการท่าอากาศยานโดยตรง และ 2) การใช้บริการผ่านสายการบิน

### **การบริหารลูกค้าความสัมพันธ์ของ ทอท.**

ทอท. ได้จัดทำแผนแม่บทการบริหารลูกค้าสัมพันธ์ของ ทอท. ประจำปี 2557 - 2562 เพื่อจัดการความสัมพันธ์ระหว่าง “ลูกค้า” และ “ทอท.” โดยเป็นการสร้างมาตรฐานและพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารลูกค้าสัมพันธ์ของ ทอท. ให้สอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกันตามกรอบแนวทางของ ทอท. (Roadmap) ซึ่งเริ่มต้นจากการบริหารลูกค้าสัมพันธ์ (CRM: Customer Relationship Management) ในปีงบประมาณ 2557 – 2558 พัฒนาสู่การบริหารประสบการณ์ลูกค้า (CEM: Customer Experience Management) ในปีงบประมาณ 2559 – 2560 และยกระดับเป็นการบริหารความผูกพันของลูกค้า (CE: Customer Engagement) ในที่สุด เพื่อให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการและความคาดหวังของลูกค้า รวมทั้ง รักษาและเพิ่มรายได้จากฐานลูกค้ารายเดิม ขยายฐานลูกค้ารายใหม่ ตลอดจนลดต้นทุนอันเกิดจากความซ้ำซ้อนในการบริหารลูกค้าสัมพันธ์ของ ทอท. โดยกำหนดกรอบกลยุทธ์ เพื่อให้การบริหารลูกค้าสัมพันธ์บรรลุตามวัตถุประสงค์ ดังนี้

#### **1. กลยุทธ์เพิ่มประสิทธิภาพการตอบสนองความต้องการของลูกค้าเหนือความคาดหมาย**

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



## 2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

## 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 กอญ. ให้มีอำนาจและความรับผิดชอบในการตรวจสอบกำกับดูแลและผลักดันการดำเนินงานด้านบริหารลูกค้าสัมพันธ์ของ ทอท. เป็นระบบสอดคล้องกับแผนแม่บทการบริหารลูกค้าสัมพันธ์ของ ทอท.

## การตลาดและการแข่งขัน

## (ก) การทำการตลาดของผลิตภัณฑ์และบริการที่สำคัญ

## - นโยบายการตลาดในปีที่ผ่านมา

การตลาดด้านการบิน (Aeronautical) ใช้นโยบายการตลาดเชิงรุก “International Marketing Approach” สร้างรายได้ที่เกี่ยวกับการบิน โดยการทำตลาดเชิงรุกเข้าหาลูกค้าสายการบินกับท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง ณ ปัจจุบัน และรวมทั้งสายการบินใหม่ที่มีศักยภาพในการเปิดเส้นทางการบินมายังประเทศไทย หรือที่เรียกว่าสายการบินเป้าหมายใหม่ โดยผ่านการเข้าร่วมงานการพัฒนาเครือข่ายเส้นทางการบิน อาทิเช่น การเข้าร่วมงานประชุมเจรจา ด้าน ธุรกิจการบิน(Route Development Events; Routes Asia, World Routes, World Low Cost Airlines เป็นต้น) มุ่งเน้นการพัฒนาเครือข่ายเส้นทางการบินเป็นปัจจัยหลักในการกระตุ้นให้ลูกค้าสายการบินเกิดแรงจูงใจที่จะเข้ามาทำการเปิดเส้นทางการบินใหม่มายังท่าอากาศยานของ ทอท.ทั้ง 6 แห่ง โดยได้นำเครื่องมือช่วยในการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการเปิดเส้นทางการบินใหม่ (Route Network Planning Program) มาทำการวิเคราะห์เส้นทางการบินใหม่และรวมทั้งเพิ่มความถี่ของจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางที่ทำการบินอยู่เดิม และเมื่อได้ผลลัพธ์ของการวิเคราะห์ที่มีประสิทธิภาพ จึงจะได้นำเสนอบทวิเคราะห์เส้นทางการบินนั้นให้แก่สายการบินเพื่อพิจารณาต่อไป ซึ่งจากช่วงเวลาที่ผ่านมาสายการบินให้ความสนใจวิเคราะห์ฯ ดังกล่าวเป็นอย่างมาก และได้มีสายการบินสนใจ และได้ทำการเปิดเส้นทางการบินใหม่มายังท่าอากาศยานของ ทอท. เช่น ปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น ณ ทชร. จากการเริ่มทำการบินของสายการบิน Hong Kong Express Airways เมื่อเดือนธันวาคม 2559 และสายการบิน Beijing Capital Airline เมื่อเดือนมีนาคม 2560 และในเดือนกรกฎาคม 2560 จะมีสายการบินอีก 3 สายการบินเริ่มทำ



## 2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

การบินมา ยัง ทช. ได้แก่ สายการบิน New Gen Airways สายการบินเสฉวนแอร์ไลน์ และสายการบิน Loong Air เป็นต้น ส่วน ทพ. มีสายการบิน Kunming Airlines เข้ามาเปิดทำการบินใหม่ เส้นทาง กุ๋นหมิง – หาดใหญ่ อีกด้วย

นอกจากการได้พบปะลูกค้าสายการบินโดยการเข้าร่วมประชุมเจรจาด้านธุรกิจดังกล่าวแล้ว ทพ. ยังมีนโยบายการส่งเสริมการแข่งขันคัดเลือกการเป็นเจ้าภาพจัดงาน The Routes Asia 2020 ที่ จังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งจะเริ่มกระบวนการภายในสิ้นปี 2560 นี้ ซึ่งหากประเทศไทยได้รับคัดเลือกให้เป็นเจ้าภาพจัดงานดังกล่าว จะส่งผลดีต่อเศรษฐกิจด้านธุรกิจการบินของประเทศอย่างเห็นได้ชัด โดยเฉพาะตลาดด้านการบินทั้งระยะไกล และระยะใกล้ให้เกิดการตื่นตัวและสนใจมาเปิดทำการบิน ณ ท่าอากาศยานของ ทพ. เพิ่มมากขึ้นอีกด้วย

นอกจากนี้ ทพ. ยังมีโครงการส่งเสริมการตลาดด้านสายการบิน (Incentive Schemes) ทพ. ได้จัดทำโครงการส่งเสริมการตลาดด้านสายการบินที่เรียกว่า โครงการส่งเสริมการเพิ่มเที่ยวบินในช่วงเวลาไม่คับคั่ง ณ ทสภ. และ ทคม. ปี 2559 – 2561 อีกทั้งยังมีโครงการส่งเสริมการตลาดสำหรับ ทพ. และ ทช. ด้วย ทั้งนี้เพื่อเป็นการกระตุ้นตลาดสายการบินให้เกิดความสนใจมาเปิดทำการ หรือเพิ่มจำนวนเที่ยวบินมายังท่าอากาศยานดังกล่าว และเป็นการเพิ่มรายได้ให้กับ ทพ. อีกทางหนึ่ง

**- กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย**

การตลาดด้านการบิน (Aero Business) กลุ่มลูกค้าสายการบินหลักแบ่งเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่

1. Full service Carrier (FSC) เป็นการให้บริการของสายการบินแบบเต็มรูปแบบตามสากล
2. Low Cost Carrier (LCC) สายการบินต้นทุนต่ำ
3. Charter การให้บริการเช่าเหมาลำ

**- 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

**(ข) สภาพการแข่งขัน****- สภาพการแข่งขันภายในอุตสาหกรรมในปีที่ผ่านมา**

ช่วงระยะเวลาปีที่ผ่านมา ตลาดของสายการบินเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว และมีการแข่งขันสูงในหลาย ๆ ประเทศในอาเซียน เห็นได้จากการเกิดใหม่ของสายการบินต้นทุนต่ำที่ออกมาเพื่อตอบสนองความต้องการของกลุ่มเป้าหมายที่มีฐานะปานกลาง และเพื่อรองรับประชาคมอาเซียน มีการเพิ่มจำนวนของเครื่องบินที่ให้บริการพัฒนาท่าอากาศยานให้มีความพร้อมที่จะรองรับการเติบโตของธุรกิจการบิน จากปัจจัยสนับสนุนต่าง ๆ ทั้งการส่งเสริมการเปิดเสรีด้านการบริการทางการบิน การเพิ่มขึ้นของการลงทุนในภูมิภาคอาเซียน รวมทั้งการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สะดวกต่อการขนส่งทางอากาศมากขึ้น ทั้งในด้านเครือข่ายครอบคลุม และความสามารถใน



## 2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

การรองรับปริมาณการขนส่งทางอากาศที่สูงขึ้น ในด้านการท่องเที่ยวที่จะเดินทางเข้ามายังอาเซียนจะเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งจะเป็นส่วนสำคัญในการเติบโตของธุรกิจการบินและถือเป็นโอกาสสำหรับธุรกิจการบินของไทยในการขยายตลาดในภูมิภาคที่สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการให้มีการเปิดเสรีการบิน และส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคนี้ด้วย แต่ขณะเดียวกันก็อาจมีผลกระทบ จากการแข่งขันที่จะสูงขึ้นด้วยเช่นกัน เมื่อธุรกิจการบินต่างชาติสามารถเข้ามาดำเนินธุรกิจด้านการบินในภูมิภาคได้อย่างเสรีมากขึ้น ซึ่งประเทศเพื่อนบ้านต่างเร่งพัฒนาและเข้าสู่อุตสาหกรรมการบินมากขึ้น และยังมีแนวโน้มที่จะเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยเอกชนและภาครัฐจะต้องปรับตัวต่อการแข่งขันที่มีแนวโน้มที่สูงขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) อย่างเต็มตัวในปลายปี 2559 นี้

- แนวโน้มภาวะอุตสาหกรรมและสภาพการแข่งขันในอนาคต

การขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airline) ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก สายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airline) ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องเข้ามาแย่งส่วนแบ่งตลาดในเส้นทางการบินระยะสั้น และลดราคาบัตรโดยสารลงมาก ทำให้สายการบินต่างใช้กลยุทธ์การเพิ่มสายการบินต้นทุนต่ำขึ้นมาเพื่อเป็นการลดต้นทุน ทำให้สามารถให้บริการในราคาที่ต่ำกว่าและเกิดการแข่งขันทางด้านราคาในตลาดสายการบินต้นทุนต่ำ แรงดึงดูดทางด้านราคาจึงส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง สำหรับในภูมิภาคอาเซียนนั้นเมื่อรวมกับกระแสการตื่นตัวรับ AEC การเปิดเสรีการบินอาเซียนและการท่องเที่ยวในภูมิภาค จึงยิ่งทำให้ธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำในอาเซียนคึกคัก นอกจากนั้นการบุกตลาดของสายการบินจากตะวันออกกลางเข้ามาชิงส่วนต่างการบินระยะไกล โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากเอเชียไปยุโรป ด้วยความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ของตะวันออกกลางที่อยู่ระหว่างกลางเอเชียและยุโรปพอดี แข่งความเป็นฮับการบินในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รวมทั้งความสามารถในการแข่งขันด้านบริการที่เหนือกว่า ด้วยต้นทุนที่มากกว่าทำให้สามารถจัดซื้อเครื่องบินและเทคโนโลยีที่ดีกว่าอีกด้วย

นอกเหนือจากปัจจัยเสริมให้ธุรกิจการบินไทยเติบโตแล้ว ยังมีประเด็นท้าทายอยู่โดยจากการเปิดเสรีอาเซียนที่รัฐบาลแต่ละประเทศต่างเร่งปรับปรุงศักยภาพของประเทศตน เพื่อรองรับกิจกรรมลูกค้า การลงทุน รวมถึงมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม โดยเฉพาะการพัฒนาท่าอากาศยานเพื่อดึงดูดเที่ยวบินต่าง ๆ ก็เป็นปัจจัยสำคัญ

โดยท่าอากาศยานในอาเซียนที่มีผู้โดยสารเดินทางมาเยือนมากที่สุด 20 อันดับแรกของโลกคือ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของไทย ท่าอากาศยานชางงีของสิงคโปร์ และท่าอากาศยานซูการ์โน ฮัตตา ของอินโดนีเซีย สำหรับไทยแล้ว ควรเร่งพัฒนาศักยภาพด้านการจัดการท่าอากาศยานให้ทัดเทียมสิงคโปร์เพื่อรองรับเที่ยวบินจากทั่วโลกได้ ในขณะที่ควรจับตามองเพื่อนบ้านอย่างเวียดนาม เนื่องจากภูมิประเทศที่อยู่ไม่ไกลจากไทยนักทำให้มีจุดแข็งด้านภูมิศาสตร์เชื่อมต่อกับประเทศในอาเซียนได้เช่นกัน อีกทั้งเวียดนาม ยังอยู่ระหว่างการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม จึงอาจทำให้เวียดนามเป็นประเทศที่น่าสนใจและดึงดูดเที่ยวบินจำนวนมากได้ในอนาคต





