

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)2535-1192 ทอท.เป็นผู้นำในการประกอบธุรกิจท่าอากาศยานของประเทศไทย ธุรกิจหลักของ ทอท.ประกอบด้วย การจัดการ การดำเนินงานและการพัฒนาท่าอากาศยาน โดยมีท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบ 6 แห่ง ประกอบด้วย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ซึ่งท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง ให้บริการสำหรับเที่ยวบินในประเทศและระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็น ท่าอากาศยานที่เปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ 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 โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด (รทส.) และ บริษัทร่วม (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นน้อยกว่าร้อยละ 50 ) จำนวน 6 บริษัท ดังนี้

## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

ตารางต่อไปนี้แสดงรายละเอียดของบริษัทย่อยและบริษัทที่เกี่ยวข้องของ ทอท. ณ วันที่ 30 กันยายน 2561

รายชื่อบริษัท	ลักษณะกิจการ	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	กิจการ โรงแรม	60.00
บริษัท ครวการบินภูเก็ต จำกัด	ให้บริการครวการบิน	10.00
บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด	ให้บริการท่อส่งน้ำมันและเติมน้ำมันด้วยระบบ Hydrant	10.00
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	บริหารงานและดำเนินการเกี่ยวกับโรงแรม ณ ท่าอากาศยาน	9.00
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ให้บริการจัดส่งเชื้อเพลิงการบิน	4.94
บริษัท เทคสยาม จำกัด	ให้บริการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์	1.50
*บริษัท ไทย แอร์พอร์ตส์ กราวด์ เซอร์วิสเชส จำกัด	ให้บริการคลังสินค้า บริการในลานจอดอากาศยานและบริการช่างอากาศยาน	28.50

\*บริษัทฯ อยู่ในระหว่างการพิทักษ์ทรัพย์ของศาลล้มละลายกลาง

## 1.1.2 แหล่งที่มาหลักของรายได้

## (ก) รายได้จากกิจการการบิน (Aeronautical Revenues)

รายได้จากกิจการการบินประกอบด้วยค่าบริการสนามบิน (ค่าบริการในการขึ้น – ลงของอากาศยาน และค่าบริการที่เก็บอากาศยาน) ค่าบริการผู้โดยสารขาออก และค่าเครื่องอำนวยความสะดวก เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมดของ ทอท. สำหรับรอบปีบัญชี 2561 แล้ว จะเห็นได้ว่า ทอท. มีรายได้จากกิจการการบินคิดเป็นประมาณร้อยละ 56.89 โดยในจำนวนนี้ประกอบด้วย ค่าบริการสนามบินที่สายการบินชำระให้ ทอท. เมื่ออากาศยานของสายการบินลงจอด ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 12.23 ของรายได้จากการขายหรือการให้บริการทั้งหมดของ ทอท. ส่วนค่าบริการผู้โดยสารขาออก เป็นค่าบริการที่ผู้โดยสารที่เดินทางออกจากท่าอากาศยานของ ทอท. ต้องชำระมีสัดส่วนร้อยละ 43.27 ของรายได้จากการขายหรือการให้บริการทั้งหมดของ ทอท. และค่าเครื่องอำนวยความสะดวก เป็นค่าบริการที่สายการบินชำระในการใช้บริการสะพานเทียบเครื่องบินซึ่งเชื่อมต่อระหว่างอากาศยานกับอาคารผู้โดยสาร โดยมีสัดส่วนคิดเป็นประมาณร้อยละ 1.39 ของรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมดของ ทอท.

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

รายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน ได้แก่ รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ ค่าเช่าพื้นที่และที่ดินและรายได้เกี่ยวกับการบริการ เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมด สำหรับรอบปีบัญชี 2561 จะเห็นได้ว่า ทอท. มีรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบินคิดเป็นร้อยละ 43.11 ของรายได้จากการขายหรือการให้บริการทั้งหมดของ ทอท.

✓

## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

ในรอบปีบัญชี 2561 รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ซึ่งเป็นรายได้ที่ผู้เช่าชำระให้แก่ ทอท.จากการดำเนินการค้าปลีกบริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน ครีวการบิน ภัตตาคาร ที่จอดรถ โฆษณาและบริการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ภายใต้สัญญาอนุญาตให้ดำเนินการ ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 28.00 ของรายได้จากการขายหรือการให้บริการทั้งหมดของ ทอท. ส่วนค่าเช่าพื้นที่และที่ดิน ได้แก่ ค่าเช่าพื้นที่สำนักงานและพื้นที่อื่น ๆ ที่ ทอท. ให้เช่าแก่ผู้ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการ ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. สายการบินและผู้เช่าอื่น ๆ มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 3.82 ของรายได้จากการขายหรือการให้บริการทั้งหมดของ ทอท. และรายได้เกี่ยวกับบริการ ซึ่งได้แก่ ค่าบริการอำนวยความสะดวกเพื่อตรวจสอบและคัดกรองผู้โดยสารล่วงหน้า (APPS) ค่าบริการที่เรียกเก็บจากผู้เช่าในการให้บริการต่าง ๆ อาทิ ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ เคาน์เตอร์ตรวจบัตรผู้โดยสาร (Check-in Counter) และค่าบริการรถลิμουซีน โดยรายได้จากการให้บริการนี้คิดเป็นร้อยละ 11.29 ของรายได้จากการขายหรือการให้บริการทั้งหมดของ ทอท. สำหรับรายได้จากการดำเนินงานกิจการลานจอดและการให้บริการรถลิμουซีน ทอท.เป็นผู้ดำเนินการในการจัดเก็บเอง

### 1.1.3 ความสัมพันธ์กับหน่วยงานราชการและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

#### (ก) ความสัมพันธ์กับกระทรวงการคลัง

ตามกฎหมาย หากกระทรวงการคลังหรือหน่วยราชการอื่นถือหุ้นใน ทอท.มากกว่าร้อยละ 50 ของหุ้นที่ออกและจำหน่ายแล้วทั้งหมดของ ทอท. จะมีผลให้ ทอท.ต้องอยู่ภายใต้กฎเกณฑ์ต่าง ๆ ในฐานะที่เป็นรัฐวิสาหกิจโดยในปัจจุบัน กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ในสัดส่วนร้อยละ 70 ดังนั้น ทอท.จึงยังคงเป็นรัฐวิสาหกิจ ภายใต้พระราชบัญญัติว่าด้วยวิธีการงบประมาณ พ.ศ.2502 และมีหน้าที่ในการปฏิบัติตามกฎหมายและกฎเกณฑ์ของรัฐบาลซึ่งไม่ใช่บังคับกับกิจการของเอกชนทั่วไป รวมถึงการให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้สอบบัญชี โดยที่กระทรวงการคลังมีหน้าที่ในการกำกับดูแลสถานะทางการเงิน และความเข้มแข็งทางการเงินของรัฐวิสาหกิจ

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

#### (ข) ความสัมพันธ์กับกองทัพอากาศ

กองทัพอากาศมีหน้าที่รับผิดชอบการบินในราชการทหารและมีบทบาทสำคัญเกี่ยวกับการบินในประเทศไทย ท่าอากาศยานดอนเมือง เป็นท่าอากาศยานที่สร้างขึ้นโดยกองทัพอากาศบนพื้นที่ที่จัดซื้อโดยกระทรวงกลาโหมในปี พ.ศ.2522 ได้มีการก่อตั้ง "การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย" กองทัพอากาศได้ให้สิทธิในการใช้ที่ดินอันเป็นที่ตั้งท่าอากาศยานดอนเมืองแก่การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย ปัจจุบันที่ดินบางส่วนของท่าอากาศยานดอนเมืองยังคงอยู่ในความดูแลของกองทัพอากาศ แม้ว่า ทอท.จะได้เช่าพื้นที่อันเป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานดอนเมืองทั้งหมดแล้วก็ตาม นอกจากท่าอากาศยานดอนเมืองแล้ว กองทัพอากาศยังให้สิทธิในการใช้ที่ดินอันเป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานเชียงใหม่แก่ ทอท.ด้วย ดังนั้น ทอท.จึงได้ทำสัญญาเช่ากับกองทัพอากาศในส่วนที่เกี่ยวกับการเช่าที่ดิน อันเป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานเชียงใหม่ กองทัพอากาศ

## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

ยังคงมีบทบาทสำคัญในท่าอากาศยานของ 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 รวมถึงพิจารณากำหนดเงื่อนไขการเรียกเก็บและอนุมัติอัตราค่าบริการ อำนวยความสะดวกในการเดินอากาศด้วย

**1.1.4 ภาพรวมเกี่ยวกับท่าอากาศยาน**

ปัจจุบัน ทอท.เป็นผู้ดำเนินการท่าอากาศยานนานาชาติในประเทศไทยทั้งหมด 6 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ในรอบปีบัญชี 2561 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้บริการผู้โดยสาร คิดเป็นร้อยละ 45.02 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 2561 มีสายการบินให้บริการที่ท่าอากาศยานของ ทอท.ทั้ง 6 แห่ง รวม 135 สายการบิน เป็นสายการบินราคาประหยัดจำนวน 37 สายการบิน ในจำนวนนี้เป็นสายการบินของไทย 6 สายการบิน ได้แก่ Nok Air, Nok Scoot, Thai Air Asia, Thai Lion Air, Thai Air Asia X และ Thai Vietjet Air และสายการบินต่างชาติอีก 31 สายการบิน ได้แก่ Air Asia, CEBU Pacific Air, China Express Airlines, Eastar Jet, Firefly, Flydubai, Eurowings, Hong Kong Express, IndiGo Airlines, Indonesia Air Asia X, Indonesia Air Asia, Jeju Air, Jetstar Airways, Jetstar Asia, Jetstar Pacific Airlines, Jin Air, Juneyao Airlines, Kuming Airlines, Lanmei Airlines, Lucky Air, Malindo Air, Norwegian Air Shuttle, Peach Aviation, Philippines Air Asia, Spicejet, Spring Airlines, Tiger Airways, Thomsonfly, T'way Air, Tigerair Taiwan และ Vietjet Air ทำให้ในช่วงรอบปีบัญชี 2561 ทอท.มีปริมาณเที่ยวบิน ของสายการบินราคาประหยัด



## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

รวมทั้งสิ้น 438,625 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากรอบปีบัญชี 2560 ร้อยละ 11.96 และให้บริการผู้โดยสารเป็นจำนวน 68.28 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากช่วงรอบปีบัญชี 2560 ร้อยละ 13.66

## (ก) การเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้โดยสาร

จำนวนผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานของ ทอท.ทั้ง 6 แห่ง เพิ่มขึ้นจาก 129.20 ล้านคน ในรอบปีบัญชี 2560 เป็น 139.52 ล้านคน ในรอบปีบัญชี 2561 หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 7.99

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

## รอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน

	2561	2560	2559	2558	2557
	(คน)	(คน)	(คน)	(คน)	(คน)
<b>ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ</b>					
ระหว่างประเทศ	51,154,386	48,002,984	45,986,092	43,947,319	38,031,114
ภายในประเทศ	11,660,258	11,076,231	9,486,929	8,436,898	8,466,143
รวม	62,814,644	59,079,215	55,473,021	52,384,217	46,497,257
<b>ท่าอากาศยานดอนเมือง</b>					
ระหว่างประเทศ	15,832,707	13,277,912	11,756,399	8,490,406	5,340,585
ภายในประเทศ	24,731,020	23,905,705	22,933,491	20,098,906	14,009,356
รวม	40,563,727	37,183,617	34,689,890	28,589,312	19,349,941
<b>ท่าอากาศยานเชียงใหม่</b>					
ระหว่างประเทศ	2,542,583	2,184,152	2,098,385	1,792,360	1,197,430
ภายในประเทศ	8,266,283	7,789,297	7,109,871	6,277,558	5,016,033
รวม	10,808,866	9,973,449	9,208,256	8,069,918	6,213,463
<b>ท่าอากาศยานหาดใหญ่</b>					
ระหว่างประเทศ	346,697	250,112	262,009	230,915	214,574
ภายในประเทศ	3,919,021	4,097,018	3,609,459	3,337,178	2,729,685
รวม	4,265,718	4,347,130	3,871,468	3,568,093	2,944,259
<b>ท่าอากาศยานภูเก็ต</b>					
ระหว่างประเทศ	10,398,376	8,742,510	7,936,456	6,848,457	6,383,639
ภายในประเทศ	7,862,457	7,487,921	6,785,554	5,689,585	4,892,166
รวม	18,260,833	16,230,431	14,722,010	12,538,042	11,275,805
<b>ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย</b>					
ระหว่างประเทศ	214,782	82,170	27,360	27,603	28,148
ภายในประเทศ	2,589,918	2,303,054	1,931,993	1,612,729	1,263,560
รวม	2,804,700	2,385,224	1,959,353	1,640,332	1,291,708
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>139,518,488</b>	<b>129,199,066</b>	<b>119,923,998</b>	<b>106,789,914</b>	<b>87,572,433</b>

## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

หมายเหตุ:

(1) จำนวนผู้โดยสารทั้งหมดคำนวณจาก (ก) จำนวนผู้โดยสารขาเข้า ขาออก ที่เป็นผู้โดยสารต้นทางปลายทางและผู้โดยสารเปลี่ยนเครื่อง (Transfer Passenger) และ (ข) จำนวนผู้โดยสารผ่าน (Transit Passenger)

**(ข) การเปลี่ยนแปลงของปริมาณเที่ยวบิน**

ปริมาณการขึ้น - ลงของอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. ทั้ง 6 แห่งรวมกัน เพิ่มขึ้นจาก 823,575 เที่ยวบิน ในรอบปี 2560 เป็น 874,999 เที่ยวบิน ในรอบปีบัญชี 2561 หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 6.24 โดยประกอบด้วยจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศ 462,225 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 11.29 และเที่ยวบินภายในประเทศ 412,774 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 1.11

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

**รอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน**

	2561	2560	2559	2558	2557
	(เที่ยวบิน)	(เที่ยวบิน)	(เที่ยวบิน)	(เที่ยวบิน)	(เที่ยวบิน)
<b>ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ</b>					
ระหว่างประเทศ	277,928	259,907	257,951	257,450	226,875
ภายในประเทศ	86,119	85,861	75,312	67,420	66,057
รวม	364,047	345,768	333,263	310,870	292,932
<b>ท่าอากาศยานดอนเมือง</b>					
ระหว่างประเทศ	96,160	83,263	77,004	60,874	43,937
ภายในประเทศ	173,804	170,281	163,597	153,935	117,894
รวม	269,964	253,544	240,601	214,809	161,831
<b>ท่าอากาศยานเชียงใหม่</b>					
ระหว่างประเทศ	20,532	18,101	17,027	15,318	11,329
ภายในประเทศ	55,061	53,940	50,107	47,308	38,350
รวม	75,593	72,041	67,134	62,626	49,679
<b>ท่าอากาศยานหาดใหญ่</b>					
ระหว่างประเทศ	3,278	1,859	2,051	1,838	1,822
ภายในประเทศ	25,906	28,613	24,811	22,420	19,143
รวม	29,184	30,472	26,862	24,258	20,965
<b>ท่าอากาศยานภูเก็ต</b>					
ระหว่างประเทศ	62,557	51,466	48,196	43,316	40,387
ภายในประเทศ	53,930	53,383	46,793	38,684	34,114
รวม	116,487	104,849	94,989	82,000	74,501

## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

## รอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน

	2561	2560	2559	2558	2557
	(เที่ยวบิน)	(เที่ยวบิน)	(เที่ยวบิน)	(เที่ยวบิน)	(เที่ยวบิน)
<b>ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย</b>					
ระหว่างประเทศ	1,770	743	492	525	442
ภายในประเทศ	17,954	16,158	13,581	12,274	9,587
รวม	19,724	16,901	14,073	12,799	10,029
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>874,999</b>	<b>823,575</b>	<b>776,922</b>	<b>707,362</b>	<b>609,937</b>

หมายเหตุ :

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

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

ในรอบปีบัญชี 2561 ทอท.มีรายได้ที่ได้จากบริการการขนถ่ายสินค้าพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์ ในรูปของรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์จากบริการเก็บสินค้าและค่าเช่าพื้นที่สำหรับคลังสินค้า และในรูปของรายได้จากค่าธรรมเนียมสนามบิน ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน และค่าเครื่องอำนวยความสะดวก

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

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

## รอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน

	2561	2560	2559	2558	2557
	(ตัน)	(ตัน)	(ตัน)	(ตัน)	(ตัน)
<b>ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ</b>					
ระหว่างประเทศ	1,459,060	1,374,043	1,217,125	1,199,774	1,191,132
ภายในประเทศ	41,079	46,246	45,888	40,546	39,749
รวม	1,500,139	1,420,289	1,263,013	1,240,320	1,230,881
<b>ท่าอากาศยานดอนเมือง</b>					
ระหว่างประเทศ	48,862	47,874	38,305	19,666	9,145
ภายในประเทศ	8,830	22,706	26,799	21,121	14,913
รวม	57,692	70,580	65,104	40,787	24,058



## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

## รอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน

	2561	2560	2559	2558	2557
	(ตัน)	(ตัน)	(ตัน)	(ตัน)	(ตัน)
<b>ท่าอากาศยานเชียงใหม่</b>					
ระหว่างประเทศ	1,511	1,303	1,366	1,645	706
ภายในประเทศ	13,400	17,290	18,019	17,533	17,953
รวม	14,911	18,593	19,385	19,178	18,659
<b>ท่าอากาศยานหาดใหญ่</b>					
ระหว่างประเทศ	11	-	-	-	-
ภายในประเทศ	8,743	11,848	12,349	11,817	12,090
รวม	8,754	11,848	12,349	11,817	12,090
<b>ท่าอากาศยานภูเก็ต</b>					
ระหว่างประเทศ	44,676	33,507	27,006	22,864	21,239
ภายในประเทศ	16,948	14,911	14,852	14,620	18,413
รวม	61,624	48,418	41,858	37,484	39,652
<b>ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย</b>					
ระหว่างประเทศ	-	-	-	-	-
ภายในประเทศ	3,646	5,172	5,798	4,624	3,708
รวม	3,646	5,172	5,798	4,624	3,708
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>1,646,766</b>	<b>1,574,900</b>	<b>1,407,507</b>	<b>1,354,210</b>	<b>1,329,048</b>

## 1.1.5 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง

ในช่วงรอบปีบัญชี 2561 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง มีเที่ยวบินพาณิชย์ ขึ้น - ลง รวม 634,011 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2560 คิดเป็นร้อยละ 5.79 เป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศ จำนวน 374,088 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.01 และเป็นเที่ยวบินภายในประเทศจำนวน 259,923 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.48 จำนวนผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 103.38 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2560 คิดเป็นร้อยละ 7.39 เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 66.99 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.31 และผู้โดยสารภายในประเทศจำนวน 36.39 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.03 นอกจากนั้น มีปริมาณสินค้า และพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า - ออกจำนวน 1.56 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.49 เป็นการขนถ่ายระหว่างประเทศ จำนวน 1.51 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.05 และเป็นการขนถ่ายภายในประเทศจำนวน 49,909 ตัน ลดลงร้อยละ 27.62

## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

## (ก) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ในช่วงรอบปีบัญชี 2561 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีสายการบินให้บริการแบบประจำรวม 110 สายการบิน เป็นเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสารผสมสินค้า 100 สายการบิน และเที่ยวบินขนส่งสินค้าอย่างเดียว 10 สายการบิน ในปีงบประมาณ 2561 ปริมาณการจราจรทางอากาศระหว่างประเทศฟื้นตัวจากความเชื่อมั่น ในภาคการเมืองซึ่งมีเสถียรภาพมากขึ้น ขณะที่ปริมาณการจราจรทางอากาศภายในประเทศไปใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำที่ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นส่วนใหญ่ ทำให้ปัจจุบันท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีเที่ยวบินพาณิชย์ขึ้น - ลงรวม 364,047 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 5.29 โดยเป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศ 277,928 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.93 และเที่ยวบินภายในประเทศ 86,119 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.30 รองรับผู้โดยสารรวม 62,814,644 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.32 เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 51,154,386 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.57 และภายในประเทศจำนวน 11,660,258 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.27 ปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า - ออกจำนวน 1,500,139 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.62 เป็นการขนส่งระหว่างประเทศจำนวน 1,459,060 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.19 โดยสินค้าขาออกส่วนใหญ่เป็นสินค้าจำพวกเครื่องมือและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ผลผลิตทางการเกษตร สิ่งทอและเสื้อผ้าสำเร็จรูป ส่วนสินค้านำเข้าได้แก่ อะไหล่ชิ้นส่วนของเครื่องมือ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ และวัตถุดิบจำพวกเส้นใยและสิ่งทอ ส่วนการขนส่งภายในประเทศจำนวน 41,079 ตัน ลดลงร้อยละ 11.17

## (ข) ท่าอากาศยานดอนเมือง

ท่าอากาศยานดอนเมือง มีสายการบินให้บริการแบบประจำทั้งหมด 15 สายการบิน ในจำนวนดังกล่าวเป็นสายการบินต้นทุนต่ำจำนวน 13 สายการบิน โดยในปีที่ผ่านมาตลาดสายการบินต้นทุนต่ำมีการเติบโตทั้งเส้นทางบินและความถี่ในการให้บริการเพิ่มขึ้นอย่างมาก รวมทั้งมีการแข่งขันด้านราคาที่สูงขึ้นเพื่อดึงดูดผู้ให้บริการ ทำให้ปริมาณการจราจรทางอากาศ ท่าอากาศยานดอนเมืองในปีงบประมาณ 2561 มีเที่ยวบินพาณิชย์ขึ้น - ลงรวม 269,964 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.48 เป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศ 96,160 เที่ยวบิน และเที่ยวบินภายในประเทศจำนวน 173,804 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 15.49 และ 2.07 ตามลำดับ รองรับผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 40,563,727 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.09 เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 15,832,707 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 19.24 และผู้โดยสารภายในประเทศจำนวน 24,731,020 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.45 มีปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า - ออกจำนวน 57,692 ตัน ลดลงร้อยละ 18.26 เป็นการขนถ่ายระหว่างประเทศจำนวน 48,862 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.06 และการขนถ่ายสินค้าภายในประเทศจำนวน 8,830 ตัน ลดลงร้อยละ 61.11

## 1.1.6 ท่าอากาศยานภูมิภาค

ท่าอากาศยานภูมิภาคของ ทอท.ประกอบด้วย ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย

## (ก) ท่าอากาศยานเชียงใหม่

ในช่วงรอบปีบัญชี 2561 ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ให้บริการสายการบินแบบประจำรวม 32 สายการบิน มีเที่ยวบินขึ้นลงรวม 75,593 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.93 จากจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศจำนวน 20,532 เที่ยวบิน

**1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ**

เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 13.43 ส่วนเที่ยวบินภายในประเทศมีจำนวน 55,061 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 2.08 รองรับจำนวนผู้โดยสารรวม 10,808,866 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.38 เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ 2,542,583 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.41 ผู้โดยสารภายในประเทศ 8,266,283 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.12 มีปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า - ออกจำนวน 14,911 ตัน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 19.80 เป็นการขนถ่ายระหว่างประเทศจำนวน 1,511 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 15.96 และการขนถ่ายสินค้าภายในประเทศ 13,400 ตัน ลดลงร้อยละ 22.50

**(ข) ท่าอากาศยานหาดใหญ่**

ในช่วงรอบปีบัญชี 2561 ท่าอากาศยานหาดใหญ่มีสายการบินให้บริการแบบประจำ 10 สายการบิน มีจำนวนเที่ยวบินขึ้น-ลงรวม 29,184 เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 4.23 ประกอบด้วยเที่ยวบินระหว่างประเทศ 3,278 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 76.33 และเที่ยวบินภายในประเทศ 25,906 เที่ยวบิน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 9.46 ให้บริการผู้โดยสารรวม 4,265,718 คน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 1.87 เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 346,697 คน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 38.62 ส่วนผู้โดยสารภายในประเทศมีจำนวน 3,919,021 คน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 4.34 มีปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า - ออกจำนวน 8,754 ตัน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 26.11 โดยเกือบทั้งหมดเป็นการขนส่งภายในประเทศ

**(ค) ท่าอากาศยานภูเก็ต**

ในช่วงรอบปีบัญชี 2561 ท่าอากาศยานภูเก็ต ให้บริการสายการบินแบบประจำรวม 51 สายการบิน มีจำนวนเที่ยวบินขึ้น - ลงรวม 116,487 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 11.10 เป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศจำนวน 62,557 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 21.55 จากทั้งเที่ยวบินแบบประจำและเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ ส่วนเที่ยวบินภายในประเทศมีจำนวน 53,930 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 1.02 ให้บริการผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 18,260,833 คน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 12.51 ประกอบด้วยผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 10,398,376 คน เพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 18.94 ส่วนผู้โดยสารภายในประเทศมีจำนวน 7,862,457 คน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 5.00 ส่วนปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้า - ออกรวมทั้งสิ้น 61,624 ตัน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 27.27 ประกอบด้วยการขนถ่ายสินค้าระหว่างประเทศจำนวน 44,676 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 33.33 และการขนถ่ายสินค้าในประเทศจำนวน 16,948 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 13.66

**(ง) ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย**

ในช่วงรอบบัญชีปี 2561 ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย มีสายการบินให้บริการแบบประจำรวม 12 สายการบิน มีเที่ยวบินขึ้น - ลงรวม 19,724 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.70 มีเที่ยวบินระหว่างประเทศ 1,770 เที่ยวบิน และเที่ยวบินในประเทศ 17,954 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 138.22 และ 11.12 ตามลำดับ ให้บริการผู้โดยสารรวม 2,804,700 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 17.59 ประกอบด้วยผู้โดยสารระหว่างประเทศ 214,782 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 161.39 และผู้โดยสารภายในประเทศ 2,589,918 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.46 ตามลำดับ ปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์ เข้า - ออก ทั้งหมดเป็นการขนส่งสินค้าภายในประเทศรวม 3,646 ตัน ลดลงร้อยละ 29.51



## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

## 1.2 การตลาดและภาวะในการแข่งขัน

## 1.2.1 การแข่งขัน

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

การเปิดเสรีน่านฟ้าในปี 2558 ประกอบกับการที่ประเทศไทยมีปัจจัยดึงดูดการลงทุนจากอุปสงค์ในการท่องเที่ยวระหว่างประเทศที่มีแนวโน้มเติบโตสูง และมีภูมิประเทศที่เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศ (Hub) ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ก็ยังส่งผลให้สายการบินในอาเซียนต้องการเข้ามาช่วงชิงและแข่งขันในประเทศไทยเพิ่มขึ้น ดังนั้นสายการบินของไทยจึงต้องจับตามองสถานะธุรกิจและปรับกลยุทธ์รุกและรับเพื่อให้สอดคล้องกับการแข่งขันที่เข้มข้นมากขึ้น

จากนโยบายของภาครัฐในการพัฒนาท่าอากาศยาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เป็นศูนย์กลางการบินการท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้าทางอากาศชั้นนำของเอเชียและของโลก กอปรกับนโยบายการท่องเที่ยวไทยเชิงรุกของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยในการขยายกลุ่มตลาดนักท่องเที่ยวใหม่ ๆ จะช่วยส่งผลให้ปริมาณการจราจรทางอากาศและผู้โดยสารมีอัตราที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งอัตราการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ซึ่งเป็นอัตราการเติบโตที่สูงกว่าทุกภูมิภาคในโลกอันมีสาเหตุจากการเริ่มพัฒนาการขนส่งทางอากาศ และการเติบโตทางเศรษฐกิจที่รวดเร็วของสาธารณรัฐประชาชนจีนและสาธารณรัฐอินเดีย จะทำให้สายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีการขยายตัวได้อีกมาก ทอท.จึงได้กำหนดยุทธศาสตร์โดยให้ท่าอากาศยานดอนเมืองรองรับสายการบินต้นทุนต่ำและเที่ยวบินจุดต่อจุดเป็นการเฉพาะ โดยให้บริการเที่ยวบินทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อรองรับการขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำต่อไปในอนาคต

นอกจากนี้ ด้วยนวัตกรรมเทคโนโลยีการผลิตอากาศยานแบบใหม่ จะช่วยทำให้ระบบการขนส่งทางอากาศโดยรวมมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ต้นทุนลดลง ลดเวลาการบินเนื่องจากสามารถบินตรงไปยังจุดหมายปลายทางได้โดยไม่ต้องหยุดพัก ทำให้เกิดเส้นทางบินใหม่ ๆ และทำให้เกิดโอกาสในการแข่งขันที่สูงขึ้น และจากการที่ค่าโดยสารมีราคาลดลงทำให้ประชาชนสามารถเข้าถึงบริการการขนส่งทางอากาศได้มากขึ้น ยิ่งไปกว่านั้น เทคโนโลยีด้านการสื่อสารได้รับการพัฒนาอย่างรวดเร็วผู้เดินทางสามารถค้นหาข้อมูลแหล่งท่องเที่ยว แหล่งธุรกิจตามที่ต้องการได้สะดวก โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้โดยสารที่เดินทางโดยเครื่องบินสามารถทำการจองเที่ยวบินได้ด้วยตัวเองอย่างรวดเร็ว และได้ในราคาที่ถูกลง ดังนั้น ท่าอากาศยานต่าง ๆ รอบโลกจึงตื่นตัวต่ออัตราการขยายตัวของสายการบินและอัตราการท่องเที่ยวของประชากรรอบโลก มีการวางแผน พัฒนาปรับปรุง รวมถึงการขยายท่าอากาศยานเพื่อให้รองรับต่อการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมการบินต่อไป



## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

## 1.2.2 ข้อได้เปรียบทางธุรกิจ

ข้อได้เปรียบทางธุรกิจของ ทอท.ประกอบด้วย

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

**(ก) ประเทศไทยเป็นจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวในภูมิภาคและนักท่องเที่ยวจากทั่วโลก**

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

จากข้อมูลชาวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทย ของปี 2560 ณ คำนวณตรวจคนเข้าเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 17.45 ล้านคน สามารถแบ่งออกได้ดังนี้ นักท่องเที่ยวจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้คิดเป็นร้อยละ 55.66 จากยุโรปคิดเป็นร้อยละ 22.84 จากเอเชียใต้คิดเป็นร้อยละ 8.11 จากอเมริกาคิดเป็นร้อยละ 5.95 จากตะวันออกกลางคิดเป็นร้อยละ 3.87 จากโอเชียเนียคิดเป็นร้อยละ 2.93 จากแอฟริกาคิดเป็นร้อยละ 0.64 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 และสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ ๆ ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รวมถึงแหล่งท่องเที่ยวในประเทศกัมพูชา เวียดนาม ลาว และพม่า ทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินที่สำคัญสำหรับผู้โดยสารที่เดินทางมาจากเมืองใหญ่ ๆ ในทวีปอเมริกา ทวีปยุโรป ทวีปออสเตรเลีย และเมืองอื่น ๆ ในเอเชีย



## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

## (ข) รัฐบาลมีนโยบายสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางการบิน (Hub) และการเป็นประตูสู่เอเชีย

## (The Gateway to Asia)

ท่าอากาศยานระหว่างประเทศของ ทอท. นอกจากจะเป็นเสมือนประตูสู่เอเชียที่สำคัญของประเทศแล้ว การเตรียมพร้อมในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตก็เป็นสิ่งสำคัญเช่นเดียวกัน รัฐบาลได้มองเห็นศักยภาพของจังหวัดเชียงใหม่ที่จะสามารถพัฒนาไปสู่การเป็นศูนย์กลางการบินที่เชื่อมโยงไปสู่ประเทศในแถบอินโดจีนได้อย่างสะดวกรวดเร็วรวมทั้งเป็นศูนย์กลางแห่งอารยธรรมลุ่มน้ำโขง นอกจากนั้นยังเล็งเห็นถึงศักยภาพการเติบโตด้านการท่องเที่ยวทางภาคใต้ของไทย โดยเฉพาะเมืองท่องเที่ยวอย่างภูเก็ตที่สามารถพัฒนาไปสู่ศูนย์กลางของการเดินทางท่องเที่ยวทางภาคใต้ จึงได้ส่งเสริมให้หน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องดำเนินการ เพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐานรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่ และท่าอากาศยานภูเก็ตให้มีความพร้อมและสามารถรองรับการเติบโตในอนาคต เพื่อเป็นการเพิ่มความเชื่อมั่นให้สายการบินทั่วโลกถึงศักยภาพและความพร้อมของท่าอากาศยานไทย

## (ค) ท่าอากาศยานของ ทอท. มีพื้นที่เอื้อต่อการขยายตัวและพัฒนาธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน

เนื่องจากท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. มีพื้นที่ที่สามารถรองรับการขยายตัวและการพัฒนาโครงการต่าง ๆ เพื่อสร้างรายได้ โดยการร่วมลงทุนกับหน่วยงานภาครัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชน ดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการบิน เช่น โครงการศูนย์ซ่อมอากาศยาน ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย และการให้บริการที่จอดรถยนต์ที่ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ และท่าอากาศยานหาดใหญ่ เป็นต้น

## (ง) ทอท. มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในการบริหารจัดการท่าอากาศยาน

คณะผู้บริหารของ ทอท. มีความเชี่ยวชาญและมีประสบการณ์ด้านการบริหารจัดการท่าอากาศยานเป็นอย่างดีรวมถึงมีการวางแผนพัฒนาท่าอากาศยานและปรับปรุงท่าอากาศยานให้อยู่ในระดับมาตรฐานสากลและมีศักยภาพสามารถรองรับความต้องการของลูกค้าได้ 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. ได้คำนึงถึงการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจร



## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

ทางอากาศของท่าอากาศยาน โดยคำนึงถึงการใช้ทรัพย์สินที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดย ทอท. ได้ดำเนินการตามแผนวิสาหกิจของ ทอท. ฉบับทบทวนปีงบประมาณ 2559 - 2562 ซึ่งได้มีการทบทวนสถานะแวดล้อมการดำเนินธุรกิจของ ทอท. เป็นประจำทุกปี โดยสถานการณ์อุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศและการท่องเที่ยว 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 โดยมีการกำหนดเป้าหมายขององค์กรที่ครอบคลุมการดำเนินงานหลักด้านระดับบริการด้านประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากรและต้นทุน และการสร้างการเติบโตด้านรายได้ รวมทั้งด้านมาตรฐานความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน ภายใต้ยุทธศาสตร์ 7 ด้าน ได้แก่ Airport Strategic Positioning, Airport Service Capacity, Aeronautical Business, Non-Aeronautical Business, Intelligent Service, Regional Hub, Business Development เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ที่กำหนดและรองรับต่อสภาพแวดล้อมภายนอกข้างต้นที่มีผลกระทบต่อองค์กรด้วยตระหนักถึงอัตราการเติบโตของอุตสาหกรรมการบิน ทอท. จึงได้จัดทำแผนแม่บทท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. ทั้ง 6 แห่ง ซึ่งจะใช้เป็นแนวทางดำเนินงาน เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่า ทอท. ได้เตรียมความพร้อมเพื่อรองรับปริมาณจราจรทางอากาศที่จะเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต โดยมีเป้าหมายให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และยุทธศาสตร์ที่สำคัญอื่นที่เกี่ยวข้อง อาทิ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 นโยบายไทยแลนด์ 4.0 โครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC ) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ 20 ปี (พ.ศ.2560-2579) เป็นต้น นอกจากนี้ยังคำนึงถึงการเชื่อมต่อกับโหมดการเดินทางอื่น ๆ ภายใต้นโยบาย One Transport บูรณาการด้านคมนาคมขนส่งรวมทั้ง ทอท. ได้ดำเนินการปรับปรุงสถิติปริมาณจราจรทางอากาศ และวิเคราะห์ข้อมูลสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยานของ ทอท. ให้มีความทันสมัย ซึ่งปัจจุบัน ทอท. อยู่ระหว่างการดำเนินโครงการพัฒนาท่าอากาศยานตามแผนแม่บทท่าอากาศยาน ทอท. พ.ศ.2561 ซึ่งรวมถึงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในระยะที่ 3 เพื่อรองรับปริมาณเที่ยวบินได้ 94 เที่ยวบินต่อชั่วโมง และปริมาณผู้โดยสารได้ 90 ล้านคนต่อปี ในปี 2568 การพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมืองให้เต็มศักยภาพของพื้นที่ และก่อสร้างอาคารผู้โดยสาร อาคาร 3 ให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ 40 ล้านคนต่อปี ตลอดจนการพัฒนาท่าอากาศยานภูมิภาคให้มีศักยภาพในการรองรับเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นอย่างมาก

ทั้งนี้ ทอท. ได้จัดกิจกรรมการส่งเสริมการตลาดที่หลากหลาย รวมถึงการสรรหาและพัฒนาบุคลากรของ ทอท. ด้านการตลาด เพื่อรองรับนโยบายการตลาดเชิงรุกข้างต้น และในด้านการให้บริการ ทอท. มีการนำเทคโนโลยีเข้ามาบริหารจัดการ เพื่อเพิ่มความรวดเร็วในการตัดสินใจ เช่น ระบบ Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) ตลอดจนเทคโนโลยีสนับสนุนกระบวนการให้บริการผู้โดยสารเพื่อเพิ่มความสะดวกสบาย เช่น Airport Smart Service Application เป็นต้น



## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

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

แม้ว่าในปัจจุบัน ทอท.ต้องเผชิญกับความแออัดในการให้บริการ อันเนื่องมาจากความต้องการเดินทางของผู้โดยสารสูงกว่าขีดความสามารถในการรองรับของท่าอากาศยาน แต่ ทอท.ก็เร่งปรับปรุงและพัฒนาคุณภาพการบริการในฐานะของผู้ให้บริการท่าอากาศยานหลักของประเทศ โดยเมื่อวันที่ 3 มกราคม 2560 ทอท.ได้จัดตั้งฝ่ายวิจัย พัฒนา นวัตกรรมและคุณภาพการบริการขึ้น เพื่อให้มั่นใจว่างานพัฒนาคุณภาพการให้บริการของ ทอท. จะได้รับการวางแผนปรับปรุงอย่างเป็นระบบและใช้ศักยภาพที่มีในแต่ละท่าอากาศยานที่แตกต่างกันมาเสริมสร้างในการยกระดับคุณภาพการให้บริการที่เป็นมาตรฐานสากล

นอกจากนี้ ทอท.ได้เข้าร่วมโครงการจัดอันดับคุณภาพการให้บริการของท่าอากาศยาน (Airport Service Quality Programme-Departures Survey) ซึ่งจัดโดยสภาท่าอากาศยานระหว่างประเทศ ACI (Airports Council International) โดยการวัดผลของโครงการ ASQ (Airport Service Quality) (ทำโดยการแจกแบบสอบถามซึ่งประกอบไปด้วย 33 ตัวชี้วัด ครอบคลุม 8 หัวข้อ ได้แก่ Access, Check-in, Passport/ID Control, Security, Finding your way, Airport Environment และ Arrival ให้กับผู้โดยสารเพื่อเป็นเครื่องมือในการวัดความพึงพอใจของผู้โดยสารจากการใช้บริการท่าอากาศยาน รวมถึงทราบจุดแข็งและจุดอ่อนของตนผ่านการเทียบกับท่าอากาศยานอื่น ๆ ในระดับมาตรฐานสากลที่มีมากกว่า 300 แห่ง ทั่วโลก นั้น

โดยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานแรกๆ ที่เข้าร่วมโครงการดังกล่าวตั้งแต่ปี 2550 จนถึงปัจจุบัน และนอกจากนี้ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท.อีก 3 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานดอนเมือง, ท่าอากาศยานเชียงใหม่, และท่าอากาศยานภูเก็ต ได้เข้าร่วมโครงการฯ ดังกล่าวตามลำดับ และในปี 2562 ท่าอากาศยานหาดใหญ่ และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย จะเข้าร่วมโครงการตามลำดับต่อไป โดยในไตรมาสที่ 3 ของปี 2561 ค่าคะแนนความพึงพอใจ (ค่าคะแนนเต็ม 5 คะแนน) ของ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เท่ากับ 4.46 อยู่ในลำดับที่ 89 จากท่าอากาศยานทั้งหมด 335 ท่าอากาศยาน ท่าอากาศยานดอนเมือง เท่ากับ 4.10 อยู่ในลำดับที่ 205/335 ท่าอากาศยานเชียงใหม่ เท่ากับ 4.50 อยู่ในลำดับที่ 84/335 และ ท่าอากาศยานภูเก็ต เท่ากับ 4.15 อยู่ในลำดับที่ 179/335

**1.3 การดำเนินงานท่าอากาศยาน****1.3.1 การอนุญาตให้ผู้ประกอบการต่าง ๆ ดำเนินกิจการในท่าอากาศยาน**

รายได้ส่วนหนึ่งของ ทอท. เป็นรายได้จากการอนุญาตให้ดำเนินการในเขตท่าอากาศยานของ ทอท. ในรูปของกิจการร้านค้าปลีก ร้านค้าปลอดอากร บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน คราวการบิน กักตุนอาหาร ลานจอดรถ บริการโฆษณา บริการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ร้านหนังสือ ร้านอาหารว่างและเครื่องดื่ม บริการรถลิμουซีน บริการรถเช่า ร้านขายของที่ระลึก ไปรษณีย์ ศูนย์ข้อมูลนักท่องเที่ยวและสถานที่ท่องเที่ยว บริการด้านสื่อสาร โทรคมนาคมต่าง ๆ ธนาคาร บริการภาคพื้นดิน และบริการด้านการขนส่ง ซึ่งโดยทั่วไป ทอท.จัดเก็บรายได้จากผู้ประกอบการดังกล่าวในรูปของส่วนแบ่งผลประโยชน์จากผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการในท่าอากาศยาน โดยคิดในอัตราร้อยละของรายได้หรือผลประโยชน์ตอบแทนขั้นต่ำแล้วแต่จำนวนใดจะสูงกว่า หรืออัตราผลประโยชน์ตอบแทนคงที่ หรือผันแปรตามปริมาณการให้บริการ โดยอัตราที่เรียกเก็บจะแตกต่างกัน





## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

ตามลักษณะของกิจการ 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) อีกทั้ง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีพื้นที่จำนวนมากจึงมีที่ดินเปล่าที่จัดสรรให้ผู้เช่าประกอบการได้ โดยกำหนดค่าเช่าในอัตราระหว่าง 35 บาท ถึง 80 บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน

### 1.3.3 การให้บริการของ ทอท.

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

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

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



## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

## 1.4 ลูกค้าสายการบิน

ในช่วงรอบปีบัญชี 2561 ท่าอากาศยานของ ทอท. ให้บริการกับสายการบินประจำรวม 135 สายการบิน ทอท. เชื่อว่าการที่กรุงเทพฯ เปรียบเสมือนประตูสู่ประเทศไทย และการที่ประเทศไทยเปรียบเหมือนประตูสู่จุดหมายปลายทางต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นปัจจัยสำคัญที่สุดที่ทำให้สายการบินต่าง ๆ ตัดสินใจเลือกใช้บริการท่าอากาศยานของ ทอท. ซึ่งสายการบินจะจัดเส้นทางการบินและเที่ยวบินตามปริมาณความต้องการของผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางมาสู่ประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิซึ่งเป็นท่าอากาศยานหลักของ ทอท. ที่มีลูกค้าสายการบินมาใช้บริการมากที่สุด บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในฐานะสายการบินแห่งชาติเป็นลูกค้าที่สำคัญที่สุด โดยในช่วงรอบปีบัญชี 2561 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ให้บริการแก่ผู้โดยสารระหว่างประเทศและภายในประเทศ รวมกันประมาณร้อยละ 30.54 ของจำนวนผู้โดยสารรวมทั้งหมดที่ใช้บริการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รองลงมาได้แก่ สายการบินบางกอกแอร์เวย์และไทยสมายล์แอร์เวย์ ตามลำดับ ในขณะที่ท่าอากาศยานดอนเมืองซึ่งเป็นท่าอากาศยานที่มีปริมาณผู้โดยสารมากเป็นอันดับที่สองของ ทอท. นั้น สายการบินไทยแอร์เอเชียให้บริการผู้โดยสารมากที่สุดร้อยละ 41.10 รองลงไปเป็นสายการบินไทยไลอ้อนแอร์และนกแอร์ตามลำดับ

## 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) บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด และบริษัท แอลเอสจี สกายเซฟส์ (ประเทศไทย) จำกัด
- การให้เช่าพื้นที่สำหรับซ่อมบำรุงอากาศยาน (Hangar) และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง ทอท. เป็นผู้จัดสรรพื้นที่ให้เช่าแก่ผู้ประกอบการรายอื่น

## 1.6 สิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ในเขตการบิน

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

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

## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

- สิ่งอำนวยความสะดวกในการให้บริการน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน คือ ระบบเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานแบบท่อส่งใต้ดิน (Fuel Hydrant Pits)
- สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนถ่ายผู้โดยสารจากเครื่องบินมายังอาคารผู้โดยสาร หรือจากอาคารผู้โดยสารไปยังเครื่องบิน คือการให้บริการสะพานเทียบเครื่องบิน (Aerobridge) ณ หลุมจอดอากาศยานแบบประชิดอาคาร (Contact Gate) รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกที่จะช่วยลดมลภาวะทางอากาศ และเสียง เช่น ระบบปรับอากาศ ชนิดติดตั้งอยู่กับที่ (Precondition Air (PC Air)) และระบบไฟฟ้า 400Hz ที่ติดตั้งควบคู่กับสะพานเทียบเครื่องบิน
- สิ่งอำนวยความสะดวกในการนำเครื่องบินขับเคลื่อนเข้าจอดยังหลุมจอดอากาศยาน คือ ระบบไฟทัศนสัญญาณนำเครื่องบินเข้าจอด (Visual Docking Guidance System : VDGS)
- อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการดับเพลิงและกู้ภัย

ในขณะที่สิ่งอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับการพยากรณ์อากาศ กรมอุตุนิยมวิทยาเป็นผู้ดำเนินการจัดหา และควบคุมการทำงาน ส่วนสิ่งอำนวยความสะดวกในการควบคุมระบบการจราจรทางอากาศ (Navigation Aids: NAV Aids) ณ ท่าอากาศยานทุกแห่งของ ทอท. อยู่ภายใต้การดำเนินงานและการบริหารโดย บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีหน้าที่ในการให้บริการกิจการโทรคมนาคมการบิน การบริการวิทยุเครื่องช่วยการเดินอากาศ ทั้งนี้กรรมสิทธิ์ในการครอบครองอุปกรณ์เพื่อใช้ประโยชน์ในกิจกรรมดังกล่าว ณ ท่าอากาศยานของ ทอท.เป็นของ บวท. โดยที่ ทอท.ไม่ได้รับส่วนแบ่งจากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมของ บวท. และ ทอท.มีรายได้จากค่าเช่าสำนักงาน และพื้นที่จอดรถยนต์ จาก บวท.เท่านั้น

## 1.7 ความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยาน

สนามบินในความรับผิดชอบของ ทอท.ทั้ง 6 แห่งเป็นสนามบินที่ให้บริการแก่สาธารณะ ดังนั้น ความปลอดภัยจึงถือเป็นรากฐานสำคัญของการให้บริการ โดย ทอท.ได้ปลูกฝังความปลอดภัยให้เป็นค่านิยม (Core Value) ที่พนักงาน ทอท.ทุกคนต้องมี ได้แก่ การปฏิบัติตามระเบียบด้านความปลอดภัยและวิธีปฏิบัติตามที่ระบุไว้ในคู่มือการดำเนินงานสนามบิน (Aerodrome Manual) อย่างเคร่งครัด การตรวจสอบความพร้อมของเครื่องมือเครื่องใช้อุปกรณ์ก่อนปฏิบัติงาน สังเกต แจ้งเตือน รายงาน แก้ไข เมื่อเห็นว่าอาจจะเกิดความไม่ปลอดภัย เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความตระหนักด้านความปลอดภัยในระดับบุคคลซึ่งถือเป็นจุดเริ่มต้นของระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน (Safety Management System – SMS) และในระดับผู้บริหาร ทอท.ได้ดำเนินการให้ผู้อำนวยความสะดวกท่าอากาศยานของทุกสนามบินเป็นผู้ที่มีคุณสมบัติตามกฎหมายว่า ด้วยการเดินอากาศและได้รับใบรับรองผู้จัดการสนามบินสาธารณะ (Public Aerodrome Certificate) จากรัฐ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าเป็นบุคลากรที่มีความรู้เหมาะสม สามารถบริหารสนามบินให้เกิดความปลอดภัยได้

นอกจากระดับบุคคลแล้ว ทอท.ยังมีกลไกด้านความปลอดภัยในหลายระดับ รวมถึงได้ดำเนินงานภายใต้การกำกับดูแลของรัฐจึงทำให้ผู้ใช้บริการสามารถมั่นใจในความปลอดภัยของสนามบินของ ทอท.ซึ่งกลไกที่ ทอท.และรัฐใช้ในการกำกับดูแลมาตรฐานและความปลอดภัยให้เป็นไปตามรัฐกำหนดและสอดคล้องกับมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization ICAO) คือการตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัย ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ระดับ ดังนี้



## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

1. ระดับสนามบิน (Self Audit) มีการดำเนินการตรวจสอบภายในด้านความปลอดภัยโดย ส่วนงานมาตรฐาน ท่าอากาศยานและอาชีวอนามัยของแต่ละท่าอากาศยาน โดยจะรายงานผลการตรวจสอบให้กับผู้อำนวยการท่าอากาศยาน โดยตรง ซึ่งตำแหน่งผู้จัดการสนามบินสาธารณะที่มีคุณสมบัติและได้รับการรับรองจากรัฐด้วย และเนื่องจาก ความปลอดภัยในระดับสนามบินมีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับผู้ประกอบการและสายการบินต่าง ๆ

2. ระดับองค์กร (Internal Audit) ทอท.มีฝ่ายมาตรฐานและความปลอดภัยท่าอากาศยาน (ฝมป.ทอท.) ทำหน้าที่ ในการตรวจสอบในด้านมาตรฐานและความปลอดภัยในทุกสนามบิน โดยจะลงพื้นที่ดำเนินการตรวจสอบที่ท่าอากาศยาน อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง นอกจากนี้ ฝมป.ทอท.ยังกำกับดูแลความปลอดภัยของสนามบิน ทอท. ในภาพรวมซึ่งจะมีการติดตาม รายงานสถิติความไม่ปลอดภัย หาระดับของความเสี่ยง (Level of Risk) และกำหนดแนวทางในการลด/ควบคุมระดับ ความเสี่ยงดังกล่าวให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ในทางปฏิบัติ (As Low As reasonable Practicable – ALARP) โดยผ่าน คณะบริหารความปลอดภัยท่าอากาศยานของ ทอท. ซึ่งทำให้เชื่อมั่นได้ว่าข้อบกพร่องด้านความปลอดภัยจะได้รับการแก้ไข และการดำเนินงานด้านความปลอดภัย (Safety Performance) จะเป็นไปตามตัวชี้วัด (Safety Indicator) และเป้าหมาย ด้านความปลอดภัย (Safety Target) ที่ ทอท.กำหนดไว้ซึ่งการประชุมคณะกรรมการบริหารความปลอดภัยของ ทอท. จะจัดขึ้นอย่างน้อยปีละ 4 ครั้ง

3. ระดับรัฐ (State Audit) หรือ (Safety Oversight) มีสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ทำหน้าที่ในการตรวจสอบและกำกับดูแลมาตรฐานความปลอดภัยของสนามบิน โดยจะมีรอบการตรวจสอบประจำปี รวมถึงพิจารณาให้ความเห็นและข้อเสนอแนะแก่ ทอท.ด้านความปลอดภัย โดย ทอท.มี “ใบรับรองการดำเนินงาน สนามบินสาธารณะ” (Public Aerodrome Operating Certificate) ที่เป็นหลักฐานสำคัญที่แสดงให้เห็นว่า ทอท.ได้รับการรับรองความปลอดภัยจากรัฐในการดำเนินงานสนามบิน ตั้งแต่ปี 2558 ที่รัฐมีข้อกำหนดในเรื่องดังกล่าวออกมา ตามมาตรฐานของ ICAO รัฐก็ได้รับการตรวจสอบจาก ICAO เช่นกัน ตามโครงการ USOAP หรือ Universal Safety Oversight Assessment Programme CMA ซึ่งการตรวจสอบการกำกับดูแลของรัฐต่อสนามบินนั้น ไม่มีข้อบกพร่อง ที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concern – SSC) (ชัดเจน)

นอกเหนือจากการตรวจสอบด้านมาตรฐานความปลอดภัยแล้วกิจกรรมที่เป็นการประกันความปลอดภัย (Safety Assurance) ที่ ทอท.ดำเนินการทุกปี ก็คือการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินของสนามบิน (Aerodrome Emergency Plan) ซึ่งการฝึกซ้อมในแต่ละครั้งจะครอบคลุมทั้งในด้านความปลอดภัยการบิน (Aviation Safety) เพื่อเป็นไปตามวงรอบ ที่กำหนดตามมาตรฐานสากล ซึ่งการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินตามมาตรฐาน ICAO แบ่งเป็น 3 รูปแบบ ได้แก่ การฝึกซ้อม เต็มรูปแบบ (Full Scale Exercise) จัดทุก 2 ปี การฝึกซ้อมบางส่วน (Partial Exercise) จัดในปีที่ไม่ได้ทำการฝึกซ้อม แบบเต็มรูปแบบ และการฝึกบนโต๊ะ (Table Top Exercise) อย่างน้อยทุก 6 เดือน แต่ทั้งนี้ ทอท.ได้ยกระดับของ การฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินของสนามบินโดยให้มีการฝึกซ้อมแบบเต็มรูปแบบเป็นประจำทุกปี อย่างไรก็ตาม การประกัน ความปลอดภัยเป็นเพียงส่วนหนึ่งของระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบินเท่านั้น ทอท.ยังมีกิจกรรมอื่น ๆ ที่ได้ ดำเนินการเพื่อส่งเสริมความปลอดภัย อาทิเช่น การจัดกิจกรรมรณรงค์ ประสานความร่วมมือ สื่อสารความปลอดภัย ระหว่างกัน และจัดฝึกอบรมความรู้และความเข้าใจเรื่อง ความปลอดภัยให้กับบุคคลทั้งภายในและภายนอกองค์กร



## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

ทั้งในด้านการพัฒนาความรู้เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานและต่อยอดเพื่อให้เกิดนวัตกรรมด้านมาตรฐานและความปลอดภัย ท่าอากาศยาน ทั้งนี้เพื่อให้พนักงานของ ทอท.และผู้ปฏิบัติงานสนามบินสามารถสร้างระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบินที่ดีร่วมกัน อันจะยังประโยชน์แก่ผู้ให้บริการหรือสาธารณะอย่างยั่งยืน

### 1.8 ประกันภัย

ทอท.ได้ทำประกันภัยอาคารและสิ่งปลูกสร้างรวมทั้งทรัพย์สินตามระเบียบเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุ ได้แก่ การจัดทำประกันวินาศภัยสำหรับความเสียหายทุกชนิด (All Risks Insurance) และประกันอัคคีภัยซึ่งขยายความคุ้มครองถึงอุทกภัย ภัยแผ่นดินไหว วาตภัย ที่เกิดกับอาคารและสิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ และจัดทำประกันภัยทรัพย์สินที่ไม่อยู่ภายใต้ระเบียบเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุ การประกันภัยทรัพย์สินจากความรุนแรงทางการเมืองและการก่อการร้าย (Property Terrorism Insurance and Political Violence) ประกันภัยบุคคลที่ 3 คุ้มครองความรับผิดตามกฎหมายของ ทอท. ต่อการบาดเจ็บ เสียชีวิต ตลอดจนความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอกซึ่งเกิดจากการดำเนินงานของ ทอท. ณ ท่าอากาศยานต่าง ๆ ในความรับผิดชอบของ ทอท.ประกันภัยผู้บริหาร ประกันภัยสินค้าพัสดุคงคลังและประกันภัยรถยนต์ ทั้งนี้ การประกันภัยดังกล่าว ไม่ครอบคลุมเหตุการณ์ที่เกิดจากภัยสงคราม ความรับผิดชอบจากมลภาวะทางเสียงและภัยอื่นบางประเภท อย่างไรก็ตาม การเอาประกันภัยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศ การสื่อสารการบินการจัดเที่ยวบิน ความสมควรเดินอากาศและการขนถ่ายสินค้าทางอากาศเป็นหน้าที่ของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กรมธรรม์ประกันภัยของ ทอท.มีการต่ออายุเป็นรายปี จำนวน 7 กรมธรรม์ โดยบริษัทผู้รับประกันภัยให้กับ ทอท. มีดังนี้

1. บริษัท ทิพยประกันภัย จำกัด (มหาชน) เป็นบริษัทที่กรมธนารักษ์ให้ความเห็นชอบเป็นผู้รับประกันภัยให้กับ ทอท.จำนวน 3 กรมธรรม์ ได้แก่

- (1) การประกันวินาศภัยสำหรับความเสียหายทุกชนิด (All Risks) ณ ทสภ.
- (2) การประกันอัคคีภัยอาคารและสิ่งปลูกสร้างในที่ราชพัสดุ ณ ทดม.,ทกก.,ทหญ.,ทชม. และ ทชร.
- (3) การประกันอัคคีภัยอาคารและสิ่งปลูกสร้างในที่ราชพัสดุ ณ สนญ.