## 2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

จากจุดแข็งทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทยที่ตั้งอยู่กึ่งกลางภูมิภาคอาเซียน ภาครัฐจึงได้มีการวางนโยบายให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินภูมิภาค โดยเมื่อเปรียบเทียบกับสิงคโปร์ที่มีการวางเป้าหมายที่จะเป็นศูนย์กลางทางการบินเช่นกันแล้ว พบว่าไทยและสิงคโปร์มีเส้นทางการบินเชื่อมโยงกับประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกใกล้เคียงกันและหากพิจารณาเฉพาะการเชื่อมโยงในภูมิภาคอาเซียนแล้วก็ยังพบว่า ไทยและสิงคโปร์เชื่อมต่อประเทศสมาชิกอาเซียนในเมืองต่าง ๆ ใกล้เคียงกันอีกด้วย อนึ่งหากพิจารณาเฉพาะประเทศกัมพูชา สปป.ลาว เมียนมาร์ และเวียดนาม(CLMV) ซึ่งเป็นประเทศที่มีศักยภาพในการดึงดูดการค้า การลงทุนรวมถึงการท่องเที่ยวเนื่องจากตลาดยังสามารถเติบโตได้อีกมาก จะพบว่าไทยมีความเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศดังกล่าวมากกว่า โดยไทยมีเที่ยวบินเชื่อมต่อเมืองต่าง ๆ ในกลุ่มประเทศ CLMV มากกว่าสิงคโปร์

ดังนั้น ทอท. จึงควรเร่งรัดการพัฒนาคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานเพื่อดึงดูดเที่ยวบินต่าง ๆ ให้มาใช้บริการเพื่อให้การดำเนินงานบรรลุเป้าหมายที่จะเป็นศูนย์กลางทางการบินภูมิภาค ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่ต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของท่าอากาศยาน รวมถึงการพัฒนาระบบโครงข่ายการคมนาคมระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อเป็นการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันกับประเทศสมาชิกข้างเคียงที่ได้รับประโยชน์จากตลาดขนาดใหญ่ของอาเซียนเช่นกัน

**- จำนวนคู่แข่งโดยประมาณ**

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

- ขนาดของบริษัทเมื่อเทียบกับคู่แข่ง
- สถานภาพและศักยภาพในการแข่งขัน

จุดที่ตั้งของประเทศไทยที่มีข้อได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ มีเส้นทางการบินเชื่อมโยงกับประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก มากถึง 74 ประเทศใน 211 เมือง หากพิจารณาเฉพาะการเชื่อมโยงกับประเทศในเอเชีย พบว่าไทยมีเส้นทางการบินระหว่างประเทศต่าง ๆ ถึง 41 ประเทศ ใน 149 เมือง มากกว่าสิงคโปร์ที่นับว่าเป็นประเทศที่มีการวางเป้าหมายที่จะเป็นศูนย์กลางทางการบินเช่นเดียวกันซึ่งทำให้มั่นใจได้ว่าท่าอากาศยานของไทยมีศักยภาพเป็นศูนย์กลางทางการบินในภูมิภาค(Aviation Hub) อีกทั้งการพัฒนาศักยภาพด้านการรองรับจำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสารอย่างต่อเนื่อง ทำให้สามารถแข่งขันกับท่าอากาศยานใกล้เคียงในภูมิภาคได้

ยุทธศาสตร์การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ฯ เป็นยุทธศาสตร์ที่ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาท่าอากาศยานของ ทอท. โดยเฉพาะท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้มีศักยภาพในการแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะการเพิ่มขีดความสามารถในการเชื่อมต่อทางอากาศ (Hub Connectivity) ซึ่งจะส่งผลต่อการดำรงรักษาการเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศ (Hub Airport) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อให้ท่าอากาศยานมีขีดความสามารถรองรับการจัดบริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ



---

## 2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

พอเพียงและส่งผลดีต่อการจัดระบบการต่อเที่ยวบินของสายการบิน (Flight Connectivity) การพัฒนาการจัดระบบการให้บริการในด้านต่าง ๆ ให้มีความสะดวก รวดเร็วเพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน และโดยเฉพาะการตอบสนองต่อนโยบายในการพัฒนาท่าอากาศยานภูมิภาคสู่การเป็นศูนย์กลางการบิน การส่งเสริมโลจิสติกส์ของประเทศ การพัฒนาระบบการขนส่งรูปแบบ Multi-model Linkage ซึ่งปัจจัยแวดล้อมดังกล่าวเป็นโอกาสสำคัญในการพัฒนาท่าอากาศยานของ ทอท. เพื่อดำรงรักษาการเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ การสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน และการสร้างผลประโยชน์ให้กับประเทศชาติ ความเป็นมาและการพัฒนาที่สำคัญ





## 3. ปัจจัยความเสี่ยง

**3. ปัจจัยความเสี่ยง**

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) พัฒนาระบบการบริหารความเสี่ยงให้ผู้บริหารและพนักงานทุกระดับถือปฏิบัติทั่วทั้งองค์กรตามแนวทางการบริหารความเสี่ยงเชิงบูรณาการของ The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission - Enterprise Risk Management (COSO - ERM) โดยนโยบายการบริหารความเสี่ยง (Risk Policy) แสดงถึงความมุ่งมั่นในการให้ความสำคัญกับการบริหารความเสี่ยงการกระจายการดำเนินงานด้านการบริหารความเสี่ยงไปสู่ท่าอากาศยานผ่านการอนุมัติโครงสร้างองค์กร (Organization Structure) การกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบหลัก (Key Accountabilities) การรายงาน (Reporting Line) และเพื่อให้มั่นใจว่าการบริหารความเสี่ยงสามารถบรรลุตามวัตถุประสงค์ที่ได้กำหนดไว้ จึงกำหนดให้ผู้บริหารระดับสูงของ ทอท. เป็นผู้รับผิดชอบความเสี่ยง (Risk Owner) ตามแผนบริหารความเสี่ยง ประจำปีงบประมาณ 2560

**การเพิ่มคุณภาพการบริหารความเสี่ยงในปีงบประมาณ 2560**

1. การจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงระดับท่าอากาศยานได้เกิดขึ้นเป็นครั้งแรก เพื่อให้เฉพาะเจาะจงและสอดคล้องกับการเผชิญเหตุการณ์ความเสี่ยงของแต่ละท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบ ซึ่งส่งผลให้การวิเคราะห์ความเสี่ยงและการประเมินความเสี่ยงมีความแตกต่างกันในแต่ละท่าอากาศยาน
2. การระบุปัจจัยเสี่ยงระดับองค์กรที่อาจส่งผลต่อการดำเนินธุรกิจและความเสี่ยงต่อการลงทุนของผู้ถือหุ้นหลักทรัพย์ โดยคำนึงถึงผลกระทบของปัจจัยเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น 3 ด้าน ได้แก่ ผลกระทบต่อวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ผลกระทบต่อกระบวนการปฏิบัติงาน และผลกระทบปัจจัยเสี่ยง ซึ่งเป็นสาเหตุร่วมของปัจจัยเสี่ยงอื่นๆ (Common Root Cause) รวมถึง กำหนดแผนจัดการความเสี่ยงเพิ่มเติม เพื่อลดระดับความรุนแรงของปัจจัยเสี่ยงให้อยู่ในระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk Appetite) หรือระดับความเสี่ยงที่ยอมให้เบี่ยงเบนได้ (Risk Tolerance)
3. การพัฒนาระบบการบริหารความเสี่ยง เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและการบริหารจัดการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมของแต่ละท่าอากาศยาน จึงกระจายอำนาจการบริหารความเสี่ยงไปยังแต่ละท่าอากาศยาน และจัดตั้งหน่วยงานรับผิดชอบการบริหารความเสี่ยงของท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง

**ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk)**

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ระยะที่ 2 เป็นโครงการลงทุนเชิงยุทธศาสตร์ที่ส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถของ ทสภ. หากโครงการดังกล่าวเกิดความล่าช้าอาจกระทบต่อการให้บริการผู้โดยสารในอนาคตที่มีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่อง ทอท. จึงได้นำระบบการบริหารความเสี่ยงเป็นเครื่องมือหนึ่งในการกำกับดูแลกิจกรรมที่มีความสำคัญและส่งผลต่อการกำหนดการแล้วเสร็จของโครงการ (Critical Path) และจัดทำแผนจัดการความเสี่ยงเพิ่มเติมรองรับในกรณีที่การดำเนินงานไม่เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้

**ความเสี่ยงด้านปฏิบัติการ (Operational Risk)**

เพื่อให้การดำเนินงานของ ทอท. เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย (Safety) ซึ่งเป็นภารกิจที่สำคัญและสอดคล้องกับข้อกำหนดของหน่วยงานกำกับดูแลในฐานะผู้ประกอบการท่าอากาศยานที่ต้องพัฒนาการดำเนินงาน

### 3. ปัจจัยความเสี่ยง

ด้านกิจการการบิน (Aeronautical Business) รวมทั้งการดำเนินกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการท่าอากาศยาน ทอท.จึงบริหารจัดการความเสี่ยงของประสิทธิภาพพื้นผิวทางวิ่ง (Runway) ทางขับ (Taxiway) อย่างต่อเนื่อง โดยการกำกับดูแลให้ระบบการบำรุงรักษาเป็นไปตามแผนงานที่กำหนด อีกทั้งกำหนดแผนงานเพื่อยกระดับการบำรุงรักษาทางวิ่ง ทางขับให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล เพื่อเพิ่มคุณภาพการให้บริการและเพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุด

#### ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Risk)

ในปีงบประมาณ 2560 ทอท.ดำเนินโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ระยะที่ 2 อย่างต่อเนื่อง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจาก 45 ล้านคนต่อปี เป็น 60 ล้านคนต่อปี ประกอบด้วยแผนดำเนินโครงการ ได้แก่ งานก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 ลานจอดอากาศยานประชิดอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 และส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ด้านทิศใต้ งานก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 และส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ทางทิศใต้ งานก่อสร้างส่วนขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก อาคารสำนักงานสายการบินและที่จอดรถด้านทิศตะวันออก งานก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค งานติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสารอัตโนมัติ และงานติดตั้งระบบสายพานลำเลียงกระเป๋า รวมทั้ง แผนดำเนินโครงการเพิ่มเติม ได้แก่ โครงการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 และโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ซึ่งจำเป็นต้องใช้เงินงบประมาณการลงทุนเป็นจำนวนมาก ดังนั้น ทอท. จึงได้จัดเตรียมงบประมาณรองรับเป็นเงินลงทุนจากกระแสเงินสดของ ทอท.ทั้งหมด โดยคำนึงถึงความเสี่ยงของกระแสเงินสดในการลงทุนให้มีสภาพคล่องที่เพียงพอ และอัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อทุน (D/E Ratio) ของ ทอท. อยู่ในระดับต่ำแสดงให้เห็นถึงความสามารถในการกู้ยืมเงินเพิ่มเติม หาก ทอท.ต้องการเงินลงทุนเพิ่ม ดังนั้น จึงมั่นใจได้ว่า ทอท.จะมีเงินลงทุนเพื่อรองรับโครงการพัฒนา ทสภ.ระยะที่ 2 และโครงการอื่นๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตให้มีสภาพคล่องได้อย่างเพียงพอตลอดโครงการ

#### ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับ (Compliance Risk)

ในปีงบประมาณ 2560 ทอท.ได้รับการตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบและกำกับดูแลระบบรักษาความปลอดภัยสากล (Universal Security Audit Programme: USAP) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) นอกจากนั้น คณะทำงานเตรียมความพร้อมในการรับการตรวจสอบตามโครงการดังกล่าวได้จัดทำแผนการเตรียมความพร้อมและกำกับดูแลอย่างเคร่งครัด เพื่อให้มั่นใจได้ว่าท่าอากาศยานในความรับผิดชอบทั้ง 6 แห่ง จะมีความพร้อมในการรับการตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบและกำกับดูแลระบบรักษาความปลอดภัยสากลได้อย่างเหมาะสม