2. บริษัท เมืองไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน) และบริษัท เทเวศประกันภัย จำกัด (มหาชน) ทั้งสองบริษัทได้ผ่านการสรรหาจากคณะกรรมการเพื่อดำเนินการสรรหาผู้รับประกันภัย เข้ามายื่นเสนอราคา เงื่อนไขการรับประกันภัย และอัตราค่าเบี้ยประกันภัย รวมทั้งข้อเสนออื่น ๆ คุณสมบัติและขอบเขตงานตามที่ ทอท.กำหนด และเป็นประโยชน์แก่ ทอท.สูงสุด ปรากฏว่าทั้งสองบริษัทได้ผ่านการคัดเลือกให้เป็นผู้รับประกันภัยในรูปแบบกิจการร่วมลงทุน (Consortium) จำนวน 4 กรมธรรม์ ได้แก่

- (1) ประกันอัคคีภัยสต็อกสินค้าพัสดุคงคลัง ครุภัณฑ์ และเครื่องใช้สำนักงาน ณ อาคารกองคลังพัสดุ ฝ่ายพัสดุ (อาคารหมายเลข 507 และ 517) และอาคารเก็บพัสดุคงคลัง (อาคารหมายเลข 520 คลังโปรง)
- (2) การประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายต่อบุคคลที่สาม สำหรับการประกอบกิจการท่าอากาศยานของ ณ ทสภ.,ทดม.,ทกก.,ทหญ.,ทชม.,ทชร. และ สนญ.
- (3) การประกันภัยทรัพย์สินจากความรุนแรงทางการเมืองและการก่อการร้าย ณ ทสภ.,ทดม.,ทกก.,ทหญ.,ทชม.,ทชร., และ สนญ.



## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

(4) การประกันภัยผู้บริหารรวมทั้งเลขานุการ พนักงานของ ทอท. และผู้แทนของ ทอท. ที่เป็นฝ่ายบริหารของบริษัทในเครือของ ทอท. จากการถูกฟ้องร้องให้รับผิดชอบแพ่ง อันเนื่องมาจากการปฏิบัติงาน

## 1.9 สิ่งแวดล้อม

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

- ทิศทางและกลยุทธ์การดำเนินงานของ ทอท.

ทอท. กำหนดเป้าหมายชัดเจนที่จะพัฒนาท่าอากาศยานในความรับผิดชอบต่อสังคมให้เป็น “สนามบินระดับโลก” ปรากฏตามวิสัยทัศน์ (Vision) องค์กร “ทอท. เป็นผู้ดำเนินการและจัดการท่าอากาศยานที่ดีระดับโลก: การมุ่งเน้นคุณภาพการให้บริการโดยคำนึงถึงความปลอดภัย และสร้างรายได้อย่างสมดุล” หรือ “AOT Operates the World’s Smartest Airports” ดำเนินงานภายใต้พันธกิจ (Mission) “ประกอบและส่งเสริมกิจการท่าอากาศยาน รวมทั้งการดำเนินการอื่นที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการท่าอากาศยาน โดยคำนึงถึงการพัฒนาที่ยั่งยืน” ทั้งนี้ การเป็นสนามบินระดับโลกมีนัยสำคัญหลายมิติทั้งในด้านบริบทการแข่งขัน, จัดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศ, ระดับการให้บริการ, การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก ตลอดจนความสำคัญเชิงบทบาทของ ทอท. ในการสนับสนุนนโยบายของประเทศที่กำหนดตำแหน่งยุทธศาสตร์ของไทยเป็นประตูสู่เอเชีย (Gateway to Asia) รวมทั้งส่งเสริมให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางการบิน (Hub) ด้วย

ทอท. กำหนดทิศทางการดำเนินงานขององค์กร โดยคำนึงถึงความสอดคล้องกับแผนและนโยบายของประเทศในระดับต่าง ๆ เช่น หลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง กรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี นโยบาย Thailand 4.0 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 แผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (Digital Economy:DE) รวมทั้งแผนยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจ (ปี 2560-2564) โดยแผนวิสาหกิจของ ทอท. ปีงบประมาณ 2560-2564 กำหนดยุทธศาสตร์และกลยุทธ์การดำเนินงานขององค์กร (AOT Strategy House) ภายใต้กรอบแนวคิดการเติบโตอย่างยั่งยืน (Sustainable Growth) มุ่งเน้นความเป็นเลิศใน 3 ด้าน ได้แก่ ด้านบริการ (Service) ด้านมาตรฐาน (Standards) และด้านการเงิน (Financial) ด้วยความตระหนักในพันธกิจหลักขององค์กร รวมทั้งการดำเนินงานในฐานะรัฐวิสาหกิจ หลักธรรมาภิบาล การสร้างความร่วมมือและความสัมพันธ์อันดีกับกลุ่มพันธมิตรและผู้มีส่วนได้เสียที่สำคัญ การสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ผู้ถือหุ้น ตลอดจนความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ในปี 2560 ทอท. ได้กำหนดเป้าหมายองค์กรระยะ 20 ปี ให้สอดคล้องการดำเนินงานภายใต้กรอบวิสัยทัศน์ประเทศไทย “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” เพื่อให้ “ทอท. เป็นองค์กรที่สนับสนุนการเชื่อมโยงการขนส่งทางอากาศ และช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจประเทศไทยอย่างยั่งยืน” โดยกำหนดแนวทางการขับเคลื่อนองค์กรสู่ความยั่งยืนทั้งในระดับองค์กรและระดับท่าอากาศยานผ่านกรอบยุทธศาสตร์การดำเนินงาน AOT Strategy House ซึ่งถ่ายทอดสู่การปฏิบัติ ดังนี้





## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

ยุทธศาสตร์ที่ 1 Airport Strategic Positioning : กำหนดแนวทาง (Road map) พัฒนาศักยภาพของท่าอากาศยาน ทอท. 6 แห่ง เพื่อมุ่งสู่ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์ของแต่ละท่าอากาศยาน

ยุทธศาสตร์ที่ 2 Airport Service Capacity : บริหารขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศ เร่งรัดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยาน

ยุทธศาสตร์ที่ 3 Regional Hub : พัฒนาการดำเนินงานท่าอากาศยานเป็นศูนย์กลางการบินที่รองรับรูปแบบธุรกิจในด้านต่าง ๆ ได้แก่ ศูนย์กลางการบินด้านการท่องเที่ยว ศูนย์กลางการบินเพื่อเปลี่ยนผ่านไปยังจุดหมายปลายทางอื่น ๆ ศูนย์กลางการบินด้านธุรกิจ ศูนย์กลางการบินด้านโลจิสติกส์ และศูนย์กลางการบินด้านการซ่อมบำรุงอากาศยาน

ยุทธศาสตร์ที่ 4 Intelligent Services : พัฒนาบริการที่มุ่งเน้นด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศ (ICT) มาใช้ในการดำเนินงานและปฏิบัติการท่าอากาศยาน ควบคู่กับการมุ่งเน้นการพัฒนาด้านมาตรฐานและคุณภาพบริการอย่างต่อเนื่อง โดยนำแนวคิดเชิงนวัตกรรมมาประยุกต์ใช้ในการดำเนินงาน

ยุทธศาสตร์ที่ 5 Aeronautical Revenue : พัฒนาการดำเนินงานด้านกิจการการบิน การพัฒนาธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกิจการการบินในประเทศและต่างประเทศ รวมทั้งการพัฒนาประสิทธิภาพกระบวนการให้บริการผู้โดยสารและกระบวนการให้บริการสายการบิน

ยุทธศาสตร์ที่ 6 Non-Aeronautical Revenue : พัฒนาการดำเนินงานด้านกิจการที่ไม่เกี่ยวกับการบิน การเพิ่มบริการที่มีความหลากหลายและสอดคล้องกับกลุ่มลูกค้าและผู้ที่มาใช้บริการท่าอากาศยานการกำกับประสิทธิภาพของกิจการสัมปทาน รวมถึงการใช้ประโยชน์ทรัพย์สินที่มีอยู่เพื่อสร้างรายได้

ยุทธศาสตร์ที่ 7 Business Development : พัฒนารูปแบบธุรกิจใหม่ ๆ เพื่อขยายการดำเนินงานทั้งธุรกิจหลักและธุรกิจเกี่ยวเนื่อง รวมถึงการร่วมลงทุนในธุรกิจท่าอากาศยานกับพันธมิตรทางธุรกิจในการต่าง ๆ

ทั้งนี้ คณะกรรมการ ทอท. มีบทบาทสำคัญในการผลักดันและขับเคลื่อนองค์กรตามทิศทางและกลยุทธ์การดำเนินงานที่กำหนดไว้ โดยในปี 2561 ทอท. คณะกรรมการ ทอท. ได้กำกับและติดตามการขับเคลื่อนองค์กรตามวิสัยทัศน์ ภารกิจ และกลยุทธ์ของ ทอท. ผ่านกลไกการกำกับติดตาม 2 ระดับ ดังนี้

1. การสัมมนา Executive Strategic Session: จัดขึ้นเมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2561 ณ โรงแรมโนโวเทลสุวรรณภูมิแอร์พอร์ต โดยมีคณะกรรมการ ทอท. และผู้บริหารระดับสูงเข้าร่วมการสัมมนาฯ ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อเสริมสร้างความเข้าใจและส่งเสริมบทบาทการมีส่วนร่วมของคณะกรรมการ ทอท. ในกระบวนการพิจารณาทบทวนทิศทางการดำเนินงานขององค์กรในระยะต่อไปในการสัมมนาฯ ครั้งนี้ คณะกรรมการ ทอท. และผู้บริหารระดับสูงได้ร่วมกันพิจารณาทบทวนความเหมาะสมและความสอดคล้องของวิสัยทัศน์ พันธกิจ ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ และตัวชี้วัดการดำเนินงานทั้งในระดับองค์กร ระดับยุทธศาสตร์ และระดับกลยุทธ์ย่อยหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง กรอบยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี (2561-2580) แผนพัฒนาประเทศไทย 4.0 (Thailand 4.0) พลวัตการดำเนินธุรกิจของอุตสาหกรรมการบิน ตลอดจนบริบทการดำเนินงานของ ทอท. ในฐานะรัฐวิสาหกิจด้านโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคม นอกจากนี้ คณะกรรมการ ทอท. ได้มอบหมายนโยบายเป็นแนวทางที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาประสิทธิภาพ และการยกระดับองค์กรให้มีความสามารถในการปรับตัวต่อพลวัตการเปลี่ยนแปลงหลักของโลก การสร้างความสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม

## 1. นโยบายและภาพรวมในการประกอบธุรกิจ

กับผู้มีส่วนได้เสียขององค์กร โดยเฉพาะอย่างยิ่งการกำกับการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ผ่านกลยุทธ์และตัวชี้วัดในระดับต่าง ๆ ให้เป็นไปตามเป้าหมายและกรอบระยะเวลาที่กำหนดอย่างเคร่งครัด

ทั้งนี้ จากการพิจารณาทบทวนทิศทางการดำเนินงานขององค์กร คณะกรรมการ ทอท. ได้ให้ความเห็นชอบ วิสัยทัศน์ พันธกิจ ยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์สำหรับใช้เป็นกรอบแนวทางการขับเคลื่อนองค์กรในระยะต่อไป โดยให้ ทอท. นำข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ ทอท. ในการสัมมนาฯ ครั้งนี้ ไปปรับตัวชี้วัดการดำเนินงานภายใต้ยุทธศาสตร์ ของแผนวิสาหกิจของ ทอท. (ปีงบประมาณ 2560 – 2564) และถ่ายทอดให้ ส่วนงาน ทอท. รับไปดำเนินงานตามลำดับ ความสำคัญ ทอท. ได้ดำเนินการปรับปรุงตัวชี้วัดดังกล่าวตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ พร้อมนำเรียน คณะกรรมการ ทอท. และผู้บริหารระดับสูงเพื่อพิจารณาอีกครั้งผ่านกลไกการกำกับติดตามของคณะกรรมการภายใน ที่เกี่ยวข้องเรียบร้อยแล้ว

2. การกำกับติดตามของคณะกรรมการภายในที่เกี่ยวข้อง: ทอท. กำหนดกลไกภายในองค์กรที่คณะกรรมการ ทอท. สามารถกำกับติดตามการดำเนินงานให้เป็นไปตามทิศทางการดำเนินงานขององค์กร โดยมีคณะอนุกรรมการกำกับ ดูแลและบริหารงานให้เป็นไปตามแผนวิสาหกิจของ ทอท. ซึ่งคณะกรรมการ ทอท. แต่งตั้งขึ้นรับผิดชอบพิจารณากลับกรอง และให้ข้อเสนอแนะการจัดทำและทบทวนแผนวิสาหกิจของ ทอท. ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ นโยบายรัฐบาล แนวนโยบายของผู้ถือหุ้นภาครัฐ รวมทั้งกำกับดูแลการดำเนินงานของ ทอท. ให้เป็นไปตามที่กำหนดในแผนวิสาหกิจ ของ ทอท. และกำหนดให้รายงานผลการดำเนินการต่อคณะกรรมการ ทอท. เป็นประจำทุก 6 เดือน

ในปี 2561 คณะกรรมการ ทอท. กำกับติดตามการพิจารณาจัดทำและทบทวนวิสัยทัศน์ พันธกิจ และกลยุทธ์ ขององค์กรผ่านกลไกของคณะกรรมการที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

(1) คณะอนุกรรมการกำกับดูแลและบริหารงานให้เป็นไปตามแผนวิสาหกิจของ ทอท.: ติดตาม การดำเนินงานสืบเนื่องจากการสัมมนา Executive Strategic Session พิจารณาทบทวนวิสัยทัศน์ พันธกิจ และกลยุทธ์ ทิศทางการดำเนินงานขององค์กรภายใต้แผนวิสาหกิจของ ทอท. (ปีงบประมาณ 2560 – 2564) และกำกับติดตามผล การดำเนินงานแผนปฏิบัติการ ณ สิ้นสุดไตรมาสที่ 2 ประจำปี 2561 ในคราวประชุมคณะอนุกรรมการกำกับดูแล บริหารงานให้เป็นไปตามแผนวิสาหกิจของ ทอท. ครั้งที่ 1/2561 เมื่อวันที่ 25 พ.ค.61 พร้อมทั้งกำชับให้เร่งรัดดำเนิน โครงการที่ล่าช้ากว่าแผนงานให้เป็นไปตามเป้าหมายที่วางไว้ด้วย

(2) คณะกรรมการ ทอท.: พิจารณาผลการทบทวนวิสัยทัศน์ พันธกิจ และกลยุทธ์ทิศทางการดำเนินงาน ขององค์กรภายใต้แผนวิสาหกิจของ ทอท. (ปีงบประมาณ 2560 – 2564) และรับทราบผลการดำเนินงานของแผนปฏิบัติการ ณ สิ้นสุดไตรมาสที่ 2 ประจำปีงบประมาณ 2561 ในคราวประชุมคณะกรรมการ ทอท. ครั้งที่ 8/2561 เมื่อวันที่ 25 ก.ค.61 และมีมติเห็นชอบแผนวิสาหกิจของ ทอท. (ปีงบประมาณ 2560- 2564) ฉบับทบทวน เพื่อให้ ทอท. ใช้เป็นกรอบแนวทาง ในการดำเนินงานต่อไป



## 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 ภายใต้ชื่อ “บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)” หรือ ทอท.ด้วยทุนจดทะเบียน 5,747 ล้านบาท โดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นแต่เพียงผู้เดียว ทั้งนี้ ได้รับโอนกิจการ สิทธิ ทรัพย์สิน หนี้สิน ทรัพย์สิน และพนักงานทั้งหมดจาก การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย

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

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

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

ปัจจุบัน ทอท.ดำเนินธุรกิจในการบริหารท่าอากาศยานนานาชาติ 6 แห่งของประเทศ ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ท่าอากาศยานดอนเมือง (ทคม.) ท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ทชม.) ท่าอากาศยานหาดใหญ่ (ทหญ.) ท่าอากาศยานภูเก็ต (ทกก.) ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย (ทชร.) ซึ่งเป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศและนอกจากการให้บริการด้านสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศแล้ว ทอท.ยังรับผิดชอบ การบริหารกิจกรรม

## 2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

เชิงพาณิชย์ต่าง ๆ ภายในท่าอากาศยาน และดำเนินธุรกิจร่วมทุนในบริษัทที่ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับท่าอากาศยาน และธุรกิจเกี่ยวเนื่องอื่น ๆ อาทิ บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด และบริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด เป็นต้น

ผลการดำเนินงานด้านการให้บริการในปีงบประมาณ 2561 ท่าอากาศยานของ ทอท. ให้บริการสายการบินแบบประจำรวม 135 สายการบิน เป็นสายการบินขนส่งผู้โดยสารและสินค้าจำนวน 125 สายการบิน และขนส่งสินค้าอย่างเดียวจำนวน 10 สายการบิน ปริมาณการจราจรทางอากาศโดยรวมของ ทอท. ในปีงบประมาณ 2561 ปริมาณการขึ้นลงของอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. 6 แห่ง รวม 874,999 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 6.24 ประกอบด้วย จำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศ 462,225 เที่ยวบิน และภายในประเทศ 412,774 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 11.29 และ 1.11 ตามลำดับ ให้บริการผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 139,518,488 คน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 7.99 เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 80,489,531 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.96 และผู้โดยสารภายในประเทศ 59,028,957 คน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 4.18 มีปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้าออกจำนวน 1,646,766 ตัน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 4.56 โดยเป็นการขนส่งระหว่างประเทศจำนวน 1,554,120 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.69 และในประเทศจำนวน 92,646 ตัน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 21.60

: ปีงบประมาณ

	■ การขึ้น-ลงของอากาศยานพาณิชย์ (เที่ยวบิน)			■ จำนวนผู้โดยสารรวม (คน)		
	2561	2560	%	2561	2560	%
<b>ทสภ.+ทดม.</b>	<b>634,011</b>	<b>599,312</b>	<b>5.79%</b>	<b>103,378,371</b>	<b>96,262,832</b>	<b>7.39%</b>
ทสภ.	364,047	345,768	5.29%	62,814,644	59,079,215	6.32%
ทดม.	269,964	253,544	6.48%	40,563,727	37,183,617	9.09%
ทชม.	75,593	72,041	4.93%	10,808,866	9,973,449	8.38%
ทหญ.	29,184	30,472	4.23%	4,265,718	4,347,130	-1.87%
ทกก.	116,487	104,489	11.10%	18,260,833	16,230,431	12.51%
ทชร.	19,724	16,901	16.70%	2,804,700	2,385,224	17.59%
<b>รวม 6 แห่ง</b>	<b>874,999</b>	<b>823,575</b>	<b>6.24%</b>	<b>139,518,488</b>	<b>129,199,066</b>	<b>7.99%</b>

## 2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

	■ ปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณียภัณฑ์เข้า-ออก (ตัน)		
	2561	2560	%
<b>ทสภ.+ทคม.</b>	<b>1,557,831</b>	<b>1,490,869</b>	<b>4.49%</b>
ทสภ.	1,500,139	1,420,289	5.62%
ทคม.	57,692	70,580	-18.26%
ทชม.	14,911	18,593	-19.80%
ทหญ.	8,754	11,848	-26.11%
ทกก.	61,624	48,418	27.27%
ทชร.	3,646	5,172	-29.51%
<b>รวม 6 แห่ง</b>	<b>1,646,766</b>	<b>1,574,900</b>	<b>4.56%</b>

ลักษณะลูกค้า

การดำเนินงานของ ทอท.ในฐานะผู้ประกอบการและส่งเสริมกิจการท่าอากาศยาน รวมทั้งดำเนินการกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการท่าอากาศยานนั้น เพื่อให้บรรลุตามเป้าประสงค์ที่ ทอท.กำหนดไว้ จำเป็นต้องอาศัยกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder) สำคัญต่าง ๆ เข้ามามีส่วนร่วม และเป็นองค์ประกอบสำคัญในการนำมาซึ่งความสำเร็จ “ลูกค้า” เป็นหนึ่งในกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียสำคัญของ ทอท.