## 4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

## 4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

## 4.1 พื้นที่ของท่าอากาศยานและพื้นที่ลานจอดอากาศยาน

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

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

## 4.2 อาคารและสิ่งปลูกสร้าง

อาคารและสิ่งปลูกสร้างของ ทอท. ณ ท่าอากาศยานทุกแห่งปลูกสร้างอยู่บนที่ราชพัสดุของ กรมธนารักษ์ กระทรวงการคลัง แต่เนื่องจากกรมธนารักษ์ได้ให้สิทธิในการใช้ที่ดินบางส่วนแก่กรมการบินพลเรือน (กรมท่าอากาศยานปัจจุบัน) และกองทัพอากาศ ทอท. จึงได้ทำข้อตกลงการใช้ประโยชน์ที่ราชพัสดุเพื่อเป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานกับกรมท่าอากาศยาน และกองทัพอากาศแทนการทำข้อตกลงฯ กับกรมธนารักษ์หรือ กระทรวงการคลัง ทั้งนี้ ทอท. ได้ทำข้อตกลงการใช้ประโยชน์ที่ราชพัสดุ เพื่อเป็นที่ตั้งท่าอากาศยาน เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2545 โดยมีอายุสัญญา 30 ปี และสามารถต่ออายุสัญญาได้สองครั้ง ครั้งละ 10 ปี โดยอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่ ทอท. ใช้ในการประกอบธุรกิจประกอบด้วย อาคารผู้โดยสาร อาคารเทียบเครื่องบินและสะพานเทียบเครื่องบิน อาคารคลังสินค้า อาคารสำนักงาน อาคารจอดรถ อาคารศูนย์การขนส่งสาธารณะ ฯลฯ โดยอาคารสิ่งปลูกสร้างดังกล่าว ทอท. ได้ใช้ในการประกอบกิจการท่าอากาศยาน และกิจการที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการท่าอากาศยาน เช่น อาคาร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ใช้ในกิจการคลังสินค้า เขตปลอดอากร (Free Zone) ครั้วการบินกิจการบริการภาคพื้น ช่อมบำรุงอากาศยาน การเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน ศูนย์บริการขนส่งสาธารณะ (Bus Terminal) ฯลฯ โดยในระหว่างที่ข้อตกลงการใช้ประโยชน์ที่ราชพัสดุดังกล่าวยังมีผลใช้บังคับ อาคารและสิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ ของ ทอท. ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ซึ่งปลูกสร้างใหม่หลังวันที่ 30 กันยายน 2545 อาคารและสิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นกรรมสิทธิ์ของ ทอท. ทั้งนี้ กรรมสิทธิ์ในอาคารและสิ่งปลูกสร้างดังกล่าวจะตกเป็นของกระทรวงการคลังเมื่อสัญญาดังกล่าวสิ้นสุดผูกพันซึ่งรวมแล้วไม่เกิน 50 ปี นับจากวันที่ 30 กันยายน 2545



## 4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

## 4.3 สรุปสาระสำคัญของระเบียบและข้อตกลงการใช้ประโยชน์ในที่ดินราชพัสดุของ ทอท.

“ตามระเบียบกระทรวงการคลังและกรมการบินพาณิชย์ว่าด้วยการให้การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย (ทอท.) ใช้ประโยชน์ในที่ดินราชพัสดุที่อยู่ในความปกครองดูแลใช้ประโยชน์ของกรมการบินพาณิชย์อันเกี่ยวกับ สนามบินสุวรรณภูมิ พ.ศ.2545 และตามข้อตกลงการใช้ประโยชน์สนามบินสุวรรณภูมิ ฉบับลงวันที่ 30 กันยายน 2545 ได้กำหนดให้ ทอท.ใช้ประโยชน์ที่ดินราชพัสดุเพื่อใช้ดำเนินการทำอากาศยานมีกำหนดเวลา 30 ปี นับจาก วันที่ระบุไว้ในข้อตกลงฯ กำหนดให้กรมธนารักษ์ (ธร.) เรียกเก็บค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์ในที่ดินราชพัสดุจาก ทอท. ในอัตราร้อยละ 5 ของรายได้ทั้งหมดของ ทอท.อันเกิดจาก ทสภ.โดยไม่หักค่าใช้จ่ายใด ๆ ทั้งสิ้นในช่วงปีบัญชีนั้น ๆ และภายหลังการใช้ประโยชน์ปีที่ 10 ให้ปรับอัตราค่าตอบแทนดังกล่าวใหม่ตามผลการศึกษาของที่ปรึกษา ที่จัดหาโดย ธร.”

ตามระเบียบและข้อตกลงดังกล่าว ธร. เรียกเก็บค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์ในที่ดินราชพัสดุจาก ทอท. สำหรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในอัตราร้อยละ 5 ของรายได้ทั้งหมด และต่อมาได้มีการกำหนดอัตราค่าตอบแทน การใช้ประโยชน์เพิ่ม โดยคำนวณจากวิธี ROA โดยเริ่มใช้ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ.2561-2565 และหลังจากนั้น ให้พิจารณาปรับอัตราค่าตอบแทนอีกครั้งตามที่ข้อตกลงฯ กำหนด

สำหรับการชำระค่าตอบแทนย้อนหลัง 5 ปี (รอบปีงบประมาณ พ.ศ.2556-2560) นั้น สามารถคำนวณ ได้ตามฐานข้อตกลงฯ เดิม โดยการปรับในอัตราที่เพิ่มขึ้นตามค่าเฉลี่ยดัชนีราคาผู้บริโภคทั่วไป (Average Headline : CPI) และจากการปรับอัตราค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์ฯ ตามหลักเกณฑ์การคำนวณอัตราค่าตอบแทนในกรณี ที่ปีใดมีค่าดัชนีราคาผู้บริโภคทั่วไปติดลบ (CPI) ให้ปรับค่าดัชนีเป็นศูนย์

และสำหรับท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานภูมิภาค ได้แก่ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย นั้น ธร. เรียกเก็บค่าตอบแทน การใช้ประโยชน์ในที่ดินราชพัสดุ สำหรับสนามบินที่มีผลการดำเนินงานกำไร ในอัตราร้อยละ 5 ของรายได้ทั้งหมด โดยไม่หักค่าใช้จ่ายใด ๆ ทั้งสิ้น ส่วนสนามบินที่มีผลการดำเนินงานขาดทุน ธร. เรียกเก็บค่าตอบแทนและ การใช้ประโยชน์ในที่ดินราชพัสดุในอัตราร้อยละ 2 ของรายได้ทั้งหมด โดยไม่หักค่าใช้จ่ายใด ๆ ทั้งสิ้น

ตามระเบียบและข้อตกลงการใช้ประโยชน์ที่ดินราชพัสดุที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ทอท.ต้องได้รับอนุญาต จากกองทัพอากาศหรือกรมท่าอากาศยาน (แล้วแต่กรณี) ในการก่อสร้าง คัดแปลง โยกย้าย หรือรื้อถอนอาคาร สิ่งปลูกสร้างใด ๆ เว้นแต่การคัดแปลงที่ไม่กระทบโครงสร้างของอาคารและสิ่งปลูกสร้าง นอกจากนี้ ระเบียบและ ข้อตกลงดังกล่าวยังได้จำกัดกิจกรรมที่ ทอท.สามารถดำเนินการได้ในที่ดินที่เช่าไว้ โดยให้ ทอท.สามารถ ดำเนินการได้เฉพาะกิจการทำอากาศยานและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับกิจการทำอากาศยานเท่านั้น และต้องอนุญาต ให้กองทัพอากาศ หรือกรมท่าอากาศยาน (แล้วแต่กรณี) มีสิทธิร่วมใช้ทรัพย์สินที่ให้เช่าแก่ ทอท.ได้ด้วย นอกจากนี้ ทอท.ต้องทำประกันวินาศภัยอาคารที่ก่อสร้างบนที่ดินที่เช่า และระบุในกรมธรรม์ประกันภัยให้ กระทรวงการคลังเป็นผู้รับประกันประโยชน์ตลอดอายุการใช้ประโยชน์



## 4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

**กรณีพิพาทกรรมที่ธรณีสงฆ์วัดดอนเมือง**

ทอท.ได้ทำสัญญาเช่าที่ธรณีสงฆ์วัดดอนเมือง ซึ่งตั้งอยู่ตำบลสีกัน อำเภอดอนเมือง กรุงเทพมหานคร โฉนดที่ดินเลขที่ 1374 หน้าสำรวจ 193 เนื้อที่ 8 ไร่ 2 งาน 88 ตารางวา (3,488 ตารางวา) ตั้งแต่ปี 2525 เพื่อใช้ประโยชน์ในกิจการท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อเป็นอาคารคลังพัสดุ อาคารกองสนามบิน ถนนภายใน ท่าอากาศยานดอนเมืองและบางส่วนของถนนเทวฤทธิ์ - พันลึก ปัจจุบันได้ทำสัญญาถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559 ในอัตราค่าเช่า 500,000 บาท ต่อปี

ทอท.ได้ดำเนินการพิพาทกรรมที่ธรณีสงฆ์วัดดอนเมือง ตามความเห็นชอบของที่ประชุมคณะกรรมการ ทอท. ครั้งที่ 10/2558 เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2558 ซึ่งที่ประชุมมหาเถรสมาคม ครั้งที่ 3/2559 เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2559 ได้เห็นชอบให้ ทอท.พิพาทกรรมที่ธรณีสงฆ์วัดดอนเมือง จำนวนพื้นที่ 8 ไร่ 2 งาน 88 ตารางวา เป็นเงินค่าพิพาทกรรม 174,400,000 บาท ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดทำร่างพระราชกฤษฎีกาการโอนที่ธรณีสงฆ์วัดดอนเมืองให้แก่ ทอท. เพื่อให้เป็นไปตาม พ.ร.บ. คณะสงฆ์ พ.ศ.2505 แก้ไขเพิ่มเติมโดย พ.ร.บ. คณะสงฆ์ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2535

**4.4 นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม**

ทอท.ได้เข้าร่วมลงทุนในบริษัทที่ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับท่าอากาศยานและธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับกิจการของ ทอท.รวมทั้งสิ้น 7 บริษัท โดยมีสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทดังกล่าวระหว่างร้อยละ 1.50 - 60.00 ของทุนจดทะเบียน คิดเป็นมูลค่าการลงทุนรวมทั้งสิ้น 1,001.72 ล้านบาท แบ่งเป็นบริษัทร่วม (ทอท.ถือหุ้นน้อยกว่าร้อยละ 50) จำนวน 6 บริษัท และบริษัทย่อย (ทอท.ถือหุ้นเกินกว่าร้อยละ 50) จำนวน 1 บริษัท คือ บริษัท โรงแรม ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด (รทส.) ดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

ลำดับ	ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ	ทุนจดทะเบียน	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1	บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	บริหารและดำเนินการธุรกิจโรงแรม	1,017.78	60.00
2	บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด	ให้บริการครีวการบิน	100.00	10.00
3	บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด	ให้บริการทอส่งน้ำมันและเติมน้ำมันด้วยระบบ Hydrant	530.00	10.00
4	บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนลแอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	บริหารและดำเนินการธุรกิจโรงแรม	120.00	9.00
5	บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ให้บริการเติมน้ำมันอากาศยาน	637.50	4.94

✓

## 4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

(หน่วย : ล้านบาท)

ลำดับ	ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ	ทุนจดทะเบียน	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
6	บริษัท เทคสยาม จำกัด	ให้บริการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์	200.00	1.50
7	บริษัท ไทยแอร์พอร์ตส์ กราวด์ เซอร์วิส จำกัด (ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งพิทักษ์ทรัพย์เด็ดขาด ตั้งแต่วันที่ 30 มิถุนายน 2558)	ให้บริการคลังสินค้า, บริการในลานจอดอากาศยานและบริการช่างอากาศยาน	1,000.00	28.50

## แนวโน้มการลงทุนของธุรกิจ

อุตสาหกรรมการบินได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคเอเชียอยู่ในระดับสูงกว่าภูมิภาคอื่น เนื่องจากการเติบโตของธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ และต้นทุนการดำเนินงานที่มีแนวโน้มลดลง รวมทั้งมีการพัฒนาเทคโนโลยีและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ทางด้านการบิน จึงเป็นปัจจัยที่ช่วยสร้างโอกาสในการสร้างรายได้ในธุรกิจการบินแบบยั่งยืน