ลูกค้าหรือผู้ใช้บริการหรือผลิตภัณฑ์ด้านบริการ มีความสัมพันธ์ในรูปแบบการสร้างรายได้ให้ ทอท. โดยตรง ดังนั้น กระบวนการจำแนกส่วนตลาด กลุ่มลูกค้า และลูกค้า จึงเป็นรากฐานสำคัญของการพัฒนาความสัมพันธ์ระหว่าง ทอท. และลูกค้า ให้เกิดความพึงพอใจ ความผูกพันตลอดจนนำมาสู่ความภักดี

การจำแนกส่วนตลาด กลุ่มลูกค้าและลูกค้า

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

**ส่วนการตลาดที่เกี่ยวข้องกับการบิน (Aeronautical)** เป็นส่วนการตลาดที่มีรายได้จากกิจการการบิน (Aeronautical Revenues) ประกอบด้วย ค่าธรรมเนียมการขึ้น - ลงอากาศยาน ค่าธรรมเนียมการจอดอากาศยาน ค่าธรรมเนียมการใช้บริการสนามบิน ค่าธรรมเนียมการใช้สะพานเทียบอากาศยาน เป็นต้น

## 2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

**ส่วนการตลาดที่ไม่เกี่ยวข้องกับการบิน (Non-Aeronautical)** เป็นส่วนการตลาดที่มีรายได้จากกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกับการบิน (Non-Aeronautical) ประกอบด้วย รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ ค่าเช่าพื้นที่และที่ดินรายได้ ที่เกี่ยวกับการบริการ และรายได้จากการให้สิทธิประกอบกิจกรรมเชิงพาณิชย์ (ประกอบด้วย 9 ประเภทกิจกรรม ได้แก่ 1) ร้านค้า 2) การเงิน 3) การสื่อสาร 4) โฆษณาและประชาสัมพันธ์ 5) การท่องเที่ยว 6) อาหารและเครื่องดื่ม 7) การบริการนอकाาศ 8) สินค้าปลอดอากร และ 9) บริการอื่น ๆ

ทั้งนี้ ทอท.ได้นำเอาระบบรับรู้รายได้ (Point of Sale: POS) เข้ามาใช้ในการบริหารจัดการรับรู้รายได้เพื่อให้เกิดการจัดเก็บรายได้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และรักษาผลประโยชน์ขององค์กรและของชาติให้เป็นที่ไปด้วยความโปร่งใส ยุติธรรม และตรวจสอบได้

**กลุ่มลูกค้าและลูกค้า** มีความสัมพันธ์ต่อองค์กรในฐานะผู้บริโภค (B2C: Business to Customer) การบริการหรือผลิตภัณฑ์ด้านบริการของ ทอท. โดยเงื่อนไขของความสัมพันธ์นั้นต้องสร้างรายได้ให้แก่ ทอท. โดยตรง ซึ่งสามารถจำแนกลูกค้าตามหลัก STP Marketing รูปแบบ Clustered Preference (ความชอบแบบเกาะกลุ่ม) ในกลุ่มลูกค้า Cluster เดียวกันจะมีความต้องการ และความคาดหวังกับผลิตภัณฑ์และบริการของ ทอท. ที่คล้ายคลึงกัน และแตกต่างกันกับอีกกลุ่ม Cluster หนึ่ง ทำให้ ทอท. สามารถจำแนกกลุ่มลูกค้าได้เป็น 2 กลุ่ม คือ สายการบินและผู้โดยสาร

**สายการบิน** คือ องค์กรธุรกิจให้บริการขนส่งผู้โดยสาร สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศจากจุดหมายปลายทางหนึ่งไปยังอีกจุดหมายปลายทางหนึ่ง โดยท่าอากาศยานมีสถานะเป็นผู้ให้บริการสายการบิน ในด้านโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกในการประกอบการเดินอากาศ และบริการเกี่ยวเนื่องอื่น ๆ ในการเดินอากาศ โดยลูกค้าสายการบินสามารถแบ่งเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่

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

**ผู้โดยสาร** คือ ผู้ใช้บริการ (End User) ซึ่งใช้บริการท่าอากาศยานใน 2 รูปแบบ คือ 1) การใช้บริการท่าอากาศยานโดยตรง เช่น สิ่งอำนวยความสะดวกประเภท ห้องน้ำ ร้านค้า ร้านอาหาร ที่จอดรถ เป็นต้น และ 2) การใช้บริการผ่านสายการบิน เช่น การตรวจบัตรโดยสาร บริการห้องพักรับรอง บริการขนส่งสัมภาระ เป็นต้น ทั้งนี้กลุ่มผู้โดยสารที่ใช้บริการผ่านสายการบินยังมีการจำแนกตามกระบวนการเดินทางของผู้โดยสารอีกด้วย ได้แก่

- ผู้โดยสารภายในประเทศ คือ ผู้โดยสารที่เดินทางโดยใช้อากาศยานเป็นพาหนะที่มีเส้นทางเดินอากาศภายในประเทศเท่านั้น ซึ่งจะไม่มีการตรวจลงตราในหนังสือเดินทาง
- ผู้โดยสารระหว่างประเทศ คือ ผู้โดยสารที่เดินทางโดยใช้อากาศยานเป็นพาหนะ ที่มีเส้นทางเดินอากาศระหว่างประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง ซึ่งจะมีข้อบังคับต้องตรวจลงตราเดินทางเข้า - ออกประเทศในหนังสือเดินทาง

## 2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

- ผู้โดยสารเปลี่ยนเครื่อง (Transfer Passenger) คือ ผู้โดยสารที่เดินทางมากับเครื่องบินเครื่องหนึ่งเพื่อแวะเปลี่ยนเครื่องอีกเครื่องหนึ่ง ผู้โดยสารเหล่านี้จะทำการยืนยันที่นั่งใหม่ที่เคาน์เตอร์ สำหรับผู้โดยสารผ่านของสายการบินนั้น ๆ เพื่อรับบัตรที่นั่งใหม่ โดยที่ไม่ต้องผ่านการตรวจหนังสือเดินทาง ผู้โดยสารจะไปห้องผู้โดยสารขาออกเพื่อเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางต่อไป
- ผู้โดยสาร (Transit Passenger) คือ ผู้โดยสารที่เดินทางมากับเครื่องบินเครื่องหนึ่งและมาแวะที่ท่าอากาศยานเพียงชั่วคราว เพื่อเติมเชื้อเพลิงหรือรับ/ส่ง ผู้โดยสาร ขนถ่าย/รับสินค้า แล้วเดินทางต่อไปยังจุดหมายปลายทางโดยเครื่องบินเครื่องเดียวกัน

**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. กลยุทธ์ยกระดับประสิทธิภาพการดำเนินการขององค์กรให้ทัดเทียมกับอุตสาหกรรมคู่แข่ง**

มุ่งเน้นการนำผลจากการศึกษาพฤติกรรมลูกค้าในกลยุทธ์ที่ 1 มาเป็นปัจจัยนำเข้าในการปรับปรุงและยกประสิทธิภาพการดำเนินงาน

**3. กลยุทธ์สร้างแรงจูงใจและเชื่อมความสัมพันธ์กับลูกค้าอย่างยั่งยืน**

มุ่งเน้นสร้างความสัมพันธ์อันดีกับลูกค้า ผ่านกิจกรรมส่งเสริมการตลาดร่วมกับลูกค้าหรือร่วมกันเป็นพันธมิตรทางธุรกิจในด้านต่าง ๆ เป็นการเสริมสร้างรายได้ทั้งทางตรงและทางอ้อม

**4. กลยุทธ์ส่งเสริมบทบาทองค์กรให้เกิดภาพลักษณ์ที่ดีต่อลูกค้า**

สร้างความรู้ ความเข้าใจให้กับพนักงาน สร้างมาตรฐานในการปฏิบัติงาน/สามารถทำให้อุปสรรคการบริหารงานลดลง ตลอดจนสร้างภาพลักษณ์ที่ดีขององค์กรต่อลูกค้าได้



## 2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

ทั้งนี้ แผนแม่บทฯ ได้มีการกำหนดโครงสร้างการกำกับดูแล โดยส่วนงานภายใน ทอท. ให้ความสำคัญรับผิดชอบในแต่ละกลุ่มลูกค้าอย่างชัดเจน 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 ด้านธุรกิจการบิน (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. ตั้งแต่ ตุลาคม 2560 ถึงปัจจุบัน ทั้งสิ้น 5 สายการบิน 7 เส้นทาง ดังนี้

1. สายการบิน Thai Lion Air เปิดเส้นทางบิน ทคม. - ไทยเป และทคม. - กาญฉันท
2. สายการบิน Thai Air Asia เปิดเส้นทางบิน ทชม. - ไทยเป และทคม. - โคตะกินาบาลู
3. สายการบิน Hainan Airlines เปิดเส้นทางบิน เส้นเงิน - ทชร.
4. สายการบิน Nok Scoot เปิดเส้นทางบิน ทคม. - นริตะ
5. สายการบิน Lucky Air เปิดเส้นทางบิน ทชม. - คุณหมิง

ซึ่งเส้นทางบินเปิดใหม่ที่ได้อีกกล่าวมาข้างต้น สร้างรายได้ประมาณการให้ ทอท. ทั้งสิ้น 212,138,153 ล้านบาท/ปี คำนวณโดยใช้ Load factor ร้อยละ 75 ทุกเที่ยวบิน และสายการบินต้องทำการบินตามตารางที่ประกาศไม่ต่ำกว่า ร้อยละ 95 เที่ยวบินตลอดปี

## 2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

นอกจากนี้ ตามที่ ทอท.ได้เสนอตัวเพื่อคัดเลือกการประมูลสิทธิการเป็นเจ้าภาพการจัดงาน The Routes Asia Development Forum 2020 ณ จังหวัดเชียงใหม่และได้รับสิทธิอย่างเป็นทางการ โดยได้ลงนามในสัญญาเรียบร้อยแล้ว การจัดงานดังกล่าวในปี พ.ศ.2563 (ค.ศ.2020) มีความสอดคล้องกับการพัฒนาท่าอากาศยานของ ทอท.ในอนาคต จึงเป็นโอกาสอันดีในการแสดงศักยภาพและสนับสนุนอุตสาหกรรมการบินและการท่องเที่ยวรวมทั้งส่งเสริมการสร้างเครือข่ายทางการบิน (Route Networks) การท่องเที่ยวของภูมิภาคเหนือตอนบนอันนำไปสู่การขับเคลื่อนในภาคเศรษฐกิจ และตอบสนองต่อนโยบายของรัฐ “ไทยแลนด์ 4.0” NEW S-CURVE: ภาคอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ ซึ่งจะส่งผลดีต่อเศรษฐกิจด้านธุรกิจการบินของประเทศอย่างเห็นได้ชัด โดยเฉพาะตลาดด้านการบินทั้งระยะไกล และระยะใกล้ให้เกิดการตื่นตัวและสนใจมาเปิดเส้นทางการบิน ณ ท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. เพิ่มมากขึ้น

นอกจากนี้ ทอท.ยังได้ต่ออายุโครงการส่งเสริมการตลาดด้านสายการบิน ณ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย และท่าอากาศยานหาดใหญ่ ปี 2557-2562 เพื่อเป็นการกระตุ้นตลาดสายการบินให้เกิดความสนใจมาเปิดทำการ หรือ เพิ่มจำนวนเที่ยวบินมายังท่าอากาศยานดังกล่าว และเป็นการเพิ่มรายได้ให้กับ ทอท.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 124 สายการบิน และกลุ่มลูกค้าสายการบินสัญชาติไทย (Domestic Airlines Market) จำนวน 11 สายการบิน หรือคิดเป็นสัดส่วน 92% ต่อ 8% ของจำนวนสายการบินทั้งหมด และคิดเป็นสัดส่วน 58% ต่อ 42% ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด

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

ช่วงระยะเวลาปีที่ผ่านมา ตลาดของสายการบินเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว และมีการแข่งขันสูงในหลาย ๆ ประเทศในอาเซียน เห็นได้จากยอดขายเครื่องบินของสายการบินต้นทุนต่ำที่ออกมาเพื่อตอบสนองความต้องการของกลุ่มผู้โดยสารที่มีพฤติกรรมการเดินทางที่ปรับเปลี่ยนไปตามการพัฒนาของเทคโนโลยี สภาพเศรษฐกิจและสังคม เพื่อตอบสนองต่อความสะดวก รวดเร็ว และการขยายฐานการบินในภูมิภาค ซึ่งครอบคลุมถึงอันเป็นผลมาจากการบริหารงานที่ตอบสนองต่อนโยบายของรัฐ “ไทยแลนด์ 4.0” NEW S-CURE:ภาคอุตสาหกรรมการบินและ



## 2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

โลจิสติกส์ และจากปัจจัยสนับสนุนต่าง ๆ ทั้งการท่องเที่ยว การประชาสัมพันธ์ทางการตลาดในเมืองรอง การเพิ่มขึ้นของการลงทุนในภูมิภาคอาเซียน รวมทั้งการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สะดวกต่อการขนส่งทางอากาศมากขึ้น ทั้งในภูมิภาคอาเซียน รวมทั้งการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สะดวกต่อการขนส่งทางอากาศมากขึ้น ทั้งในด้านเครือข่ายครอบคลุม และความสามารถในการรองรับปริมาณการขนส่งทางอากาศที่สูงขึ้น ในด้านการท่องเที่ยวที่จะเดินทางเข้ามายังอาเซียนจะเพิ่มสูงขึ้นซึ่งจะเป็นส่วนสำคัญในการเติบโตของธุรกิจการบินและถือเป็นโอกาสสำหรับธุรกิจการบินของไทยในการขยายตลาดในภูมิภาคที่สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการให้มีการเปิดเสรีการบิน และส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคนี้ด้วย แต่ขณะเดียวกันก็อาจมีผลกระทบ จากการแข่งขันที่จะสูงขึ้นด้วยเช่นกัน เมื่อธุรกิจการบินต่างชาติสามารถเข้ามาดำเนินธุรกิจด้านการบินในภูมิภาคได้อย่างเสรีมากขึ้น ซึ่งประเทศเพื่อนบ้านต่างเร่งพัฒนาและเข้าสู่อุตสาหกรรมการบินมากขึ้น และยังมีแนวโน้มที่จะเติบโตอย่างต่อเนื่อง

### - แนวโน้มภาวะอุตสาหกรรมและสภาพการแข่งขันในอนาคต

ในปี 2561 การขยายตัวของตลาดนักท่องเที่ยวจีนที่มายังประเทศไทย เป็นตลาดที่มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว และเป็นปัจจัยหลักในการผลักดันให้ตลาดการบินของประเทศไทยมีการขยายตัว โดยจะเห็นได้จากปัจจุบันเที่ยวบินระหว่างจีน-ไทยมีประมาณ 1,300 เที่ยวบิน และจำนวนนักท่องเที่ยวจีนที่มายังไทยที่มากกว่า 11 ล้านคน ในปี 2561 นอกจากนี้ยังจะเห็นได้จาก 10 สายการบินสัญชาติไทย ได้เปิดการให้บริการไปยังจีนและสายการบินสัญชาติจีนมายังไทยได้แก่

- ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ 6 สายการบิน 10 เส้นทาง
- ท่าอากาศยานดอนเมือง 5 สายการบิน 23 เส้นทาง
- ท่าอากาศยานภูเก็ต 11 สายการบิน 31 เส้นทาง
- ท่าอากาศยานเชียงใหม่ 7 สายการบิน 9 เส้นทาง
- ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย 4 สายการบิน 4 เส้นทาง
- ท่าอากาศยานหาดใหญ่ 1 สายการบิน 2 เส้นทาง

ท่าอากาศยานที่รองรับตลาดท่องเที่ยวจีนมากที่สุดได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง โดยมีส่วนแบ่งทางการตลาดโดยประมาณร้อยละ 65 ของนักท่องเที่ยวจีนทั้งหมด สำหรับท่าอากาศยานภูเก็ตและท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นจุดหมายอันดับ 3 และ 4 ตามลำดับของกลุ่มนักท่องเที่ยวจีน

### - จำนวนคู่แข่งโดยประมาณ

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



## 2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

- ขนาดของบริษัทเมื่อเทียบกับคู่แข่ง
- สถานภาพและศักยภาพในการแข่งขัน

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

## 3. ปัจจัยความเสี่ยง

**3. ปัจจัยความเสี่ยง**

ทอท.มีความมุ่งมั่นในการดำเนินการด้านการบริหารความเสี่ยง โดยกำหนดเป็นนโยบายการบริหารความเสี่ยง (Risk Policy) ให้ผู้บริหารและพนักงานทุกระดับถือปฏิบัติอย่างบูรณาการทั่วทั้งองค์กร (Enterprise Risk Management) สอดคล้องตามแนวปฏิบัติที่ดีในระดับสากล และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Corporate Governance) มีการกำหนดโครงสร้างองค์กรอันประกอบด้วยคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง คณะทำงานบริหารความเสี่ยง ในระดับต่างๆ เพื่อกำกับดูแลการบริหารความเสี่ยงให้มีประสิทธิภาพ รวมถึงส่วนงานที่ทำหน้าที่ในการพัฒนาการบริหารความเสี่ยงทั้งในส่วนกลางและแต่ละท่าอากาศยาน เพื่อส่งเสริมให้การบริหารความเสี่ยงมีการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งในปีงบประมาณ 2561 ทอท.ยังคงมีการจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงทั้งในระดับองค์กร และระดับท่าอากาศยาน โดยมีการติดตามผลการดำเนินงานอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง เพื่อให้มั่นใจได้ว่า ทอท. จะสามารถขับเคลื่อนองค์กรให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่ได้กำหนดไว้ อีกทั้งยังเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มและความยั่งยืน ให้แก่องค์กรเพื่อประโยชน์สูงสุดของผู้มีส่วนได้เสีย

**ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk)**

จากแนวโน้มการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินและการท่องเที่ยวของประเทศไทยที่มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. โดยส่วนใหญ่ต้องรองรับจำนวนผู้โดยสาร และเที่ยวบินเกินกว่าขีดความสามารถ ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อคุณภาพการให้บริการและความเพียงพอของสิ่งอำนวยความสะดวกทั้งในปัจจุบันและอนาคต ทอท. จึงได้จัดทำแผนแม่บทพัฒนาท่าอากาศยาน (Airport Master Plan) เพื่อขยายขีดความสามารถให้สอดคล้องกับการเติบโตของอุตสาหกรรม โดยจัดทำเป็นโครงการลงทุนเชิงยุทธศาสตร์ ซึ่งได้เริ่มดำเนินการแล้วในส่วน of โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 และโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 โดยใช้ระบบบริหารความเสี่ยงเป็นเครื่องมือในการกำกับดูแลกิจกรรมที่มีความสำคัญและส่งผลต่อกำหนดการแล้วเสร็จของโครงการ (Critical Path) รวมทั้ง จัดเตรียมแผนจัดการความเสี่ยงเพิ่มเติม (Recovery Plan) เพื่อให้มั่นใจได้ว่า ทอท. จะสามารถบริหารจัดการ โครงการลงทุนเชิงยุทธศาสตร์ได้บรรลุตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้

**ความเสี่ยงด้านปฏิบัติการ (Operational Risk)**

การจัดการด้านความปลอดภัย (Safety) และการรักษาความปลอดภัย (Security) ของท่าอากาศยาน เป็นภารกิจที่ ทอท. ให้ความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง โดยคำนึงถึงความปลอดภัยสูงสุดแก่ผู้โดยสารและเป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) รวมถึงมาตรฐานขององค์การการบินระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ากระบวนการด้านความปลอดภัย (Safety) และการรักษาความปลอดภัย (Security) ของท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง จะสอดคล้องและเป็นไปตามข้อกำหนดและมาตรฐาน ทอท. จึงใช้ระบบบริหารความเสี่ยงเป็นเครื่องมือในการกำกับดูแล โดยได้กำหนดให้มีการบริหารความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Safety) และการรักษาความปลอดภัย (Security) เป็นปัจจัยเสี่ยงระดับท่าอากาศยาน มีการวิเคราะห์สาเหตุ (Root Cause Analysis) เพื่อกำหนดแผนจัดการความเสี่ยงเพิ่มเติมสำหรับกระบวนการที่สำคัญ และอาจมีความเสี่ยง รวมทั้งมีการติดตามรายงานผลการดำเนินงานอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง



## 3. ปัจจัยความเสี่ยง

**ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Risk)**

ทอท.มีความมุ่งมั่นที่จะดำเนินธุรกิจท่าอากาศยานให้มีความสมดุลทั้งในด้านการให้บริการและการสร้างผลตอบแทนที่เหมาะสม เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้เสียและสร้างความยั่งยืนให้แก่องค์กร ทอท.ให้ความสำคัญในการบริหารความเสี่ยงด้านการเงินเพื่อเป็นเครื่องมือที่สำคัญในการสร้างความสมดุลระหว่างเงินลงทุนและผลตอบแทน รวมถึง การดำรงสภาพคล่องเพื่อรองรับ โครงการลงทุนเชิงยุทธศาสตร์ที่มีอยู่ในปัจจุบัน ได้แก่ โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 และโครงการลงทุนที่จะเกิดขึ้นในอนาคตจากการบริหารท่าอากาศยานที่ได้รับโอนจากกรมท่าอากาศยาน จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานสกลนคร ท่าอากาศยานชุมพร และท่าอากาศยานตาก เพื่อรักษาระดับผลตอบแทนให้มีความสมดุลและสร้างความยั่งยืนให้แก่องค์กรได้ในระยะยาว

**ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ (Compliance Risk)**

การปฏิบัติตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) รวมถึงมาตรฐานขององค์การการบินระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ถือเป็นหัวใจสำคัญในการบริหารจัดการท่าอากาศยาน ทอท.จึงมุ่งเน้นในการกำกับดูแลกระบวนการตามภารกิจทุกด้าน ทั้งการให้บริการ (Service) การจัดการด้านความปลอดภัย (Safety) และการรักษาความปลอดภัย (Security) เพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินงานดังกล่าวจะสอดคล้องกับข้อกำหนดและเป็นไปตามมาตรฐานในระดับสากล ทั้งนี้ เพื่อให้การกำกับดูแลกระบวนการตามภารกิจเป็นไปด้วยความเรียบร้อยและมีประสิทธิภาพ ทอท.จึงมีการบริหารความเสี่ยงในการจัดทำกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการดำเนินงานสนามบินของ ทอท.ให้มีความสอดคล้องกับข้อกำหนดของ กพท.และมาตรฐานของ ICAO



## 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(ธร.) กระทรวงการคลัง (กค.) แต่เนื่องจาก ธร.ได้ให้สิทธิในการใช้ที่ดินบางส่วนแก่กรมการบินพลเรือน (กรมท่าอากาศยาน (ทย.) ปัจจุบัน) และกองทัพอากาศ (ทอ.) ทอท.จึงได้ทำข้อตกลงการใช้ประโยชน์ที่ราชพัสดุเพื่อเป็นที่ตั้งของ ท่าอากาศยานกับ ทย. และ ทอ. แทนการทำข้อตกลงฯ กับ ธร. หรือ กค. 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) ครีวการบินกิจการบริการภาคพื้น 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 กรรมสิทธิ์ในอาคารและสิ่งปลูกสร้างดังกล่าวจะตกเป็นของกระทรวงการคลังเมื่อสัญญาดังกล่าว สิ้นผลผูกพันซึ่งรวมแล้วไม่เกิน 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 นับจากวันที่ระบุไว้ในข้อตกลงฯ กำหนดให้ ชร. เรียกเก็บค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์ในที่ดินราชพัสดุจาก ทอท. ในอัตราร้อยละ 5 ของรายได้ทั้งหมดของ ทอท.อันเกิดจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) โดยไม่หักค่าใช้จ่ายใด ๆ ทั้งสิ้นในช่วงปีบัญชีนั้น ๆ และภายหลังการใช้ประโยชน์ปีที่ 10 ให้ปรับอัตราค่าตอบแทนดังกล่าวใหม่ตามผลการศึกษาของที่ปรึกษาที่จัดหา โดย ชร.”

ตามระเบียบและข้อตกลงดังกล่าว ชร.เรียกเก็บค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์ฯ สำหรับ ทสภ.ในอัตรา ร้อยละ 5 ของรายได้ทั้งหมดก่อนหักค่าใช้จ่ายใด ๆ และต่อมา ชร.ได้ปรับค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์ฯ สำหรับ ทสภ. โดยเพิ่มค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์ฯ จากอัตราผลตอบแทนต่อมูลค่าทรัพย์สิน (Return on Asset : ROA) โดยเริ่มใช้ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ.2561-2565 และหลังจากนั้น ชร.จะพิจารณาปรับอัตราค่าตอบแทน การใช้ประโยชน์ฯ อีกครั้งตามระเบียบและข้อตกลงกำหนด

สำหรับการชำระค่าตอบแทนย้อนหลัง 5 ปี (รอบปีงบประมาณ พ.ศ.2556-2560) นั้น สามารถคำนวณ ได้ตามฐานสัญญาเดิม โดยการปรับในอัตราที่เพิ่มขึ้นตามค่าเฉลี่ยดัชนีราคาผู้บริโภคทั่วไป (Average Headline : CPI) และจากการปรับอัตราค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์ฯ ตามหลักเกณฑ์การคำนวณอัตราค่าตอบแทนในกรณีที่ ปีงบประมาณใดมีค่าดัชนีราคาผู้บริโภคทั่วไปติดลบ (CPI) ให้ปรับค่าดัชนีเป็นศูนย์

และสำหรับท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานภูมิภาค ได้แก่ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยาน หาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย นั้น ชร.เรียกเก็บค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์ ในที่ดินราชพัสดุ สำหรับสนามบินที่มีผลการดำเนินงานกำไร ในอัตราร้อยละ 5 ของรายได้ทั้งหมด โดยไม่หักค่าใช้จ่ายใด ๆ ทั้งสิ้น ส่วนสนามบินที่มีผลการดำเนินงานขาดทุน ชร.เรียกเก็บค่าตอบแทนและการใช้ประโยชน์ในที่ดินราชพัสดุ ในอัตราร้อยละ 2 ของรายได้ทั้งหมด โดยไม่หักค่าใช้จ่ายใด ๆ ทั้งสิ้น

ตามระเบียบและข้อตกลงการใช้ประโยชน์ที่ดินราชพัสดุที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ทอท.ต้องได้รับอนุญาตจาก ทอ. หรือ ทย. (แล้วแต่กรณี) ในการก่อสร้าง คัดแปลง โยกย้าย หรือรื้อถอนอาคารสิ่งปลูกสร้างใด ๆ เว้นแต่การคัดแปลงที่ไม่ กระทบโครงสร้างของอาคารและสิ่งปลูกสร้าง นอกจากนี้ ระเบียบและข้อตกลงดังกล่าวยังได้จำกัดกิจกรรมที่ ทอท. สามารถดำเนินการได้ในที่ดินที่เช่าไว้ โดยให้ ทอท.สามารถดำเนินการได้เฉพาะกิจการทำอากาศยานและกิจกรรม ที่เกี่ยวเนื่องกับกิจการทำอากาศยานเท่านั้น และต้องอนุญาตให้ ทอ. หรือ ทย. (แล้วแต่กรณี) มีสิทธิร่วมใช้ทรัพย์สิน ที่ให้เช่าแก่ ทอท.ได้ด้วย นอกจากนี้ ทอท.ต้องทำประกันวินาศภัยอาคารที่ก่อสร้างบนที่ดินที่เช่า และระบุในกรมธรรม์ ประกันภัยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้รับประโยชน์ตลอดอายุการใช้ประโยชน์



## 4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

**กรณีพิพาทกรรมที่ธรณีสถิงวัดดอนเมือง**

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

ทอท. ได้ดำเนินการพิพาทกรรมที่ธรณีสถิงวัดดอนเมือง ตามความเห็นชอบของที่ประชุมคณะกรรมการ ทอท. ครั้งที่ 10/2558 เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2558 ซึ่งที่ประชุมมหาเถรสมาคม ครั้งที่ 3/2559 เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2559 ได้เห็นชอบให้ ทอท. พิจารณาที่ธรณีสถิงวัดดอนเมือง จำนวนพื้นที่ 8 ไร่ 2 งาน 88 ตารางวา เป็นเงินค่าพิพาทกรรม 174,400,000 บาท ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดทำร่างพระราชกฤษฎีกาการโอนที่ธรณีสถิงวัดดอนเมืองให้แก่ 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 โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ 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 เพื่อตอบสนองความต้องการ และรองรับปริมาณความต้องการใช้งานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ และอำนวยความสะดวกด้านปฏิบัติการการบินได้อย่างเหมาะสม ด้วยอุปกรณ์ที่ทันสมัยและบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญพร้อมด้วยความปลอดภัยด้านการบินตามมาตรฐานระดับสากล เพื่อเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับท่าอากาศยานอื่น ๆ ในภูมิภาคต่อไป

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

## ทอท.จึงมีนโยบายในการจัดตั้งบริษัทร่วมทุน ดังนี้

1. บริษัทจำกัด เพื่อให้บริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น ณ ท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. ในรูปแบบที่ ทอท.ร่วมลงทุนกับผู้ให้บริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น โดย ทอท.ผู้ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 49 ปัจจุบัน ทอท. และบริษัทผู้ร่วมทุน ได้ดำเนินการจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทในชื่อ บริษัท บริการภาคพื้น ท่าอากาศยานไทย จำกัด เรียบร้อยแล้วเมื่อวันที่ 10 ตุลาคม 2561

✓

## 4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

2. บริษัทจำกัด เพื่อให้บริการด้านการรักษาความปลอดภัย ณ ท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. ในรูปแบบที่ ทอท.ร่วมลงทุนกับผู้ให้บริการรักษาความปลอดภัย ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. ในปัจจุบัน โดย ทอท. ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 49 ปัจจุบันอยู่ระหว่างเจรจากับผู้ร่วมทุนและการจัดทำข้อมูลประกอบการขอจัดตั้งบริษัท โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จประมาณกลางปี 2562

3. ทอท.อยู่ระหว่างจัดทำโครงการจัดตั้งศูนย์ตรวจสอบและรับรองคุณภาพสินค้าก่อนส่งออก (Certify Hub) ขึ้นภายในเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ตามรูปแบบของท่าอากาศยานลีแอช (Liege Airport S.A. : LGG) ราชอาณาจักรเบลเยียมที่ ทอท.ได้จัดทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือระหว่างท่าอากาศยาน (Sister Airport Agreement) เพื่อความร่วมมือในการแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ด้านการบริหารจัดการท่าอากาศยาน รวมถึงสร้างโอกาสทางธุรกิจโดยเฉพาะด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ

โครงการ Certify Hub จัดตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นศูนย์การตรวจสอบและรับรองสินค้าการเกษตร ก่อนส่งออกไปยังประเทศในกลุ่มยุโรปได้อย่างมีมาตรฐานสากล เป็นการสนับสนุนการส่งออกสินค้าภาคเกษตร เพิ่มมูลค่าประเภท พืช ผัก ผลไม้ และอาหารไปสู่ตลาดทวีปยุโรป ทั้งนี้ และคณะกรรมการ ทอท.ได้มีมติในคราว ประชุมครั้งที่ 6/2561 เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2561 ให้ความเห็นชอบในหลักการให้ ทอท.ดำเนินโครงการ Certify Hub โดยจัดตั้งบริษัทร่วมทุนเพื่อบริหารโครงการตามแนวทางที่ฝ่ายบริหาร ทอท.เสนอ ซึ่งปัจจุบัน อยู่ระหว่างการพิจารณาร่วมของกระทรวงคมนาคม (คค.), กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (กษ.), กระทรวงพาณิชย์ (พณ.), กระทรวงการต่างประเทศ (กต.) และกระทรวงอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดความชัดเจนและเป็นไปตาม วัตถุประสงค์ในการจัดตั้งโครงการ Certify hub ต่อไป



## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

**5. ข้อพิพาททางกฎหมาย ณ 30 กันยายน 2561**

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 บริษัท ปาร์คกิ้ง แมนเนจเม้นท์ จำกัด กับ ทอท.**

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

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



## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ศาลปกครองกลางพิพากษาให้บริษัทฯ และธนาคารกรุงไทย 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

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

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

คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติได้พิจารณาสำนวนการไต่สวนข้อเท็จจริง แล้วมีมติ ดังนี้

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

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

3. ทอท.ได้มีหนังสือ ที่ ทอท.003/2557 ลงวันที่ 8 มกราคม 2557 ถึงอธิบดีอัยการ สำนักงานคดีแพ่ง เพื่อให้จัดพนักงานอัยการว่าต่างคดีดำเนินการฟ้องร้องบุคคลทั้งสามแทน ทอท. เพื่อให้ชดเชยค่าเสียหายสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ ทอท. โดยเมื่อวันที่ 31 มกราคม 2557 สำนักงานอัยการพิเศษฝ่ายคดีแพ่ง 7 สำนักงานคดีแพ่ง สำนักงานอัยการสูงสุด ได้ดำเนินการยื่นฟ้องบุคคลทั้งสามต่อศาลแพ่ง คดีหมายเลขดำที่ 380/2557 ระหว่าง ทอท. โจทก์



## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

กับนายศรีสุข จันทรางศุ จำเลยที่ 1 นายบัญชา ปัตตนาภรณ์ จำเลยที่ 2 และเรืออากาศโท ณรงค์ชัย ถนัดช่างแสง 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 พยานหลักฐานของจำเลย ทั้งสามที่นำสืบมามีน้ำหนักน้อยกว่าพยานหลักฐานของโจทก์ ข้อเท็จจริงจึงรับฟังได้ว่า จำเลยทั้งสามไม่ได้ร่วมกันกระทำ ละเมิดต่อโจทก์ เมื่อข้อเท็จจริงรับฟังได้ว่า จำเลยทั้งสามไม่ได้ร่วมกันกระทำละเมิดต่อโจทก์ จึงไม่จำเป็นต้องวินิจฉัยใน ประเด็นข้ออื่นเพราะไม่ทำให้ผลคดีเปลี่ยนแปลง

ศาลอุทธรณ์มีคำพิพากษายืนตามคำพิพากษาของศาลชั้นต้น

เมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2561 ศาลฎีกาได้มีคำพิพากษายืนตามคำพิพากษาศาลอุทธรณ์

**5.1.4 คดีระหว่าง บริษัท ไทยทรานสมิซัน อินดัสทรี จำกัด กับ กิจการร่วมค้า ยูนิเวอร์แซล เอวิเอชัน เซอวิสเชส ประกอบด้วย บริษัท เจริญนาย ทราสสปอร์ต แอนด์ คอมมูนิเคชั่น จำกัด, บริษัท แอร์ไลน์ส เอเยนซี จำกัด และ นายสมโภชน์ ทรงพิพัฒน์ (UAS) จำเลยที่ 1 - 3 และ ทอท. (จำเลยร่วม)**

บริษัท ไทยทรานฯ ยื่นฟ้อง UAS เป็นจำเลยที่ 1 - 3 คนต่อศาลแพ่งกรุงเทพใต้ เป็นคดีหมายเลขคำที่ พ 830/2560 เพื่อให้รับผิดตามสัญญาจ้างดำเนิน ณ เขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยเรียกค่าเสียหาย จำนวน 464,524,937.34 บาท ต่อมา บริษัท เจริญนาย ทราสสปอร์ต แอนด์ คอมมูนิเคชั่น จำกัด จำเลยที่ 1 ได้ยื่น คำให้การว่า UAS (จำเลยที่ 1 - 3) เป็นตัวแทนของ ทอท. ในการทำสัญญากับบริษัท ไทยทรานฯ และขอให้ศาล หมายเรียก ทอท. เข้ามาเป็นจำเลยร่วมเพื่อรับผิด ต่อบริษัท ไทยทรานฯ ตามฟ้อง ซึ่งศาลแพ่งกรุงเทพใต้มีคำสั่งเรียกให้ ทอท. เข้ามาเป็นจำเลยร่วมในคดีนี้