จากปริมาณการจราจรทางอากาศของท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท.ทั้ง 6 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย มีอัตราการเติบโตอย่างรวดเร็ว ทอท.จึงจำเป็นต้องบริหารจัดการสิ่งอำนวยความสะดวก และทรัพยากรต่าง ๆ เกี่ยวกับการให้บริการท่าอากาศยาน เพื่อตอบสนองความต้องการและรองรับปริมาณความต้องการใช้งานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ และอำนวยความสะดวกด้านปฏิบัติการการบินได้อย่างเหมาะสม ด้วยอุปกรณ์ที่ทันสมัยและบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญพร้อมด้วยความปลอดภัยด้านการบินตามมาตรฐานระดับสากล เพื่อเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับท่าอากาศยานอื่น ๆ ในภูมิภาคต่อไป

แผนวิสาหกิจ ทอท.ปีงบประมาณ 2559 - 2562 ได้กำหนดทิศทางยุทธศาสตร์หลักหลายด้าน โดยยุทธศาสตร์ที่ 7 Business Development เป็นยุทธศาสตร์ที่มุ่งเน้นการยกระดับการดำเนินงาน เพื่อนำไปสู่การพัฒนาธุรกิจในรูปแบบใหม่ ๆ รวมถึงการขายธุรกิจไปยังต่างประเทศ ทั้งในรูปแบบการร่วมลงทุนกับพันธมิตรทางธุรกิจในด้านที่เกี่ยวกับกิจการการบินและธุรกิจเกี่ยวเนื่องกับกิจการการบิน

ทอท.จึงมีนโยบายในการจัดตั้งบริษัทในเครือเพื่อให้บริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น ณ ท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. ในรูปแบบที่ ทอท.ร่วมลงทุนกับสายการบินและผู้ให้บริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น โดย ทอท.เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ที่สุด ปัจจุบันอยู่ระหว่างการเจรจากับผู้ร่วมทุนและการจัดทำข้อมูลประกอบการขอจัดตั้งบริษัท โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จประมาณปลายปี 2561

✓



## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย ณ 30 กันยายน 2560

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

**5.1 ข้อพิพาทอื่น ๆ (เฉพาะคดีที่มีทุนทรัพย์สูงเกินกว่า 50 ล้านบาท หรือเรื่องร้องเรียนที่อาจจะส่งผลกระทบต่อการทำงานของ ทอท.)**

**5.1.1 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) เป็นโจทก์ยื่นฟ้อง ทอท. และบริษัท สุวรรณภูมิ ทราน เซอร์วิส จำกัด (SVT) เป็นจำเลยต่อศาลแพ่ง เมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2551 เป็นคดีหมายเลขคำที่ 3585/2551 ในข้อหาหรือฐานความผิด ตัวการ ตัวแทน ละเมิดเรียกค่าเสียหายเป็นเงิน 1,175,897,514.20 บาท กล่าวคือ โจทก์ทั้งสองอ้างว่า ได้รับอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบกิจกรรมเชิงพาณิชย์ ณ ศูนย์บริหารการขนส่งสาธารณะ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และเป็นผู้ลงทุนปรับปรุงพื้นที่ จึงฟ้องขอให้ ทอท. ทำสัญญาอนุญาตให้โจทก์ทั้งสองบริหารจัดการกิจกรรมเชิงพาณิชย์ หากไม่สามารถดำเนินการได้จะต้องชดเชยค่าเสียหายให้แก่โจทก์ทั้งสอง

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

ศาลอุทธรณ์พิพากษายกฟ้อง ทอท. และ SRD ยื่นฎีกา

คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกา

**5.1.2 คดีระหว่าง พลเรือเอกบรรณวิทย์ เก่งเรียน ที่ 1 กับพวกรวม 5 คน กับ ทอท.**

ทอท. ได้รับหมายนัดไต่สวนคำร้องของศาลแพ่ง โดยวิธีการปิดหมายในคดีหมายเลขคำที่ 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. ผู้คัดค้านโดยขอให้ศาลมีคำสั่งว่ามติการแต่งตั้งคณะกรรมการ ทอท. เป็นโมฆะเนื่องจากหนังสือมอบอำนาจที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังมอบอำนาจให้แก่ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เป็นผู้ที่มีอำนาจแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาแต่งตั้งกรรมการ ทอท. และผู้อำนวยการ สคร. ได้แต่งตั้งให้นางพรรณชนิตดา บุญครอง เข้าร่วมประชุมนั้น ไม่สามารถทำได้ตามกฎหมาย เพราะเป็นการมอบฉันทะช่วงซึ่งจะต้องทำตามแบบหนังสือมอบฉันทะตามมาตรา 34 แห่งพระราชบัญญัติ

## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

บริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 และขอให้ศาลมีคำสั่งหรือคำพิพากษาเพิกถอนมติการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ประจำปี 2552 เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2553 โดย ทอท. ได้ยื่นคำคัดค้านต่อศาลแพ่ง เมื่อวันที่ 12 เมษายน 2553 โดยเมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2553 ศาลแพ่งได้มีคำสั่งว่า การมอบอำนาจตามข้อ 4 ของคำสั่งกระทรวงการคลัง ที่ 60/2552 ที่ระบุว่า การมอบอำนาจตามข้อ 3 ไม่รวมถึงการแต่งตั้งกรรมการในคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ และกิจการที่กระทรวงการคลังถือหุ้นนั้น จึงไม่ใช่บังคับกับการเลือกตั้งกรรมการของ ทอท. เมื่อไม่ปรากฏว่ามีกฎหมาย กฎระเบียบ ประกาศ หรือคำสั่งใด หรือมติของคณะรัฐมนตรี ห้ามเรื่องการมอบอำนาจแต่งตั้งผู้แทน เข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นไว้ การมอบอำนาจของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังไปแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นจึงชอบด้วยกฎหมาย จึงมีคำสั่งยกคำร้อง และให้ผู้ร้องใช้ค่าฤชาธรรมเนียมแทน ทอท. โดยกำหนดค่าทนายความ 10,000.- บาท ซึ่งเมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2553 ผู้ร้องทั้ง 5 ได้ยื่นอุทธรณ์คำสั่งของศาลแพ่งดังกล่าว เมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2555 ศาลอุทธรณ์ได้มีคำพิพากษาว่า

การที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง มอบอำนาจให้ผู้อำนวยการ สคร. ไปแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นของผู้คัดค้าน การแต่งตั้งนางพรรณชนิดา บุญครอง จึงเป็นการมอบฉันทะให้นางพรรณชนิดา บุญครอง เข้าประชุมและลงมติแทน ซึ่งมีใช้การมอบอำนาจช่วง เมื่อมีการเลือกตั้งกรรมการ และที่ประชุมใหญ่มีมติแต่งตั้งให้ผู้ที่ได้รับคะแนนสูงสุด 7 คน เป็นกรรมการของบริษัทผู้คัดค้านซึ่งเป็นไปตามวาระการประชุมที่ 5 จึงเป็นไปโดยชอบ และตามที่ผู้ร้องอุทธรณ์ว่า การที่ศาลชั้นต้นวินิจฉัยว่า คำสั่งกระทรวงการคลัง ที่ 60/2552 ออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 38 และ 39 แห่ง พ.ร.บ. ระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2534 ประกอบมาตรา 6 แห่ง พ.ร.ฎ. ว่าด้วยการมอบอำนาจ พ.ศ. 2550 และข้อ 29 แห่งกฎกระทรวงว่าด้วยกลุ่มภารกิจ พ.ศ. 2545 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม โดยกฎกระทรวงว่าด้วยกลุ่มภารกิจ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2546 เมื่อไม่ปรากฏว่ามีกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประกาศ หรือคำสั่งใด หรือมติของคณะรัฐมนตรี ห้ามเรื่องการมอบอำนาจการแต่งตั้งผู้แทน เข้าร่วมการประชุมผู้ถือหุ้นไว้ การมอบอำนาจของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังให้ผู้อำนวยการ สคร. ไปแต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นจึงชอบด้วยกฎหมายนั้น ไม่ถูกต้องตามธรรมเนียมปฏิบัติในทางพาณิชย์ และการค้า เมื่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังไม่อาจเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นได้ต้องมอบฉันทะให้ผู้อื่นหนึ่งผู้ใด มาประชุมแทนโดยเฉพาะเจาะจงเท่านั้น ศาลอุทธรณ์เห็นว่า กรณีนี้เป็นกรณีที่ปฏิบัติตาม พ.ร.บ. ระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2534 ดังที่ศาลชั้นต้นวินิจฉัยไว้ กรณีดังกล่าวจึงไม่ใช่การมอบอำนาจช่วง

นอกจากนี้ ตามที่ผู้ร้องอุทธรณ์ว่า หนังสือมอบฉันทะของกระทรวงการคลังมิใช่หนังสือมอบฉันทะตามแบบท้ายประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้า เรื่อง กำหนดแบบหนังสือมอบฉันทะ (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2550 ศาลอุทธรณ์เห็นว่า ประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้า เรื่อง กำหนดแบบหนังสือมอบฉันทะ (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2550 กำหนดแบบ หนังสือมอบฉันทะไว้ 3 แบบ แต่มิได้กำหนดว่าผู้ถือหุ้นหรือบริษัทจะจัดพิมพ์ขึ้นเองโดยมีข้อความตามแบบดังกล่าวมิได้ เมื่อหนังสือมอบฉันทะของกระทรวงการคลังมีข้อความตามที่กำหนดไว้ในหนังสือมอบฉันทะแบบ ข ที่แนบท้าย หนังสือบอกกล่าวเรียกประชุมสามัญผู้ถือหุ้น หรือตามแบบท้ายประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้า เรื่อง กำหนดแบบหนังสือมอบฉันทะ (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2550 ดังนั้น หนังสือมอบฉันทะดังกล่าวจึงถูกต้อง





## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ตามแบบที่กฎหมายกำหนด การมอบหนี้และการออกเสียงลงคะแนนของกระทรวงการคลังในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2552 ของผู้คัดค้านจึงชอบด้วยกฎหมาย

ดังนั้น ศาลอุทธรณ์จึงเห็นพ้องด้วยกับคำพิพากษาของศาลชั้นต้น อุทธรณ์ของผู้ร้องทั้งห้าฟังไม่ขึ้น จึงพิพากษายืน ค่าฤชาธรรมเนียมชั้นอุทธรณ์ให้เป็นพับ

ผู้ร้องที่ 1 ถึง 5 ได้ยื่นฎีกาต่อศาลแพ่งเมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน 2555

ศาลฎีกาได้มีคำพิพากษา เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2560 พิพากษายืน ตามคำพิพากษาศาลอุทธรณ์

**5.1.3 คดีระหว่าง บริษัท ปาร์คกิ้ง แมนเนจเม้นท์ จำกัด กับ ทอท.**

ยื่นฟ้อง ทอท. ต่อศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ 1628/2553 ลงวันที่ 21 ตุลาคม 2553 เรียกค่าเสียหายเป็นเงิน 128,984,072.20 บาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี และค่าเสียหายจากการขาดรายได้ วันละ 1,300,000.- บาท นับถัดจากวันฟ้องจนกว่าบริษัทฯ จะได้เข้าครอบครองพื้นที่ดำเนินกิจการ และห้าม ทอท.ขัดขวางการประกอบกิจการของบริษัทฯ พร้อมทั้งยื่นคำร้องขอคุ้มครองชั่วคราวก่อนพิพากษาให้บริษัทฯ เข้าประกอบกิจการและห้ามมิให้ ทอท.เรียกร้องให้ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) ชำระเงินตามหนังสือสัญญาค้ำประกัน ซึ่งศาลปกครองกลางมีคำสั่งรับฟ้อง แต่ให้ยกคำขอคุ้มครองชั่วคราวทั้ง 2 ฉบับ

ทอท.ยื่นฟ้องแย้งเรียกค่าเสียหาย เป็นเงิน 168,606,854.05 บาท และขอให้บริษัทฯ ส่งมอบพื้นที่สำนักงานและห้องควบคุมระบบคอมพิวเตอร์คืนให้แก่ ทอท.