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลแพ่งกรุงเทพใต้

**5.1.5 คดีระหว่าง บริษัท สเปน คอนซัลแตนท์ จำกัด ที่ 1 กับพวกรวม 2 คน กับ ทอท. ที่ 1 กับพวกรวม 4 คน ผู้ถูกฟ้องคดี**

บริษัท สเปน คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท ไซน์-เทค เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ ได้ยื่นฟ้อง ทอท., กรรมการผู้อำนวยการใหญ่, ประธานกรรมการจัดหาพัสดุ และคณะกรรมการจัดหาพัสดุ ต่อศาลปกครองกลาง กรณี ทอท. อนุมัติและเห็นชอบการคัดเลือกผู้ชนะงานจ้างสำรวจออกแบบโครงการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จากวิธีการที่ไม่สุจริตต่อศาลปกครองกลางเป็นคดีหมายเลขคำที่ 1702/2561 ระหว่าง บริษัท สเปน คอนซัลแตนท์ จำกัด ที่ 1 กับพวกรวม 2 คน ผู้ฟ้องคดีและ ทอท. ที่ 1 กับพวกรวม 4 คน ผู้ถูกฟ้องคดี โดยขอให้ศาลมีคำพิพากษาหรือคำสั่ง ดังนี้

1. ให้ผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสี่ดำเนินการและใช้ดุลพินิจพิจารณาคัดเลือกผู้รับจ้างสำรวจออกแบบโครงการ ก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 ทสภ. ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และข้อกำหนด (ข้อ 14 และ ข้อ 14.5) อย่างสุจริต และเป็นธรรมต่อผู้ฟ้องคดีทั้งสอง และกลุ่มผู้ร่วมงาน เอส เอ เพื่อบรรทัดฐานที่ดีกับทุกฝ่าย



## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

2. ผู้ฟ้องคดีทั้งสองเป็นผู้ได้คะแนนสูงสุดด้านเทคนิคตามหลักเกณฑ์ ขอให้ผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสองชี้แจงและพิจารณาข้อเสนอด้านราคาของผู้ฟ้องคดีทั้งสองอย่างสุจริตและเป็นธรรม

3. ขอให้เพิกถอนการประกวดแบบและราคาที่ไม่เป็นธรรม และขอให้เพิกถอนคำสั่งตัดสิทธิผู้ฟ้องคดีทั้งสอง

เมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2561 ผู้ฟ้องคดีทั้งสองได้ยื่นคำร้องขอให้ศาลมีคำสั่งคุ้มครองชั่วคราวก่อนศาลมีคำพิพากษา ขอศาลมีคำสั่งให้คณะกรรมการ ทอท.ระงับการพิจารณาอนุมัติ หรือเห็นชอบผู้ชนะการประกวดแบบและราคา การรับจ้างสำรวจออกแบบอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่ผ่านการคัดเลือกที่ไม่สุจริตและไม่เป็นธรรม

เมื่อวันที่ 17 กันยายน 2561 ศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งเกี่ยวกับวิธีการชั่วคราวก่อนการพิพากษา โดยยกคำขอให้ศาลมีคำสั่งให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1 ระงับการพิจารณาอนุมัติหรือเห็นชอบผู้ชนะการประกวดราคา การรับจ้างสำรวจออกแบบอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 ทสภ.ออกไปจนกว่าศาลจะมีคำพิพากษาของผู้ฟ้องคดีทั้งสอง โดยศาลปกครองกลางได้วินิจฉัยว่า “หากศาลมีคำสั่งให้ทุเลาการบังคับตามคำสั่งทางปกครองตามที่ผู้ฟ้องคดีขอ ก็อาจมีผลให้การก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 ต้องล่าช้าออกไปอีก อาคารผู้โดยสารเดิมไม่สามารถรองรับผู้โดยสารที่มีอัตราเพิ่มสูงขึ้นมาก อันเป็นปัญหาอุปสรรคในการบริการสาธารณะของ ทอท. คำร้องของผู้ฟ้องคดีจึงฟังไม่ขึ้น”

ปัจจุบันคืออยู่ระหว่างการจัดทำข้อเท็จจริงประกอบการทำคำให้การต่อสู้คดี เพื่อส่งคดีให้สำนักงานอัยการคดีปกครอง สำนักงานอัยการสูงสุด แก่ต่างคดีแทน ทอท.ต่อไป

## 5.2 กระบวนการยุติการดำเนินคดีแพ่งและอนุญาโตตุลาการ

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

ทอท.ได้รับสำเนาคำเสนอข้อพิพาทของสถาบันอนุญาโตตุลาการ ลงวันที่ 4 พฤษภาคม 2553 ระหว่าง บริษัท ซิมิซี คอร์ปอเรชั่น จำกัด ผู้เรียกร้องที่ 1 และบริษัท วิจิตรภัณฑ์ ก่อสร้าง จำกัด ผู้เรียกร้องที่ 2 ผู้รับจ้างงานก่อสร้างทางยกระดับ หน้าอาคารผู้โดยสาร ทอท.ผู้คัดค้านในคดีหมายเลขดำที่ 33/2553 โดยคดีนี้ผู้เรียกร้องได้เรียกร้องให้ ทอท.ดำเนินการตามประเด็นดังต่อไปนี้

1. ข้อพิพาทของค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมที่เกิดขึ้นจากสาเหตุความล่าช้าของการแล้วเสร็จของงาน (Delayed Completion of the Works)
2. ข้อพิพาทของเงินชดเชยจากการปรับตัวขึ้นของราคาวัสดุก่อสร้าง (Escalation of Material Costs)
3. ข้อพิพาทของค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนขั้นตอนการทำงาน (Re-Sequence) และเร่งรัดงาน (Expedite the Progress of the Works)

## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

4. ข้อพิพาทของวิธีการคำนวณค่าดำเนินการ (overhead) และกำไร (profit) ในส่วนของเงินเย็น และค่าชี้แจงส่วนที่ 2 ข้อ 2 F ข้อเท็จจริงเรื่องข้อพิพาทการเรียกร้องเงินชดเชยจากความเดือดร้อนทางการเงิน (Finance cost suffered) ของผู้เรียกร้องจากการปฏิบัติผิดสัญญาของผู้คัดค้าน

5. ข้อพิพาทของการประเมิน (Valuation) ค่างานและการออกใบรับรองเพื่อจ่ายค่างานของตัวแทนผู้คัดค้าน รวมค่าเสียหายจากการปฏิบัติผิดสัญญาตามข้อ 1 - 5 เป็นเงินทั้งสิ้น 1,206,168,922.31 บาท และ 99,222,826 เยน

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

เมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม 2555 สถาบันอนุญาโตตุลาการได้แต่งตั้งคณะอนุญาโตตุลาการเรียบร้อยแล้ว ซึ่งคณะอนุญาโตตุลาการได้กำหนดประเด็นข้อพิพาทของคู่ความทั้งสอง ดังนี้

1. ใครเป็นฝ่ายผิดสัญญา
2. ในกรณีที่ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งผิดสัญญา อีกฝ่ายจะมีสิทธิ์เรียกร้องให้ชดเชยค่าเสียหายหรือคืนเงินหรือไม่ และเป็นจำนวนเท่าใด

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 อ้างว่าเกิดเหตุชนบินเข้าไปชนเครื่องยนต์ของเครื่องบินแบบ โบอิง 777-200ER หมายเลขทะเบียน HS-TJW ที่ยวบินที่ TG692 ของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2555 ขณะเครื่องบินกำลังบินขึ้นจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นเหตุให้เครื่องยนต์หมายเลข 2 (เครื่องยนต์ด้านขวา) ได้รับความเสียหายจนไม่สามารถทำการบินต่อไปได้ จึงเรียกร้องค่าเสียหายจาก ทอท. เป็นเงิน 703,178,306.65 บาท



## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ทอท.มีหนังสือที่ ทอท.13491/2560 ลงวันที่ 21 พฤศจิกายน 2560 ถึงสำนักงานการยุติการดำเนินคดีแพ่งและอนุญาโตตุลาการ ขอรบความคืบหน้าของกรณีพิพาทดังกล่าว ซึ่งสำนักงานการยุติการดำเนินคดีแพ่งและอนุญาโตตุลาการได้มีหนังสือที่ อส 0020(ยพ1)/660 ลงวันที่ 30 พฤศจิกายน 2560 แจ้ง ทอท.ว่า อัยการสูงสุดพิจารณาแล้วเห็นว่า ข้อพิพาทนี้เกี่ยวพันกับบริษัทประกันภัยซึ่งเป็นบุคคลภายนอก คำวินิจฉัยชี้ขาดของคณะกรรมการพิจารณาชี้ขาดการยุติการดำเนินคดีแพ่งของส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอาจกระทบส่วนได้เสียตามกฎหมายของบุคคลภายนอก จึงไม่รับวินิจฉัย และให้ส่งเรื่องคืนบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อดำเนินการกันเองตามกระบวนการต่อไป

**5.2.2.2 กรณีขนอากาศยาน TG202 ของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานภูเก็ต**

สำนักงานการยุติการดำเนินคดีแพ่งและอนุญาโตตุลาการสำนักงานอัยการสูงสุด ได้มีหนังสือที่ อส 0020.2/76 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2557 เรื่อง ให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องไปชี้แจงข้อเท็จจริง โดยแจ้งว่า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีหนังสือที่ กบ 01/311 ลงวันที่ 21 เมษายน 2557 ส่งเรื่องพร้อมเอกสารหลักฐานไปยังสำนักงานอัยการสูงสุด เพื่อขอให้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2549 อ้างว่าเกิดเหตุคนบินเข้าไปชนเครื่องยนต์ของเครื่องบินแบบ โบอิง 747-400 หมายเลขทะเบียน HS-TGO เที่ยวบินที่ TG202 ของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2556 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.จึงไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายสำหรับความเสียหายของเครื่องบินแบบ โบอิง 747-400 หมายเลขทะเบียน HS-TGO เที่ยวบินที่ TG202 จำนวน 91,018.62 เหรียญสหรัฐ ให้แก่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่เรียกร้องตามข้อพิพาทนี้

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาตัดสินชี้ขาดข้อพิพาทของคณะกรรมการพิจารณาชี้ขาดการยุติในการดำเนินคดีแพ่งของส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (กยพ.) ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2549 ซึ่งปัจจุบันถูกยกเลิกโดยระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการพิจารณาชี้ขาดการยุติข้อพิพาทระหว่างหน่วยงานและการดำเนินคดี พ.ศ. 2561

**5.2.2.3 กรณีขนอากาศยาน TG702 ของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ**

สำนักงานการยุติการดำเนินคดีแพ่งและอนุญาโตตุลาการ สำนักงานอัยการสูงสุด ได้มีหนังสือที่ อส 0020.2/92 ลงวันที่ 21 พฤษภาคม 2557 เรื่อง ให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องไปชี้แจงข้อเท็จจริง โดยแจ้งว่า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีหนังสือที่ กบ 01/393 ลงวันที่ 14 พฤษภาคม 2557 ส่งเรื่องพร้อมเอกสารหลักฐานไปยังสำนักงานอัยการสูงสุด เพื่อขอให้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2549 อ้างว่าเกิดเหตุคนบินเข้าไปชนเครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200 หมายเลขทะเบียน HS-TXF เที่ยวบินที่ TG702





## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 8 มิถุนายน 2556 ขณะเครื่องกำลังทะยานขึ้นจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นผลทำให้เครื่องบินในส่วนหางของ Radome-Nose เสียหาย จึงเรียกร้องค่าเสียหายจาก ทอท.เป็นเงิน 34,508.61 เหรียญสหรัฐ (1,120,494.57 บาท)

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

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาตัดสินชี้ขาดข้อพิพาทของคณะกรรมการพิจารณาชี้ขาดการยุติในการดำเนินคดีแพ่งของส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (กยพ.) ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2549 ซึ่งปัจจุบันถูกยกเลิกโดยระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการพิจารณาชี้ขาดการยุติข้อพิพาทระหว่างหน่วยงานและการดำเนินคดี พ.ศ. 2561

## 5.3 คดีปกครอง

## 5.3.1 คดีปกครองกับผู้รับจ้าง

5.3.1.1 ทอท.ได้จ้างกลุ่มบริษัท DMJM International , Scott Wilson Kirkpatrick & Partners, Norconsult International A.S., บริษัท Span Co., Ltd. และบริษัท Southeast Asia Technology เป็นที่ปรึกษาออกแบบ Airside Design Group (ADG) และต่อมา ทอท.ได้จ้างกิจการร่วมค้า ไอโอที (IOT Joint Venture) ประกอบด้วย บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน), บริษัท โอบายาชิ คอนสตรัคชั่น และบริษัท ทาเคนากะคอนสตรัคชั่น เป็นผู้รับเหมาดำเนินการก่อสร้างพื้นผิว ทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามสัญญาจ้างเหมาก่อสร้าง The Construction of Airfield Pavement และ ทอท.ได้จ้างกลุ่ม 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 SoutheastAsia 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 ดีเวลอปเม้นท์ 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 สิทธิเรียกร้องตามสัญญาจ้างพิพาทซึ่งเป็นมูลกรณีในคำเสนอข้อพิพาทนี้ได้รับไปทั้งหมดก่อนที่จะมีการยื่นคำเสนอข้อพิพาทแล้วดังกล่าว เมื่อผู้คัดค้านทั้งสามมิได้กระทำการใด ๆ อันเป็นการโต้แย้งสิทธิของผู้เรียกร้อง ผู้เรียกร้องจึงไม่มีอำนาจยื่นคำเสนอข้อพิพาทในมูลหนี้ตามสัญญาจ้างพิพาทที่ได้รับระงับระหว่างกันไปแล้วต่อคณะอนุญาโตตุลาการเพื่อพิจารณาชี้ขาดอีกต่อไป ส่วนข้ออ้างหรือข้อเถียงอื่นในคำคู่ความของทั้งสองฝ่าย คณะอนุญาโตตุลาการเห็นว่าไม่จำต้องวินิจฉัย เพราะไม่ทำให้ผลคำวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาทเปลี่ยนแปลงไป คณะอนุญาโตตุลาการจึงพร้อมกันชี้ขาดให้ยกคำเสนอข้อพิพาทของผู้เรียกร้องทั้งหมด

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

ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

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

## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

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

เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2559 ผู้ฟ้องคดีทั้งสองได้ยื่นฟ้องต่อศาลปกครองกลาง เป็นคดีหมายเลขดำที่ 1944/2559 ระหว่าง กิจการร่วมค้า ยูนิเวอร์แซล เอวีเอชั่น เซอร์วิสเชส ที่ 1, บริษัท เจ็มมินาย 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 คอนซอร์เตียม 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 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 คดีหมายเลขดำที่ 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 คดีหมายเลขดำที่ 382/2559 ระหว่าง บริษัท เจ็มมินาย ทรานสปอร์ต แอนด์ คอมมูนิเคชั่น จำกัด ผู้ฟ้องคดี ทอท.ผู้ถูกฟ้องคดี ผู้ฟ้องคดีกับผู้ถูกฟ้องคดีได้ทำสัญญาซื้อขายพร้อมติดตั้งป้าย Aircraft Guidance Sign (ป้ายไฟใช้ในการบอกทางเครื่องบินในสนามบิน) บริเวณขอบทางวิ่งและทางขับ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในราคา 53,821,000.-บาท ผู้ฟ้องคดีอ้างว่า ทอท.ผิดสัญญาไม่ยอมรับป้ายไฟ จึงใช้สิทธิบอกเลิกสัญญาและเรียกชดเชยเงินจำนวน 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 คดีหมายเลขคำที่ 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 ต่อมา บริษัท เวิลด์ฯ ให้การและผู้ฟ้องแย้ง ทอท.จึงตกเป็นจำเลยในส่วนของฟ้องแย้งดังกล่าวโดยเรียกค่าเสียหายจำนวน 362,123,015.65 บาท

ปัจจุบัน คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

**5.3.1.6** คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขคำที่ 584/2561 ระหว่าง บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด ที่ 1 กับพวกรวม 3 คน ผู้ฟ้องคดี ทอท.ผู้ถูกฟ้องคดี โดยคดีนี้ผู้ฟ้องคดีทั้ง 3 ได้เรียกร้องให้ ทอท.ชำระเงินค่าจ้างที่หักไว้พร้อมดอกเบี้ยให้แก่ผู้ฟ้องคดี ดังนี้

1. การกระทำของ ทอท.ทำให้ผู้ฟ้องคดีได้รับความเสียหาย ผู้ฟ้องคดีจึงนำคดีมาฟ้องต่อศาลปกครองกลาง ขอให้ผู้ถูกฟ้องคดีชำระเงินค่าจ้างที่หักไว้ให้แก่กลุ่มผู้ฟ้องคดีเป็นจำนวนเงิน 130,727,250.-บาท พร้อมดอกเบี้ยจนถึงวันฟ้องเป็นเงิน 27,989,806.04 บาท รวมทั้งสิ้นเป็นเงินจำนวน 158,717,056.04 บาท

2. ให้ ทอท.ชำระดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี ของเงินต้น 130,727,250.-บาท นับถัดจากวันฟ้องเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่ผู้ฟ้องคดี

3. ให้ ทอท.ชดเชยค่าฤชาธรรมเนียมอย่างสูงแทนผู้ฟ้องคดี

ปัจจุบัน คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

**5.3.1.7** คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขคำที่ 835/2561 ระหว่าง บริษัท ไพร์มเวิลด์ โซลูชั่น จำกัด ผู้ฟ้องคดี กับ ทอท. ผู้ถูกฟ้องคดี ในข้อหาผิดสัญญา เรียกค่าเสียหายเป็นเงิน 155,000,000.-บาท กล่าวคือ ผู้ฟ้องคดีอ้างว่าผู้ถูกฟ้องคดีบอกเลิกสัญญาในการจัดทำและให้บริการเว็บไซต์กับผู้ฟ้องคดีโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย ทำให้ผู้ฟ้องคดีเสียหาย จึงขอให้เพิกถอนกระบวนการบอกเลิกสัญญาของ ทอท.และกลับคืนสู่ฐานะเดิม หากไม่สามารถกลับคืนสู่ฐานะเดิมได้ ให้ชดเชยค่าเสียหายแก่ผู้ฟ้องคดี และ ทอท.ได้ยื่นฟ้องแย้ง บริษัท ไพร์มเวิลด์ โซลูชั่น จำกัด ต่อศาลปกครองกลาง เรียกร้องค่าเสียหายจากการที่บริษัทผิดสัญญากับ ทอท.เป็นเงินจำนวน 304,976,862.49 บาท

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

### 5.3.2 คดีปกครองเกี่ยวกับพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินงานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