ศาลปกครองกลางพิพากษาให้บริษัทฯ และธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) ร่วมกันชำระเงินให้แก่ ทอท. 82,684,369.17 บาท โดยให้ธนาคารฯ รับผิดชอบจำนวน 51,703,429.17 บาท ซึ่งธนาคารฯ ได้ชำระเงินจำนวน 51,703,429.17 บาท ให้แก่ ทอท.แล้ว แต่บริษัทฯ ยื่นอุทธรณ์คำพิพากษาศาลปกครองสูงสุด ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

**5.1.4 คดีระหว่าง ทอท. กับ นายศรีสุข จันทรางศุ ที่ 1 กับพวกรวม 3 คน**

สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ มีหนังสือ ที่ ปช 012/0339 ลงวันที่ 29 มกราคม 2556 ถึง ทอท.แจ้งผลการพิจารณาการไต่สวนข้อเท็จจริงกรณีได้รับเรื่องกล่าวหา ร้องเรียน พันตำรวจโท ทักษิณ ชินวัตร ในฐานะประธานคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับพวก เพื่อดำเนินการตาม พ.ร.บ.ประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ. 2542 มาตรา 66 กรณีทุจริตโครงการจ้างเหมาบริการรักษาความปลอดภัย ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (สำนักงาน ป.ป.ช.) ได้รับไว้พิจารณา โดยแต่งตั้งคณะอนุกรรมการไต่สวน เพื่อดำเนินการไต่สวนข้อเท็จจริงและรวบรวมพยานหลักฐาน พร้อมทั้งจัดทำสำนวนการไต่สวนข้อเท็จจริงเสนอต่อคณะกรรมการ ป.ป.ช.เพื่อพิจารณา



## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติได้พิจารณาสำนวนการได้ส่วนข้อเท็จจริงแล้วมีมติ ดังนี้

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

2. การกระทำของนายบัญชา ปัตตนารถ และเรืออากาศโท ณรงค์ชัย ถนัดช่วงแสง มีมูลเป็นความผิดทางวินัยอย่างร้ายแรง ฐานทุจริตต่อหน้าที่ตามข้อบังคับการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย ฉบับที่ (2) ว่าด้วยการบรรจุ การแต่งตั้ง การออกจากตำแหน่ง การดำเนินการทางวินัย และการลงโทษของพนักงาน พ.ศ. 2522 ข้อ 36 (2) และระเบียบบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วยการบรรจุ 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. เพื่อให้ชดเชยค่าเสียหายสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ ทอท. โดยเมื่อวันที่ 31 มกราคม 2557 สำนักงานอัยการพิเศษฝ่ายคดีแพ่ง 7 สำนักงานคดีแพ่ง สำนักงานอัยการสูงสุด ได้ดำเนินการยื่นฟ้องบุคคลทั้งสามต่อศาลแพ่ง คดีหมายเลขดำที่ 380/2557 ระหว่าง ทอท.โจทก์ กับนายศรีสุข จันทรางศุ จำเลยที่ 1 นายบัญชา ปัตตนารถ จำเลยที่ 2 และเรืออากาศโท ณรงค์ชัย ถนัดช่วงแสง จำเลยที่ 3 ข้อหาหรือฐานความผิด ละเมิด, เรียกค่าเสียหาย ทุนทรัพย์ 3,626,825,644.43 บาท โดยทนายจำเลยที่ 1 ได้แถลงว่าจำเลยที่ 1 ได้มีมติลงภายหลังโจทก์ยื่นฟ้องคดี และมีนางจรรวณ จันทรางศุ ผู้จัดการมรดกของจำเลยที่ 1

ศาลแพ่งได้มีคำพิพากษาเมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2558 ยกฟ้องโจทก์ โดยวินิจฉัยว่า พยานหลักฐานของจำเลยทั้งสามที่นำสืบมามีน้ำหนักดีกว่าพยานหลักฐานของโจทก์ ข้อเท็จจริงจึงรับฟังได้ว่า จำเลยทั้งสามไม่ได้ร่วมกันกระทำละเมิดต่อโจทก์ เมื่อข้อเท็จจริงรับฟังได้ว่า จำเลยทั้งสามไม่ได้ร่วมกันกระทำละเมิดต่อโจทก์ จึงไม่จำเป็นต้องวินิจฉัยในประเด็นข้ออื่นเพราะไม่ทำให้ผลคดีเปลี่ยนแปลง

ศาลอุทธรณ์มีคำพิพากษายืนตามคำพิพากษาของศาลชั้นต้น

ทอท.ยื่นฎีกาคำพิพากษาของศาลอุทธรณ์ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกา

#### 5.1.5 คดีระหว่าง บริษัท ไทยทรานสมิซัน อินดัสทรี จำกัด กับ UAS (จำเลยที่ 1 -3) และ ทอท. (จำเลยร่วม)

บริษัท ไทยทรานฯ ยื่นฟ้อง UAS เป็นจำเลยที่ 1 -3 ต่อศาลแพ่งกรุงเทพใต้เพื่อให้รับผิดตามสัญญาจ้างดำเนิน ฌ เขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยเรียกค่าเสียหายจำนวน 464,524,937.34 บาท ต่อมา บริษัท เจริญนิย ทรานสปอร์ต แอนด์ คอมมูนิเคชั่น จำกัด จำเลยที่ 1 ได้ยื่นคำให้การว่า UAS (จำเลยที่ 1 -3) เป็นตัวแทนของ ทอท. (จำเลยร่วม) ในการทำสัญญากับบริษัท ไทยทรานฯ และขอให้ศาลหมายเรียก ทอท.เข้ามาเป็นจำเลยร่วมเพื่อรับผิด



## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ต่อบริษัท ไททราฟ ตามฟ้อง ซึ่งศาลแพ่งกรุงเทพใต้มีคำสั่งเรียกให้ ทอท.เข้ามาเป็นจำเลยร่วมในคดีนี้  
ปัจจุบัน คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลแพ่งกรุงเทพใต้

## 5.2 กระบวนการยุติการดำเนินคดีแพ่งและอนุญาโตตุลาการ

5.2.1 ข้อพิพาทระหว่าง บริษัท ซิมซี คอร์ปอเรชั่น จำกัด ผู้เรียกร้องที่ 1 และบริษัท วิจิตรภัณฑ์ ก่อสร้าง  
จำกัด ผู้เรียกร้องที่ 2 กับ ทอท.

ทอท.ได้รับสำเนาคำเสนอข้อพิพาทของสถาบันอนุญาโตตุลาการ ลงวันที่ 4 พฤษภาคม 2553 ระหว่าง  
บริษัท ซิมซี คอร์ปอเรชั่น จำกัด ผู้เรียกร้องที่ 1 และบริษัท วิจิตรภัณฑ์ ก่อสร้าง จำกัด ผู้เรียกร้องที่ 2 ผู้รับจ้างงาน  
ก่อสร้างทางยกระดับ หน้าอาคารผู้โดยสาร ทอท.ผู้คัดค้านในคดีหมายเลขคำที่ 33/2553 โดยคดีนี้ผู้เรียกร้อง  
ได้เรียกร้องให้ 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 และค่าใช้จ่าย  
ส่วนที่ 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 การที่ผู้เรียกร้องทั้งสองขอขยาย  
ระยะเวลาการก่อสร้าง และขอคืนเบี้ยปรับไม่เป็นไปตามเงื่อนไขสัญญา และการขอให้ผู้คัดค้านจ่ายค่างานเปลี่ยนแปลง  
และออกใบรับรองเพื่อจ่ายค่างานของตัวแทนผู้คัดค้าน ไม่ชอบด้วยสัญญาจ้างพิพาท และการเรียกร้องต่าง ๆ  
ของผู้เรียกร้องประกอบด้วย การเรียกร้องให้คำนวณค่าดำเนินการและกำไรค่างานเงินสกุลเงิน การเรียกร้องค่าใช้จ่าย  
เพิ่มเติมของงาน การเรียกร้องค่าดำเนินการ ค่าเครื่องมือและเครื่องจักรกลที่เพิ่มขึ้นจากการขยายระยะเวลางาน  
การเรียกร้องเงินชดเชยความเดือดร้อนด้านการเงินของผู้เรียกร้องทั้งสอง และการเรียกร้องเงินค่าชดเชยจากการ  
ปรับตัวขึ้นตามราคาวัสดุก่อสร้างของผู้เรียกร้องทั้งสอง ไม่ชอบด้วยเงื่อนไขของสัญญาจ้างพิพาท

เมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม 2555 สถาบันอนุญาโตตุลาการได้แต่งตั้งคณะอนุญาโตตุลาการเรียบร้อยแล้ว  
ซึ่งคณะอนุญาโตตุลาการได้กำหนดประเด็นข้อพิพาทของคู่ความทั้งสอง ดังนี้

1. ใครเป็นฝ่ายผิดสัญญา
2. ในกรณีที่ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งผิดสัญญา อีกฝ่ายจะมีสิทธิ์เรียกร้องให้ชดเชยค่าเสียหายหรือคืนเงินหรือไม่

และเป็นจำนวนเท่าใด



## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ปัจจุบันอยู่ระหว่างสืบพยานฝ่ายผู้เรียกร้อง

**5.2.2 ข้อพิพาทกรณีชนอากาศยาน (Bird Strike) ระหว่างบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) กับ ทอท.****5.2.2.1 กรณีชนอากาศยาน TG692 ของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ**

สำนักงานการยุติการดำเนินคดีแพ่งและอนุญาโตตุลาการ สำนักงานอัยการสูงสุด ได้มีหนังสือที่ 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 อ้างว่าเกิดเหตุชนกบินเข้าไปชนเครื่องยนต์ของเครื่องบินแบบโบอิง 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

**5.2.2.2 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 อ้างว่าเกิดเหตุชนกบินเข้าไปชนเครื่องยนต์ของเครื่องบินแบบโบอิง 747-400 หมายเลขทะเบียน HS-TGO เที่ยวบินที่ TG202 ของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2556 ขณะเครื่องบินกำลังขึ้นจากท่าอากาศยานภูเก็ตเป็นเหตุให้เครื่องยนต์หมายเลข 2 ได้รับความเสียหาย จึงเรียกร้องค่าเสียหายจาก ทอท. เป็นเงิน 91,018.62 เหรียญสหรัฐ (2,929,907.58 บาท)

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

**5.2.2.3 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 ส่งเรื่องพร้อมเอกสาร



## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

หลักฐานไปยังสำนักงานอัยการสูงสุด เพื่อขอให้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2549 อ้างว่าเกิดเหตุคนบินเข้าไปชนเครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200 หมายเลขทะเบียน HS-TXF เที่ยวบินที่ TG702 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 8 มิถุนายน 2556 ขณะเครื่องกำลังทะยานขึ้นจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นผลทำให้เครื่องบินในส่วนอง Radome-Nose เสียหาย จึงเรียกร้องค่าเสียหายจาก ทอท.เป็นเงิน 34,508.61 เหรียญสหรัฐ (1,120,494.57 บาท)

สำนักงานอัยการสูงสุดมีหนังสือที่ อส 0020/6884 ลงวันที่ 29 พฤษภาคม 2558 แจ้งผลการพิจารณาข้อพิพาทมายัง ทอท. โดยวินิจฉัยว่า ข้อเท็จจริงรับฟังไม่ได้ว่า ทอท.ปล่อยปละละเลยไม่ระมัดระวังดูแลความปลอดภัยในการป้องกันสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบินภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิตามที่ บริษัท 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

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาตัดสินชี้ขาดข้อพิพาทของคณะกรรมการพิจารณาชี้ขาดการยุติในการดำเนินคดีแพ่งของส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (กยพ.) ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2549

**5.2.2.4 กรณีชนอากาศยาน TG628 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ**

สำนักงานการยุติการดำเนินคดีแพ่งและอนุญาโตตุลาการ สำนักงานอัยการสูงสุด ได้มีหนังสือที่ อส 0020(ยพ1)/508 ลงวันที่ 30 กันยายน 2558 เรื่อง ให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องไปชี้แจงข้อเท็จจริง โดยแจ้งว่า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีหนังสือที่ กบ 01/611 ลงวันที่ 10 กันยายน 2558 ส่งข้อพิพาทพร้อมเอกสารหลักฐานไปยังสำนักงานอัยการสูงสุด เพื่อขอให้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2549 อ้างว่า เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2557 ได้เกิดเหตุคนบินเข้าไปชนเครื่องยนต์ของเครื่องบินแบบโบอิง 777-200 หมายเลขทะเบียน HS-TJC เที่ยวบินที่ TG628 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ขณะที่เครื่องบินกำลังขึ้น (Take off) จากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นเหตุให้เครื่องยนต์ด้านขวา (หมายเลขเครื่องยนต์ ESN) เสียหายแต่เครื่องบินสามารถทำการบินต่อไปยังจุดหมายปลายทางที่ท่าอากาศยานนานาชาติฮ่องกงได้ จึงเรียกร้องค่าเสียหายจาก ทอท.เป็นเงิน 721,486.74 เหรียญสหรัฐ (23,441,104.18 บาท)