**5.3.2.1** คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขคำที่ 1770/2549 ระหว่าง นางจุฑารัตน์ จันทร ผู้ฟ้องคดี คณะรัฐมนตรี ที่ 1 กับพวกรวม 6 คน ( ทอท.เป็นผู้ถูกฟ้องคดีที่ 4) เป็นทุนทรัพย์ทั้งสิ้น 10,648,307.-บาท

## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

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. ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนค่ารักษาพยาบาลสามีผู้ฟ้องคดี 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. ปฏิบัติตามคำพิพากษาและคำสั่งของศาล ยกฟ้องผู้ถูกฟ้องคดีที่ 5 ถึงที่ 6 ให้คืนค่าฤชาธรรมเนียมแก่ผู้ฟ้องคดีตามส่วนของการชนะคดี คำขออื่นนอกจากนี้ให้ยกต่อมาวันที่ 23 มีนาคม 2554 ทอท. ได้ยื่นอุทธรณ์คำพิพากษาของศาลปกครองกลาง และวันที่ 20 กันยายน 2554 ทอท. ยื่นชี้แจงข้อเท็จจริงเกี่ยวกับคำแก้อุทธรณ์ของผู้ฟ้องคดี

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

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

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

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

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

2. จ่ายนับแต่วันถัดวันฟ้อง (วันที่ 27 กันยายน 2550) เป็นต้นไปจนกว่าจะดำเนินการข้างต้นแล้วเสร็จเช่นเดียวกันให้แก่ผู้ฟ้องคดีที่ 6 ที่ 7 ที่ 17 ที่ 19 ถึงที่ 48 และที่ 53 ถึงที่ 63



## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

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

ทอท.ยื่นคำอุทธรณ์คำพิพากษาของศาลปกครองกลาง

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

**5.3.2.4** คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ 1833/2550 ระหว่าง นางสนั่นีย์ จันทรหัสดี 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 คดีหมายเลขดำที่ 2193/2550 ระหว่าง นายสนั่น วรสุขศรี ที่ 1 กับพวก รวม 359 คน ผู้ฟ้องคดี ทอท.ที่ 1 กับพวกรวม 5 คน ผู้ถูกฟ้องคดี เมื่อวันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2555 ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษายกฟ้องและผู้ฟ้องคดีทั้ง 359 คน ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลปกครองสูงสุด ซึ่งพนักงานอัยการได้ดำเนินการแก้อุทธรณ์แล้ว

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

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

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

**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 ปัจจุบันศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษาคกรบ 33 กลุ่มคดีแล้ว โดยมีจำนวน 15 กลุ่มคดี ผู้ฟ้องคดีได้ยื่นอุทธรณ์คำพิพากษาศาลปกครองกลางต่อศาลปกครองสูงสุด ซึ่งพนักงานอัยการได้ดำเนินการแก้อุทธรณ์แล้วส่วนอีก 15 กลุ่มคดี ไม่ปรากฏว่าผู้ฟ้องคดีทั้ง 18 กลุ่มคดี ได้ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษาศาลปกครองกลาง ดังนั้น คดีทั้ง 18 กลุ่มคดี จึงถึงที่สุดไปโดยคำพิพากษาศาลปกครองกลาง

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

**5.3.2.8** คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ ส.512/2555 ระหว่าง สมาคมต่อต้านสภาวะโลกร้อน ที่ 1 กับพวกรวม 379 คน ผู้ฟ้องคดี ทอท.ผู้ถูกฟ้อง เป็นทุนทรัพย์ทั้งสิ้น 397,000,000.-บาท โดยศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งรวมคดีเข้าเป็นกลุ่ม จำนวน 32 กลุ่มคดี และพิจารณาพิพากษาคดีรวมกันไปในแต่ละกลุ่มคดี ต่อมาผู้ฟ้องคดีจำนวน 15 ราย ได้ขอถอนฟ้องและศาลปกครองได้มีคำสั่งอนุญาตให้ผู้ฟ้องคดีทั้ง 15 ราย ถอนฟ้องและมีคำสั่งจำหน่าย





## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

คดีออกจากสารบบความทั้ง 15 ราย และขณะนี้ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษายกฟ้องผู้ฟ้องคดี จำนวน 28 กลุ่มคดี และไม่ปรากฏว่าผู้ฟ้องคดีทั้ง 28 กลุ่มคดี ได้ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษาของศาลปกครองกลาง ดังนั้นคดีทั้ง 28 กลุ่มคดี จึงถึงที่สุดไปโดยคำพิพากษาของศาลปกครองกลาง และมี 2 กลุ่มคดีที่ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษาให้ ทอท.ชดใช้ค่าเสียหายจากการดำเนินการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้แก่ผู้ฟ้องคดีเป็นเงินคนละ 100,000.-บาท พร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี ของยอดเงินจำนวนดังกล่าวนับแต่วันถัดจากวันฟ้องคดีเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น ซึ่งพนักงานอัยการได้ดำเนินการยื่นอุทธรณ์แล้ว คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด และมีคดีที่อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง จำนวน 1 กลุ่มคดี

**5.3.2.9** คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ 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 ได้ขอถอนฟ้องและศาลปกครองได้มีคำสั่งอนุญาตให้ผู้ฟ้องคดีทั้ง 44 ราย ถอนฟ้องและมีคำสั่งจำหน่ายคดีออกจากสารบบความทั้ง 44 ราย มี 15 กลุ่มคดีที่ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษาให้ ทอท.ชดใช้ค่าเสียหายจากการดำเนินการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้แก่ผู้ฟ้องคดีเป็นเงินคนละ 100,000.-บาท พร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี ของยอดเงินจำนวนดังกล่าวนับแต่วันถัดจากวันฟ้องคดีเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น ซึ่งพนักงานอัยการได้ดำเนินการยื่นอุทธรณ์แล้ว คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด จำนวน 15 กลุ่มคดี

**5.3.2.10** คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ ส.555/2556 ระหว่าง นายชนทศ ปริเปรม ที่ 1 กับพวก รวม 104 คน ผู้ฟ้องคดี ทอท.ผู้ถูกฟ้องคดี เป็นทุนทรัพย์ทั้งสิ้น 197,000,000.-บาท โดยศาลปกครองกลางมีคำสั่งให้ แยกคดีหมายเลขดำที่ ส.555/2556 ออกเป็นรายคดี และต่อมา ศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งรวมคดีเข้าเป็นกลุ่ม จำนวน 15 กลุ่มคดี และพิจารณาพิพากษาคดีรวมกันไปในแต่ละกลุ่มคดี ต่อมาผู้ฟ้องคดีจำนวน 4 ราย ได้ขอถอนฟ้อง และศาลปกครองได้มีคำสั่งอนุญาตให้ผู้ฟ้องคดีทั้ง 4 ราย ถอนฟ้องและมีคำสั่งจำหน่ายคดีออกจากสารบบความ ทั้ง 4 ราย และมี 4 กลุ่มคดีที่ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษาให้ ทอท.ชดใช้ค่าเสียหายจากการดำเนินการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้แก่ผู้ฟ้องคดีเป็นเงินคนละ 100,000.-บาท พร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี ของยอดเงินจำนวนดังกล่าว นับแต่วันถัดจากวันฟ้องคดีเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น ซึ่งพนักงานอัยการได้ดำเนินการยื่นอุทธรณ์แล้ว คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง จำนวน 1 กลุ่มคดี และอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด จำนวน 4 กลุ่มคดี

**5.3.2.11** คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ ส.1551/2556 ระหว่าง นายชัย น้อยเพิ่ม ที่ 1 กับพวกรวม 276 คน ผู้ฟ้องคดี ทอท.ผู้ถูกฟ้องคดี เป็นทุนทรัพย์ทั้งสิ้น 27,600,000.-บาท ศาลปกครองกลางได้มีคำสั่ง เมื่อวันที่ 20 ก.ค.60 ให้แยกคดีออกเป็น 33 คดี มี 20 กลุ่มคดีที่ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษายกฟ้อง มี 4 กลุ่มคดีที่ ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษาให้ ทอท.ชดใช้ค่าเสียหายจากการดำเนินการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้แก่ผู้ฟ้องคดี



## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

เป็นเงินคนละ 100,000.-บาท พร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี ของยอดเงินจำนวนดังกล่าวนับแต่วันถัดจากวันฟ้องคดี เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น ซึ่งพนักงานอัยการได้ดำเนินการยื่นอุทธรณ์แล้ว คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด และมีอีก 9 กลุ่มคดี อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง จำนวน 9 กลุ่มคดี และอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด จำนวน 4 กลุ่มคดี

**5.3.2.12** คดีของศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ 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 ผู้ถูกฟ้องคดีเป็นทุนทรัพย์ รวมทั้งสิ้น 20,691,553.24 บาท มีคดี ส.31 - ส.32, ส.36, ส.39 - ส.40, ส.43, ส.45, ส.49 - ส.50, ส.74, ส.77 - ส.78, ส.81 - ส.82 , ส.84, ส.87/2559 ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษาให้ ทอท.จ่ายเงินค่าปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบทางด้านเสียงให้แก่ผู้ฟ้องคดีพร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี และชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ฟ้องคดีอีกวันละ 70.-บาท และประเมินจ่ายค่าชดเชยในการปรับปรุงบ้านให้แก่ผู้ฟ้องคดีกรณีที่ยังมิได้มีการประเมินราคาส่งปลูกสร้างเพื่อจ่ายเงินค่าชดเชยเพื่อลดผลกระทบทางเสียง ซึ่งพนักงานอัยการได้ดำเนินการยื่นอุทธรณ์แล้ว คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด และมีอีก 22 กลุ่มคดี อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง จำนวน 16 กลุ่มคดี และอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด จำนวน 22 กลุ่มคดี

**5.3.2.13** ตามที่ศาลปกครองกลางคดีหมายเลขดำที่ ส.33/2558 ระหว่างนางสาวอารี กฤษสมัย ผู้ฟ้องคดี ทอท.ที่ 1 กับพวกรวม 2 คน ผู้ถูกฟ้องคดี กรณีข้อพิพาทเกี่ยวกับมลภาวะด้านเสียงจากการดำเนินการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิผู้ฟ้องคดีขอให้ศาลมีคำสั่ง ดังนี้

1. ให้ ทอท. (ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1) ชำระค่าเสียหายให้แก่ผู้ฟ้องคดี เป็นจำนวนเงินเดือนละ 30,000.-บาท ต่อคน ต่อไปทุก ๆ เดือน นับถัดจากวันฟ้องไปจนกว่ากรรมการผู้อำนวยการใหญ่หยุดออกคำสั่งหรือระงับ ไม่ให้อากาศยานบินขึ้น-ลงเหนือบ้านและที่ดินที่ผู้ฟ้องคดีอยู่อาศัยและครอบครองได้ใช้ประโยชน์ด้านทางวิ่งฝั่งตะวันตกด้านทิศเหนือของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

2. ให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 2) หยุดออกคำสั่งหรือระงับ ไม่ให้อากาศยานบินขึ้น-ลง เหนือบ้านและที่ดินที่ผู้ฟ้องคดีอยู่อาศัยและครอบครองได้ใช้ประโยชน์ด้านทางวิ่งฝั่งตะวันตกด้านทิศเหนือของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

3. ให้ ทอท.ชดใช้ค่าฤชาธรรมเนียมแทนผู้ฟ้องคดีทั้งสอง

ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาคดีของศาลปกครองกลาง

**5.3.2.14** ตามที่ศาลปกครองกลางคดีหมายเลขดำที่ ส.48/2558 ระหว่างนายชัชวาล กฤษดามณี ผู้ฟ้องคดี ทอท.ที่ 1 กับพวกรวม 2 คน ผู้ถูกฟ้องคดี กรณีข้อพิพาทเกี่ยวกับมลภาวะด้านเสียงจากการดำเนินการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิผู้ฟ้องคดีขอให้ศาลมีคำสั่ง ดังนี้

## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

1. ให้ ทอท. (ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1) ชำระค่าเสียหายให้แก่ผู้ฟ้องคดี เป็นจำนวนเงินเดือนละ 70,000.-บาท ต่อคน ต่อไปทุก ๆ เดือน นับถัดจากวันฟ้องไปจนกว่า กรรมการผู้อำนวยการใหญ่หยุดออกคำสั่ง หรือระงับไม่ให้อากาศยานบินขึ้น-ลงเหนือบ้านและที่ดินที่ผู้ฟ้องคดีใช้อยู่อาศัยและครอบครองได้ใช้ประโยชน์ ด้านทางวิ่งฝั่งตะวันตกด้านทิศเหนือของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

2. ให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 2) หยุดออกคำสั่งหรือระงับ ไม่ให้อากาศยานบินขึ้น-ลง เหนือบ้านและที่ดินที่ผู้ฟ้องคดีใช้อยู่อาศัยและครอบครองได้ใช้ประโยชน์ด้านทางวิ่ง ฝั่งตะวันตกด้านทิศเหนือของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

3. ให้ ทอท.ชดใช้ค่าฤชาธรรมเนียมแทนผู้ฟ้องคดีทั้งสอง  
ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาตัดสินของศาลปกครองกลาง

**5.3.2.15 ศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ ส.27/2561 ลงวันที่ ระหว่าง บริษัท นายวีระวัฒน์ กฤษดามณี ที่ 1 กับพวกรวม 2 คน ผู้ฟ้องคดี ทอท.ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1 กอญ. ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 2 กรณีข้อพิพาทเกี่ยวกับมลภาวะด้านเสียงจากการดำเนินการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ผู้ฟ้องคดีขอให้ศาลมีคำสั่ง ดังนี้**

1. ให้ ทอท. (ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1) ชำระค่าเสียหายให้แก่ผู้ฟ้องคดีทั้งสอง เป็นจำนวนเงินเดือนละ 20,000.-บาท ต่อคน ต่อไปทุก ๆ เดือน นับถัดจากวันฟ้องไปจนกว่า กรรมการผู้อำนวยการใหญ่หยุดออกคำสั่ง หรือระงับไม่ให้อากาศยานบินขึ้น-ลงเหนือบ้านและที่ดินที่ผู้ฟ้องคดีทั้งสองใช้อยู่อาศัยและครอบครองได้ใช้ประโยชน์ด้านทางวิ่งฝั่งตะวันตกด้านทิศเหนือของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

2. ให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 2) หยุดออกคำสั่งหรือระงับ ไม่ให้อากาศยานบินขึ้น-ลง เหนือบ้านและที่ดินที่ผู้ฟ้องคดีทั้งสองใช้อยู่อาศัยและครอบครองได้ใช้ประโยชน์ด้านทางวิ่งฝั่งตะวันตกด้านทิศเหนือของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

3. ให้ ทอท.ชดใช้ค่าฤชาธรรมเนียมแทนผู้ฟ้องคดีทั้งสอง

ปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดทำข้อเท็จจริงประกอบการทำคำให้การต่อสู้คดี เพื่อส่งคดีให้สำนักงานอัยการคดีปกครอง สำนักงานอัยการสูงสุด แก่ต่างคดีแทน ทอท.ต่อไป

**5.3.3 คดีปกครองเกี่ยวกับพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินงานท่าอากาศยานเชียงใหม่**

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

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

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

ข้อพิพาทกับ บริษัท เทเวียร์ จำกัด ทอท. ได้ทำสัญญาว่าจ้าง บริษัท เทเวียร์ 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 ตามข้อพิพาทหมายเลขคดีที่ 13/2550 เรียกร้องให้ ทอท.ชดใช้เงินคืนเป็นเงินจำนวน 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.ต่อศาลปกครองกลางเป็นคดีหมายเลขคดีที่ 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.ชำระค่าจ้าง โดยอ้างในคำเสนอข้อพิพาทว่า ทอท.เป็นฝ่ายผิดสัญญาและผิดนัดชำระหนี้ แต่คณะอนุญาโตตุลาการวินิจฉัยแล้วว่า ทอท.มิได้ผิดสัญญา ดังนั้น คำวินิจฉัยของคณะอนุญาโตตุลาการเสียงข้างมากวินิจฉัยลดเบี้ยปรับ และให้ ทอท.ชำระเงินค่าจ้างเป็นการวินิจฉัยเกินขอบเขต และขัดกล้งในคำเสนอข้อพิพาท

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



## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

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

เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2561 ศาลปกครองสูงสุดได้มีคำสั่งเพิกถอนกระบวนการพิจารณาที่รับอุทธรณ์ของผู้คัดค้านไว้โดยผิดระเบียบรวมทั้งกระบวนการที่ได้ดำเนินการต่อมาทั้งหมด ตามข้อ 7 วรรคหนึ่งแห่งระเบียบของที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุด ว่าด้วยวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ.2543 และมีคำสั่งยกอุทธรณ์ของผู้คัดค้าน กับให้คืนค่าธรรมเนียมศาลในชั้นอุทธรณ์ทั้งหมดแก่ผู้คัดค้าน กล่าวคือ ทอท.ต้องชำระหนี้ตามคำพิพากษาเป็นเงินต้น จำนวน 25,110,232.24 บาท และดอกเบี้ยคิดคำนวณ ตั้งแต่วันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2550 (วันที่ยื่นคำเสนอข้อพิพาท) ถึงวันที่ 13 กรกฎาคม 2561 (วันที่ ทอท.นำเงินไปวางต่อศาลปกครองกลาง) เป็นเงินจำนวน 21,531,164.20 บาท รวมเงินต้นพร้อมดอกเบี้ยที่ ทอท.ต้องชำระให้กับบริษัท เทเวศน์ จำกัด ณ วันดังกล่าวรวมเป็นเงินจำนวน 46,641,396.44 บาท โดย ทอท.ได้ชำระหนี้ตามหมายอายัดให้กับเจ้าหนี้ตามคำพิพากษาในคดีอื่นของบริษัท เทเวศน์ จำกัด แล้ว เป็นเงินจำนวน 34,770,101.91 บาท และนำเงินไปวางที่ศาลปกครองกลางเพื่อชำระหนี้ตามคำพิพากษา เมื่อวันที่ 13 กรกฎาคม 2561 จำนวนเงิน 7,233,678.24 บาท ส่วนที่เหลืออยู่ระหว่างสอบถามยอดหนี้ตามหมายอายัดของเจ้าหนี้ตามคำพิพากษารายอื่นกับเจ้าพนักงานบังคับคดี สำนักงานบังคับคดีกรุงเทพมหานคร 1

## 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 3864
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 SET Contact Center 0 2009 9999
• ผู้สอบบัญชี	:	สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ถนนพระรามที่ 6 เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์ 0 2271 8000 ต่อ 1410 โทรสาร 0 2298 5933



## 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 อำเภอลาง 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 ตำบลสิริชะครเขื่อนชัย อำเภอบางเสาธง จังหวัดสมุทรปราการ 10540 โทรศัพท์ 0 2134 4021 - 6
4	บริษัท คอนมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	บริหารงานและดำเนินการเกี่ยวกับโรงแรม ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง	120,000,000	120,000,000	1,200,000	100	9.00	ที่อยู่ 333 หมู่ที่ 10 ถนนจิตติพัฒนา 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 เทคสซาม 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)

✓