สำนักงานอัยการสูงสุดมีหนังสือที่ อส 0020/5018 ลงวันที่ 13 พฤษภาคม 2559 แจ้งผลการพิจารณาข้อพิพาทมายัง ทอท. โดยวินิจฉัยว่า ข้อเท็จจริงไม่ปรากฏพยานหลักฐานที่ยืนยันว่า ความเสียหายของเครื่องยนต์เครื่องบินของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เกิดจากการที่เครื่องบินชนกับนกที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ คงมีเพียงลำพังทำให้การของนักบินที่เห็นนกบินผ่านไปทางด้านขวาของลำตัวเครื่องบินขณะนำเครื่องบินขึ้น และการสันนิษฐานของช่วงที่ไม่ได้เห็นเหตุการณ์ ร่องรอยความเสียหายก็ไม่ปรากฏว่ามีเศษซากนก ขน เลือด ติดอยู่ภายในเครื่องยนต์แต่อย่างใด ไม่มีพยานหลักฐานการตรวจพิสูจน์ที่ยืนยันว่า รอยร้าวของใบพัดเครื่องยนต์ด้านขวา เกิดจากการชนกับนก ประกอบกับขณะที่นักบินผ่านขณะอยู่ในบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หากมีการชนและนกเข้าไปในเครื่องยนต์จริง ก็ไม่ปรากฏความผิดปกติของเครื่องยนต์ ณ เวลานั้นแต่อย่างใด แต่กลับปรากฏความผิดปกติ



## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ปกติของเครื่องยนต์ขณะร่อนลงที่ท่าอากาศยานฮ่องกง นักบินก็ไม่ได้แจ้งเหตุเครื่องบินชนก้นให้หอบังคับการบินทราบในทันที และไม่มีการตั้งคณะกรรมการขึ้นมาเพื่อตรวจสอบหาสาเหตุและผู้ที่ต้องรับผิดชอบ ข้อเท็จจริงจึงยังไม่ปรากฏพยานหลักฐานเพียงพอที่จะฟังได้ว่า ความเสียหายของเครื่องยนต์เครื่องบินของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เกิดจากการที่เครื่องบินชนกับนกที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่อยู่ในความดูแลรับผิดชอบของ ทอท. แต่อย่างไร จึงวินิจฉัยว่า ทอท. ไม่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหาย จำนวน 23,441,104.18 บาท ที่เกิดขึ้นแก่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ต่อมา สำนักงานอัยการสูงสุดมีหนังสือที่ อส 0020/2669 ลงวันที่ 6 มีนาคม 2560 เรื่อง แจ้งมติคณะรัฐมนตรี ว่า คณะกรรมการพิจารณาชี้ขาดการยุติในการดำเนินคดีแพ่งของส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้พิจารณาแล้วตัดสินชี้ขาดว่า ทอท. ไม่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหาย จำนวน 23,441,104.18 บาท ที่เกิดขึ้นแก่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และประธานกรรมการพิจารณาชี้ขาดการยุติในการดำเนินคดีแพ่งของส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้นำเสนอคณะรัฐมนตรี ซึ่งต่อมามีมติคณะรัฐมนตรีได้รับทราบแล้ว และสำนักงานอัยการสูงสุดได้แจ้งให้คู่กรณีที่เกี่ยวข้องทราบเพื่อปฏิบัติตามมติคณะกรรมการพิจารณาชี้ขาดการยุติในการดำเนินคดีแพ่งของส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและมติดังกล่าวต่อไป

## 5.3 คดีปกครอง

## 5.3.1 คดีปกครองกับผู้รับจ้าง

5.3.1.1 ทอท. ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัท 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. ได้ว่าจ้างกิจการร่วมค้า ไอโอที (IOT Joint Venture) ประกอบด้วย บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน), บริษัท โอบายาชิ คอนสตรัคชั่น และบริษัท ทาเคนากะคอนสตรัคชั่น เป็นผู้รับเหมาดำเนินการก่อสร้างพื้นผิว ทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามสัญญาจ้างเหมาก่อสร้าง The Construction of Airfield Pavement และ ทอท. ได้ว่าจ้างกลุ่ม APC Consortium (APC) เป็นวิศวกรควบคุมงานก่อสร้างพื้นผิว ทางวิ่งทางขับ และลานจอดอากาศยาน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ 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 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในวันที่ 28 กันยายน 2549 ปรากฏว่า ทอท. พบปัญหาความเสียหายของพื้นผิวทางวิ่ง (Runway) และทางขับ (Taxiway) ภายในกำหนดช่วงการรับประกันผลงาน 2 ปี (กำหนดสิ้นสุดรับประกันผลงานวันที่ 21 กันยายน 2551) ของ IOT Joint Venture ผู้รับจ้างตามสัญญาจ้างเหมาก่อสร้าง The Construction of Airfield Pavement ซึ่งผู้รับจ้างงานได้เข้าดำเนินการซ่อมแซมแก้ไขตามภาระผูกพันของสัญญา แต่ความเสียหายยังคงปรากฏขึ้นอย่างต่อเนื่องก่อนเวลาอันสมควร ซึ่งต่อมา ทอท. ได้ทำสัญญาจ้างวิศวกร





## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ที่ปรึกษาอิสระ เพื่อศึกษาตรวจสอบหาสาเหตุของความชำรุดเสียหายบริเวณทางขับ (Taxiway) และทางวิ่ง (Runway) ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ 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 อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ผู้คัดค้านที่ 1 กับพวก รวม 3 คน โดยให้ชดเชยค่าเสียหายเป็นเงิน จำนวน 3,025,478,629.- บาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับถัดจากวันยื่นคำเสนอข้อพิพาทไปจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น

วันที่ 8 พฤษภาคม 2557 คณะอนุญาโตตุลาการมีคำชี้ขาดว่า สิทธิเรียกร้องตามสัญญาจ้างพิพาทซึ่งเป็นมูลกรณีในคำเสนอข้อพิพาทนี้ได้ระงับไปทั้งหมดก่อนที่จะมีการยื่นคำเสนอข้อพิพาทแล้วดังกล่าว เมื่อผู้คัดค้านทั้งสามมิได้กระทำการใดๆ อันเป็นการโต้แย้งสิทธิของผู้เรียกร้อง ผู้เรียกร้องจึงไม่มีอำนาจยื่นคำเสนอข้อพิพาทในมูลหนี้ตามสัญญาจ้างพิพาทที่ได้ระงับระหว่างกันไปแล้วต่อคณะอนุญาโตตุลาการเพื่อพิจารณาชี้ขาดอีกต่อไป ส่วนข้ออ้างหรือข้อเถียงอื่นในคำคู่ความของทั้งสองฝ่าย คณะอนุญาโตตุลาการเห็นว่าไม่จำเป็นต้องวินิจฉัยเพราะไม่ทำให้ผลคำวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาทเปลี่ยนแปลงไป คณะอนุญาโตตุลาการจึงพร้อมกันชี้ขาดให้ยกคำเสนอข้อพิพาทของผู้เรียกร้องทั้งหมด

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

ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

**5.3.1.2** ทอท.ได้ว่าจ้าง กิจการร่วมค้า ยูนิเวอร์แซล เอวีเอชั่น เซอร์วิสেস ผู้ฟ้องคดีที่ 1 (ประกอบด้วย บริษัท เจ็มมินาย ทรานสปอร์ต แอนด์ คอมมูนิเคชั่น จำกัด (ผู้ฟ้องคดีที่ 2), บริษัท แอร์ไลน์ส์ เอเชียน จำกัด และนายสมโภชน์ ทรงพิพัฒน์) ตามสัญญาเลขที่ 6CS3-541009 ลงวันที่ 8 ตุลาคม 2553 ในรูปแบบการจ้างเหมาบริการมีกำหนดระยะเวลา 10 ปี นับตั้งแต่วันที่ 9 ตุลาคม 2553 ถึงวันที่ 8 ตุลาคม 2563 มีค่าจ้างบริหารทั้งสิ้นจำนวน 4,430 ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) โดยมีขอบเขตงาน 5 ด้าน ได้แก่ งานบริหารจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่เจ้าหน้าที่ศุลกากร, งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ, งานอำนวยความสะดวกและ





## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

งานขนส่งสินค้าระหว่างอาคารและบริหารจัดการคลังสินค้าส่วนกลางภายในเขตปลอดอากรโดยในการทำสัญญาจ้างผู้ฟ้องคดีที่ 1 ได้วางหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญา เป็นหนังสือค้ำประกันของธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เลขที่ C05001/21010013072 ลงวันที่ 7 ตุลาคม 2553 จำนวนเงิน 237,005,000.- บาท

เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2559 ผู้ฟ้องคดีทั้งสองได้ยื่นฟ้องต่อศาลปกครองกลาง เป็นคดีหมายเลขคดีที่ 1944/2559 ระหว่าง กิจการร่วมค้า ยูนิเวอร์แซล เอวีเอชั่น เซอร์วิสেস ที่ 1, บริษัท เจ็มนินาย ทรานสปอร์ต แอนด์ คอมมูนิเคชั่น จำกัด ที่ 2 ผู้ฟ้องคดี ทอท.ผู้ถูกฟ้องคดี โดยขอให้ผู้ถูกฟ้องคดีชดเชยค่าเสียหาย 165,803,505.26 บาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปีของต้นเงินดังกล่าว

ต่อมาเมื่อวันที่ 6 มิถุนายน 2560 ผู้ฟ้องคดีทั้งสองได้ยื่นคำร้องขอแก้ไขเพิ่มเติมคำฟ้อง และขอให้ผู้ถูกฟ้องคดีชดเชยค่าเสียหาย 3,253,499,878.12 บาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปีของต้นเงินดังกล่าว

เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2560 ผู้ถูกฟ้องคดีได้ยื่นคำให้การและฟ้องแย้งโดยขอให้ผู้ฟ้องคดีทั้งสองชดเชยค่าเสียหายในส่วนฟ้องแย้งเป็นเงิน 105,542,100.29 บาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปีของต้นเงินดังกล่าว ขณะนี้คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

**5.3.1.3** ทอท.ได้ว่าจ้างกลุ่ม เอส พี เอส คอนซอร์เทียม ประกอบไปด้วยบริษัท สามารถคอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน), บริษัท สยามเวสต์แมเนจเม้นท์ คอนซัลแทนท์ จำกัด และบริษัท โปรเฟสชั่นแนล เวสต์ เทคโนโลยี (1999) จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้างดำเนินการบริหารจัดการขยะในบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามสัญญาจ้างเลขที่ 6CS4-490020 ลงวันที่ 11 กันยายน 2549 โดยผู้รับจ้างเริ่มปฏิบัติงานตามสัญญาจ้างฯ มีกำหนดระยะเวลา 10 ปี ตั้งแต่วันที่ 15 กันยายน 2549 และสิ้นสุดระยะเวลาการทำงานตามสัญญาจ้างฯ วันที่ 14 กันยายน 2559

เมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน 2559 ระหว่าง บริษัท สามารถคอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) ที่ 1, บริษัท สยามเวสต์แมเนจเม้นท์ คอนซัลแทนท์ จำกัด ที่ 2 และบริษัท โปรเฟสชั่นแนล เวสต์ เทคโนโลยี (1999) จำกัด (มหาชน) ที่ 3 ผู้ฟ้องคดี ทอท.ผู้ถูกฟ้องคดี ได้ยื่นฟ้องต่อศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขคดีที่ 1810/2559 ขอให้ผู้ถูกฟ้องคดีชดเชยค่าเสียหายเป็นเงิน 238,127,385.49 บาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปีของต้นเงินดังกล่าว

เมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2560 ทอท.ได้ยื่นคำให้การและฟ้องแย้งโดยผู้ถูกฟ้องคดีขอให้ผู้ฟ้องคดีทั้งสามชดเชยค่าเสียหายเป็นเงินจำนวน 845,208,326.71 บาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปีของต้นเงินดังกล่าว

ขณะนี้คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

**5.3.1.4** คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขคดีที่ 382/2559 ระหว่าง บริษัท เจ็มนินาย ทรานสปอร์ต แอนด์ คอมมูนิเคชั่น จำกัด ผู้ฟ้องคดี ทอท.ผู้ถูกฟ้องคดี ผู้ฟ้องคดีกับผู้ถูกฟ้องคดีได้ทำสัญญาซื้อขายพร้อมติดตั้งป้าย Aircraft Guidance Sign (ป้ายไฟใช้ในการบอกทางเครื่องบินในสนามบิน) บริเวณขอบทางวิ่งและทางขับ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในราคา 53,821,000.- บาท ผู้ฟ้องคดีอ้างว่า ทอท.ผิดสัญญาไม่ยอมรับป้ายไฟ จึงใช้สิทธิบอกเลิกสัญญาและเรียกร้องเงินจำนวน 53,955,341.38 บาท



## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ทอท.ฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายจากการปฏิบัติผิดสัญญาของผู้ฟ้องคดี เป็นเงิน 38,305,268.- บาท และขอให้ศาลปกครองกลางมีคำสั่งเรียกธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ในฐานะผู้ค้ำประกันร่วมรับผิดชอบกับผู้ฟ้องคดี จำนวน 2,691,050.- บาท

ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

**5.3.1.5** คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ 39/2560 ทอท.เป็นผู้ฟ้องคดี บริษัท เวิลด์ เอ็นเตอร์เทนเมนท์ เน็ตเวิร์ค จำกัด ที่ 1 บริษัท ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ที่ 2 ต่อศาลปกครองกลาง ในกรณีผิดสัญญาอนุญาตให้ประกอบกิจการผลิตและเผยแพร่รายการโทรทัศน์และโฆษณาผ่านเครื่องรับโทรทัศน์ (ภายในอาคารผู้โดยสาร) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยเรียกค่าเสียหายจำนวน 3,925,753.85 บาท ต่อมาบริษัท เวิลด์ฯ ให้การและผู้ฟ้องแย้ง ทอท.จึงตกเป็นจำเลยในส่วนของฟ้องแย้งดังกล่าวโดยเรียกค่าเสียหายจำนวน 362,123,015.65 บาท

ปัจจุบัน คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

**5.3.2 คดีปกครองเกี่ยวกับพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินงานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ**

**5.3.2.1** คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ 1770/2549 ระหว่าง นางจุฑารัตน์ จันทร ผู้ฟ้องคดี คณะรัฐมนตรี ที่ 1 กับพวกรวม 6 คน ( ทอท.เป็นผู้ถูกฟ้องคดีที่ 4) เป็นทุนทรัพย์ทั้งสิ้น 10,648,307.- บาท เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2554 ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษาให้ ทอท.ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 4 จัดซื้อที่ดินตามโฉนดที่ดินเลขที่ 56515 และโฉนดที่ดินเลขที่ 56516 ตำบลคลองสาม (คลองประเวศบุรีรัมย์) อำเภอลาดกระบัง (แสนแสบ) กรุงเทพมหานคร พร้อมบ้านเลขที่ 173/101 หมู่ที่ 3 หมู่บ้านร่วมฤดี ถนนร่มเกล้า เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร จากผู้ฟ้องคดี ในราคา 9,380,564.- บาท พร้อมชำระดอกเบี้ยในอัตราสูงสุดของอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประเภทฝากประจำของธนาคารออมสินในแต่ละช่วงเวลาจากต้นเงินดังกล่าว นับแต่วันที่ 28 กันยายน 2549 เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จ โดยมีเงื่อนไขว่าหากผู้ฟ้องคดีตกลงขายที่ดินพร้อมบ้านให้ ทอท. ในราคาเงินต้นจำนวนดังกล่าวและให้ ทอท.ขอใช้ค่าสินไหมทดแทนค่ารักษาพยาบาลสามผู้ฟ้องคดี จำนวน 33,644.- บาท พร้อมชำระดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันที่ 15 กันยายน 2549 เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่ผู้ฟ้องคดี ทั้งนี้ให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 60 วัน นับแต่วันที่คดีถึงที่สุด โดยให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 2 และกระทรวงคมนาคม ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 3 กำกับดูแลให้ ทอท.ปฏิบัติตามคำพิพากษาและคำบังคับของศาล ยกฟ้องผู้ถูกฟ้องคดีที่ 5 ถึงที่ 6 ให้คืนค่าฤชาธรรมเนียมแก่ผู้ฟ้องคดีตามส่วนของการชนะคดี ค่าขออื่นนอกจากนี้ให้ยกต่อมาวันที่ 23 มีนาคม 2554 ทอท.ได้ยื่นอุทธรณ์คำพิพากษาของศาลปกครองกลาง และวันที่ 20 กันยายน 2554 ทอท.ยื่นชี้แจงข้อเท็จจริงเกี่ยวกับคำแก้อุทธรณ์ของผู้ฟ้องคดี

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

**5.3.2.2** 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



## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ได้ยื่นอุทธรณ์คำพิพากษาศาลปกครองกลางต่อศาลปกครองสูงสุดเป็นคดีหมายเลขคำที่ อ.126/2554 และ ทอท. ได้ยื่นคำแก้อุทธรณ์คำพิพากษา เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2554

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

**5.3.2.3** คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขคำที่ 1845/2550 ระหว่าง นายธนวุฒิ 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 รวมถึงการติดตั้งอุปกรณ์ เพื่อลดผลกระทบทางเสียงหรือจ่ายเงินค่าปรับให้แก่ผู้ฟ้องคดีที่ 1 ถึงที่ 15 และที่ 17 ถึงที่ 18 ภายใน 180 วัน นับแต่วันที่คำพิพากษาลงถึงที่สุด และให้ชดเชยค่าเสียหายในอัตราวันละ 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) เป็นต้น ไปจนกว่าจะดำเนินการข้างต้นแล้วเสร็จเช่นเดียวกันให้แก่ผู้ฟ้องคดีที่ 6 ที่ 7 ที่ 17 ที่ 19 ถึงที่ 48 และที่ 53 ถึงที่ 63
3. จ่ายนับแต่วันที่ 27 กันยายน 2550 จนถึงวันที่ 30 กันยายน 2553 ให้แก่ผู้ฟ้องคดีที่ 15 ที่ 16 ที่ 49 ถึงที่ 52 ค่าอื่นนอกจากนี้ให้ยก

ทอท.ยื่นคำอุทธรณ์คำพิพากษาของศาลปกครองกลาง

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

**5.3.2.4** คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขคำที่ 1833/2550 ระหว่าง นางสันสนีย์ จันทร์หัตถี ผู้ฟ้องคดี ทอท. ที่ 1 กับพวกรวม 5 คน ผู้ถูกฟ้องคดี เป็นทุนทรัพย์ทั้งสิ้น 14,000,000.- บาท เมื่อวันที่ 20 มกราคม 2554 ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษายกฟ้อง และผู้ฟ้องคดีได้ยื่นอุทธรณ์ ซึ่งพนักงานอัยการได้ดำเนินการแก้อุทธรณ์แล้ว

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

**5.3.2.5** คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขคำที่ 2193/2550 ระหว่าง นายสนั่น วรสุขศรี ที่ 1 กับพวก รวม 359 คน ผู้ฟ้องคดี ทอท.ที่ 1 กับพวกรวม 5 คน ผู้ถูกฟ้องคดี เมื่อวันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2555 ศาลปกครองกลาง มีคำพิพากษายกฟ้องและผู้ฟ้องคดีทั้ง 359 คน ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลปกครองสูงสุด ซึ่งพนักงานอัยการได้ดำเนินการแก้อุทธรณ์แล้ว

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

**5.3.2.6** คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขคำที่ 668/2551 ระหว่าง นายประสิทธิ์ พลฤทธิพรพงศ์ ที่ 1 กับพวก 35 คน ผู้ฟ้องคดี ทอท.ที่ 1 กับพวกรวม 5 คน เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2556 ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษายกฟ้องและผู้ฟ้องคดีได้ยื่นอุทธรณ์คำพิพากษาศาลปกครองกลางต่อศาลปกครองสูงสุด ซึ่งพนักงานอัยการได้ดำเนินการแก้อุทธรณ์แล้ว

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด



## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

**5.3.2.7** คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ 1807/2553 ระหว่าง สมาคมต่อต้านสภาวะโลกร้อน ที่ 1 กับพวก 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 ปัจจุบันศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษาคดีครบ 33 กลุ่มคดีแล้ว โดยมีจำนวน 5 กลุ่มคดี ผู้ฟ้องคดีได้ยื่นอุทธรณ์คำพิพากษาศาลปกครองกลางต่อศาลปกครองสูงสุด ซึ่งพนักงานอัยการได้ดำเนินการแก้อุทธรณ์แล้วส่วนอีก 28 กลุ่มคดี ไม่ปรากฏว่าผู้ฟ้องคดีทั้ง 28 กลุ่มคดี ได้ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษาของศาลปกครองกลาง ดังนั้น คดีทั้ง 28 กลุ่มคดี จึงถึงที่สุดไปโดยคำพิพากษาของศาลปกครองกลาง

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

**5.3.2.8** 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 15 ราย ได้ขอถอนฟ้องและศาลปกครองได้มีคำสั่งอนุญาตให้ผู้ฟ้องคดีทั้ง 15 ราย ถอนฟ้องและมีคำสั่งจำหน่ายคดีออกจากสารบบความทั้ง 15 ราย และขณะนี้ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษายกฟ้องผู้ฟ้องคดี จำนวน 28 กลุ่มคดี และไม่ปรากฏว่าผู้ฟ้องคดีทั้ง 28 กลุ่มคดี ได้ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษาของศาลปกครองกลาง ดังนั้นคดีทั้ง 28 กลุ่มคดี จึงถึงที่สุดไปโดยคำพิพากษาของศาลปกครองกลาง และมี 2 กลุ่มคดีที่ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษาให้ ทอท.ชดเชยค่าเสียหายจากการดำเนินการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้แก่ผู้ฟ้องคดีเป็นเงินคนละ 100,000.- บาท พร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี ของยอดเงินจำนวนดังกล่าวนับแต่วันถัดจากวันฟ้องคดีเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น ซึ่งพนักงานอัยการได้ดำเนินการยื่นอุทธรณ์แล้ว คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง จำนวน 2 กลุ่มคดี

**5.3.2.9** คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ ส.578/2555 ระหว่าง นายบุญธรรม วงษ์สอาด ที่ 1 กับพวกรวม 406 คน ผู้ฟ้องคดี ทอท.ผู้ถูกฟ้องคดี เป็นทุนทรัพย์ทั้งสิ้น 40,600,000.- บาท ต่อมาผู้ฟ้องคดีจำนวน 29 คดี ได้ขอถอนฟ้องและศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งอนุญาตให้ผู้ฟ้องคดีทั้ง 29 คดี ถอนฟ้องและมีคำสั่งจำหน่ายคดีออกจากสารบบความทั้ง 29 คดี และขณะนี้ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษายกฟ้องผู้ฟ้องคดี จำนวน 377 คดี และไม่ปรากฏว่าผู้ฟ้องคดีทั้ง 377 คดี ได้ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษาของศาลปกครองกลาง ดังนั้นคดีทั้ง 377 คดี จึงถึงที่สุดไปโดยคำพิพากษาของศาลปกครองกลาง

**5.3.2.10** คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ ส.508/2556 ระหว่าง นางสาวขวัญเรือน โพธิ์ทองคำ ที่ 1 กับพวกรวม 204 คน ผู้ฟ้องคดี ทอท.ผู้ถูกฟ้องคดี เป็นทุนทรัพย์ทั้งสิ้น 20,400,000.- บาท โดยศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งแยกคดีเป็นกลุ่ม จำนวน 20 กลุ่มคดี และพิจารณาพิพากษาคดีรวมกันไปในแต่ละกลุ่มคดี และขณะนี้



## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษายกฟ้องผู้ฟ้องคดี จำนวน 20 กลุ่มคดี และไม่ปรากฏว่าผู้ฟ้องคดีทั้ง 20 กลุ่มคดี ได้ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษาของศาลปกครองกลาง ดังนั้น คดีทั้ง 20 กลุ่มคดี จึงถึงที่สุดไปโดยคำพิพากษาของศาลปกครองกลาง

**5.3.2.11** คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขคำที่ ส.544/2556 ระหว่าง นางสาวจำรุง กลิ่นสร ที่ 1 กับพวกรวม 239 คน ผู้ฟ้องคดี ทอท.ผู้ถูกฟ้องคดี เป็นทุนทรัพย์ทั้งสิ้น 135,670,000.- บาท โดยศาลปกครองกลาง ได้มีคำสั่งรวมคดีเข้าเป็นกลุ่ม จำนวน 24 กลุ่มคดี และพิจารณาพิพากษาคดีรวมกันไปในแต่ละกลุ่มคดี ต่อมาผู้ฟ้องคดี จำนวน 44 ราย ได้ขอลถอนฟ้องและศาลปกครองได้มีคำสั่งอนุญาตให้ผู้ฟ้องคดีทั้ง 44 ราย ถอนฟ้องและมีคำสั่งจำหน่ายคดีออกจากสารบบความทั้ง 44 ราย มี 4 กลุ่มคดีที่ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษาให้ ทอท.ชดใช้ค่าเสียหายจากการดำเนินการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้แก่ผู้ฟ้องคดีเป็นเงินคนละ 100,000.- บาท พร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี ของยอดเงินจำนวนดังกล่าวนับแต่วันถัดจากวันฟ้องคดีเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น ซึ่งพนักงานอัยการได้ดำเนินการยื่นอุทธรณ์แล้ว คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง จำนวน 20 กลุ่มคดี

**5.3.2.12** คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขคำที่ ส.555/2556 ระหว่าง นายธนทศ ปริเปรม ที่ 1 กับพวกรวม 104 คน ผู้ฟ้องคดี ทอท.ผู้ถูกฟ้องคดี เป็นทุนทรัพย์ทั้งสิ้น 197,000,000.- บาท โดยศาลปกครองกลางมีคำสั่งให้แยกคดีหมายเลขคำที่ ส.555/2556 ออกเป็นรายคดี และต่อมา ศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งรวมคดีเข้าเป็นกลุ่ม จำนวน 15 กลุ่มคดี และพิจารณาพิพากษาคดีรวมกันไปในแต่ละกลุ่มคดี ต่อมาผู้ฟ้องคดีจำนวน 4 ราย ได้ขอลถอนฟ้องและศาลปกครองได้มีคำสั่งอนุญาตให้ผู้ฟ้องคดีทั้ง 4 ราย ถอนฟ้องและมีคำสั่งจำหน่ายคดีออกจากสารบบความทั้ง 4 ราย และขณะนี้ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษายกฟ้องผู้ฟ้องคดี จำนวน 8 กลุ่มคดี และไม่ปรากฏว่าผู้ฟ้องคดีทั้ง 8 กลุ่มคดี ได้ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษาของศาลปกครองกลาง ดังนั้น คดีทั้ง 8 กลุ่มคดี จึงถึงที่สุดไปโดยคำพิพากษาของศาลปกครองกลาง

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง จำนวน 7 กลุ่มคดี

**5.3.2.13** คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขคำที่ ส.1551/2556 ระหว่าง นายชัย น้อยเพิ่ม ที่ 1 กับพวกรวม 276 คน ผู้ฟ้องคดี ทอท.ผู้ถูกฟ้องคดี เป็นทุนทรัพย์ทั้งสิ้น 27,600,000.- บาท ศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งเมื่อวันที่ 20 ก.ค.60 ให้แยกคดีออกเป็น 33 คดี

ปัจจุบันคดีอยู่ในระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

**5.3.2.14** คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขคำที่ ส.30 - ส.50, ส.52, ส.72 - ส.75, ส.77 - ส.82, ส.84 - ส.88/2559 ระหว่าง ผู้ฟ้องคดี จำนวน 37 คน ทอท. ที่ 1 กับพวกรวม 2 คน ผู้ถูกฟ้องคดีเป็นทุนทรัพย์รวมทั้งสิ้น 20,691,553.24 บาท

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง



## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

**5.3.3 คดีปกครองเกี่ยวกับพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินงานท่าอากาศยานเชียงใหม่**

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

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

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

ข้อพิพาทกับ บริษัท เทวีเอช จำกัด ทอท. ได้ทำสัญญาว่าจ้าง บริษัท เทวีเอช จำกัด เพื่อก่อสร้างอาคารงานระบบบริหารสารสนเทศ (The Construction of Aims Building) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามสัญญาเลขที่ NBIA (PP) 14/2547 ลงวันที่ 12 ธันวาคม 2546 กำหนดเริ่มงานก่อสร้างวันที่ 15 ธันวาคม 2546 มีกำหนดแล้วเสร็จภายใน 442 วัน และ ทอท. จะจ่ายเงินค่าจ้างแก่บริษัทฯ ตามงวดงานที่บริษัทฯ ก่อสร้างและส่งมอบงานให้แก่ บทม.

เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2550 บริษัทฯ ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทตามสัญญาดังกล่าวข้างต้นต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ ตามข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 13/2550 เรียกร้องให้ ทอท. ชดเชยเงินคืนเป็นเงินจำนวน 66,008,404.47 บาท และเรียกค่าเสียหาย เป็นจำนวนเงินรวมทั้งสิ้น 90,000,000.- บาท พร้อมทั้งให้คืนหลักประกันตามสัญญาจ้างคิดเป็นเงิน 22,031,300.- บาท และ ทอท. ได้ยื่นคำคัดค้านต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ เมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2550 คดีได้มีการสืบพยานฝ่ายบริษัทฯ ผู้เรียกร้อง และ ทอท. ผู้คัดค้านเสร็จสิ้นแล้ว และคณะอนุญาโตตุลาการคดีนี้ได้มีคำชี้ขาดเป็นข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 8/2552 ให้ ทอท. ชำระเงินให้แก่บริษัทฯ เป็นเงิน 25,100,232.24 บาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงินดังกล่าว นับแต่วันที่ยื่นเสนอข้อพิพาทเป็นต้นไป จนกว่าจะชำระเสร็จ

ต่อมา บริษัทฯ ได้ยื่นฟ้อง ทอท. ต่อศาลปกครองกลางเป็นคดีหมายเลขดำที่ 496/2552 ให้ ทอท. ปฏิบัติตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการที่ได้วินิจฉัยชี้ขาดให้ ทอท. ชำระเงินดังกล่าว ซึ่ง ทอท. ได้ยื่นคำให้การต่อสู้คดี เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2552 ว่า

1. การที่คณะอนุญาโตตุลาการได้วินิจฉัยว่า การบอกเลิกสัญญาของบริษัทฯ ไม่ชอบด้วยกฎหมาย สัญญา ยังคงมีผลผูกพันคู่สัญญาอยู่ ทอท. มิได้เป็นฝ่ายผิดสัญญาและผิดนัดชำระหนี้ ย่อมทำให้สัญญามีผลผูกพันคู่สัญญา บริษัทฯ จึงต้องมีหน้าที่นำเอกสารรับรองค่างานตามที่คณะกรรมการตรวจการจ้างออกให้ไปยื่นขอรับค่าผลงานจาก ทอท. ต่อไป มิใช่เป็นกรณีที่บริษัทฯ จะต้องมาบอกเลิกสัญญาแต่อย่างใด

2. การที่คณะอนุญาโตตุลาการกำหนดให้ ทอท. ชำระค่าจ้างงานงวดที่ 24 และ 25 และลดเบี้ยปรับลงนั้น คำวินิจฉัยของคณะอนุญาโตตุลาการยังคลาดเคลื่อนอยู่ เนื่องจากบริษัทฯ ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเพื่อขอให้ ทอท.





## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ชำระค่าจ้าง โดยอ้างในคำเสนอข้อพิพาทว่า ทอท.เป็นฝ่ายผิดสัญญาและผิดนัดชำระหนี้ แต่คณะอนุญาโตตุลาการวินิจฉัยแล้วว่า ทอท.มิได้ผิดสัญญา ดังนั้น คำวินิจฉัยของคณะอนุญาโตตุลาการเสียงข้างมากวินิจฉัยลดเบี้ยปรับ และให้ ทอท.ชำระเงินค่าจ้างเป็นการวินิจฉัยเกินขอบเขต และขัดกลองในคำเสนอข้อพิพาท

3. ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้นเห็นว่า การยื่นคำร้องของบริษัทฯ คดีนี้เป็นการไม่ถูกต้อง จึงขอให้ศาลมีคำพิพากษายกฟ้อง และศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งเรียกให้ทำคำให้การเพิ่มเติม ลงวันที่ 27 สิงหาคม 2552 ซึ่ง ทอท.ได้ตรวจสอบรายละเอียดในคำคัดค้านคำให้การดังกล่าวแล้ว ไม่มีข้อเท็จจริงที่จะทำคำคัดค้านคำให้การเพิ่มเติมแต่อย่างใด

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

5. เมื่อวันที่ 12 เมษายน 2555 ทอท.ได้ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษาของศาลปกครองกลางต่อศาลปกครองสูงสุด ซึ่งบริษัทฯ ได้ทำคำแก้อุทธรณ์ยื่นต่อศาลปกครองสูงสุดเมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2555 ขณะนี้คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด





## 6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

## 6. ข้อมูลทั่วไปของบริษัท

ชื่อบริษัท	:	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท.
ชื่อย่อหลักทรัพย์	:	AOT
เลขทะเบียนบริษัท	:	ทะเบียนเลขที่ บมจ. 0107545000292
ประเภทธุรกิจ	:	ประกอบกิจการท่าอากาศยานรวมทั้งกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการท่าอากาศยาน
ทุนจดทะเบียน	:	14,285,700,000 บาท
จำนวนหุ้นสามัญ	:	14,285,700,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท*
ผู้ถือหุ้น	:	ปัจจุบันผู้ถือหุ้นรายใหญ่ได้แก่ กระทรวงการคลังถือหุ้นร้อยละ 70 ส่วนที่เหลือเป็นการถือหุ้นโดยสถาบันและนักลงทุนทั่วไป
ปีที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย	:	11 มีนาคม 2547
รอบปีบัญชี	:	1 ตุลาคม - 30 กันยายน
เว็บไซต์	:	<a href="http://www.airportthai.co.th">http://www.airportthai.co.th</a>
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: <a href="mailto:goodgovernance@airportthai.co.th">goodgovernance@airportthai.co.th</a>
ฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์	:	โทรศัพท์ 0 2535 5900 โทรสาร 0 2535 5909 e-mail: <a href="mailto:aotir@airportthai.co.th">aotir@airportthai.co.th</a>
ฝ่ายสื่อสารองค์กร	:	โทรศัพท์ 0 2535 3738 โทรสาร 0 2535 4099 e-mail: <a href="mailto:aotpr@airportthai.co.th">aotpr@airportthai.co.th</a>
บุคคลอ้างอิง	:	
• นายทะเบียนหลักทรัพย์	:	บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด 93 ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์ 0 2009 9000 โทรสาร 0 2009 9991
• ผู้สอบบัญชี	:	สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ถนนพระรามที่ 6 เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์ 0 2271 8000 ต่อ 2615 โทรสาร 0 2618 5803

หมายเหตุ \*เปลี่ยนแปลงมูลค่าหุ้นที่ตราไว้ของบริษัท จากหุ้นละ 10 บาท เป็นหุ้นละ 1 บาท ตามมติที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2559 เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2560 และได้จดทะเบียนการเปลี่ยนแปลงต่อกระทรวงพาณิชย์ เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2560

6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

นิติบุคคลที่ ทอท.ถือหุ้น

	ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ	ทุนจดทะเบียน (บาท)	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้น ที่จำหน่ายแล้วทั้งหมด (หุ้น)	มูลค่าหุ้น ต่อหน่วย (บาท)	สัดส่วน การถือหุ้น (%)	ที่ตั้งสำนักงานใหญ่
1	บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	บริหารงานและดำเนินการเกี่ยวกับโรงแรม ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	1,017,780,000	1,017,780,000	10,177,800	100	60.00	ที่อยู่ เลขที่ 999 อาคารโรงแรมท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ หมู่ที่ 1 ตำบลหนองปรือ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ 10540 โทรศัพท์ 0 2131 1111
2	บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด	ให้บริการผลิตอาหารส่งสายการบิน ณ ท่าอากาศยานภูเก็ต	100,000,000	100,000,000	1,000,000	100	10.00	ที่อยู่ 10/3 หมู่ที่ 6 ถนนสนามบิน ตำบลไม้ขาว อำเภอลา้ง จังหวัดภูเก็ต 83110 โทรศัพท์ 0 7632 7497 - 502
3	บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด	ให้บริการท่ส่งน้ำมันและเติมน้ำมันด้วย ระบบ Hydrant	530,000,000	530,000,000	5,300,000	100	10.00	ที่อยู่ 99 หมู่ 10 ตำบลศรีษะจรเข้ อำเภอบางเสาธง จังหวัดสมุทรปราการ 10540 โทรศัพท์ 0 2134 4021 - 6
4	บริษัท คอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	บริหารงานและดำเนินการเกี่ยวกับโรงแรม ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง	120,000,000	120,000,000	1,200,000	100	9.00	ที่อยู่ 333 หมู่ที่ 10 ถนนจิตุฒากาศ แขวงสีกัน เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210 โทรศัพท์ 0 2566 1020
5	บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ดำเนินการธุรกิจทางด้านการบริหารจัดการเก็บน้ำมัน 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 เทคสยาม 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 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)

